

ȘTEFAN STANCIU

ALEXANDRU DUȚĂ

TRAITÉS, CONVENTIONS
ET AUTRES DOCUMENTS CONCERNANT
LE RÉGIME DE LA NAVIGATION
DU DANUBE MARITIME

* * *

TRATATE, CONVENȚII
ȘI ALTE DOCUMENTE REFERITOARE
LA REGIMUL NAVIGAȚIEI
PE DUNĂREA MARITIMĂ

GALAȚI
2009

ȘTEFAN STANCIU

ALEXANDRU DUȚĂ

TRAITÉS, CONVENTIONS ET AUTRES
DOCUMENTS CONCERNANT LE RÉGIME
DE LA NAVIGATION DU DANUBE MARITIME

TRATATE, CONVENȚII ȘI ALTE DOCUMENTE
REFERITOARE LA REGIMUL NAVIGAȚIEI
PE DUNĂREA MARITIMĂ

Ediția a II-a

Editura PARTENER

GALAȚI - 2009

- Traduction du et en roumain:
prof.univ.dr. *Constantin FROSIN*, de l'Académie Européenne
- Maquette graphique et procession de textes:
Liliana – Carmen PALADE

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

STANCIU, ȘTEFAN

**Traités, conventions et autres documents concernant le
regim de la navigation du Danube Maritime = Tratatе,
convenții și alte documente referitoare la regimul navigației pe
Dunărea Maritimă / Ștefan Stanciu, Alexandru Duță. - Ed. a 2-a,
rev. - Galați : Partener, 2009**

ISBN 978-973-88713-6-6

I. Duță, Alexandru

341.24

Lucrare tipărită de MUZEUL DE ISTORIE Galați

AVANT-PROPOS

Vu l'étendue de son bassin – 817.000 Kilomètres carrés, qui arrose 17 pays¹, le Danube a été et reste le plus important fleuve d'Europe quant au commerce et la navigation. Les communautés humaines qui se sont développées dans le bassin danubien ont bénéficié, en plus des ressources alimentaires naturelles, des possibilités de la communication et des échanges de marchandises sur l'eau, la navigation y étant pratiquée dès l'aube de l'histoire de l'humanité. Le Danube ou l'Istres sont entrés dans les légendes de l'Antiquité, étant connu par le dieu Osiris, qui lui attribue les deux dénominations². Les navigateurs grecs, après la colonisation du Pont-Euxin, ont enfilé les embouchures du fleuve et ont procédé à des échanges avec les habitants des deux rives du Danube Inférieur, en intégrant cet espace dans le mouvement de la civilisation méditerranéenne.

Les Romains considéraient l'eau, l'air et la lumière en tant que biens n'appartenant à personne, comme quoi ils les considéraient comme des biens communs (*res communes*), dont tout un chacun pouvait profiter. Attirés par les richesses du bassin danubien et pour des raisons stratégiques et militaires, devant le péril représenté par les peuples migrants, les légions et la flotte militaire allaient transformer le Danube en un fleuve intérieur de l'empire.

L'intérêt des peuples antiques pour le Danube se justifie par les avantages offerts par le grand fleuve : un bassin riche en produits alimentaires et en matières premières, une frontière et une zone stratégique bénéfique à la défense, une voie de transport facile pour les marchandises lourdes et volumineuses ayant accès du centre de l'Europe vers la Mer Noire et, plus loin, vers les centres commerciaux de l'Orient, et, par la Méditerranée, vers tout le monde. Le Danube a été et continue d'être aussi une artère de transport, de l'Ouest à l'Est et inversement, à travers la zone centrale de l'Europe.

Après la chute de l'Empire Romain, sur les ruines de celui-ci se sont consolidées les communautés féodales médiévales, qui ont sis les eaux courantes sous le régime de la propriété privée exclusive des commandants de l'armée, en vertu duquel elles se sont arrogé le droit d'imposer des taxes de péage pour les fleuves navigables qui traversaient leurs domaines. Un tel régime a été un obstacle

¹ Al. Sobaru, I. G. Nastase, *L'artère navigable Danube – Main – Rhein, facteur de stratégie européenne. Orizontul 2000*, Bucarest, 1997, p. 49.

² Hérodote, *Histoires*, Bucarest, 1961, 1^{er} vol., p. 345 ; Strabon in: *Sources relatives à l'histoire de la Roumanie*, éd. de l'Académie, Bucarest, 1964, 1^{er} vol., p. 237.

à la navigation et les fleuves « *ont beaucoup perdu de leur caractère en tant que moyen facile d'échanges commerciaux et de transport* »³.

La révolution industrielle et les découvertes scientifiques, en tant que période débutant à la fin du XVIII -e siècle et jusqu'à la fin des premières décennies du XIX -e siècle, ont entraîné « *de radicales transformations de la production* »⁴ et des échanges commerciaux entre les Etats modernes. L'extension de l'utilisation des machines et de la vapeur a développé les transports et les méthodes de construction qui ont complètement transformé les conditions de vie. « *La révolution industrielle a modifié le rôle de l'homme dans la production et, en même temps, dans le processus de création des valeurs matérielles et spirituelles* »⁵. On est passé, progressivement, de la production manuelle ou artisanale à une production mécanisée, ce qui suppose une consommation accrue de matières premières et des marchés débouchés sur une surface géographique étendue. La révolution industrielle et l'accroissement de la production à une plus large échelle ont impliqué également le développement des transports sur de grandes distances, dans des conditions de sécurité et à des prix réduits. L'apparition du commerce à l'échelle planétaire a supposé la transformation des moyens et voies de transport sur l'eau et sur terre. Au début du XIX -e siècle, la vitesse maximale d'un véhicule hippomobile se situait entre 17 et 20 kilomètres à l'heure, sur des chemins pavés ou empierrés. Dans ces conditions, on est passé à l'aménagement des rivières et fleuves pour la navigation, on a construit des chenaux de liaison et l'on a perfectionné les navires de transport en Angleterre, France, Etats-Unis et les Pays-Bas, etc. Les transports sur l'eau de matières premières, marchandises et voyageurs, sont devenus une solution pour le XIX -e siècle. L'élimination des normes juridiques féodales, lesquelles supposaient des obstacles à la navigation et bon nombre de taxe de péage, est devenue une nécessité pour l'économie du monde moderne.

La Révolution française, qui a promu la libre pensée, a démantelé les privilèges, a décrété la liberté du travail, a éliminé les douanes internes et a introduit de nouveaux principes relatifs aux droits de l'homme et des communautés, a aiguillonné l'abolition des institutions féodales, a initié aussi des principes généreux pour la liberté du commerce, des échanges et de la navigation,

³ C. I. Baicoianu, *Le Danube. Aperçu historique, économique et politique, avec une préface par Vintila I. Bratiano*, Paris, 1917, p. 18.

⁴ *Histoire du développement culturel et scientifique de l'humanité*, préparé sous les auspices de l'UNESCO, publié pour la Commission Internationale pour une histoire du développement scientifique et culturel de l'humanité, par Robert Laffont, éditeur. Volume V, sous la direction rédactionnelle de Charles Morazé. Imprimé et relié en Italie, sur les presses de Vaccari à Milan, 1969, p. 265.

⁵ *Ibidem*.

qui allaient s'aligner au nouvel esprit. Le 22 novembre 1792, la Convention Nationale de la France a fermement protesté contre la fermeture de la navigation sur la rivière Escaut et a formulé le principe de la libre navigation sur les eaux courantes : « ... *Les cours des fleuves sont la propriété commune et inaliénable de tous les pays baignés par leurs eaux et une nation quelconque ne peut prétendre, sans commettre une injustice, qu'elle a le droit d'occuper à elle seule le canal d'un fleuve et d'empêcher les peuples voisins, résidant sur les rives du dit fleuve, de jouir des mêmes privilèges... (donc) sont révocables à tout moment, même en cas d'arrangement, attendu que la Nature ne connaît ni peuples, ni individus privilégiés et parce que les droits de l'homme sont éternellement imprescriptibles* »⁶. Ce principe sera invoqué lors de toutes les négociations et débats internationaux, où l'on faisait référence au régime juridique des eaux courantes baignant le territoire d'un ou plusieurs Etats.

Le principe de la libre navigation était en concordance avec le développement économique du monde moderne, où le commerce, les transports de marchandises et de personnes sur de grandes distances, était devenue une nécessité, un engrenage du système.

Après l'abdication de Napoléon et le retour des Bourbons sur le trône de la France, dans la personne du roi Louis le XVIII (1814-1824, avec cette interruption « *des cent jours* », le Ministre des Affaires Etrangères – Talleyrand, signa à Paris, au nom de son pays, vaincu le 30 mai 1814, un Traité de paix avec les pays alliés (la Grande Bretagne, l'Autriche, la Prusse, la Suède, le Portugal et l'Espagne), étant décidé qu'un Congrès, devant dérouler ses travaux à Vienne, résolve les problèmes litigieux de l'Europe. Dans l'article 5 du Traité respectif, il était mentionné que : « *la navigation sur le Rhin, du point où il commence à devenir navigable et jusqu'à la mer, sera libre, de sorte qu'elle ne soit interdite à personne* »⁷, avec la recommandation que le principe soit étendu à d'autres eaux courantes navigables aussi, baignant le territoire de deux ou plusieurs Etats. Les conventions entre les Etats devant établir le niveau des taxes de navigation et les avantages réciproques qu'ils s'accordent afin de favoriser la navigation.⁸ Par ce Traité, pour la première fois, les Etats européens ont signé un document, par lequel ils se mettaient d'accord quant à la libre navigation sur les fleuves internationaux.

Au Congrès de Vienne ont participé des Etats grands, moyens et petits de l'Europe, l'Acte final en étant signé le 9 juin 1815, par les représentants de sept pays seulement : la Grande Bretagne, l'Autriche, la Russie, la Prusse, la France, la

⁶ C. I. Baicoianu, *op.cit.*, p. 19.

⁷ Apud: D. A. Sturdza, *Recueil de documents relatifs à la liberté de navigation du Danube*, publiés par D. Sturdza, Puttkammer Mülbrecht, Berlin, 1904, p. 1.

⁸ Voir: *Le Danube et les intérêts de l'Europe*, Paris, 1920, p. 7.

Suède et le Portugal (le délégué de l'Espagne, don Pedro Gonzales de Labrador a refusé de le signer). Les Etats ayant triomphé de la France napoléonienne étaient préoccupés, selon l'historien français Pierre Renouvin, de résoudre deux problèmes : la réalisation d'un équilibre de forces entre les Etats, sans tenir compte des particularités linguistiques, religieuses, de traditions (...) des territoires qu'ils partageaient, dans le respect des principes du XVIII-e siècle (...) et le soutien de l'autorité traditionnelle, *id est* les forces féodales, conservatrices et cléricales.⁹ Le Congrès s'était proposé d'établir les principes d'une paix qui se voulait de longue durée et bénéfique à tous les Européens. Dans ce contexte, dans l'Acte final de Vienne on prévoyait aussi les principes fondamentaux du droit fluvial international.¹⁰

Le Traité conclu à Vienne prévoyait que les Etats séparés ou traversés par toute rivière navigable, s'engage à régler d'un commun accord tout ce qui a trait à la navigation sur ces rivières, par des commissions composées par des délégations (commissions) de toutes les puissances intéressées. Dans les articles mentionnés dans l'Acte final, mention était faite de ce que la navigation devait être libre sur tout le secteur navigable des rivières, pour les marchandises et les voyageurs, étant établie la manière de perception des taxes, uniformes et proportionnelles, indépendamment de la nature des marchandises, pavillon ou système d'application de la politique fluviale interne de chaque Etat. A l'article 117 du Traité, il était établi que ce régime allait être appliqué sur le Rhin, Neckar, Main, Moselle, Meuse et Escaut. Nonobstant ce, ces règles n'étaient point applicables au plus important fleuve européen traversant le plus d'Etats : le Danube.

Ces règles concernant la libre navigation sur les rivières internationales, ont été considérées comme l'œuvre collective des grandes puissances européennes qui ont le mérite d'avoir imposé aux riverains de renoncer à leur droit médiéval de transformer des secteurs de rivières en propriétés privées, dotées de régimes divers. En même temps, on défendit aux riverains de percevoir des taxes qui ne correspondent pas aux services offerts et de prendre des mesures pouvant faire obstacle à la navigation, pour quelque raison que ce fût. Le but des stipulations de l'Acte final de Vienne consistait à obliger les riverains à convenir de certains règlements uniformes pour tout le cours navigable du fleuve : chaque Etat riverain avait l'obligation d'entretenir, à ses frais, le chenal navigable et de coopérer, lorsque celui-ci était aussi frontière, afin de faciliter le trafic permanent ; la police fluviale devait être appliquée conformément aux règlements établis par la

⁹ Apud: Pierre Renouvin, *Le XIX –e siècle, I, De 1815 à 1871. L'Europe des nationalités et l'éveil de nouveaux mondes*, Paris, 1954, pp. 7-8

¹⁰ Voir: *Recueil des traités de paix européens les plus importants*, par F. C. Ghillany, J. H. Schnitzler, tome I, Paris, 1856, pp. 262-316.

commission de chaque fleuve, par les Etats riverains souverains. Les stipulations de l'Acte final de Vienne constitue une « *harmonieuse et heureuse combinaison des principes de liberté de la navigation fluviale avec celle de l'intangibilité des intérêts souverains des Etats riverains* »¹¹

Le principe de la libre navigation, convenu à Vienne, respectait l'idée d'Etat national souverain, dominante au XIX –e siècle, mais excluait les pays non riverains du bénéfice de la libre navigation sur les fleuves internationaux, conféré aux seuls navires sous pavillon riverain. Lord Clancarty, délégué de la Grande Bretagne à Vienne, a protesté devant cette interprétation des délégations continentales.¹² D'autres questions aussi, relatives à la navigation sur les fleuves internationaux, sont restées non précisées à Vienne : le cabotage, la contrebande, la politique sanitaire, les quarantaines, la circulation des navires militaires ; les articles 108 – 117 de l'Acte final constituent cependant le fondement sur lequel se constitua la législation fluviale moderne, même pour le Danube, non conventionné en 1815.

L'exclusion du Danube du principe de la libre navigation, acceptée par les grandes puissances du moment, était due aux intérêts économiques et politico stratégiques de celles-là : l'Autriche, maître du cours moyen du Danube, considérait que, en disposant d'une flotte plus forte, elle pouvait s'imposer sur le cours inférieur devant la Turquie jusqu'à la Mer Noire ; la Russie – devenue riveraine après l'annexion du territoire du Prout au Dniestr, en 1812, jetait, par là, les fondements de sa stratégie vers le Sud-est de l'Europe par la reprise aussi des embouchures du Danube ; la Grande Bretagne, la France, la Prusse, le Portugal et l'Espagne – vu qu'ils étaient non riverains, n'ont pas insisté pour l'institutionnalisation du fleuve ; la Turquie, régnant sur le cours inférieur du Danube, n'a pas participé au Congrès de Vienne.

La dispute pour la suprématie dans le bassin inférieur du Danube, dans la première moitié du XIX –e siècle, a eu lieu entre la Russie, l'Autriche et l'Empire Ottoman. Le lendemain de la conclusion des travaux de la réunion de Vienne, la Russie est passé à l'offensive et, à la suite d'un protocole signé par son ambassadeur à Constantinople avec la Porte, est entré en possession du bras de Sulina.¹³

¹¹ Apud: Stefan STANCIU, *La Roumanie et la Commission Européenne du Danube. Diplomatie. Souveraineté. Coopération internationale*, Galati, 2002, p. 24.

¹² Le Processus Verbal de la VII-e séance du Congrès de Vienne, publié dans: *La Question du Danube*, volume de documents établi à usage interne par le Ministère des Affaires Etrangères de la Roumanie, 1883, pp. 74 et suiv.

¹³ N. Daşcovici, *Notre Danube* (Un bref exposé à jour de la question danubienne, accompagné du texte du Statut de Paris à 1921), Bucarest, 1921, p. 17.

Ensuite, après l'écrasement de la flotte ottomane (le 20 octobre 1927) à Navarino, par une escadre franco-anglo-russe, et une guerre éclair entre les forces terrestres turques et russes (soutenues par des volontaires roumains, bulgares et serbes), les armées tsaristes, dirigées par le général Dicbitch, occupèrent l'ancienne capitale ottomane de l'Europe – la ville d'Adrianopole, là-même où fut signé le Traité de Paix, le 2 septembre 1929. Par ce Traité, la Russie se rendit maître de toutes les embouchures du Danube, a imposé la domination totale de sa flotte dans la Mer Noire. Par les stipulations du même Traité (art. 3), la flotte commerciale ottomane avait le droit d'enfiler toutes les embouchures du Danube, le bras St Georges étant commun aux flottes militaires de la Turquie et de la Russie (dont les navires pouvaient avancer en amont jusqu'à l'embouchure du Prout)¹⁴. En même temps, par l'Acte séparé, relatif aux principautés Moldavie et Valachie (partie intégrante du Traité)¹⁵, toutes les îles et cités ottomanes à gauche du thalweg du Danube reviennent à la Principauté roumaine (les anciennes villes roumaines Braila, Giurgiu et Turnu, qui avaient été transformées en rayas) et le monopole ottoman du commerce dans les deux principautés est aboli. L'application de ces deux dernières stipulations a eu des conséquences particulières sur l'économie roumaine et la navigation sur le Danube, qui commence à être très fréquenté par des navires sous pavillon britannique, français, sardinais, hellène, etc. Les embouchures du Danube deviennent un objectif d'intérêt européen !

Bien que la Russie se fût rendue maître des embouchures du Danube et que ses armées eurent occupé les Principautés Roumaines, la navigation sur le fleuve était restée ouverte et, à la sollicitation de l'Autriche, en 1840, une convention fut conclue entre les deux empires, par laquelle le pavillon habsbourgeois obtenait liberté de mouvement sur le Danube et les Russes s'obligeaient à effectuer des travaux d'entretien et d'aménagement du bras et de l'embouchure de Sulina.¹⁶

La croissance de l'influence politique de la Russie, qui contrôlait militairement le bassin de la Mer Noire et le bassin inférieur du Danube, son « Protectorat » sur les peuples chrétiens du Sud du Danube, a provoqué l'angoisse des gouvernements de Vienne, Londres et Paris. D'un point de vue économique, la Grande Bretagne devient toujours plus intéressée par l'importation de céréales du bassin du Danube, surtout après l'abrogation des fameuses Corn Law (6 juin 1846), au point que, en deux décennies, elle installa des représentations consulaires à

¹⁴ Voir: *Actes et documents relatifs à l'histoire de la Roumanie*, publié par D. D. Sturdza et J. J. Skupiewski, vol. IX, Bucarest, 1909, pp. 318 – 326. Le Texte du Traité de paix d'Adrianopole du 14 septembre 1829, entre la Russie et la Turquie.

¹⁵ I. Ionascu, P. Barbulescu, Gh. Gheorghie, *Les traités internationaux de la Roumanie. 1354-1920. Textes résumés, adnotations, bibliographies*, Bucarest, 1975, I^{er} vol., p. 284.

¹⁶ D.Sturdza, *Recueils de documents...*, op.cit., p. 5-11; *La Commission Européenne du Danube et son œuvre de 1856 à 1931* », Paris, Imprimerie Nationale, MCMXXXI, p. 4.

Trapezunt (1830), Galati (1835), Braila (1835), Varna (1847), Giurgiu (1849) et Ismaïl (1851).¹⁷ Motivée d'un point de vue économique (rien qu'en 1852, dans le port de Galati, 49, 52% du total du tonnage des navires chargés de céréales, s'acheminaient vers les îles britanniques),¹⁸ la diplomatie anglaise promut l'idée que les puissances intéressées, par négociation, devaient placer les embouchures du Danube sous contrôle européen à même de garantir la libre navigation sur le fleuve.

A son tour, la France devient toujours plus intéressée par les échanges commerciaux avec les pays du bassin inférieur du Danube et réorganise l'agence consulaire de Galati,¹⁹ et son consul de Iasi attire l'attention des dirigeants du Quai d'Orsay sur le fait que : « ... *ROMS* (les Français – N. N.) *n'avons encore, malheureusement, qu'un commerce très restreint avec la Moldo Valachie* »²⁰ et les avertit qu'il faudrait suivre l'exemple de l'Angleterre, en menant une politique pareille. Une longue tradition était celle des marchands et des navigateurs italiens au Bas Danube. Les maisons de commerce sardinaises deviennent toujours plus nombreuses dans les Principautés Roumaines et les navires sous ce pavillon accostent en grand nombre à Galati et Braila.²¹ L'Autriche, bien qu'elle eût perdu, dans un premier temps, sa dispute avec la Russie pour les embouchures du Danube, espérait encore y revenir, grâce à la capacité de sa flotte, qui avait commencé à se moderniser, après l'expérience de Joseph Ressel et Ottavio Fontana avec « Civetta » ou « l'intention de triompher de la mer grâce à un rêve ».²²

Ainsi motivées, les puissances européennes attendent le moment opportun pour écarter la domination russe du Danube Maritime et rouvrir la porte du commerce vers la Mer Noire.

¹⁷ Voir : P. Cernovodeanu, B. Marinescu, I. Gavrilă, *Le commerce britannique à Galati et Braila entre 1837 – 1852*, tome 31, no. 4 / 1978, p. 629.

¹⁸ La direction départementale des Archives Nationales de Galati, fonds : *La Commission Européenne du Danube*. Protocoles, vol. 4 / 1856, f. 2 verso - 3. La statistique de la navigation sur le Danube Maritime entre 1847-1856; Paul Cernovodeanu, *An unpublished British source concerning the international trade through Galatz and Braila between 1837 and 1848*, in : „Revue Roumaine d'Histoire”, vol. 16, nr. 3/1977, p. 517-531.

¹⁹ Voir : Charles Gouraud, *Histoire de la politique commerciale de la France*, Paris, 1854; Moise N. Pacu, *Le livre du département de Covurlui*, Bucarest, 1892, p. 8.

²⁰ Apud : Paul Paltânea, *L'histoire de la ville de Galati des origines à 1918*, Galati, 1994, 1^{er} vol., p. 274.

²¹ Voir : D. Bodin, *Documents concernant les rapports économiques des Principautés Roumaines avec le royaume de la Sardaigne*, Bucarest, 1941; *Idem*, *La politique économique du royaume de la Sardaigne dans la Mer Noire et sur le Danube, concernant les Principautés Roumaines*, extrait de “La Revue historique roumaine”, vol. IX, (1939), Bucarest, l'Imprimerie Nationale, 1940.

²² *Histoire du développement culturel...*, *op. cit.*, tome V, pp. 319 – 320.

Le développement de la Russie, l'héritage ottoman, les grands intérêts européens dans la « zone orientale » et d'autres causes d'intérêt politique ont déclenché une nouvelle phase de *la crise orientale* (1853 – 1856).

Le Tsar russe Nicolaï I (1825 – 1855), parvenu à la tête de l'empire oriental grâce à la mort prématurée de son frère aîné, à défaut d'être préparé à régner, au début de son règne s'avéra prudent et dispos à s'arranger avec les puissances européennes ; vers la fin de son règne, il devint arrogant et sûr de lui et tenta de résoudre le programme de ses devanciers, de liquider l'Empire Ottoman et de se rendre maître de ses territoires européens. Eduqué dans un esprit militaire, le Tsar était arrivé, en 1826, à un accord avec la Grande Bretagne et une alliance russo-franco-britannique, en 1827, qui lui avait assuré la liberté de mouvement dans la guerre de 1828 – 1829 ; en 1832, après la défaite des troupes ottomanes par le gouverneur de l'Egypte, Mechmet Ali, soutenu par la France, dans la bataille de Konya, la Porte a demandé l'aide de la Russie, afin d'éviter l'occupation du trône d'Istanbul. La Russie conclut avec la Porte l'alliance défensive de Unkiar Iskelesi, le 8 juillet 1833 et les troupes russes ont débarqué dans la capitale des Sultans. L'alliance a été convenue pour une période de seulement huit ans.²³

Le succès diplomatique remporté par le Tsar a irrité le cabinet de Londres, qui voyait en Russie « ... la seule puissance avec laquelle nous pourrions avoir un vrai heurt »²⁴ et a déterminé Metternich à négocier une rencontre (septembre 1833) à Münchengratz, entre le Tsar, le roi de Prusse et l'empereur de l'Autriche – les trois monarques se promettant de suivre une ligne commune dans les questions majeures qui pouvaient intervenir en Europe.

Afin d'éviter une « division » de l'Empire Ottoman entre Autrichiens et Russes, Lord Palmerston a constitué la Quadruple Alliance (1834), formée par la Grande Bretagne, la France, l'Espagne et le Portugal, en contrecarrant par là le bloc de Münchengratz.²⁵

Une nouvelle guerre, déclenchée par Mehmed Ali contre la Turquie, a valu à la Russie l'occasion d'approcher la Grande Bretagne, dans le but de démanteler la forte relation franco-britannique. Le 15 juillet 1840, a été conclue à Londres une convention entre la Grande Bretagne, la Russie, l'Autriche et la Prusse, dirigée contre le Pacha de l'Egypte, ce qui a eu pour effet de tendre les relations franco-britanniques, au risque de maintenir l'intégrité de l'Empire Ottoman. A ce succès de la diplomatie russe, vint s'ajouter la Convention bilatérale avec l'Autriche, du

²³ N.Ciachir, Gh. Bercan, *La diplomatie européenne à l'époque moderne*, Bucarest, 1984, pp. 300-301 ; Ghenadie Petrescu, D.A.Sturdza, D.C. Sturdza, *Actes et documents...*, op.cit., vol. 1-2, pp.332-333.

²⁴ Lord Palmerston, *Sa correspondance intime pour servir à l'histoire de l'Europe de 1830 à 1865*. Première partie. 1830 – 1848, Paris, 1878, p. 113.

²⁵ N.Ciachir, Gh. Bercan, op.cit., p. 302.

13 juillet 1840, qui réglementait aussi la question de la navigation sur le Danube inférieur. Mais, juste au bout d'un an, le 13 juillet 1941, à Londres était signé un autre document, entre la Grande Bretagne, la France, la Russie, l'Autriche et la Prusse, par lequel Foreign Office réussissait, pour le moment, à écarter la Russie des Détroits et la France des rives du Nil.²⁶ La Convention mettait l'Empire Ottoman sous la garantie des puissances européennes et isolait la flotte militaire russe de la Mer Noire, par le droit reconnu au Sultan de fermer les Détroits.

Les révolutions de 1848 – 1849 ont encore perturbé l'équilibre européen. Auparavant, le Tsar Nicolai I avait visité la Grande Bretagne, en 1844, et proposé à la reine Victoire (1837 – 1901) et au Premier Robert Peel, la division de l'Empire Ottoman. Son intention de contrôler les Détroits et la transformation d'Istanbul en ville libre, sans qu'on y parvienne à un accord écrit ; de passage à Vienne, d'une manière non diplomatique, le Tsar a menacé Metternich que, au cas de l'effondrement de la Porte, il ne cédera à personne Istanbul, car il prendrait soin que ses armées y parviennent les premières. Les interventions en force de la Russie dans l'étouffement des révolutions de 1848 – 1849, le soutien accordé à l'Autriche, le rabrouement de la Prusse, l'intimidation du Piémont et la conclusion de la Convention du Lac Léman (19 avril / 1 mai 1949) avec la Porte, ont refait le prestige diplomatique de la Russie.

En se considérant suffisamment puissant, Nicolai I a rompu les relations avec la Porte et, le 21 juin 1853, a déchaîné l'offensive militaire sur deux fronts, contre celle-ci, décidé à résoudre une fois pour toutes « *la question orientale* ».

Selon les estimations de la diplomatie russe, la Turquie devait combattre toute seule tant sur l'eau que sur terre ; l'Autriche, redevable au Tsar pour l'assistance accordée en 1848 – 1849, devait manifester une neutralité bienveillante, la Grande Bretagne et la France participer à la seule division du colosse territorial ottoman. Seulement, les deux puissances occidentales, auxquelles est venue s'ajouter la Sardaigne, ont envoyé navires de guerre et troupes terrestres dans la Mer Noire et la Péninsule de Crimée – là où fut livrée la bataille décisive. L'Autriche a occupé les Principautés Roumaines, sans affronter directement les armées russes, Vienne étant la promotrice des négociations entre les alliés de la Turquie en vue de la prochaine paix, la victoire étant prévisible. Après la capitulation de la forteresse de Sébastopol – la base militaire de la flotte russe de la Mer Noire, le gouvernement de Sankt Petersburg a demandé la paix.

Après les préliminaires de Vienne, un Congrès fut convoqué à Paris, avec la seule participation des Grandes Puissances de l'époque – pour la négociation du Traité qui mettait fin à la Guerre de Crimée – une étape dans la chaîne de la crise orientale. Les diplomates se sont présentés à Paris munis de divers projets tenant

²⁶ *Ibidem*, p. 309.

compte des intérêts des Etats qu'ils représentaient, mais les adversaires de la Russie ont convenu qu'il fallait établir un système capable de barrer la route à celle-ci vers le Sud-est de l'Europe et garantir la liberté du commerce et des échanges dans la zone orientale. Dans ce contexte, les intérêts économiques ont déterminé les négociateurs à accepter les conditions techniques et à garantir la liberté de la navigation, à écarter le contrôle de la puissance tsariste du secteur inférieur du fleuve. Par les stipulations du Traité de Paix, conclu le 30 mars 1856 (art. 15 – 20), s'est constituée la Commission Européenne du Danube, formée des délégués (commissaires) des sept Etats signataires du document – la Grande Bretagne, la France, la Prusse, l'Autriche, la Russie, la Sardaigne et la Turquie, en rectifiant aussi la frontière au Sud de la Bessarabie (les départements Cahul, Bolgrad et Ismail étant réintégrés à la Moldavie). La Commission du Danube avait pour tâche d'entreprendre des études, d'effectuer les travaux nécessaires à la navigation et d'instituer un régime de liberté sur toutes les embouchures du fleuve, jusqu'à Isaccea. Au bout de deux ans de travaux, les attributions de la Commission Européenne devaient être reprises par une commission formée des délégués des pays riverains sur tout le trajet navigable du Danube.²⁷

Afin d'assurer l'exécution des règlements sur lesquels on était tombé d'accord, concernant la libre navigation aux embouchures du Danube, il fut convenu que chacune des puissances contractantes ait le droit de stationner en permanence aux embouchures du fleuve avec deux navires légers de guerre (art. 19). De la sorte, les puissances européennes s'assuraient une flotte de guerre minimale dans la Mer Noire, afin de pouvoir surveiller les mouvements de la flotte russe.

L'approbation d'un terme de deux ans pour le fonctionnement de la Commission Européenne du Danube s'est avérée être une erreur, une absence d'information des diplomates qui ignoraient l'état du chenal navigable et la situation primitive des dotations (signalisations, balisage, phares, communications, chemins de halage, négligence et total désintérêt de la part des autorités locales, etc.). Cette situation a mené, tour à tour, à la violation du terme inscrit dans le Traité de Paix de Paris et, implicitement, à la prorogation du fonctionnement de la Commission Européenne du Danube, jusqu'à prendre la décision d'abolition, par la Convention sur le régime de la navigation sur le Danube, signée le 18 août 1848, à Belgrade.

Durant son existence de neuf décennies, la Commission Européenne (dont le siège permanent se trouvait à Galati), par des Traités internationaux, conventions, accords et arrangements, a eu une existence sinieuse, tout en accomplissant un rôle majeur dans la garantie de la libre navigation, stimulante tant

²⁷ Apud J. Droz, *Histoire de l'Allemagne*, Paris, 1958, pp. 313 – 315.

pour le commerce et bénéfique pour l'économie des riverains; elle a entrepris des travaux techniques d'une grande envergure en vue de rectifier le bras de Sulina, le prolongement et la consolidation des digues de protection de l'embouchure du chenal respectif dans la Mer Noire, a construit des phares, des chemins de halage, un hôpital et une quarantaine à Sulina, a soutenu les communautés locales dans la construction d'écoles, hôpitaux, adduction d'eau potable. Les compétences de la Commission se sont étendues peu à peu jusqu'à Galati et, ensuite, jusqu'à Braila, sur tout le parcours du Danube Maritime.

La Commission Européenne a joué aussi un rôle politico stratégique important, étant un gardien qui s'opposait aux tendances expansionnistes de la Russie et a facilité des transports importants de matériaux stratégiques pour les riverains, les premiers à avoir bénéficié de l'œuvre de l'institution. Malgré son statut, dès le début de son activité, de neutralité, durant les guerres – lorsqu'il y eut des opérations dans la région (1877 – 1878, 1916 – 1918, 1941 – 1944), les immunités de la Commission ont été violées, son activité étant pratiquement interrompue.

Après la Première Guerre Mondiale, les limites de compétence de la Commission se sont déroulées sur le seul territoire de la Roumanie, ses larges attributions, obtenues par des concessions, portant atteinte à la souveraineté du pouvoir territorial, en appliquant une juridiction propre et en bénéficiant d'immunités qui enfreignaient les lois de l'Etat roumain. Cette situation a créé un différend entre la Commission Européenne (par ses trois membres non riverains) et la Roumanie – négocié durant tout l'entre deux guerres jusqu'à l'obtention de la solution définitive, par l'Arrangement de Sinaia (le 18 août 1938), qui reconnaissait les droits souverains du pouvoir territorial.

Sur l'activité de la Commission Européenne du Danube, l'on a pendant longtemps commenté dans la presse de l'époque, on a écrit beaucoup et peu en même temps, son œuvre étant encore inconnue, même pour les spécialistes (navigateurs, diplomates, juristes, historiens, etc.).²⁸ Dans le présent volume, nous nous sommes proposé de rédiger un recueil bilingue (roumain et français) de traités, conventions, accords internationaux et d'autres documents ayant conféré de la légitimité à la Commission Européenne du Danube, qui se sont trouvés à la base de son activité et ont offert un modèle de coopération internationale.

Dans cette série de traités et conventions convenus lors de congrès et de conférences internationales, nous avons inclus une partie des documents relatifs au

²⁸ Voir une bibliographie sélective in: Stefan Stanciu, *La Roumanie et la Commission...*, *op. cit.*, pp. 355–363; Edgar Martin, *Danube Books*, 1997, <http://www.abcbooks.com/home/EDGAR>; River Danube Bibliography, www.danube_research.com.

différend entre l'institution européenne et la Roumanie : les mémoires des délégués de la Grande Bretagne, la France, l'Italie et la Roumanie, adressés à la Société des nations, les constatations des organismes du forum de Genève concernant l'origine et le développement du conflit, l'avis consultatif de la Cour Permanente de Justice Internationale de la Haie, l'interview accordée par Nicolae Titulescu, en sa qualité officielle de Ministre des Affaires Etrangères de la Roumanie, au journal *Le Temps* du 29 juillet 1936. Ces derniers documents ont été inclus attendu qu'ils reflètent des positions officielles des gouvernements composant la Commission, à la date respective, l'interprétation et les solutions recommandées par les organismes de la Société des Nations pour la solution, dans la voie des négociations, d'un différend surgi entre Etats souverains, membres du Forum de Genève.

Le présent recueil est une tentative ayant lieu à cent ans de la parution du volume publié par D. A. Sturdza²⁹ comprenant les premiers Traités et Conventions internationaux concernant le régime international des fleuves, ainsi que les documents témoignant des démarches diplomatiques de la Roumanie entreprises durant la période 1880 – 1883 pour la reconnaissance de sa plénière souveraineté au Danube Maritime.

Un autre ouvrage comprenant les documents fondamentaux de la Commission Européenne du Danube a été édité par l'Institution Internationale elle-même en 1931, à l'occasion du 75^e anniversaire de son activité.³⁰

Les deux ouvrages, parus pendant l'activité de la Commission Européenne, sont incomplets. Le présent ouvrage peut avoir le mérite d'être complet et peut constituer le squelette d'un ample ouvrage sur l'histoire de l'Institution aux embouchures du Danube, étant un instrument utile aux chercheurs dans le domaine de l'histoire, du droit international et les diplomates négociant les traités de coopération et collaboration entre les communautés européennes.

²⁹ D.Sturdza, *Recueil de documents...*, *op.cit.*

³⁰ *La Commission Européenne du Danube...*, *op.cit.*

CUVÂNT ÎNAINTE

Cu bazinul său, de 817.000 km², care se întinde în 17 țări¹. Dunărea a fost și rămâne cel mai important fluviu al Europei pentru comerț și navigație. Comunitățile umane care s-au dezvoltat în bazinul dunărean au beneficiat, pe lângă resursele naturale de hrană, și de posibilitățile comunicării și a schimburilor de mărfuri pe apă, practicând navigația din zorii istoriei umanității. Dunărea sau Istrul – a intrat în legendele antichității, fiind cunoscută de zeul Osiris care îi atribuie cele două denumiri.² Navigatorii greci, după colonizarea Pontului Euxin au pătruns pe gurile fluviului și au făcut schimburi cu locuitorii de pe malurile Dunării Inferioare, integrând acest spațiu în mișcarea civilizației mediteraneene.

Romanii considerau apa, aerul și lumina ca bunuri care nu aparțineau nimănui și erau lucruri comune (res communae), în folosul tuturor. Atrăși de bogățiile bazinului dunărean și din motive strategico-militare, în fața pericolului pe care-l reprezentau popoarele migratoare, legiunile și flota militară, vor transforma Dunărea într-un fluviu interior al Imperiului.

Interesul popoarelor antice pentru Dunăre se justifică prin avantajele pe care le oferea marelui fluviu: un bazin bogat în produse alimentare și materii prime, un hotar și o zonă strategică prielnică apărării, cale de transport facilă pentru mărfurile grele și voluminoase cu acces din centrul Europei spre Marea Neagră și, mai departe, spre centrele comerciale ale Orientului și, prin Marea Mediterană, spre întreaga lume. Dunărea a fost și continuă să fie, și arteră de transport, de la vest la est și invers, prin zona centrală a Europei.

După decăderea Imperiului roman, pe ruinele sale, s-au consolidat comunitățile feudale medievale care au așezat și apele curgătoare sub regimul proprietății private exclusive a căpeteniilor, în virtutea căruia și-au arogat dreptul de a impune taxe de trecere pe râurile navigabile care le traversau domeniile. Un asemenea regim a fost o piedică pentru navigație și fluviile au pierdut „mult din caracterul lor ca mijloc lesnicios de schimburi comerciale și de transport”³.

Revoluția industrială și descoperirile științifice, ca perioadă care începe la sfârșitul secolului al XVIII-lea și până în primele decenii ale secolului al XIX-lea, a adus „transformări radicale ale producției”⁴ și schimburilor comerciale între statele

¹ Al. Sobaru, I.G. Năstase, *Artera navigabilă Dunăre-Main-Rhein, factor de strategie europeană*. *Orizontul 2020*, București, 1997, p.49.

² Herodot, *Istoriei*, București, 1961, vol. I, p. 345; Strabon, în: *Izvoare privind Istoria României*, Editura Academiei, București, 1964, vol. I, p. 237.

³ C.I.Băicoianu, *Le Danube. Aperçu historique, économique et politique, avec une préface par Vintilă I. Brătianu*, Paris, 1917, p. 18.

⁴ *Histoire du développement culturel et scientifique de l'humanité*, préparé sous les auspices de l'UNESCO, publié par la Commission internationale pour une histoire du

moderne. Extensia folosirii mașinilor și a vaporilor a dezvoltat transporturile și metodele de construcție care au transformat complet condițiile de viață. „Revoluția industrială a modificat rolul omului în producție și în același timp în procesul de creație a valorilor materiale și spirituale”⁵. Treptat, s-a trecut de la producția manuală sau artizanală la o producție mecanizată, ceea ce presupune consum ridicat de materii prime și piețe de desfacere într-un areal geografic extins. Revoluția industrială și sporirea producției pe scară largită, a presupus și dezvoltarea transporturilor pe distanțe lungi, în condiții de securitate și la prețuri reduse. Apariția comerțului la scară planeară a presupus transformarea mijloacelor și căilor de transport pe apă și uscat. La începutul secolului al XIX-lea, viteza maximă a unui vehicul hipomobil se situa între 17 și 20 kilometri pe oră, pe drumuri pavate ori pietruite. În aceste condiții, s-a trecut la amenajarea râurilor și fluviilor pentru navigație, s-au construit canale de legătură și s-au perfecționat navele de transport în Anglia, Franța, SUA, Țările de Jos etc. Transporturile pe apă de materii prime, mărfuri și călători au devenit o soluție pentru secolul al XIX-lea. Eliminarea normelor juridice feudale care presupuneau opreliști pentru navigație și numeroase taxe de trecere, a devenit o necesitate pentru economia lumii moderne.

Revoluția franceză care a promovat libera cugetare, a desființat privilegiile, a decretat libertatea muncii, a eliminat vămile interne și a introdus noi principii privind drepturile omului și ale comunităților, a impulsionat abolirea instituțiilor feudale, a inițiat și principii generoase pentru libertatea comerțului, a schimburilor și navigației care se vor alinia noului spirit. La 22 noiembrie 1792, Convenția Națională a Franței a protestat ferm împotriva închiderii navigației pe râul Escaut și a formulat principiul liberei navigații pe apele curgătoare: „...cursurile fluviilor sunt proprietatea comună și inalienabilă a tuturor țărilor udare de apele lor. și o națiune oarecare nu poate pretinde, fără a săvârși o nedreptate, că are dreptul de a ocupa singură canalul unui fluviu și a împiedica popoarele vecine, sălășluite pe malurile aceluia fluviu, ca să nu se folosească aceleași înlesniri... <deci> sunt revocabile în orice moment, chiar în caz de învoială, pentru că natura nu cunoaște nici popoare, nici indivizi privilegiați, și pentru că drepturile omului sunt totdeauna imprescriptibile”⁶. Acest principiu va fi invocat la toate negocierile și dezbaterile internaționale, atunci când se făceau referiri la regimul juridic al apelor curgătoare care scaldă teritoriul a două sau mai multe state.

développement scientifique et culturel de l'humanité, par Robert Laffort, éditeur. Volume V, sous la direction rédactionnelle de Charles Morazé, imprimé et relié en Italie sur les presses de Vaccari à Milan, 1969, p. 265.

⁵ *Ibidem*.

⁶ C.I. Băicoianu, *op.cit.*, p.19.

XIV

Principiul liberei navigații era în concordanță cu dezvoltarea economică a lumii moderne în care comerțul, transporturile de mărfuri și persoane pe distanțe mari, devenise o necesitate, un angrenaj al sistemului.

După abdicarea lui Napoleon I și revenirea Bourbonilor pe tronul Franței, în persoana regelui Ludovic al XVIII-lea (1814-1824, cu întreruperea celor „O sută de zile”), ministrul Afacerilor Străine – Talleyrand, a semnat la Paris, în numele țării sale învinse, la 30 mai 1814, un tratat de pace cu țările aliate (Marea Britanie, Austria, Prusia, Suedia, Portugalia și Spania), urmând ca un congres care să-și desfășoare lucrările la Viena, să rezolve problemele litigioase ale Europei. În articolul 5 al respectivului tratat se menționa că: „navigația pe Rin, din punctul de unde începe a deveni navigabil și până la mare, va fi liberă, astfel ca să nu poată fi oprită nimănui”⁷, cu recomandarea ca principiul să fie extins și la alte ape curgătoare navigabile care udă teritoriul a două sau mai multe state. Convenții între state urmând să stabilească nivelul taxelor de navigație și avantajele reciproce pe care și le acordă pentru a favoriza navigația⁸. Prin acest tratat, pentru prima dată, statele europene au semnat un document prin care cădeau de acord asupra liberei navigații pe fluviile internaționale.

La Congresul de la Viena au participat state mari, mijlocii și mici din Europa, Actul final fiind semnat la 9 iunie 1815, numai de reprezentanții a șapte mari puteri: Marea Britanie, Austria, Rusia, Prusia, Franța, Suedia și Portugalia (delegatul Spaniei, don Piedro Gonzales de Labrador a refuzat să-l semneze). Statele învingătoare ale Franței napoleoniene erau preocupate, după cum apreciază istoricul francez Pierre Renouvin, să rezolve două probleme: realizarea unui echilibru de forțe între state, fără a ține cont de particularitățile lingvistice, religioase, de tradiții [...] a teritoriilor pe care și le împărțeau, urmând principiile secolului al XVIII-lea [...] și favorizarea autorității tradiționale, adică forțele feudale, conservatoare și clericale.⁹ Congresul își propusese să stabilească principiile unei păci care se dorea să fie de lungă durată și benefică tuturor europenilor. În acest context, în Actul final de la Viena se prevedeau (art. 108-117) și principiile fundamentale ale dreptului fluvial internațional.¹⁰

Tratatul încheiat la Viena prevedea că, statele care sunt separate ori traversate de orice râu navigabil, se angajează să regleze de comun acord tot ceea ce este sub raportul navigației pe aceste râuri, prin comisii compuse din delegații

⁷ Apud: D.A. Sturdza, *Recueil de documents relatifs à la liberté de navigation du Danube*, publiés par D. Sturdza, Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin, 1904, p. 1.

⁸ Vezi: *Le Danube et les intérêts de l'Europe*, Paris, 1920, p. 7.

⁹ Apud: Pierre Renouvin, *Le XIX-e siècle, I. De 1815 à 1871. L'Europe des nationalités et l'éveil de nouveaux mondes*, Paris, 1954, p. 7-8.

¹⁰ Vezi: *Recueil des traités de paix européens le plus importants*, par F.C. Ghillany, J.H. Schnitzler, tome I, Paris, 1856, p. 262-316.

(comisarii) tuturor puterilor interesate. În articolele menționate din Actul final se menționa că navigația să fie liberă pe tot sectorul navigabil al râurilor, pentru mărfuri și călători, stabilindu-se modul de percepere a taxelor, uniforme și proporționale, indiferent de natura mărfurilor, pavilion ori sistemul de aplicare a poliției fluviale interne a fiecărui stat. În articolul 117 din tratat se stabilea că acest regim se va aplica pe Rin, Neckar, Mein, Moselle, Meuse și Escaut. Pentru cel mai important fluviu european care traversa cele mai multe state, Dunărea, nu se aplicau aceste reguli.

Aceste reguli privind libera navigație pe râurile internaționale a fost considerate ca operă colectivă a marilor puteri europene care au meritul că au impus riveranilor să renunțe la dreptul lor medieval de a transforma sectoare din râuri în proprietăți particulare, cu regimuri diferite. Totodată, riveranilor li s-a interzis să perceapă taxe care să nu corespundă serviciilor oferite și să ia măsuri care ar obstrucționa navigația, sub orice motiv. Scopul prevederilor Actului final de la Viena era acela de a obliga riveranii să convină asupra unor regulamente uniforme pentru întregul curs navigabil al râului; fiecare stat riveran avea obligația să întrețină pe cheltuiulă proprie șenalul navigabil și să concluzeze atunci când acesta era hotărât, pentru a înlesni traficul permanent; poliția fluvială trebuia să fie aplicată, în conformitate cu regulamentele stabilite de comisia fiecărui fluviu, de către statele riverane suverane. Prevederile Actului final de la Viena constituie „o armonioasă și fericită îmbinare a principiilor de libertate a navigației fluviale cu aceea a intangibilității intereselor suverane a statelor riverane”.¹¹

Principiul liberei navigații, convenit la Viena, respecta ideea de stat național suveran, dominantă în secolul al XIX-lea, dar excludea țările neriverane de la beneficiul liberei navigații pe fluviile internaționale, conferit numai navelor aflate sub pavilioanele riveranilor. Lordul Clancarty, delegat la Viena din partea Marii Britanii, a protestat față de această interpretare a delegațiilor din țările continentale.¹² Și alte chestiuni referitoare la navigația pe fluviile internaționale au rămas neprecizate la Viena: cabotajul, contrabanda, poliția sanitară, carantinele, circulația navelor militare etc.; articolele 108-117 din Actul final constituie încă fundamentul pe care s-a alcătuit legislația fluvială modernă, chiar și pentru Dunăre, nementionată în 1815.

Excluderea Dunării de la principiul liberei navigații, acceptată de către marile puteri ale momentului, s-a datorat intereselor economice și politico-

¹¹ Apud: Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare internațională*, Galați, 2002, p. 24.

¹² Procesul verbal al ședinței a VII-a a Congresului de la Viena, publicat în *Cestiunea Dunărei*, volum de documente întocmit pentru uz intern de Ministerul Afacerilor Străine al României, București, 1883, p. 74 și urm.

strategice ale acestora: Austria – stăpână pe cursul mijlociu al Dunării, considera că, dispunând de o flotă mai puternică poate să se impună pe cursul inferior în fața Turciei, până la Marea Neagră; Rusia – devenită riverană după anexarea teritoriului dintre Prut și Nistru în anul 1812, își fundamenta strategia sa, spre sud-estul Europei și prin preluarea în stăpânire a gurilor Dunării; Marea Britanie, Franța, Prusia, Portugalia și Spania – nefiind riverane, nu au insistat pentru internaționalizarea fluviului; Turcia, stăpână pe cursul inferior al Dunării, nu a participat la Congresul de la Viena.

Disputa pentru supremație în bazinul inferior al Dunării, în prima jumătate a secolului al XIX-lea, s-a purtat între Rusia, Austria și Imperiul Otoman. Imediat după încheierea lucrărilor reuniunii de la Viena, Rusia a trecut la ofensivă și, în urma unui protocol semnat de ambasadorul său la Constantinopol cu Poarta, a intrat în stăpânirea brațului Sulina.¹³

În continuare, după zdrobirea flotei otomane (20 octombrie 1927) la Navarino, de către o escadră franco-anglo-rusă și un război rapid între forțele terestre turce și cele rusești (sprijinite de voluntari români, bulgari și sârbi), armatele țariste conduse de generalul Diebici, au ocupat vechea capitală otomană din Europa – orașul Adrianopol, unde s-a semnat și tratatul de pace, la 2 septembrie 1929. Prin acest tratat, Rusia a devenit stăpână peste toate gurile Dunării, a impus dominația totală a flotei sale în Marea Neagră. Prin prevederile aceluiași tratat (art. 3), flota comercială otomană avea dreptul să intre pe toate gurile Dunării, brațul Sf. Gheorghe fiind comun flotelor militare Turciei și Rusiei (ale cărei nave puteau înainta în amonte până la gura Prutului).¹⁴ Totodată, prin Actul separat relativ la principatele Moldova și Țara Românească (parte integrantă a tratatului),¹⁵ toate insulele și cetățile otomane din stânga talvegului Dunării revin la principatul român (vechile orașe românești Brăila, Giurgiu și Turnu care fuseseră transformate în raiale) și se desființează monopolul otoman asupra comerțului în cele două principate. Aplicarea acestei ultime prevederi a avut consecințe deosebite asupra economiei românești și a navigației pe Dunăre care devine foarte frecventată de nave sub pavilion britanic, francez, sardinez, elen etc. Gurile Dunării devin obiectiv de interes european !

Deși Rusia devenise stăpână pe gurile Dunării și armatele sale ocupaseră Principatele Române, navigația pe fluviu a rămas deschisă și, la solicitarea

¹³ N. Dașcovici, *Dunărea noastră* (O scurtă prezentare până la zi a problemei dunărene, însoțită de textul Statutului de la Paris din 1921), București, 1921, p. 17.

¹⁴ Vezi: *Acte și documente relative șa istoria României*, publicate de D.A. Sturdza și J.J. Skupiewski, vol. IX, București, 1909, p. 318-326. Textul Tratatului de pace de la Adrianopol din 14 septembrie 1829, între Rusia și Turcia.

¹⁵ I. Ionașcu, P. Bărbulescu, Gh. Gheorghe, *Tratamentele internaționale ale României. 1354-1920. Texte rezumate, adnotări, bibliografii*, București, 1975, vol. I, p. 284

Austriei, în 1840, s-a încheiat o convenție între cele două imperii, prin care pavilionul habsburgic obținea libertate de mișcare pe Dunăre și rușii se obligau să efectueze lucrări de întreținere și amenajare a brațului și gurii Sulina.¹⁶

Creșterea influenței politice a Rusiei care controla militar bazinul Mării Negre și bazinul inferior al Dunării, „protectoratul” său asupra popoarelor creștine din sudul Dunării, a provocat îngrijorarea guvernelor de la Viena Londra și Paris. Din punct de vedere economic, Marea Britanie devine tot mai interesată de importul de cereale din bazinul Dunării, mai ales după abrogarea faimoaselor Corn Law (6 iunie 1846), astfel că, în două decenii, și-a instalat reprezentanțele consulare la Trapezunt (1830), Galați (1835), Brăila (1835), Varna (1847), Giurgiu (1849) și Ismail (1851).¹⁷ Motivată din punct de vedere economic (numai în anul 1852, în portul Galați, 49,52% din totalul tonajului vaselor încărcate cu cereale luau drumul insulelor britanice)¹⁸, diplomația engleză a promovat ideea că puterile interesate, prin negocieri, trebuie să plaseze gurile Dunării sub controlul european care să garanteze libera navigație pe fluviu.

La rândul său, Franța devine tot mai interesată de schimburile comerciale cu țările din bazinul inferior al Dunării și își reorganizează agenția consulară de la Galați,¹⁹ iar consulul său de la Iași atrage atenția diriguitorilor de la Quai d’Orsay asupra faptului că: „... noi (francezii n.n.) nu avem încă, din nenorocire, decât un comerț foarte restrâns cu Moldo-Valahia”²⁰ și, le atrage atenția că trebuie urmat exemplul Angliei pentru a urma o politică asemănătoare. O îndelungată tradiție aveau negustorii și navigatorii italieni la Dunărea de Jos. Casele de comerț sardineze devin tot mai numeroase în principatele Române și corăbiile sub acest pavilion acostează în număr mare la Galați și Brăila.²¹ Austria, deși pierduse într-o primă fază disputa cu Rusia pentru gurile Dunării, spera încă să revină prin

¹⁶ D. Sturdza, *Recueil de documents...*, op.cit., p.5-11; *La Commission Européenne du Danube et sont oeuvre de 1856 à 1931*, Paris, Imprimerie Nationale, MCMXXXI, p. 4.

¹⁷ Vezi: P. Cernovodeanu, B. Marinescu, I. Gavrilă, *Comerțul britanic la Galați și Brăila între 1837-1852*, în: „Revista de istorie”, tom 31, nr. 4/1978, p. 629.

¹⁸ Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond: *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, volumul 4/1856. f. 2 verso – 3. Statistica navigației pe Dunărea Maritimă între 1847-1856; Paul Cernovodeanu, *An unpublished British source concerning the international trade through Galatz and Braila between 1837 and 1848*, in: „Revue Roumaine d’Histoire”, vol. 16, nr. 3/1977, p. 517-531.

¹⁹ Vezi: Charles Gouraud, *Histoire de la politique commerciale de la France*, Paris, 1854; Moise N. Pacu, *Cartea Județului Covurlui*, București, 1892, p. 8.

²⁰ Apud: Paul Păltănea, *Istoria orașului Galați de la origini până la 1918*, Galați, 1994, vol. I, p. 274.

²¹ Vezi: D. Bodin, *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române și regatul Sardiniei*, București, 1941; *Idem*, *Politica economică a regatului Sardiniei în Marea neagră și pe Dunăre, în legătură cu Principatele Române*, extras din „Revista Istorică Română”, vol. IX (1939), București, Imprimeria Națională, 1940.

capacitatea flotei sale care începuse să se modernizeze, după experiența lui Joseph Ressel și Oltavio Fontana cu „Civetta” sau „intenția de a bate marea cu un vis”.²²

Astfel motivate. puterile europene așteptau momentul potrivit pentru a îndepărta stăpânirea rusă de la Dunărea Maritimă și a redeschide poarta comerțului spre Marea neagră.

Creșterea Rusiei, moștenirea otomană, marile interese europene în „Zona orientală” și alte cauze de ordin politic au declanșat o nouă fază a „crizei orientale” (1853-1856).

Țarul Rusiei, Nicolae I (1825-1855) ajuns în fruntea imperiului răsăritean datorită morții premature a fratelui său mai mare, nefiind pregătit pentru conducere, la începutul domniei a fost prudent și dispus la înțelegere cu puterile europene; spre sfârșitul domniei, a devenit arogant și sigur pe sine, a încercat să rezolve „programul” înaintașilor săi de a lichida Imperiul Otoman și a pune stăpânire pe teritoriile sale europene. Țarul, educat în spirit militar, ajunsese în 1826 la un acord cu Marea Britanie și o alianță anglo-franco-britanică în 1827 care-i asiguraseră mâna liberă în războiul din 1828-1829; în 1832, după zdrobirea trupelor otomane de către guvernatorul Egiptului, Mehmet Ali sprijinit de Franța, în bătălia de la Konya, Poarta a cerut ajutorul Rusiei pentru a evita ocuparea Istanbulului. Rusia încheie cu Poarta alianța defensivă de la Unkiar Iskelesi, la 8 iulie 1833, și trupele rusești au debarcat în capitala sultanilor. Alianța a fost convenită numai pentru o perioadă de opt ani.²³

Succesul diplomatic obținut de țar, a iritat cabinetul de la Londra care vedea în Rusia „...singura putere cu care noi am putea avea o adevărată ciocnire”²⁴, și l-a determinat pe Metternich să negocieze o întâlnire (septembrie 1833), la Münchengraetz, între țar, regele Prusiei și împăratul Austriei – cei trei monarhi promițându-și să urmeze o linie comună în chestiunile majore care puteau interveni în Europa.

Pentru a evita o „împărțire” a Imperiului Otoman între austrieci și ruși, lordul Palmerston a constituit Quadrupla Alianță (în 1834), compusă din Marea Britanie, Franța, Spania și Portugalia, contracarând blocul de la Münchengraetz.²⁵

Un nou război declanșat de Mehmet Ali împotriva Turciei, a dat prilejul Rusiei să se apropie de Marea Britanie, cu scopul de a destrăma puternica relație franco-britanică. La 15 iulie 1840, s-a încheiat la Londra o convenție între Marea

²² *Histoire du développement culturel...*, op.cit., tome V, p. 319-320.

²³ N.Ciachir, Gh. Bercan, *Diplomația europeană în epoca modernă*, București, 1984, p. 300-301; Ghenadie Petrescu, D.A. Sturdza, D.C: Sturdza, *Acte și documente...*, op.cit., vol. 1-2, p. 332-333.

²⁴ Lord Palmerston, *Sa correspondance intime pour servir à l'histoire de l'Europe de 1830 à 1865. Première partie. 1830-1848*, Paris, 1878, p. 113.

²⁵ N.Ciachir, Gh. Bercan, op.cit., p. 302.

Britanie, Rusia, Austria și Prusia îndreptată împotriva pașei din Egipt, ceea ce a dus la încordarea relațiilor franco-britanice, cu riscul menținerii integrității Imperiului Otoman. La acest succes al diplomației ruse se adaugă și Convenția bilaterală cu Austria din 13 iulie 1840 care reglementa și problema navigației pe Dunărea Inferioară. Dar, exact peste un an, la 13 iulie 1841, la Londra se semna un alt document, între Marea Britanie, Franța, Rusia, Austria și Prusia, prin care Foreign Office reușea, pentru moment să îndepărteze Rusia de Strâmători și Franța de malurile Nilului.²⁶ Convenția punea Imperiul Otoman sub garanția puterilor europene și izola flota militară rusă din Marea Neagră, prin dreptul recunoscut sultanului de a închide Strâmătorile.

Revoluțiile de la 1848-1849 au perturbat din nou echilibrul european. Mai înainte, țarul Nicolae I a vizitat Marea Britanie, în 1844, și a propus reginei Victoria (1837-1901) și premierului Robert Peel, împărțirea Imperiului Otoman, intenția sa de a controla Strâmătorile și transformarea Istanbulului în oraș liber, fără a se ajunge la un acord scris; în trecerea prin Viena, nediplomatic, țarul, a amenințat pe Metternich că în cazul prăbușirii Porții, nu va ceda nimănui Istanbulul, pentru că va avea grijă ca armatele sale să sosească primele acolo. Intervențiile în forță ale Rusiei în înăbușirea revoluțiilor de la 1848-1849, sprijinul acordat Austriei, punerea la punct a Prusiei, intimidarea Piemontului și încheierea Convenției de la Balta Liman (19 aprilie/1 mai 1849) cu Poarta, au refăcut prestigiul „diplomatic” al Rusiei.

Considerându-se suficient de puternic, Nicolae I a rupt relațiile cu Poarta și, la 21 iunie 1853, a dezlănțuit ofensiva militară, pe două fronturi, împotriva acesteia, hotărât să rezolve definitiv „criza orientală”.

După socotelile diplomației ruse, Turcia trebuia să lupte singură împotriva sa atât pe mare cât și pe uscat; Austria, îndatorată țarului pentru ajutorul primit în 1848-1849 trebuia să manifeste o neutralitate binevoitoare, Marea Britanie și Franța să participe numai la „împărțirea” colosului teritorial otoman. Numai că, cele două puteri occidentale, cărora li s-a adăugat Sardinia, au trimis nave de război și trupe terestre în Marea Neagră și Peninsula Crimeia – locul unde s-a purtat și bătălia decisivă. Austria a ocupat Principatele Române, fără o înfruntare directă cu armatele rusești, Viena fiind promotoarea negocierilor între aliații Turciei pentru pacea viitoare, victoria fiind previzibilă. După capitularea fortăreței de la Sevastopol – baza militară a flotei ruse din Marea Neagră, guvernul de la Sankt Petersburg a cerut încheierea păcii.

După preliminariile de la Viena s-a convocat un Congres la Paris, cu participarea numai a Marilor Puteri ale vremii – pentru negocierea tratatului care încheia Războiul Crimeii – o etapă în lanțul „crizei orientale”. Diplomații s-au

²⁶ *Ibidem*, p. 309.

prezentat la Paris cu diverse proiecte care țineau cont de interesele statelor pe care le reprezentau dar, adversarii Rusiei au convenit că trebuie stabilit un sistem care să bareze drumul acesteia spre sud-estul Europei și să garanteze libertatea comerțului și schimburilor în zona răsăriteană. În acest context, interesele economice au determinat negociatorii să accepte propunerea franceză de creare a unei comisii a gurilor Dunării care să asigure condițiile tehnice și să garanteze libertatea navigației, să îndepărteze controlul puterii țariste pe sectorul inferior al fluviului. Prin prevederile Tratatului de pace, încheiat la 30 martie 1856 (art. 15 -- 20), s-a constituit Comisia Europeană a Dunării, compusă din delegați (comisari) ai celor șapte state semnatare ale documentului – Marea Britanie, Franța, Prusia, Austria, Rusia, Sardinia și Turcia, rectificându-se și frontiera în sudul Basarabiei (județele Cahul, Bolgrad și Ismail fiind reintegrate Moldovei). Comisia dunăreană avea ca sarcină să întreprindă studii, să efectueze lucrările necesare pentru navigație și să instituie un regim de libertate pe toate gurile fluviului până la Isaccea. După doi ani de lucrări, atribuțiile Comisiei Europene urmau să fie preluate de o comisie formată din delegații țărilor riverane de pe tot traseul navigabil al Dunării.²⁷

Pentru a se asigura executarea regulamentelor asupra cărora se căzuse de acord, privind libera navigație pe gurile Dunării, s-a convenit ca fiecare din puterile contractante să aibă dreptul de a staționa permanent la gurile fluviului cu câte două nave ușoare de război (art. 19). Astfel că, puterile europene își asigurau o minimă flotă de război în Marea Neagră care putea să supravegheze mișcările flotei ruse.

Acordarea unui termen de doi ani pentru funcționarea Comisiei Europene a Dunării s-a dovedit a fi o eroare, o lipsă de informare a diplomaților care nu cunoșteau starea șenalului navigabil și situația primitivă a dotărilor (semnalizare, baliza, faruri, comunicații, drumuri de halaj, neglijența și totala lipsă de interes a autorităților locale ș.a.). Această situație a condus, rând pe rând, la încălcarea termenului înscris în Tratatul de Pace de la Paris și implicit, prelungirea funcționării Comisiei Europene a Dunării până la luarea deciziei de desființare prin Convenția despre regimul navigației pe Dunăre semnată la 18 august 1948 la Belgrad.

În existența sa de nouă decenii, Comisia Europeană cu sediul permanent la Galați, prin tratate internaționale, convenții, acorduri și aranjamente a avut o existență sinuoasă, îndeplinind un rol major în garantarea liberei navigații, stimulativă pentru comerț și benefică pentru economia riveranilor; a întreprins lucrări tehnice de mare anvergură prin rectificarea brațului Sulinei, prelungirea și consolidarea digurilor de protecție de la vărsarea respectivului canal în Marea Neagră, a construit faruri, a semnalizat și balizat șenalul după norme internaționale, a construit diguri, drumuri de halaj, un spital și o carantină la Sulina, a sprijinit

²⁷ Apud: J. Droz, *Histoire de l'Allemagne*, Paris, 1958, p. 313-315.

comunitățile locale în construcția de școli, spitale, aducțiuni de apă potabilă. Competențele Comisiei Europene s-au extins treptat până la Galați și apoi, până la Brăila, pe întregul traseu al Dunării Maritime.

Comisia Europeană a jucat și un rol politico-strategic important, fiind un gardian de pază care s-a opus tendințelor expansioniste ale Rusiei și a facilitat transporturi importante de materiale strategice pentru riverani, primii care au beneficiat de opera instituției. Deși i se conferise, de la începutul activității, un statut de neutralitate, în timpul războaielor când s-au desfășurat operațiuni în zonă (1877-1878, 1916-1918, 1941-1944), imunitățile Comisiei au fost încălcate, activitatea ei fiind practic întreruptă.

După Primul Război Mondial limitele de competență ale Comisiei s-au desfășurat numai pe teritoriul României, largile ei atribuții obținute prin concesi, aducând prejudicii suveranității puterii teritoriale, aplicând o jurisdicție proprie și beneficiind de imunități care încălcau legile statului român. Această situație a creat un diferend între Comisia Europeană (prin cei trei membri ai săi neriverani) și România – negociat întreaga perioadă interbelică până la obținerea soluției definitive, prin Aranjamentul de la Sinaia (18 august 1938) care recunoștea drepturile suverane ale puterii teritoriale.

Despre activitatea Comisiei Europene a Dunării s-a comentat mult în presa vremii, s-a scris mult și puțin în același timp, opera ei rămânând încă necunoscută chiar și pentru specialiști (navigatori, diplomați, juriști, istorici etc.).²⁸

În prezentul volum, ne-am propus să alcătuim o culegere bilingvă (română și franceză) de tratate, convenții, acorduri internaționale și alte documente care au conferit legitimitate Comisiei Europene a Dunării, au stat la baza activității ei și au oferit un model de cooperare internațională.

În această serie de tratate și convenții care au fost convenite la congrese și conferințe internaționale, am inclus și o parte din documentele care se referă la diferendul dintre instituția europeană și România: memoriile delegaților Marii Britanii, Franței, Italiei și României adresate Societății Națiunilor, constatările organismelor forului de la Geneva privind originea și dezvoltarea conflictului, avizul consultativ al Curții Permanente de Justiție, Internațională de la Haga, interviul acordat de Nicolae Titulescu, în calitatea sa oficială de ministru al Afacerilor Străine al României, ziarului „Le Temps”, din 29 iulie 1936. Aceste ultime documente le-am inclus pentru că ele reflectă poziții oficiale ale guvernelor componente ale Comisiei, la data respectivă, interpretarea și soluțiile recomandate

²⁸ Vezi: *Cestiunea Dunărei. Acte și documente*, Culegere întocmită de Ministerul Afacerilor Străine al României pentru uz intern, imprimată, București, 1883, p. 138-142. Extrase din protocoalele ședințelor Congresului de la Paris din 28 februarie, 6, 12, 18, 27 și 30 martie referitoare la Dunăre.

date de organismele Societății Națiunilor pentru rezolvarea pe calea negocierilor a unui diferend ivit între state suverane, membre ale forului de la Geneva.

Culegerea de față este o încercare care se întâmpla la 100 de ani de la apariția volumului publicat de D.A. Sturdza²⁹ care cuprinde primele tratate și convenții internaționale referitoare la regimul internațional al fluviilor și documentele care demonstrează demersurile diplomatice ale Românilor întreprinse în perioada 1880-1883, pentru recunoașterea deplinei sale suveranități la Dunărea Maritimă.

O altă lucrare care cuprinde documentele fundamentale ale Comisiei Europene a Dunării a fost editată chiar de instituția internațională în anul 1931, la aniversarea a 75 de ani de activitate.³⁰

Cele două lucrări, sunt apărute în timpul activității Comisiei Europene și sunt incomplete. Prezenta lucrare poate avea meritul că este completă și poate constitui *scheletul* unei lucrări ample despre istoria instituției de la gurile Dunării, fiind un instrument folositor pentru cercetători în domeniul istoriei, dreptului internațional și diplomaților care negociază tratate de cooperare și colaborare între comunitățile europene.

²⁹ D.A. Sturdza, *Recueil de documents...*, op.cit.

³⁰ *La Commission Européenne du Danube...*, op.cit.

TRAITÉ DE PARIS

DU 30 MAI 1814*

*ENTRE LA FRANCE, L'AUTRICHE, LA GRANDE-BRETAGNE,
LA PRUSSE, LA SUEDE, LE PORTUGAL ET L'ESPAGNE.*

Art. 5. - La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne et l'on s'occupera, au futur Congrès, des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les Etats riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Il sera examiné et décidé de même, dans le futur Congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats.

Articles séparés et secrets.

Art. 3. - ... La liberté de navigation sur l'Escaut sera établie sur le même principe qui a réglé la navigation du Rhin dans l'article 5 du présent Traité.

* D.Sturdza, *Recueil de documents...*, *op.cit.*, p. 1.

TRATATUL DE LA PARIS*
DIN 30 MAI 1814*
*ÎN TRE FRANȚA, AUSTRIA, MAREA BRITANIE, PRUSIA,
SUECIA, PORTUGALIA ȘI SPANIA*

(Traducere)

Art. 5. - Navigația pe Rin, din punctul unde el devine navigabil până la mare, și reciproc, va fi liberă, astfel încât să nu poată fi interzisă nimănui și ne vom ocupa, la viitorul Congres, de principiile după care vor putea fi reglementate taxele și vor fi percepute de statele riverane, în modul cel mai egal și mai favorabil comerțului tuturor națiunilor.

Sa va examina și hotărî, la viitorul Congres, în ce mod, pentru a facilita comunicațiile între popoare și a le reduce cât mai mult diferențele dintre ele, dispoziția de mai sus va putea fi extinse și la toate celelalte fluvii care, pe cursul lor navigabil, separă sau traversează diferite state.

Articole separate și secrete

Art. 3. - Libertatea de navigație pe Escaut va fi stabilită pe baza aceluiași principiu care a reglementat navigația pe Rin, la art. 5 al prezentului Tratat.

* D.Sturdza, *Recueil de documents...*, *op.cit.*, p. 1.

ACTE FINAL DU CONGRÈS DE VIENNE

*DU 9 JUIN 1815**

Art.108. - Les Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront, à cet effet, des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

Art.109. - La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Art.110. - Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluent qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats.

* G.F. de Martens, *Nouveau recueil de traités d'alliance*, vol. II (1814-1815), Göttingen, 1818, p.434-436; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 2.

ACTUL FINAL AL CONGRESULUI DE LA VIENA
9 Iunie 1815*

(Traducere)

Art.108. - Puterile ale căror state sunt separate sau traversate de un același râu navigabil se angajează să reglementeze de comun acord, tot ceea ce are legătură cu navigația pe acel râu.

În acest scop, ele își vor numi comisari, care se vor reuni cel mai târziu la șase luni după terminarea Congresului, și care vor lua ca bază a lucrărilor lor, principiile stabilite la articolele următoare.

Art.109. - Navigația pe întregul curs al râurilor indicate în articolul precedent, din punctul în care fiecare din ele devine navigabil până la gura sa, va fi în totalitate liberă și nu va putea, din punct de vedere comercial, să fie interzisă nimănui; desigur ne va conforma reglementărilor privitoare la poliția navigației, care vor fi concepute în mod uniform pentru toți și pe cât posibil de favorabile comerțului tuturor națiunilor.

Art.110. - Sistemul care va fi stabilit, atât pentru perceperea taxelor, cât și pentru menținerea poliției, va fi, pe cât posibil, același pentru întreg cursul râului și se va extinde, exceptând împrejurări particulare ce s-ar putea opune, și la acele ramificații și confluenți care, pe cursul lor navigabil, separă sau traversează diferite state.

* D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 2.

TRAITÉ DE PAIX
CONCLU ENTRE LA RUSSIE ET LA TURQUIE
À ADRIANOPOL, LE 2/14 SEPTEMBRE 1829*

.....

La Sublime Porte promet et s'engage à veiller scrupuleusement à ce que les privilèges accordés à la Moldavie et à la Valachie ne soient aucunement transgressés par ses commandants aux frontières; à ne permettre aucune immixtion de leur part dans les affaires des deux provinces et à empêcher toute incursion des personnes riveraines de la libre droite du Danube sur le territoire valaque et moldave. Seront considérées comme faisant partie intégrante de ce territoire toutes les îles voisines à la rive gauche du Danube, et le thalweg de ce fleuve formera la limite des deux Principautés dès son entrée dans les Etats ottomanes jusqu'à sa confluence avec le Prout.

.....

Les villes turques sises sur la rive gauche du Danube, comme leurs territoires, seront rendues à la Valachie, afin de se réunir désormais avec ces Principautés, et les fortifications existantes auparavant sur cette rive ne pourront plus jamais être refaites. Les Musulmans qui détiennent des immeubles acquis non pas par l'usurpation des droits de particuliers, fût-ce dans ces villes, fût-ce dans tout autre point de la rive gauche du Danube, seront obligés à les vendre aux indigènes dans un délai de dix-huit mois.

Le Gouvernement des deux Principautés, jouissant de tous les privilèges d'une administration interne indépendante, pourra établir librement des cordons sanitaires et des quarantaines le long du Danube et partout ailleurs où il en sera besoin, sans que les étrangers qui y parviennent, tant musulmans que chrétiens, puissent être dispensés de la stricte observation des règlements sanitaires. Pour le service des quarantaines, comme pour surveiller la sûreté des frontières, le maintien de l'ordre dans les villes et les villages et l'exécution des lois et règlements, le gouvernement de chaque principauté pourra entretenir un certain

* G.F. de Martens, F. Saalfeld, *Nouveau recueil des traités*, vol. III, p. 152-155, nr. 27; L. Neumann, A. de Plasson, *Recueil des traités*, vol. VI, p. 497-499; G. Noradounghian, *Recueil d'actes internationaux*, vol. II, p. 174-177, nr. 54; Ghenadie Petrescu, D.A. Sturdza, D.C. Sturdza, *Acte și documente*, vol. 1-2, p. 326-328.

règlements, le gouvernement de chaque principauté pourra entretenir un certain nombre de gardes armées, strictement nécessaires pour ces diverses fonctions. Le nombre et l'entretien de cette milice seront réglementés par les hospodars d'un commun accord avec le divan (chambre) en vertu des anciens exemples.

.....

Ils (les Roumains) pourront naviguer librement sur le Danube, au moyen de leurs propres bâtiments, munis d'un passeport de la part de leur gouvernement, et aller faire commerce dans d'autres villes ou ports de la Sublime Porte, sans être maltraités par le percepteurs du tribut ou exposés a quelque insulte.

.....

....Par conséquence le présent acte séparé a été rédigé, confirmé par nos sceaux et nos signatures et remis aux plénipotentiaires de la Sublime Porte.

Sadîc effendi
Abdul Kadir-bei

Comte Alexei Orlov
Comte F. de Pahlen

TRATATUL DE PACE
ÎNCHEIAT ÎNTRE RUSIA ȘI TURCIA,
*la ADRIANOPOL la 2/14 septembrie 1829**

.....

Sublima Poartă făgăduiește și se angajează să vegheze în mod scrupulos ca privilegiile acordate Moldovei și Valahiei să nu fie încălcate în nici un chip de către comandanții săi de la frontiere; să nu îngăduie nici un amestec din partea lor în treburile celor două provincii și să împiedice orice incursiune a persoanelor riverane de pe malul drept al Dunării pe teritoriul valah și moldovenesc. Vor fi considerate ca făcând parte integrantă din acest teritoriu toate insulele alăturate malului stâng al Dunării, iar șenalul (Thalweg) acestui fluviu va alcătui limita celor două principate de la intrarea sa în statele otomane până la confluența sa cu Prutul.

.....

Orașele turcești așezate pe malul stâng al Dunării, ca și teritoriile lor (raiale) vor fi înapoiate Valahiei, pentru a se uni de acum înainte cu acest principat, și fortificațiile existente mai înainte pe acest mal nu vor mai putea fi niciodată refăcute. Musulmanii care dețin bunuri imobile dobândite nu prin uzurparea drepturilor unor particulari, fie chiar în aceste orașe, fie în orice alt punct al malului stâng al Dunării, vor fi obligați să le vândă indigenilor într-un răstimp de optsprezece luni.

Guvernul celor două principate, bucurându-se de toate privilegiile unei administrații interne independente, va putea să stabilească nestingherit cordoane sanitare și carantine de-a lungul Dunării și în altă parte în țară unde va fi nevoie de ele, fără ca străinii care ajung acolo, atât musulmani cât și creștini, să se poată dispensa de exacta respectare a regulamentelor sanitare. Pentru serviciul carantinelor, ca și pentru a supraveghea siguranța frontierelor, menținerea bunei ordini în orașe și la sate și executarea legilor și regulamentelor, guvernul fiecărui principat va putea să întretină un număr de gărzii armate, strict necesare pentru aceste diverse funcțiuni. Numărul și întreținerea acestei miliții vor fi reglementate de gospodari în înțelegere cu divanurile respective, pe baza vechilor exemple.

* I. Ionașcu, P.Bărbulescu, Gh. Gheorghe, *Relațiile internaționale ale României în documente*, București, 1971, p. 285-288.

.....
Ei [românii] vor putea să navigheze nestingherit pe Dunăre cu propriile lor bastimente, prevăzute cu un pașaport din partea guvernului lor, și să meargă să facă comerț în alte orașe sau porturi ale Sublimei Porți, fără să fie maltratați de perceptorii haraciului sau expuși la vreo jignire.
.....

...În consecință, prezentul act separat a fost redactat, prevăzut cu sigiliile și semnăturile noastre și predat în mâinile plenipotențiarilor Sublimei Porți.

Sadîc effendi
Abdul Kadir-bei

Conte Alexei Orlov
Conte F. de Pahlen

CONVENTION DE ST. PÉTÉRSBOURG,
DU 13/25 JUILLET 1840*,
ENTRE LA RUSSIE ET L'AUTRICHE
POUR LA NAVIGATION SUR LE DANUBE.

Au nom de la Très-Sainte et Indivisible Trinité,

S.M. l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, et S.M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, animés du désir de faciliter, d'étendre et d'accroître de plus en plus les relations commerciales entre leurs Etats respectifs, en donnant un plus grand développement à la navigation du Danube, et persuadés qu'ils ne sauraient mieux atteindre ce but qu'en appliquant à ce fleuve les mêmes principes que le congrès de Vienne a établis pour la libre navigation des rivières qui séparent ou traversent différents pays, ont résolu d'un commun accord de régler par une convention spéciale tout ce qui a rapport à cet objet d'un intérêt réciproque. A cet effet, Leurs dites Majestés ont nommé des Plénipotentiaires, à savoir, S.M. l'Empereur de toutes les Russies: le Comte Charles-Robert de Nesselrode, son conseiller privé actuel, vice-chancelier, etc., et le Comte Michel Woronzow; son général, membre du conseil de l'Empire, etc., et S.M. l'Empereur d'Autriche le Comte Charles-Louis de Ficquelmont, grand'croix de l'ordre royal de St. Etienne de Hongrie, etc., lesquels, après s'être communiqué réciproquement leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et signé les articles suivants :

Art. 1. - La navigation sur tout le cours du Danube, tant à partir du point où il touche le territoire russe jusqu'à son embouchure dans la mer Noire, que sur toute l'étendue où il baigne les Etats de S.M. I. et R. Apostolique, sera entièrement libre, soit en descendant, soit en remontant; elle ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, soumise à aucune entrave, ni sujette à un péage quelconque, et il ne sera payé pour cette navigation d'autres redevances, que celles qui seront fixées ci-après.

Art. 2. - Les navires marchands autrichiens, ainsi que ceux de toute autre nation, ayant le droit de naviguer dans la mer Noire et qui est en paix avec la Russie, pourront entrer librement dans les embouchures du Danube, le remonter, le descendre et en sortir, sans pour cela être soumis à aucun droit de douane ou de

* Ghenadie Petrescu, D.A. Sturdza, D.C. Sturdza, *Acte și documente relative la istoria renașterii române*, vol. 1-2, p. 1075-1078, nr. 86 (306); D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, op.cit., p. 7-11.

passage, sauf les redevances mentionnées ci-après. De la même manière, les bâtiments marchands russes pourront librement remonter et descendre le Danube sur toute l'étendue où il baigne les Etats de S. M. Impériale et Royale Apostolique, sans être soumis pour cela à une rétribution quelconque.

Art. 3. - Les navires et bâtiments autrichiens navigant sur le Danube auront le droit de se faire haler le long du fleuve et sur toute l'étendue des îles de St. Georges, de Léti et de Tchatal, en suivant les chemins de halage établis par le Gouvernement impérial de Russie sur l'une ou l'autre rive, selon l'exigence des précautions sanitaires, adoptées conformément aux règles de quarantaine, la surveillance qu'elles imposent ne devant d'ailleurs mettre aucune entrave à la navigation. Pour ce qui concerne plus particulièrement le halage le long du quai de la ville de Réni, les deux parties contractantes rechercheront en commun les moyens à adopter pour rendre ce halage praticable, sans compromettre le maintien des règlements sanitaires et l'état de libre pratique de la ville de Réni.

Art. 4. - Les navires autrichiens ne seront assujettis à aucune visite, ni à leur entrée dans l'embouchure du Danube, ni à leur sortie. Ils ne pourront, à leur entrée dans l'embouchure de Soulina, être arrêtés que le temps nécessaire pour que l'officier du bâtiment de garde puisse se faire exhiber les papiers de bord. Dès qu'ils auront rempli cette formalité et satisfait aux règlements sanitaires, il leur sera permis de continuer leur route, sans qu'ils puissent être retenus davantage dans cet endroit. Les mêmes facilités seront accordées aux navires et bâtiments russes navigant dans la partie du Danube qui traverse ou baigne les Etats de S.M. I. et R. Apostolique.

Art. 5. - Le Gouvernement impérial de Russie s'engage à faire commencer le plutôt possible les travaux nécessaires pour arrêter les progrès de l'ensablement de l'embouchure de Soulina et pour rendre cette passe praticable, de telle sorte qu'elle ne puisse plus opposer aucun obstacle à la navigation. Ces travaux seront repris et poursuivis toutes les fois qu'ils seront jugés nécessaires et que la saison et le temps le permettront, afin d'empêcher un nouvel ensablement de la dite embouchure de Soulina.

Art. 6. - Le Gouvernement impérial de Russie s'engage, de plus, à faire construire dans le plus bref délai possible un phare sur l'emplacement le plus convenable à l'embouchure de Soulina et à y faire établir un fanal d'après les meilleurs principes suivis aujourd'hui, avec de forts réflecteurs. Ce fanal sera allumé régulièrement au 1-er mars n. st. de chaque année et il fonctionnera jusqu'au mois de décembre.

Art. 7. - Pour contribuer aux frais des travaux de curage et d'entretien stipulés à l'article V, ainsi qu'à ceux que nécessiteront la construction et l'entretien du fanal, établi également dans l'intérêt commun de la navigation des deux empires, les navires autrichiens passant par l'embouchure de Soulina, chargés ou

sur lest, paieront en une seule fois, pour l'entrée et la sortie, les droits stipulés ci-après d'une manière fixe et invariable, à savoir: pour frais de curage, les bâtiments à trois mâts, trois piastres d'Espagne ou talaris; comme droit de fanal, tous les bâtiments autrichiens, sans distinction de grandeur et de tonnage, paieront un talari ou piastre d'Espagne. L'une et l'autre redevance ne seront perçues qu'à la sortie des bâtiments de l'embouchure de Danube, et non à leur entrée, afin que les navires n'y soient point arrêtés et qu'ils puissent profiter du vent favorable pour remonter le fleuve sans perte de temps. Le prélèvement de droits pour le curage aura lieu à dater de l'époque où les travaux en seront commencés. Cependant, tout navire autrichien qui, à dater de l'année 1842, serait dans la nécessité d'employer des allèges pour entrer dans le Danube ou pour en sortir, serait par ce fait même affranchi du droit pour le curage. Le droit pour le fanal sera payé dès le moment où celui-ci sera allumé.

Art. 8. - Pour faciliter encore les relations commerciales entre les pays situés le long du Danube et les ports russes de la mer Noire, le Gouvernement impérial de Russie consent à assimiler la navigation à vapeur autrichienne du Danube, sous le rapport des précautions sanitaires, à celle de la mer Noire par les Dardanelles, en admettant que les marchandises expédiées de Vienne ou de la Hongrie par le Danube à bord des pyroscaphes autrichiens soient traitées à Odessa ou dans les autres ports russes à l'instar de celles arrivant de Trieste, de Livourne et d'autres ports de la Méditerranée, toutes les fois que ces marchandises et les paquets, ou balots qui les renferment seront munis du sceau de l'ambassade de Russie à Vienne ou de celui du consulat de Russie à Orșova.

Art. 9. - Les deux hautes parties contractantes, en reconnaissant ainsi comme permanent le maintien du principe de la libre navigation du Danube, sont convenues que les stipulations de la présente convention resteront en vigueur et auront leur plein et entier effet pendant l'époque de dix ans, à compter du jour de l'échange des ratifications.

Art.10. - La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à St.Pétersbourg dans deux mois, ou plus tôt, si faire se peut. En foi de quoi, etc.

Fait à St.Pétersbourg le 13 (25) juillet 1840.

(L. S.) Le Comte de Ficquelmont.

(L. S.) Charles Comte de Nesselrode.

(L. S.) C. M. Woronzov.

Ratifié à Peterhoff, le 25 juillet, 1840.

CONVENȚIA DE LA ST. PETERSBURG

din 12 / 25 iulie 1840*

dintre Rusia și Austria, privitor la navigația pe Dunăre

(Traducere)

În numele Prea Sfintei și Indivizibilei Treimi,

Maiestatea Sa Împăratul tuturor rușilor, Rege al Poloniei și Maiestatea Sa Împăratul Austriei, Rege al Ungariei și al Boemiei, animați de dorința de a facilita, extinde și dezvolta din ce în ce mai mult relațiile comerciale dintre statele lor, dând o și mai mare dezvoltare navigației pe Dunăre și convingși că nu ar putea atinge mai bine acest scop decât aplicând acestui fluviu aceleași principii pe care Congresul de la Viena le-a stabilit pentru libera navigație pe râurile ce despart sau traversează diferite țări, au hotărât - de comun acord - să reglementeze printr-o convenție specială tot ceea ce are legătură cu acest obiectiv de interes reciproc; în acest scop, numitele Maiestățile Lor au numit Plenipotențieri, și anume Maiestatea Sa Împăratul tuturor rușilor, pe Conte Charles-Robert de Nesselrode, consilierul său privat actual, vice-cancelar, și pe Conte Michel Woronzow, general, membru al Consiliului Imperiului, etc., iar Maiestatea Sa Împăratul Austriei pe Conte Charles-Louis de Ficquelmont, în rang de mare-cruce a ordinului regal al Sfântului Ștefan al Ungariei, etc., care, după ce și-au comunicat reciproc împuternicirile, considerate în regulă, au hotărât, stabilit și semnat articolele următoare:

Art. 1. - Navigația pe întreg cursul Dunării, atât din punctul în care atinge teritoriul Rusiei și până la vărsarea sa în Marea Neagră, cât și pe întreaga suprafață în care udă statele Maiestății Sale Imperiale și Rege Apostolic, va fi în întregime liberă, fie în amonte, fie în aval; ea nu va putea fi interzisă nimănui, din punctul de vedere al comerțului, supusă nici unei piedici, nici vreunei taxe oarecare de trecere, și nu se vor plăti pentru această navigație alte taxe decât cele fixate în cele ce urmează.

Art. 2. - Navele de comerț austriece, ca și cele ale oricărei națiuni, având dreptul să navigheze în Marea Neagră și care este în raporturi de pace cu Rusia, vor putea intra liber pe gurile Dunării, să urce, să coboare sau să iasă, fără a fi, pentru aceasta, supuse vreunei taxe vamale sau de trecere, cu excepția taxelor stabilite mai jos. La fel, navele de comerț rusești vor putea urca și coborî liber Dunărea pe

* Ghenadie Petrescu, D.A. Sturdza, D.C. Sturdza, *Acte și documente relative la istoria renașterii române*, vol. 1-2, p. 1075-1078, nr. 86 (306); D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, op.cit., p. 7-11.

întreaga sa întindere, unde udă statele Maiestății Sale Imperiale și Regale Apostolice, fără a fi supusc, pentru aceasta, vreunei plăți oarecare.

Art. 3. - Navele și stabilimentele austriece care navighează pe Dunăre vor avea dreptul să fie trase / remorcate pe întreaga lungime a fluviului și a insulelor Sf. Gheorghe, Letea și Ceatal, urmând căile / drumurile de remorcare stabilite de Guvernul Imperial al Rusiei pe unul din maluri, în conformitate cu cerințele sanitare adoptate conform regulilor de carantină, supravegherea pe care ele o impun nepunând nici o piedică navigației. În ceea ce privește îndeosebi remorcarea de-a lungul cheiului din orașul Reni, ambele părți contractante cor căuta în comun mijloacele de adoptat pentru a face această remorcare posibilă, fără a compromite menținerea regulamentelor sanitare și starea de liberă practică a orașului Reni.

Art. 4. - Navele austriece nu vor fi supuse nici unei vizite, nici la intrarea pe gurile Dunării, nici la ieșire. Ele nu vor putea fi oprite, la intrarea lor la gura Sulina, decât timpul necesar pentru ca ofițerul navei de pază să poată vedea documentele de bord. De îndată ce vor fi îndeplinit această formalitate și regulamentele sanitare, li se va permite să-și continue drumul, fără a putea fi reținute mai mult în acel loc. Aceleași facilități vor fi acordate navelor și stabilimentelor rusești pe partea de Dunăre ce traversează sau udă statele Maiestății Sale Imperiale și Regale Apostolice.

Art. 5. - Guvernul imperial al Rusiei se angajează să demareze cât mai curând lucrările necesare pentru a opri înaintarea înnisipării gurii Sulina și pentru a face practicabilă acest șenal, astfel ca el să nu mai poată împiedica navigația. Aceste lucrări vor fi reluate și continuate de câte ori se va considera necesar iar anotimpul și starea vremii o vor permite, pentru a împiedica o nouă înnisipare a zisei guri a Sulinei.

Art. 6. - Guvernul imperial al Rusiei se angajează, în plus, să construiască în cel mai scurt timp, un far pe amplasamentul cel mai potrivit al gurii Sulina și să stabilească acolo un far după cele mai noi reguli, cu reflectoare puternice. Acest far se va aprinde la fiecare 1 martie al fiecărui an și va funcționa până în luna decembrie.

Art. 7. - Pentru a contribui la cheltuielile lucrărilor de curățare și de întreținere stipulate la articolul V, ca și la cele necesitate de construirea și întreținerea farului, stabilit în interesul comun al navigației celor două imperii, navele austriece trecând prin gura Sulina încărcate sau goale, vor plăti o singură dată, la intrare și ieșire, taxele stipulate în mod fix și invariabil, și anume: pentru cheltuielile de curățire, navele cu trei catarge, trei piaștri spanioli sau trei taleri; ca taxă de far, toate navele austriece, fără deosebire de mărime sau tonaj, vor plăti un taler sau un piastru spaniol. Ambele taxe vor fi plătite doar la ieșirea navelor din gura Dunării, și nu la intrare, pentru ca navele să nu fie deloc oprite și să poată profita de vântul favorabil pentru a urca fluviul fără pierderi de timp. Perceperea

taxelor pentru curățire va începe de la data când vor fi început lucrările respective. Totuși, orice navă austriacă care, începând din anul 1842, va fi în necesitatea de a folosi gabare pentru a intra pe Dunăre sau pentru a ieși, va fi, din acest motiv, scutită de taxa de curățire. Taxa de far se va plăti din momentul în care acesta va fi aprins.

Art. 8. - Pentru a facilita și mai mult relațiile comerciale dintre țările situate de-a lungul Dunării și porturile rusești de la Marea Neagră, Guvernul Imperial al Rusiei consimte să asimileze navigația cu aburi austriacă de pe Dunăre, în ce privește precauțiile sanitare, cu cele din Marea Neagră prin Dardanele, admitând că mărfurile expediate din Viena sau Ungaria pe Dunăre la bordul piroscafurilor austriece să fie tratate la Odessa sau în alte porturi rusești după modelul celor sosite de la Trieste, Livorno sau alte porturi ale Mediteranei, de câte ori aceste mărfuri sau pachete sau baloți care le conțin vor fi întărite cu sigiliul Ambasadei Rusiei la Viena sau cu cel al Consulatului Rusiei la Orșova.

Art. 9. - Cele două înalte părți contractante, recunoscând astfel ca permanentă menținerea principiului liberei navigații pe Dunăre, au convenit că prevederile prezentei convenții vor rămâne în vigoare și vor fi avea efect deplin timp de zece ani începând din ziua schimbului de ratificări.

Art.10. - Prezenta convenție va fi ratificată și ratificările vor fi schimbate la Saint Petersburg peste două luni, sau, dacă se poate, mai devreme. Drept care, având în vedere cele de mai sus, etc.

Făcut la Saint Petersburg, la 13 iulie 1840.

(L. S.) Conte de Ficquelmont

(L. S.) Charles, Conte de Nesselrode

(L. S.) C: M: Woronzow.

Ratificat la Peterhoff, la 25 iulie 1840

PROJET DES PRÉLIMINAIRES DE PAIX

du 1 février 1856*

*signé à Vienne par les représentants de l'Autriche, de la France,
de la Grande Bretagne, de la Russie et de la Turquie.*

II. DANUBE.

La liberté du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée par des institutions européennes, dans lesquelles les Puissances contractantes seront également représentées, sauf les positions particulières des riverains, qui seront réglées sur les principes établis par l'acte du Congrès de Vienne en matière de navigation fluviale.

Chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner un ou deux bâtiments de guerre légers aux embouchures du fleuve, destinés à assurer l'exécution des règlements relatifs à la liberté du Danube.

PROIECTUL PRELIMINAR DE PACE

din 1 februarie 1856**

*semnat la Viena de reprezentanții Austriei, Franței, Marii Britanii,
Rusiei și Turciei*

(Traducere)

II. DUNĂREA.

Libertatea Dunării și a gurilor sale va fi asigurată, în mod eficace, de instituții europene, în care Puterile contractante vor fi reprezentate în mod egal, exceptând pozițiile particulare ale riveranilor, care vor fi reglementate pe baza principiilor stabilite de actul Congresului de la Viena în materia navigației fluviale.

Fiecare din Puterile contractante va avea dreptul să păstreze una sau două bastimente ușoare de război la gurile fluviului, destinate să asigure executarea regulamentelor privitoare la libertatea Dunării.

* A. de Clercq, *Recueil des traités de la France, publié sous les auspices du Ministère des Affaires Étrangères*, Paris, (1864-1896), vol. VII (1896), p. 21-22 ; D. Sturdza. *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 24

** D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 24.

TRAITÉ DE PARIS
DU 30 MARS 1856*

*conclu entre la France, la Grande Bretagne, la Russie, l'Autriche,
la Prussie, la Sardaigne et la Turquie*

ART. 15. - L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs États, les Puissances contractantes stipulent entre elles *qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures. Elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe et la prennent sous leur garantie.*

La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de police et de quarantaine à établir pour la sûreté des États séparés ou traversés par ce fleuve seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

ART. 16. - Dans le but de réaliser les dispositions de l'article précédent, *une Commission*, dans laquelle la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie seront chacune représentées par un délégué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires, depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

* G.F. de Martens, Ch. Samwer, *Nouveau recueil général de traités*, vol. XV, p. 770-781, nr. 96; A. de Clercq, *Recueil des traités*, vol. VII, p. 59-72; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 32-34;

Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que les établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, des droits fixes, d'un taux convenable, arrêtés par la Commission à la majorité des voix, pourront être prélevés, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 17. - Une Commission sera établie et se composera des délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Sublime Porte et du Wurtemberg (un pour chacune de ces Puissances), auxquels se réuniront les commissaires des trois Principautés danubiennes, dont la nomination aura été approuvée par la Porte. Cette Commission, qui sera permanente, 1^o élaborera les règlements de navigation et de police fluviale; 2^o fera disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du Traité de Vienne; 3^o ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; et 4^o veillera après la dissolution de la Commission Européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.

ART. 18. - Il est entendu que la Commission Européenne aura rempli sa tâche et que la Commission Riveraine aura terminé les travaux désignés dans l'article précédent, sous les N-os. 1 et 2, dans l'espace de deux ans. Les Puissances signataires réunies en Conférence, informées de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la Commission Européenne et, dès lors, la Commission Riveraine permanente jouira des mêmes pouvoirs que ceux dont la Commission européenne aura été investie jusqu'alors.

ART. 19. - Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés d'un commun accord, d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner, en tout temps, deux bâtiments légers aux embouchures du Danube.

TRATATUL DE LA PARIS

din 30 martie 1856*

încheiat între Franța, Austria, Marea Britanie, Rusia, Prusia, Sardinia și Turcia

Art.15. – Actul Congresului de la Viena, stabilind principiile menite să reglementeze navigația pe fluvii care separă sau traversează mai multe state, Puterile Contractante stipulează între ele că, în viitor, aceste principii vor fi de asemenea aplicate Dunării și gurilor sale.

Ele declară că aceste dispoziții fac, de acum înainte, parte din dreptul public al Europei și o iau sub garanția lor.

Navigația pe Dunăre nu va putea fi supusă nici unei piedici nici redevențe care nu ar fi prevăzute în mod expres prin stipulațiile conținute în articolele următoare. În consecință, nu se va percepe nici o taxă de acostare bazată numai pe faptul navigației pe fluviu, nici o taxă asupra mărfurilor care se găsesc la bordul navelor. Regulamentele de poliție și de carantină, urmând a fi stabilite pentru siguranța statelor separate sau traversate de acest fluviu vor fi întocmite în așa fel încât să favorizeze, pe cât se va putea, circulația navelor. În lipsa acestor regulamente nu se va pune nici un obstacol, oricare ar fi și de orice fel, libertății navigației.

Art.16. – În scopul realizării dispozițiilor articolele precedente o comisie, în care Franța, Austria, Marea Britanie, Prusia, Rusia, Sardinia și Turcia vor fi fiecare reprezentate de un delegat, va fi însărcinată să desemneze și să execute lucrările necesare, de la Isaccea, pentru a degaja cazurile Dunării, ca și părțile învecinate ale mării, de nisipuri și alte obstacole care le obstrucționează, cu scopul de a pune această parte a fluviului și numitele părți ale mării în cele mai bune condiții posibile de navigabilitate.

Pentru a acoperi cheltuielile acestor lucrări ca și a stabilimentelor având ca obiect asigurarea și facilitarea navigației la gurile Dunării vor putea fi încasate taxe fixe, de o mărime convenabilă stabilite de Comisie cu majoritatea voturilor, cu

* Ghenadie Petrescu, D.A. Sturdza, D.C. Sturdza, *Acte și documente...*, op.cit., vol. II, p. 1075; *Conferințele de la Paris*, București, 1856, p.3; I. Ionașcu, P. Bărbulescu, Gh. Gheorghe, *Relațiile internaționale...*, op.cit., p. 329-331, nr. 60 (art.22-27).

condiția expresă ca, sub acest raport ca și sub toate celelalte, pavilioanele tuturor națiunilor vor fi tratate pe picior de perfectă egalitate.

Art.17. – O Comisie va fi stabilită și se va compune din delegații Austriei, Bavariei, Sublimei Porți și Württembergului, unul pentru fiecare din aceste Puteri, la care se vor adăuga comisarii celor trei Principate Dunărene, a căror numire va fi aprobată de Poartă. Această Comisie care va fi permanentă:1) va elabora regulamentele de navigație și poliție fluvială; 2) va înlătura piedicile, de orice natură, care se opun încă aplicării pe Dunăre a dispozițiilor Tratatului de la Viena; 3) va ordona și executa lucrările necesare pe întreg parcursul fluviului; 4) va veghea, după dizolvarea Comisiei Europene, la menținerea navigabilității gurilor Dunării și a părților învecinate ale mării.

Art.18. – Se stabilește că Comisia Europeană își va îndeplini sarcina și că Comisia riverană își va termina lucrările desemnate în articolul precedent la punctele 1 și 2, într-un interval de doi ani. Puterile semnatare reunite în conferință, informate de acest fapt, vor dispune, după ce vor lua act, dizolvarea Comisiei Europene; și, din acel moment, Comisia Riverană permanentă va beneficia de aceleași puteri cu care Comisia Europeană fusese investită până atunci.

Art.19. – În scopul asigurării executării regulamentelor care vor fi întocmite de comun acord, după principiile mai sus enunțate, fiecare din Puterile Contractante vor avea dreptul să staționeze permanent două nave ușoare la gurile Dunării

CONVENTION DE PARIS

DU 19 AOÛT 1858*

**CONCLU ENTRE L'AUTRICHE, LA FRANCE, LA GRANDE BRETAGNE,
LA PRUSSIE, LA RUSSIE, LA SARDAIGNE ET LA TURQUIE**

PROTOCOLE No. 19

MM. les Plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie, de Sardaigne et de Turquie, dans la conviction que la Commission Européenne ne pourra pas avoir terminé les travaux énoncés à l'article 16 du Traité de Paris dans le délai de deux ans, sont d'avis de prolonger ce délai jusqu'à l'achèvement complet des dits travaux.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche réserve pour ce point l'opinion de son gouvernement, qui s'en entendra par voie diplomatique avec les gouvernements des autres Puissances signataires.

CONVENȚIA DE LA PARIS

din 19 august 1858**

încheiată între Austria, Franța, Marea Britanie, Prusia, Rusia, Sardinia și Turcia

PROTOCOLUL NR. 19

Domnii Plenipotențiarilor ai Franței, Marii Britanii, Prusiei, Rusiei, Sardiniei și Turciei, convinși că, Comisia Europeană nu-și va putea termina lucrările enunțate la art. 16 din Tratatul de la Paris într-un interval de doi ani, sunt de părere să prelungească acest interval până la încheierea completă a ziselor lucrări.

Domnul plenipotențiar al Austriei la acest punct ține sub rezervă opinia guvernului său, care se va înțelege, asupra acestui punct, pe cale diplomatică cu guvernele celorlalte Puteri semnatare.

* G.F. de Martens, Ch. Samwer, *Nouveau recueil...*, *op.cit.*, vol. XVI-2, p. 50-61, nr. 8; L. Neuman, A. de Plasson, *Recueil des traités et conventions conclues par l'Autriche avec les Puissances étrangères depuis 1763 jusqu'à nos jours*, Leipzig, F.A. Brochhaus, vol. VII, p. 95-108; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 77.

** Ghenadie Petrescu, D.A. Sturdza, D.C. Sturdza, *Acte și documente...*, *op.cit.*, vol. VII, p. 306-316; I.Ionașcu, P.Bărbulescu, Gh.Gheorghe, *Relațiile internaționale...*, *op.cit.*, vol.I, p. 331-346.

ACTE PUBLIC RELATIF
À LA NAVIGATION DES EMBOUCHURES DU DANUBE

signé à Galatz, le 2 novembre 1865,*

*conclu entre les représentants de la France, de l'Autriche, de la Grande Bretagne,
de l'Italie, de la Prussie, de la Russie et de la Turquie,*

Une Commission Européenne ayant été instituée par l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, pour mettre la partie du Danube située en aval d'Isaccea, ses embouchures et les parties avoisinantes de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité;

Et la dite Commission, agissant en vertu de ce mandat, étant parvenue, après neuf années d'activité, à réaliser d'importantes améliorations dans le régime de la navigation, notamment par la construction de deux digues à l'embouchure du bras de Sulina, lesquelles ont eu pour effet d'ouvrir l'accès de cette embouchure aux bâtiments d'un grand tirant d'eau; par l'exécution de travaux de correction et de curage dans le cours du même bras; par l'enlèvement des bâtiments naufragés et par l'établissement d'un système de bouées; par la construction d'un phare à l'embouchure de Saint-Georges; par l'institution d'un service régulier de sauvetage et par la création d'un hôpital de la marine à Sulina; enfin, par la réglementation provisoire des différents services de navigation sur la section fluviale située entre Isaccea et la mer;

Les Puissances qui ont signé le dit Traité, conclu à Paris le 30 mars 1856, désirant constater que la Commission Européenne, en accomplissant ainsi une partie essentielle de sa tâche, en agi conformément à leurs intentions, et voulant déterminer, par un Acte public, les droits et obligations que le nouvel état de choses établi sur le Bas-Danube a créés pour les différents intéressés, et notamment pour tous les pavillons qui pratiquent la navigation du fleuve, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, à savoir: etc.

* T.G. Djuvara, *Tratate, convențiuni și învoiri internaționale ale României*, București, 1858, p.374-388; C.I. Băicoianu, *Dunărea. Privire istorică, economică și politică*, București, 1915, p.223-230; G.F. de Martens, Ch.Samwer, J.Hopf, *Nouveau recueil général des traités*, *op.cit.*, vol. XVIII, s.I., p. 144-153; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 80-89.

TITRE I

Dispositions relatives aux conditions matérielles de la navigation.

Art. 1. *Tous les ouvrages et établissements créés en exécution de l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, avec leurs accessoires et dépendances, continueront à être affectés exclusivement à l'usage de la navigation danubienne et ne pourront jamais être détournés de cette destination, pour quelque motif que ce soit: à ce titre, ils sont placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international. La Commission Européenne du Danube, ou l'autorité qui lui succédera en droit, restera chargée, à l'exclusion de toute ingérence quelconque, d'administrer, au profit de la navigation, ces ouvrages et établissements, de veiller à leur maintien et conservation et de leur donner tout le développement que les besoins de la navigation pourront réclamer.*

Art. 2. - Sera spécialement réservée à la Commission Européenne, ou à l'autorité qui lui succédera, la faculté de désigner et de faire exécuter tous travaux qui seraient jugés nécessaires dans le cas où l'on voudrait rendre définitives les améliorations, jusqu'aujourd'hui provisoires, du bras et de l'embouchure de Sulina et pour prolonger l'endiguement de cette embouchure, au fur et à mesure que l'état de la passe pourra l'exiger.

Art. 3. - Il demeurera réservé à la dite Commission Européenne d'entreprendre l'amélioration de la bouche et du bras de Saint-Georges, arrêtée d'un commun accord et simplement ajournée quant à présent.

Art. 4. - La Sublime Porte s'engage à prêter, à l'avenir comme par le passé, à la Commission Européenne ou à l'autorité qui lui succédera, toute l'assistance et tout le concours dont l'une ou l'autre pourra avoir besoin pour l'exécution des travaux d'art et, généralement, pour tout ce qui concernera l'accomplissement de sa tâche. Elle veillera à ce que les rives du Danube, depuis Isaccea jusqu'à la mer, demeurent libres de toutes bâtisses, servitudes et autres entraves quelconques et elle continuera, sous la réserve des redevances annuelles auxquelles les biens-fonds sont soumis en Turquie, à laisser à la disposition de la Commission, dans le port de Sulina, la rive gauche, à partir de la racine de la digue du Nord, sur une distance de sept cent soixante mètres en remontant le fleuve et sur une largeur de cent cinquante mètres en partant de la rive.

Elle consent, de plus, à concéder un emplacement convenable sur la rive droite pour les constructions que la dite Commission ou l'autorité qui lui succédera, jugerait utile d'élever pour le service du port de Sulina, pour l'hôpital de la marine et pour les autres besoins de l'administration.

Art. 5. - Pour le cas où la Commission Européenne ferait usage de la réserve mentionnée dans l'article 3, touchant l'amélioration de la bouche et du bras de Saint Georges, la Sublime-Porte consent à ce que la dite Commission puisse

disposer, aussitôt que besoin sera, des terrains et emplacements appartenant au domaine de l'Etat qui auront été désignés et déterminés d'avance comme nécessaires, tant pour la construction des ouvrages que pour la formation des établissements qui devront être créés en conséquence ou comme complément de cette amélioration.

Art. 6. - Il est entendu qu'il ne sera construit sur l'une ou sur l'autre rive du fleuve, dans les ports de Sulina et de Saint Georges, soit par l'autorité territoriale, soit par les compagnies ou sociétés de commerce et de navigation, soit par les particuliers, aucun débarcadère, quai ou établissement de même nature, dont les plans n'auraient pas été communiqués à la Commission Européenne et reconnus conformes au projet général des quais, et comme ne pouvant compromettre en rien l'effet des travaux d'amélioration.

TITRE II

Dispositions relatives au régime administratif de la navigation.

Des règlements en général

Art. 7. - La navigation aux embouchures du Danube est régie par le règlement de navigation et de police arrêté par la Commission Européenne sous la date de ce jour, et qui est demeure joint, sous la lettre A, au présent Acte, pour avoir la même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante. Il est entendu que ce règlement fait loi, non seulement en ce qui concerne la police fluviale, mais encore pour le jugement des contestations civiles naissant par suite de l'exercice de la navigation.

Art. 8. - L'exercice de la navigation sur le Bas Danube est placé sous l'autorité et la surveillance de l'inspecteur général du bas Danube et du capitaine du port de Soulina. Ces deux agents, nommes par la Sublime-Porte, devront conformer tous leurs actes au règlement, dont l'application leur est confiée et pour la stricte observation duquel ils prêteront serment. Les sentences émanant de leur autorité seront prononcées au nom de S.M. le Sultan.

Dans le cas où la Commission Européenne, ou la Commission Riveraine permanente, aura constaté un délit ou une contravention commis par l'un ou l'autre des dits agents contre le règlement de navigation et de police, elle requerra auprès de la Sublime-Porte sa destitution. Si la Sublime-Porte croit devoir procéder à une nouvelle enquête sur les faits déjà constatés par la Commission, celle-ci aura le droit d'y assister par l'organe d'un délégué, et lorsque la culpabilité de l'accusé aura été dûment prouvée, la Sublime-Porte avisera, sans retard, à son remplacement.

Sauf le cas prévu par le paragraphe qui précède, l'inspecteur général et le capitaine du port de Soulina ne pourront être éloignés de leurs postes respectifs que sur leur demande ou par suite d'un accord entre la Sublime-Porte et la Commission Européenne.

Ces agents fonctionneront ainsi, l'un et l'autre, sous la surveillance de la Commission Européenne.

"L'inspecteur général, les capitaines des ports de Soulina et de Toulcea et les surveillants (dépendant de l'inspecteur général) seront rétribués par le gouvernement ottoman. Ils seront choisis parmi des personnes compétentes.

Art. 9. - En vertu des principes de l'Acte du Congrès de Vienne, consacrés par l'article 15 du Traité de Paris, l'autorité de l'inspecteur général et du capitaine du port de Soulina s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

L'inspecteur général est préposé spécialement à la police du fleuve en aval d'Isaccea, à l'exclusion du port de Soulina; il est assisté de surveillants repartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

Une instruction spéciale, arrêtée d'un commun accord, règlera dans ses détails l'action de l'inspecteur général et celle du capitaine du port de Soulina.

Art.10. - Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du règlement de navigation et de police, par l'inspecteur général et par le capitaine du port de Soulina.

Art.11. - L'exécution du règlement de navigation et de police est assurée en outre, ainsi que l'application du tarif, dont il sera parlé aux articles 13 et suivants du présent acte, par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la Puissance territoriale.

Art.12. - Il est entendu que le règlement de navigation et de police joint au présent Acte conservera force de loi jusqu'au moment où les règlements prévus par l'article 17 du Traité de Paris auront été arrêtés d'un commun accord et mis en vigueur.

Il en sera de même pour les dispositions des articles 8, 9 et 10 ci-dessus, en tant qu'elles concernent les attributions de l'inspecteur général.

§ 2.

Du tarif des droits de navigation.

Art.13. - L'article 16 du Traité de Paris ayant conféré à la Commission Européenne la faculté d'imposer à la navigation une taxe d'un taux convenable pour couvrir les frais des travaux et établissements sus mentionnés, et la Commission ayant fait usage de cette faculté en arrêtant le tarif du 25 juillet 1860, révisé le 7 mars 1863, dont le produit lui a procuré les ressources nécessaires pour l'achèvement des travaux de Soulina, il est expressément convenu par le présent acte que le sus dit tarif, dont les dispositions viennent d'être complétées, demeurera obligatoire pour l'avenir.

A cet effet, le tarif en question a été joint au présent Acte sous la lettre B, pour avoir la même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

Art.14. - Le produit de la taxe sera affecté: 1) par priorité et préférence, au remboursement des emprunts contractés par la Commission Européenne et de ceux qu'elle pourra contracter à l'avenir pour l'achèvement des travaux d'amélioration des embouchures du Danube; 2) à couvrir les frais d'administration et d'entretien des travaux et établissements; 3) à l'amortissement des avances faites à la Commission par la Sublime-Porte; cet amortissement s'opèrera conformément à l'arrangement spécial conclu, à cet égard, entre la Commission Européenne et le délégué de S.M.I. le Sultan, sous la date de ce jour.

L'excédant de ce produit, s'il y en a, sera tenu en réserve, pour faire face aux dépenses que pourra entraîner le prolongement des digues de Soulina ou l'exécution de tels autres travaux que la Commission Européenne, ou l'autorité qui lui succèdera, jugera ultérieurement utiles.

Il est expressément entendu, au surplus, qu'aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtiments de mer, ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, ne pourra être employée à couvrir les frais de travaux ou de dépenses administratives, se rapportant à une section fluviale située en amont d'Isakcea.

Art.15. - A l'expiration de chaque délai de cinq ans, et en vue de diminuer, s'il est possible, les charges imposées à la navigation, il sera procédé par les délégués des Puissances, qui ont arrêté le sus-dit tarif, à une révision de ses dispositions, et le montant des taxes sera réduit autant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire.

Art.16. - Le mode de perception de la taxe et l'administration de la caisse de navigation de Soulina continueront à être régis par les dispositions actuellement en vigueur.

L'agent comptable préposé à la perception sera nommé, à la majorité absolue des voix, par la Commission Européenne, ou par l'autorité qui lui succèdera, et fonctionnera sous ses ordres directs.

Le contrôle général des opérations de la caisse sera exercé par un agent, dont la nomination appartiendra au gouvernement ottoman.

Il sera publié annuellement, dans les journaux officiels des différentes Puissances intéressées, un bilan détaillé des opérations de la caisse de navigation, ainsi qu'un état faisant connaître la répartition et l'emploi des produits du tarif.

Art.17. - L'administration générale des phares de l'empire ottoman s'étant chargée de pourvoir aux frais d'éclairage, d'administration et d'entretien des phares composant le système d'éclairage des embouchures du Danube, la quote-part représentant les droits de phare dans le montant des taxes perçues à Soulina sera versée aux mains de la dite administration, mais il est entendu que ces droits ne pourront avoir pour objet, en ce qui concerne les phares existants et ceux que l'on jugerait utile d'établir ultérieurement, que de couvrir les dépenses réelles.

§ 3.

Des Quarantaines.

Art.18. - Les dispositions sanitaires applicables aux embouchures du Danube continueront à être réglées par le conseil supérieur de santé institué à Constantinople, et dans lequel les différentes missions étrangères accréditées auprès de la Sublime-Porte sont représentées par des délégués. Ces dispositions seront conçues de manière à concilier, dans une juste mesure, les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime et elles seront basées, autant que faire se pourra, sur les principes déterminés dans les articles 19 et 20 ci-après,

Art.19. - Les bâtiments descendant le Danube seront affranchis de tout contrôle sanitaire; il en sera de même pour les bâtiments venant de la mer, aussi longtemps qu'aucune épidémie de peste ne règnera en Orient; ces bâtiments seront tenus simplement de présenter leur patente de santé aux autorités des ports où ils mouilleront.

Art.20. - Si une épidémie de peste vient à éclater en Orient, et si l'on juge nécessaire de faire appliquer des mesures sanitaires sur le bas Danube, la quarantaine de Soulina pourra être rétablie; les bâtiments venant de la mer seront tenus, dans ce cas, d'accomplir à Soulina les formalités quaranténaires: et, si l'épidémie n'a pas envahi les provinces de la Turquie d'Europe, ils ne pourront plus être l'objet d'aucune mesure sanitaire en remontant le fleuve.

Mais si, au contraire, l'épidémie envahit une ou plusieurs des provinces riveraines du Danube, des établissements quaranténaires seront institués là où besoin sera, sur la partie du fleuve qui traverse le territoire de la Turquie.

TITRE III.

Neutralité.

Art.21. - Les ouvrages et établissements de toute nature, créés par la Commission Européenne, ou par l'autorité qui lui succèdera, en exécution de l'article 16 du traité de Paris, notamment la caisse de navigation de Soulina, et ceux qu'elle pourra créer à l'avenir jouiront de la neutralité stipulée dans l'article 11 du dit traité, et seront, en cas de guerre, également respectés par tous les belligérants.

Le bénéfice de cette neutralité s'étendra, avec les obligations qui en dérivent, à l'inspection générale de la navigation, à l'administration du port de Soulina, au personnel de la caisse de navigation et de l'hôpital de la marine, enfin à la personne technique chargée de la surveillance des travaux.

Art.22. - Le présent Acte sera ratifié; chacune des hautes parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire, et les ratifications seront déposées dans un délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut, à la Chancellerie du Divan Impérial, à Constantinople,

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Galatz, le deuxième jour du mois de Novembre de l'an mil huit cent soixante cinq.

ACT PUBLIC
PRIVIND NAVIGAȚIA LA GURILE DUNĂRII

semnat la Galați, la 2 noiembrie 1865,
între Franța, Austria, Marea Britanie, Italia, Prusia, Rusia și Turcia*

(Traducere)

O Comisie Europeană fiind instituită de art. 16 din Tratatul de la Paris din 30 martie 1856, pentru a pune partea Dunării situată în aval de Isaccea, gurile ei și părțile vecine mării în cele mai bune condiții posibile de navigabilitate;

Și zisa Comisiei, acționând în virtutea acestui mandat, reușind, după nouă ani de activitate, să realizeze importante ameliorări ale regimului navigației, îndeosebi prin construirea a două diguri la gurile brațului Sulina, care au drept efect să deschidă accesul acestor guri pentru vasele cu pescaj mare; prin executarea de lucrări de corectare și curățire pe cursul aceluiași braț; prin ridicarea (îndepărtarea / scoaterea) vaselor naufragiate și stabilirea unui sistem de geamanduri; prin construirea unui far la gura Sf. Gheorghe; prin instituirea unui regim regulat de salvare și prin crearea unui spital al marinei la Sulina; în fine, prin reglementarea provizorie a diferitelor servicii de navigație pe secțiunea fluvială situată între Isaccea și mare;

Puterile semnate ale zisului Tratat, încheiat la Paris la 30 martie 1856, dorind să constate că Comisia Europeană, îndeplinind astfel o parte esențială a sarcinii sale, a acționat conform intențiilor lor vizând să determine, printr-un Act public, drepturile și obligațiile pe care noua stare de lucruri stabilită pe Dunăre le-a creat pentru diverșii interesați, și mai ales pentru toate pavilioanele ce practică navigația pe fluviu, și-au numit Plenipotențiarii, și anume: etc.

TITLUL I

Dispoziții privind condițiile materiale ale navigației

Art. 1. Toate lucrările și stabilimentele create întru executarea art. 16 din Tratatul de la Paris din 30 martie 1856, cu accesoriile și dependențele lor, vor continua să fie afectate exclusiv navigației pe Dunăre și nu vor putea fi nicicând

* D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, op.cit., p. 80-89.

deturnate de la această destinație, din nici un motiv; pentru aceasta, sunt puse sub garanția și salvagardarea dreptului internațional. Comisia Europeană a Dunării, sau autoritatea ce-i va succede de drept, va rămâne însărcinată, cu excluderea oricărei ingerințe, să administreze, în folosul navigației, aceste lucrări și stabilimente, să vegheze la menținerea și păstrarea lor și să le confere întreaga dezvoltare pe care nevoile navigației le vor impune.

Art. 2. Va fi special rezervată Comisiei Europene, sau autorității ce-i va succede, facultatea de a desemna și executa toate lucrările ce ar fi considerate necesare în cazul în care am vrea să facem definitive aceste ameliorări, astăzi provizorii, ale brațului și gurii Sulina și pentru a prelungi îndiguirea acestei guri, pe măsură ce starea șenalului o va cere.

Art. 3. Va rămâne rezervat zisei Comisii Europene dreptul de a întreprinde ameliorarea gurii și brațului Sf. Gheorghe, decisă de comun acord și amânată până în prezent.

Art. 4. Sublima Poartă se angajează să acorde, pe viitor, așa cum a făcut în trecut, Comisiei Europene sau autorității ce-i va succede, toată asistența și tot concursul de care una sau cealaltă va putea avea nevoie pentru executarea lucrărilor de construcții publice și, în general, pentru tot ceea ce privește îndeplinirea sarcinii sale. Ea va veghea ca malurile Dunării, de la Isaccea până la mare, să rămână libere de orice clădiri, servituți și alte piedici și va continua, sub rezerva redevențelor anuale cărora bunurile imobile le sunt supuse în Turcia, să lase la dispoziția Comisiei în portul Sulina, malul stâng, începând de la capătul digului de nord, pe o distanță de șapte sute și zece metri urcând pe fluviu și pe o lățime de o sută cincizeci metri de la mal.

Ea consimte, în plus, să cedeze un amplasament adecvat, pe malul drept, pentru construcțiile pe care zisa Comisie sau autoritatea ce-i va succede, va considera util să le facă pentru deservirea portului Sulina, pentru spitalul Marinei și pentru celelalte nevoi ale administrației.

Art. 5. În cazul în care Comisia Europeană ar folosi rezerva menționată la art.3, privind ameliorarea gurii și brațului Sf. Gheorghe, Sublima Poartă consimte ca zisa Comisie să poată dispune, de îndată ce va fi necesar, de terenuri și amplasamente aparținând domeniului statului ce vor fi fost desemnate și determinate dinainte ca necesare, atât pentru construirea lucrărilor, cât și pentru formarea de stabilimente ce vor trebui să fie create în consecință sau ca o completare a acestei ameliorări.

Art. 6. Se stabilește că nu se va construi, pe malurile fluviului, în porturile Sulina și Sf. Gheorghe, fie de către autoritatea fluvială, fie de către companiile sau societățile de comerț și navigație, fie de către particulari, nici un debarcader, chei sau stabiliment de aceeași natură, ale cărui planuri să nu fi fost comunicate Comisiei Europene și recunoscute conforme cu proiectul general al cheiurilor, și care nu ar putea compromite cu nimic efectul lucrărilor de ameliorații.

TITLUL II

Dispoziții privind regimul administrativ al navigației.

Despre regulamente în general

Art. 7. Navigația la gurile Dunării este administrată prin regulamentul de navigație și poliție decretat de Comisia Europeană cu data de astăzi, și ce rămâne, la litera A a prezentului Act, pentru a avea aceeași forță și valoare pe care ar avea avea-o dacă ar fi parte integrantă a acestuia. Se stabilește că acest regulament este literă de lege nu doar în privința poliției fluviale, ci și pentru judecarea contestațiilor civile ce iau naștere ca urmare a exercitării navigației.

Art. 8. – Exercițarea navigației la Dunărea de Jos sub autoritatea și supravegherea inspectorului general al Dunării de Jos și a căpitanului portului Sulina. Acești doi agenți, numiți de Sublima Poartă, va trebui să-și conformeze toate actele cu regulamentul, a cărui aplicare le este încredințată și pentru stricta aplicare a căruia vor depune jurământ. Sentințele emanând de la autoritatea lor vor fi pronunțate în numele Maiestății Sale Sultanul.

În cazul în care Comisia Europeană sau Comisia Riverană permanentă, va fi constatat un delict sau o contravenție stabilite de unul sau celălalt din zișii agenți față de regulamentul de navigație și poliție, ea va cere, pe lângă Sublima Poartă, destituirea acesteia. Dacă Sublima Poartă crede că trebuie să procedeze la o nouă anchetă asupra faptelor deja constatate de Comisie, aceasta va avea dreptul să asiste printr-un delegat al ei, iar atunci când se va fi dovedit vinovăția acuzatului, Sublima Poartă va aviza, fără întârziere, înlocuirea sa.

Exceptând cazul prevăzut de paragraful precedent, inspectorul general și căpitanul portului Sulina nu vor putea fi îndepărtați din posturile lor decât la cererea lor și ca urmare a unui acord între Sublima Poartă și Comisia Europeană.

Acești agenți vor funcționa, astfel, cu supravegherea Comisiei Europene.

Inspectorul general, căpitanii porturilor Sulina și Tulcea și supraveghetorii (depinzând de inspectorul general) vor fi retribuiți de guvernul otoman. Ei vor fi aleși dintre persoanele competente.

Art. 9. În virtutea principiilor Actului Congresului de la Viena, consacrate de art. 15 din Tratatul de la Paris, autoritatea inspectorului general și a căpitanului portului Sulina, se exercită fără deosebire în privința tuturor pavilioanelor.

Inspectorul general este însărcinat îndeosebi cu poliția fluviului în aval de Isaccea, exclusiv cu portul Sulina; este asistat de supraveghetori repartizați pe diverse secțiuni fluviale de resortul său.

Căpitanul portului Sulina este însărcinat cu poliția portului și a radei exterioare Sulina.

O instrucțiune specială, hotărâtă de comun acord, va regla în detaliu acțiunea inspectorului general și cea a căpitanului portului Sulina.

Art. 10. Căpitanii navelor de comerț, oricărei naționalități le-ar aparține, sunt obligați să se supună ordinelor ce li se dau, în virtutea regulamentului de navigație și de poliție, de către inspectorul general și de către căpitanul portului Sulina.

Art. 11. Executarea regulamentului de navigație și poliție este asigurat, în plus, ca și aplicarea tarifului despre care se va face vorbire la art. 13 și următoarele ale prezentului act, de către acțiunea navelor de război staționate la gurile Dunării, conform art. 19 din Tratatul de la Paris.

Fiecare stație navală acționează asupra bastimentelor de naționalitatea sa și asupra celor cărora are obligația de a le proteja pavilionul, fie în virtutea tratatelor sau uzanțelor, fie ca urmare a unei delegații generale sau speciale.

În lipsa unui vas de război având calitatea de a interveni, autoritățile ce se ocupă de protecția fluviului pot recurge la navele de război ale Puterii teritoriale.

Art. 12. Se stabilește că regulamentul de navigație și de poliție, alăturat prezentului Articol, își va păstra forța de lege până când regulamentele prevăzute de art. 17 din Tratatul de la Paris vor fi fost hotărâte de comun acord și puse în vigoare.

La fel se va întâmpla și în cazul dispozițiilor de la art. 8, 9 și 10 de mai sus, având în vedere că ele privesc atribuțiile inspectorului general.

§ 2.

Despre tarifarea taxelor de navigație

Art. 13. Articolul 16 din Tratatul de la Paris conferind Comisiei Europene facultatea de a impune navigației o taxă de o rată convenabilă pentru a acoperi cheltuielile cu lucrările și stabilimentele sus-menționate, iar Comisia, folosindu-se de această facultate prin decretarea tarifului din 25 iulie 1860, revizuit la 7 martie 1863, al cărui produs i-a procurat resursele necesare pentru terminarea lucrărilor de la Sulina, se convine expres prin prezentul act că zisul tarif de mai sus, ale cărui dispoziții tocmai au fost completate, va rămâne obligatoriu pe viitor.

În acest scop, tariful în chestiune a fost alăturat prezentului Act la litera B, pentru a avea aceeași valoare ca și cum ar face parte integrantă.

Art. 14. Produsul taxei va fi afectat: 1) prioritar și preferențial, rambursării împrumuturilor contractate de către Comisia Europeană și a celor pe care ea le va putea contracta pe viitor pentru terminarea lucrărilor de ameliorare a gurilor Dunării; 2) să acopere cheltuielile de administrație și întreținere a lucrărilor și stabilimentelor; 3) amortizării avansurilor făcute Comisiei de către Sublima Poartă; această amortizare se va opera conform aranjamentului special încheiat, în această privință, între Comisia Europeană și delegatul Maiestății Sale Imperiale, Sultanul, la data zilei respective.

Excedentul acestui produs, dacă există, va fi ținut în rezervă, pentru a face față cheltuielilor pe care le va putea antrena prelungirea digurilor de la Sulina sau executarea altor lucrări pe care Comisia Europeană, sau autoritatea ce-i va succede, le va considera ulterior utile.

Este stabilit expres, în plus, că nici o parte din sumele produse de taxele prelevate navelor maritime, sau de la împrumuturile realizate prin intermediarul afectării acestor taxe, nu va putea fi folosit pentru acoperirea cheltuielilor legate de lucrări sau cele administrative, dacă au legătură cu o secțiune fluvială situată în amonte de Isaccea.

Art. 15. La expirarea fiecărui interval de cinci ani, și în vederea diminuării, dacă este posibil, a taxelor impuse navigației, se va proceda, de către delegații Puterilor ce au hotărât zisul tarif, la o revizuire a dispozițiilor sale, iar totalul taxelor va fi redus pe cât posibil, păstrând totuși venitul mediu considerat necesar.

Art. 16. Modul de percepere al taxei și administrarea casieriei de navigație de la Sulina vor continua să fie administrate de dispozițiile actualmente în vigoare.

Agentul contabil însărcinat cu percepția va fi numit, cu o majoritate absolută de voturi, de către Comisia Europeană, sau de autoritatea ce-i va succede și va funcționa la ordinele sale directe.

Controlul general al operațiunilor de casă va fi efectuat de un agent, a cărui numire aparține guvernului otoman.

Anual se va publica, în Monitoarele Oficiale ale diverselor Puteri interesate, bilanțul detaliat al operațiunilor casei de bani a navigației, ca și o situație făcând cunoscute repartiția și folosirea produselor tarifului.

Art. 17. Administrarea generală a farurilor imperiului otoman, luând asupra sa acoperirea cheltuielilor legate de iluminat, de administrare și întreținere a farurilor ce compun sistemul de iluminare a gurilor Dunării, cota-parte reprezentând taxele de far în totalul taxelor percepute la Sulina, va fi vărsat zisei administrații, dar se stabilește că aceste taxe nu vor putea avea ca obiect, în ce privește farurile existente și a celor ce se vor stabili ulterior, decât acoperirea cheltuielilor reale.

§ 3.

Despre carantine

Art. 18. Dispozițiile sanitare aplicabile gurilor Dunării vor continua să fie reglementate de consiliul superior de sănătate instituit la Constantinopol și în care diferitele misiuni străine acreditate pe lângă Sublima Poartă sunt reprezentate de delegați. Aceste dispoziții vor fi concepute astfel încât să concilieze, într-o măsură justă, garanțiile sanitare și nevoile comerțului maritim și se vor baza, pe cât posibil, pe principiile determinate la art. 19 și 20 din cele de mai jos.

Art. 19. Vasele ce coboară fluviul vor fi scutite de orice control sanitar; la fel vor sta lucrurile și cu navele ce vin de pe mare, atâta vreme cât în Orient nu va bântui nici o epidemie de ciumă; aceste nave vor fi obligate, pur și simplu, să prezinte certificatul de sănătate autorităților din porturile unde vor arunca ancora.

Art. 20. Dacă în Orient izbucnește o epidemie de ciumă, și dacă se consideră necesar să se aplice măsuri sanitare la Dunărea de Jos, carantina de la Sulina va putea fi restabilită; navele venind de pe mare vor fi obligate, în acest caz, să îndeplinească la Sulina formalitățile de carantină; și, dacă epidemia nu a invadat provinciile europene ale Turciei, ele nu vor putea face obiectul nici unei măsuri sanitare atunci când urcă fluviul.

Dar dacă, dimpotrivă, epidemia invadează una sau mai multe provincii riverane ale Dunării, stabilimente de carantină vor fi instituite acolo unde va fi nevoie, pe partea de fluviu ce traversează teritoriul Turciei.

TITLUL III *Neutralitatea*

Art. 21. Lucrările și stabilimentele de orice natură, create de Comisia Europeană, sau de autoritatea ce-i va succede, întru executarea articolului 16 din Tratatul de la Paris, îndeosebi din casa (de bani) de navigație și cele ce vor putea fi create pe viitor, se vor bucura de neutralitatea stipulată la art. 11 din zisul Tratat și vor fi, în caz de război, respectate în egală măsură de toți beligeranții.

Beneficiul acestei neutralități se va extinde, cu obligațiile ce decurg din ea, inspecției generale a navigației, administrației portului Sulina, personalului casei de navigație și a spitalului marinei și, în fine, personalului tehnic însărcinat cu supravegherea lucrărilor.

Art. 22. Prezentul Act va fi ratificat; fiecare din înaltele părți contractante va ratifica într-un singur exemplar, iar ratificările vor fi depuse, într-un interval de două luni, sau chiar mai devreme dacă este posibil, la Cancelaria Divanului Imperial la Constantinopol.

Drept care plenipotențiarilor respectivi l-au semnat și l-au întărit cu sigiliul însemnelor lor.

Făcut la Galați, în a doua zi a lunii noiembrie din anul 1865.

CONFERENCES TENUES A PARIS EN 1866,*

avec participation des représentants de la France, de la Grande Bretagne, de l'Italie, de la Russie, de la Prussie, de l'Autriche et de la Turquie

PROTOCOLE NO. 3, du 28 mars 1866

M. le Plénipotentiaire de France expose l'objet spécial de la réunion de ce jour; il s'agit de sanctionner l'Acte Public élaboré par la Commission Européenne du Bas-Danube et signé par elle à Galatz le 2 novembre dernier.

M. le Plénipotentiaire de Russie dit qu'avant de prendre une décision à cet égard, il y aurait à résoudre deux questions préalables. L'une est relative à la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne. La Russie n'a pas d'objections à ce que la durée de la Commission soit prolongée, mais il lui paraît indispensable que le terme en soit fixé d'une manière définitive. L'autre est relative à l'Acte élaboré en 1857 par les commissaires des Etats riverains. Les Puissances signataires du Traité de Paris avaient, dans la Conférence de 1858, demandé que des modifications importantes fussent apportées à cet Acte: on avait fait espérer qu'un nouveau projet serait préparé dans un délai de six mois, et huit ans se sont écoulés depuis lors. Il serait donc convenable de se prononcer avant tout sur cette question préjudicielle.

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne dit que si l'on veut que les travaux entrepris pour l'amélioration du Bas-Danube soient achevés d'une manière durable, il faut encore trois ans en moins. L'ingénieur anglais attaché à la Commission est en ce moment ici et il l'affirme; il déclare que l'année actuelle s'écoulera sans que l'on ait presque rien fait si l'emprunt projeté par la Commission n'est pas réalisé bientôt; de plus, les travaux ne peuvent s'exécuter par tous les temps, ils exigent une saison favorable; enfin, il y a diverses causes de retard, dont il faut tenir compte pour fixer un délai à la durée de la Commission.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche dit que ses informations concordent pleinement avec celles du Comte Cowley. Il lui paraîtrait, d'ailleurs, plus régulier que la Conférence commençât par s'occuper de l'objet spécial de sa réunion, c'est-à-dire de la ratification de l'Acte Public signé à Galatz.

* A. de Clercq, *Recueil des traités...*, *op.cit.*, vol. IX, p. 485-527; G.F. de Martens, Ch. Samwer, J. Hopf, *Nouveau recueil général de traités*, *op.cit.*, vol. XVIII, p. 166-221; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 90-99.

M. le Comte Cowley répond qu'on peut, en effet, procéder à cette ratification sans rien préjuger quant au reste, et

M. le Baron de Budberg ajoute qu'il n'a pas d'objection à faire du moment que les deux questions qu'il a posées seront traitées immédiatement.

La Conférence s'étant prononcée dans ce sens, M. le Plénipotentiaire de France lit un protocole destiné à constater la sanction donnée par les Plénipotentiaires à l'Acte public dont le projet avait été préalablement communiqué aux membres de la Conférence.

Ce protocole est adopté dans les termes suivants:

«La Commission européenne instituée par l'article 16 du Traité signé à Paris le 30 mars 1856, étant parvenue à améliorer la navigation du Bas-Danube en faisant exécuter plusieurs travaux importants, et ayant pourvu à la réglementation des divers services qui s'y rattachent, les Puissances signataires ont muni leurs délégués dans la dite Commission de pleins pouvoirs à l'effet de déterminer, par un acte international, les droits et obligations ressortant du nouvel état de choses».

«En conséquence, un Acte public a été signé par eux à Galatz le 2 novembre 1865, en huit exemplaires originaux, dont l'un est resté déposé aux archives de la Commission Européenne et dont les autres ont été envoyés par les commissaires à leurs gouvernements respectifs».

M. le Plénipotentiaire de France présente à la Conférence un des exemplaires originaux de l'Acte Public.

Après avoir pris connaissance de cet Acte, des deux annexes A et B, qui en font partie intégrante, et de l'arrangement relatif aux avances faites par la Sublime Porte à la Commission Européenne, qui y est également joint, la Conférence donne son assentiment et sa sanction aux dispositions qui y sont édictées.

Il est convenu toutefois, afin de réparer une omission involontaire, que l'article 5 du règlement du 2 novembre 1865 (annexe A) sera rédigé comme il suit:

«Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent règlement, par l'inspecteur général et par le capitaine du port de Sulina».

«Ils sont également tenus de leur décliner, s'ils en sont requis, leurs noms, ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtiments, et de leur présenter leurs rôles d'équipage, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17 et 65 ci-dessus».

«Une instruction spéciale émanée de la Commission européenne règle dans ses détails l'action de ces deux agents».

«Il est convenu, en outre, que, dans le premier paragraphe de l'article 98 du même règlement, les mots "article 4" seront remplacés par les mots: «article 5».

«Les Puissances contractantes, en donnant à l'Acte public et à ses deux annexes la publicité officielle, chacune pour ce qui la concerne, tiendront compte des modifications qui précèdent».

«Le présent protocole a été dressé et signé en deux exemplaires originaux: l'un restera, comme les autres protocoles, aux Actes de la Conférence, l'autre sera remis au Plénipotentiaire de S. M. le Sultan et sera, par ses soins, envoyé à Constantinople afin d'y servir et de tenir lieu de la ratification européenne prévue à l'article 22 de l'Acte public».

Ce document est signé par les Plénipotentiaires séance tenante et remise en est faite immédiatement à M. l'Ambassadeur de Turquie, qui en donne acte.

On reprend l'examen de la question relative à la Commission Européenne.

M. le Plénipotentiaire de Russie est d'avis qu'elle ne doit pas faire place à la Commission Riveraine, avant que les travaux dont l'exécution lui a été confiée par le Traité du 30 mars 1856 soient entièrement terminés. Il y a dans la Commission Européenne et dans le personnel qui lui est adjoint des hommes capables, qui ont acquis, par l'expérience, une science pratique et dont le concours est précieux et très utile à conserver.

M. le Plénipotentiaire de Franco pose la question de savoir s'il y a lieu d'assigner un terme fixe à l'achèvement des travaux. L'ingénieur anglais demanderait au moins trois ans; c'est le délai que la Commission avait elle-même indiqué dans sa séance du 2 novembre 1865. A raison du temps écoulé depuis lors, il conviendrait d'accorder un an de plus.

M. le Plénipotentiaire de Russie tient, avant tout, à ce qu'un terme quelconque soit fixé d'une façon définitive; il est juste, sans doute, de tenir compte des causes de retard, comme celle résultant de la saison, par exemple; mais n'y aurait-il pas des inconvénients à laisser aux commissaires une latitude indéfinie?

M. le Prince de Metternich et M. le Comte Cowley observent qu'il faut tenir compte aussi du manque d'argent. Les derniers événements survenus à Bucarest rendent plus difficile de se procurer, de ce côté, comme on l'espérait, une partie des capitaux nécessaires.

M. le Plénipotentiaire de Prusse pense que l'on pourrait prolonger les pouvoirs des commissaires européens jusqu'à la fin de 1869.

M. le Plénipotentiaire de Russie ayant répondu, en se référant aux observations présentées par M. le Comte Cowley, qu'il est difficile de s'arrêter à ce terme,

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne proposerait de déclarer que le délai ne devrait pas dépasser cinq ans; si, d'ailleurs, il indique un chiffre, c'est pour répondre au désir qui est exprimé pour la fixation d'un terme. Celui de trois ans ne saurait être adopté qu'avec la possibilité d'une prolongation.

M. le Plénipotentiaire de France appuie cette opinion; si on fixait un terme trop court, il pourrait sembler illusoire, et on espérerait toujours en obtenir un nouveau, tandis qu'un délai plus long serait, par cela même, considéré comme devant être définitif.

MM. les Plénipotentiaires d'Autriche et de Russie adhèreraient au terme de cinq ans, mais en demandant que la Commission Européenne fut invitée à presser autant que possible l'achèvement des travaux.

M. le Plénipotentiaire de Turquie trouve ce délai bien long; il lui semble que c'est perpétuer la Commission.

M. le Plénipotentiaire de Russie éprouve quelque hésitation à se prononcer sur la proposition du Comte Cowley; elle est certainement très logique, mais peut-on songer à dissoudre la Commission européenne avant que le règlement élaboré par les riverains ait été terminé et accepté? Les deux questions sont inséparables: si l'acte des riverains existait, si la Commission permanente était constituée, l'objection ne subsisterait plus.

M. le Plénipotentiaire de Prusse adhère à ces observations.

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne fait remarquer que l'acte des riverains pourrait être adopté, sans que cela impliquât aucunement la dissolution de la Commission européenne. Du reste, on pourrait pareillement fixer un terme, celui de deux ans, par exemple, au travail de réglementation de la Commission riveraine.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche serait d'avis de ne pas mêler les deux questions; il vaudrait mieux commencer par vider la première. Peut-être les déclarations qu'il aura à présenter ensuite seront-elles de nature à satisfaire M. le Baron de Budberg.

M. Drouyn de Lhuis croit devoir rappeler, et le Comte Cowley adhère à son observation, que, dans la Conférence de 1858, tous les Plénipotentiaires, à l'exception de celui d'Autriche, qui réserva l'opinion de son gouvernement, furent d'avis de prolonger la durée de la Commission européenne jusqu'à l'achèvement complet des travaux énoncés à l'article 16 du Traité de Paris. Sans aller aussi loin aujourd'hui, ne vaut-il pas mieux, entre les deux termes proposés, choisir celui qui est assez long pour être véritablement pris au sérieux?

MM. les Plénipotentiaires de Russie, d'Autriche, de Prusse, d'Italie et de Turquie adhèrent, avec M. le Comte Cowley et M. Drouyn de Lhuis au terme de cinq ans, mais sous la réserve de l'approbation de leurs gouvernements.

M. le Plénipotentiaire de France énonce la deuxième question, qui concerne le règlement élaboré par la Commission Riveraine: on a exprimé le désir d'être fixé sur l'époque à laquelle ce travail pourra être entièrement terminé et présenté à l'acceptation des Puissances signataires du Traité de Paris.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche répond qu'il serait impossible de rien préciser à cet égard, vu la grande difficulté que présente la constitution de la

Commission Riveraine, par suite de la situation actuelle des Principautés moldo-valaques. M. le Prince de Metternich déclare d'ailleurs que son gouvernement est prêt à profiter de la prolongation de la Commission Européenne pour s'entendre directement avec les autres Puissances à l'effet de résoudre, dans le sens le plus libéral, les points restés en litige et d'amener la constitution, aussi prochaine que possible, de la Commission Riveraine.

M. le Plénipotentiaire de Russie ne peut considérer cette déclaration comme satisfaisante. Il ne doute point que l'Autriche ne soit disposée à apporter dans le règlement des points en litige un esprit large et libéral; mais il désirerait que M. le Prince de Metternich fût en mesure d'indiquer avec plus de précision les intentions de son gouvernement. A-t-il adhéré aux observations présentées par le Comte Cowley à la conférence de 1858?

M. le Prince de Metternich répond qu'en même temps que l'Autriche entrera en pourparlers avec les autres Puissances, elle s'occupera de reconstituer la Commission Riveraine. Il croit pouvoir ajouter qu'il s'entend de soi que les observations présentées en 1858 sur le règlement élaboré par les commissaires riverains feront l'objet d'un sérieux examen de la part de son gouvernement, qui ne tardera pas à en faire connaître le résultat.

Après un échange d'observations entre la plupart des Plénipotentiaires et M. le Prince de Metternich sur l'opportunité de fixer un terme pour la constitution de la Commission Riveraine et l'élaboration définitive du règlement relatif à la navigation du Danube, M. le Plénipotentiaire d'Autriche dit que la déclaration qu'il vient de faire signifie, selon lui, que l'Autriche aura pourvu à cette double mesure avant la dissolution de la Commission Européenne.

M. le Comte Cowley rappelle qu'aux termes du traité de 1856, la Commission Riveraine doit être permanente; c'est un motif de plus pour qu'elle soit reconstituée sans retard. La situation actuelle des Principautés n'est pas un obstacle à cet égard d'autant moins que la nomination des commissaires moldo-valaques doit être approuvée par la Porte. Pour ce qui concerne l'entier achèvement du règlement de navigation, il ne voit pas pourquoi on n'accorderait pas une prolongation de délai à la Commission Riveraine, comme on l'a fait pour la Commission Européenne.

M. le Plénipotentiaire de Russie fait remarquer qu'il n'y a pas parité, et que les commissaires riverains n'ont pas devant eux les mêmes obstacles. Il ajoute que le Baron de Hübner a élevé, contre les modifications demandées dans la Conférence de 1857, une objection tirée des droits de souveraineté de l'Autriche. Il serait bon que des explications fussent données à cet égard.

M. le Comte de Goltz et M. le Plénipotentiaire de France pensent, avec le Comte Cowley, que la situation actuelle ne doit apporter aucune difficulté à la nomination des commissaires moldo-valaques.

M. Drouyn de Lhuis résume les questions que M. le Prince de Metternich, d'après le désir de la Conférence, aurait à soumettre à sa Cour: Quelles dispositions a-t-elle prises pour modifier le règlement élaboré en 1857, et pour reconstituer la Commission Riveraine? Que se propose-t-elle de faire pour ce double objet?

M. le Plénipotentiaire d'Italie ajoute qu'il serait également opportun de demander au gouvernement autrichien quel sera, à son avis, le délai dans lequel pourrait être présenté le travail de la Commission Riveraine, car la Commission Européenne ne saurait être dissoute avant que ce règlement ait été approuvé.

M. le Prince de Metternich, sur une dernière observation de M. le Baron de Budberg, dit qu'il s'empressera de transmettre à Vienne ces diverses questions, en demandant des instructions nouvelles qui lui permettront d'apporter à la Conférence la réponse de son gouvernement.

M. le Comte Cowley demande à appeler l'attention de la Conférence sur un projet émané du délégué de S.M.B. dans la Commission européenne et qui aurait pour objet d'étendre jusqu'à Braila l'autorité et l'action des commissaires. Il donne lecture de la note suivante, destinée à exposer les avantages de cette mesure:

«Le Traité de Paris, en désignant Isaccea comme le point au-dessous duquel la Commission européenne exercerait sa juridiction, ne paraît avoir eu en vue que de confier à la Commission le Delta du Danube.

«Il y a pourtant une division du fleuve plus naturelle au point de vue de sa navigation, c'est-à-dire le port de Braila,

«Cette ville peut être considérée comme le point où la navigation maritime se rencontre avec celle du fleuve. La plus grande partie des bâtiments destinés à la navigation en pleine mer, qui se chargent dans le fleuve, le font à Galatz et à Braila, et plus souvent à ce dernier port, qui est le plus en amont.

«Entre Braila et Isaccea, il n'y aurait que peu de travaux à faire; mais le bas-fond entre Galatz et Braila est quelquefois un obstacle pour les bâtiments très chargés, surtout quand les eaux sont basses, et il serait avantageux de le draguer, quand les hommes qu'on emploie à le draguer n'ont pas à travailler plus loin en aval dans le fleuve. On trouve dans l'application des règlements que les bâtiments destinés à la navigation en pleine mer sont incommodés par le fait que la juridiction de la Commission est limitée à cette partie du fleuve qui se trouve au-dessous d'Isaccea.

«A cet endroit, et de là jusqu'à Braila, les navires destinés à la navigation en pleine mer, qui sont au nombre de 2.259 bâtiments à voiles, sans compter une quantité de bateaux à vapeur, de barques et d'allèges, sont tout à coup libres de ne pas se conformer aux règlements auxquels ils ont dû se soumettre en venant de la mer jusqu'à ce point, par conséquent les collisions et les disputes sont très fréquentes.

«L'inspection et la surintendance de cette partie de la rivière n'augmenteraient que peu les dépenses faites sur les fonds provenant de notre tarif, comme on n'aurait besoin que d'un surintendant en plus.

«Le gouvernement de S. M. se demande donc s'il ne serait pas avantageux d'étendre la juridiction de la Commission jusqu'à Braila. Les avantages acquis seraient:

1) Que tous les bâtiments destinés à la navigation en pleine mer auraient à se conformer au même acte de navigation pendant tout le cours de leur voyage dans le fleuve, et non seulement durant le peu de temps que subsistera encore la Commission, mais après sa dissolution et jusqu'à ce que la Commission Riveraine aura rédigé un Acte de navigation qui s'appliquera au Bas-Danube, ce que l'Acte de 1857 ne fait pas.

2) La Commission Riveraine aurait alors le droit d'employer les dragues, les bouées, etc., appartenant à la navigation maritime, dans toute la partie du fleuve que cette navigation fréquente.

Par l'article 14 de l'Acte Public, ce matériel ne peut être employé qu'au-dessous d'Isaccea.

3) De cette manière, la navigation maritime serait exempte de tous les impôts additionnels que la Commission Riveraine pourrait ultérieurement, d'après le traité actuel, imposer pour couvrir les frais des établissements entre Isaccea et Braila».

A la demande de lord Cowley, il est convenu que le secrétaire de la Conférence transmettra une copie de cette note à chacun des Plénipotentiaires, qui soumettront la question à l'examen de leur gouvernement et qu'elle sera insérée au protocole.

M. le Plénipotentiaire de France, se fondant sur le vœu exprimé dans la Conférence, quant à l'opportunité de hâter l'œuvre de la Commission Européenne, croit devoir rappeler que tous les commissaires ont voté dans la séance du 2 novembre dernier, un projet d'emprunt de 251.000 ducats (environ 3.000.000 de francs) pour couvrir les dépenses des travaux d'amélioration de la bouche de Soulina. Lors d'un premier emprunt, chaque gouvernement a transmis son approbation séparément. Puisque la Conférence se trouve réunie, peut-être jugerait-elle utile, pour gagner du temps, de donner au nouveau projet une approbation collective.

Quelques-uns des Plénipotentiaires ne se trouvant pas suffisamment autorisés à s'associer à cette mesure, il est convenu que chacun des Plénipotentiaires demandera à son gouvernement de hâter l'envoi de son approbation à Galatz.

PROTOCOLE 6, du 24 avril 1866.

Il est convenu, en outre, que chacun des Plénipotentiaires soumettra, sans retard, le projet à son gouvernement et que la Conférence se réunira de nouveau, dès que tous ses membres auront reçu les instructions de leurs Cours.

MM. les Plénipotentiaires d'Autriche, de Grande-Bretagne, de France, d'Italie, de Prusse et de Turquie annoncent que leurs gouvernements ont adhéré à la proposition, faite dans la séance du 28 mars, de prolonger de cinq ans la durée de la Commission Européenne du Bas-Danube.

M. le Baron de Budberg fait la même déclaration, en ajoutant que son gouvernement adopte ce terme comme extrême et ne devant en aucun cas être dépassé.

Pour ce qui concerne la proposition faite par le Comte Cowley d'étendre jusqu'à Braila l'autorité de la Commission Européenne, les Plénipotentiaires ne sont pas encore en mesure de faire connaître l'opinion de leurs gouvernements, auxquels ils en ont référé.

PROTOCOLE 7, du 2 mai 1866.

MM. les Plénipotentiaires d'Italie et de Prusse annoncent que leurs gouvernements donnent leur approbation à la proposition faite par M. le Comte Cowley d'étendre jusqu'à Braila l'autorité de la Commission Européenne du Bas-Danube.

M. le Plénipotentiaire de France se prononce dans un sens favorable au même projet.

PROTOCOLE 8, du 17 mai 1866.

M. le Comte de Goltz croit devoir faire observer que l'approbation qu'il a été autorisé à donner à la proposition d'étendre jusqu'à Braila l'autorité de la Commission Européenne ne doit pas être entendue dans un sens absolu; l'opinion favorable de son gouvernement peut se trouver modifiée par suite des difficultés, que la mise à exécution de ce projet rencontrerait de la part des Etats riverains du Bas-Danube.

M. le Plénipotentiaire d'Italie dit que l'approbation de son gouvernement pour la même proposition est sous réserve.

CONFERINȚA ȚINUTĂ LA PARIS ÎN 1866*,

*cu participarea reprezentanților Franței, Marii Britanii, Italiei, Rusiei, Prusiei,
Austriei și Turciei*

(Traducere)

Protocolul nr. 3 din 28 martie 1866

Dl. Plenipotențiar al Franței expune obiectul special al reuniunii de astăzi: este vorba de aprobarea *Actului Public* elaborat de Comisia Europeană a Dunării de Jos și semnat de ea la Galați, la 2 noiembrie trecut.

Dl. Plenipotențiar al Rusiei spune că, înainte de a lua o decizie în această privință, ar trebui rezolvate două chestiuni prealabile. Una privește prelungirea puterilor Comisiei Europene. Rusia nu are obiecții ca durata Comisiei să fie prelungită, dar i se pare indispensabil ca termenul acesteia să fie stabilit definitiv. Cealaltă privește Actul elaborat în 1857 de către comisarii statelor riverane. Puterile semnate ale Tratatului de la Paris ceruseră, la Conferința de la 1858, să se aducă modificări importante acestui Act; se spera că un nou proiect ca fi pregătit într-un răgaz de șase luni, și de atunci s-au scurs opt ani. Ar fi deci potrivit să se dea o pronunțare în această chestiune prejudicială.

Dl. Plenipotențiar al Marii Britanii spune că, dacă se vrea ca lucrările întreprinse pentru ameliorare Dunării de Jos să fie desăvârșite în chip durabil, mai este nevoie de cel puțin trei ani. Inginerul englez afectat acestei Comisii se află acum aici și o poate afirma; el declară că anul actual se va scurge fără ca să se fi făcut ceva, dacă împrumutul proiectat de Comisie nu se realizează în curând; în plus, lucrările nu se pot executa pe orice vreme, ele cer un anotimp favorabil; în fine, mai sunt diverse cauze de care trebuie să se țină seama pentru a fixa un răgaz Comisiei.

Dl. Plenipotențiar al Austriei spune că informațiile sale concordă pe deplin cu cele ale Contelui Cowley. I s-ar părea, de altfel, mai regulat / logic ca Conferința să înceapă prin a se ocupa de obiectivul special al reuniunii, adică de ratificarea *Actului Public* semnat la Galați.

* D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, op.cit., p. 90-99.

Dl. Conte Cowley spune că poate, într-adevăr, proceda la această ratificare fără a judeca dinainte celelalte aspecte,

Iar dl. Baron de Budberg adaugă că nu are obiecții de făcut din moment ce cele două chestiuni pe care le-a ridicat vor fi tratate imediat.

Conferința pronunțându-se în acest sens, dl. Plenipotențiar al Franței citește un articol menit să constate aprobarea dată de Plenipotențiarilor *Actului Public* al cărui proiect fusese, în prealabil, comunicat membrilor Conferinței.

Acest Protocol este adoptat în următorii termeni:

< Comisia Europeană instituită de art. 16 al Tratatului semnat la Paris în 30 martie 1856, reușind să amelioreze navigația la Dunărea de Jos prin executarea mai multor lucrări importante și ocupându-se de reglementarea diverselor servicii legate de aceasta, Puterile semnatare i-au împuternicit pe delegații lor la zisa Comisie cu depline puteri în scopul de a determina, printr-un act internațional, drepturile și obligațiile reieșind din noua stare de lucruri >.

< În consecință, un Act Public a fost semnat de către ei la Galați, la 2 noiembrie 1865, în opt exemplare originale, din care unul a rămas depus la Arhiva Comisiei Europene, iar celelalte au fost trimise de către comisari guvernurilor respective >.

Dl. Plenipotențiar al Franței prezintă Conferinței unul din exemplarele originale ale *Actului Public*.

După ce au luat la cunoștință de acest *Act*, de cele două Anexe A și B, care fac parte integrantă din *Act*, și de aranjamentul privitor la avansurile făcute de Sublima Poartă Comisiei Europene, care este și anexat, Conferința își dă asentimentul și aprobarea la dispozițiile edictate acolo.

Se convine, totuși, pentru a repara o omisiune involuntară, ca articolul 5 din Regulamentul de la 2 noiembrie 1865 (Anexa A) să fie redactat după cum urmează:

< Căpitani navelor de comerț, de orice naționalitate ar fi, sunt obligați să se supună ordinelor ce li se dau în virtutea prezentului regulament, de către inspectorul general și de către căpitanul portului Sulina >.

< Ei sunt de asemeni obligați să-și decline, dacă li se cere, numele, ca și naționalitatea și numele navelor lor, și să prezinte lista echipajelor, fără a prejudicia dispozițiile articolelor 10, 17 și 65 de mai sus >.

< O instrucțiune specială emanată de la Comisia europeană reglementează în amănunt acțiunea celor doi agenți >.

< Se convine, în plus, ca, în primul paragraf al articolului 98 din același regulament, cuvintele ,articolul 4' vor fi înlocuite cu cuvintele ,articolul 5' >.

< Puterile contractante, dând Actului public și celor două anexe ale sale publicitatea oficială, fiecare în ce-o privește, vor ține cont de modificările precedente >.

< Prezentul protocol a fost întocmit și semnat în două exemplare originale: unul va rămâne, ca și celelalte protocoale, la Actele Conferinței, celălalt va fi remis Plenipotențiarului Maiestății Sale Sultanul și va fi, prin grija sa, trimis la Constantinople, pentru a-i servi acolo și a ține loc de ratificarea europeană prevăzută la articolul 22 din Actul public >.

Acest document este semnat de Plenipotențiar pe loc și se procedează la remiterea sa dlui Ambasador al Turciei, care dă act despre aceasta.

Se reia analiza chestiunii privitoare la Comisia Europeană.

Dl. Plenipotențiar al Rusiei este de părere că ea nu trebuie să facă loc Comisiei Riverane, înainte ca lucrările a căror execuție le-a fost încredințată prin Tratatul de la 30 Martie 1856 să fie în întregime terminate. Sunt în cadrul Comisiei și în personalul afectat ei oameni capabili, care au căpătat, prin experiența lor, o știință / cunoaștere practică și al căror concurs este prețios și foarte util de păstrat.

Dl. Plenipotențiar al Franței pune problema de a se ști dacă e cazul să se desemneze un termen fix terminării lucrărilor. Inginerul englez ar cere cel puțin trei ani; acesta este răgazul pe care Comisia însăși îl indicase în ședința sa din 2 noiembrie 1856. Având în vedere timpul scurs de atunci, ar trebui acordat un an în plus.

Dl. Plenipotențiar al Rusiei ține ca, înainte de toate, un termen oarecare să fie fixat definitiv; este just, într-adevăr, să se țină seama de cauzele întârzierilor, ca cele cauzate de vreme / anotimp, de exemplu; dar nu ar fi oare neconvenabil de a lăsa comisarilor o latitudine nedefinită ?

Dl. Prinț de Metternich și dl. Conte Cowley remarcă faptul că trebuie să se țină seama și de lipsa banilor. Ultimele evenimente survenite la București fac și mai dificilă procurarea lor dinspre partea aceasta, așa cum se spera, o parte din capitalurile necesare.

Dl. Plenipotențiar al Prusiei crede că s-ar putea prelungi puterile comisarilor europeni până la finele anului 1869.

Dl. Plenipotențiar al Rusiei răspunzând, referindu-se la observațiile dlui Conte Cowley, că este greu să se oprească la acest termen,

Dl. Plenipotențiar al Marii Britanii ar propune să se declare că răgazul acordat nu ar trebui să depășească cinci ani; dacă, de altfel, el indică o cifră, este pentru a răspunde dorinței exprimate de a se fixa un termen. Cel de 3 ani nu ar putea fi adoptat decât cu posibilitatea unei prelungiri.

Dl. Plenipotențiar al Franței sprijină această opinie; dacă s-ar fixa un termen prea scurt, ar putea părea iluzoriu, și s-ar spera în continuare să se mai poată obține unul nou, pe câtă vreme un termen mai lung va fi, tocmai prin aceasta, considerat ca trebuind să fie definitiv.

Domnii Plenipotențiar ai Austriei și ai Rusiei ar adera la termenul de cinci ani, dar cu rugămintea ca Comisia Europeană să fie invitată să urgenteze, pe cât posibil, terminarea lucrărilor.

Dl. Plenipotențiar al Turciei găsește acest termen prea lung; i se pare că el înseamnă perpetuarea Comisiei.

Dl. Plenipotențiar al Rusiei are oarece ezitare în a se pronunța asupra propunerii Contelui Cowley; ea este, desigur, foarte logică, dar se poate oare pune problema desființării Comisiei Europene înainte ca regulamentul elaborat de riverani să fie terminat și acceptat ? Cele două chestiuni sunt inseparabile: dacă actul riveranilor ar exista, dacă Comisia permanentă ar fi constituită, atunci obiecția nu și-ar mai avea rostul.

Dl. Plenipotențiar al Prusiei aderă la aceste observații.

Dl. Plenipotențiar al Marii Britanii remarcă faptul că actul riveranilor ar putea fi adoptat fără ca aceasta să implice în vreun fel desființarea Comisiei europene. De altfel, s-ar putea în paralel, fixa și un termen, cel de doi ani, de exemplu, procesului de reglementare al Comisiei riverane.

Dl. Plenipotențiar al Austriei ar fi de acord să nu se amestece cele două chestiuni; ar fi mai bine să se înceapă prin soluționarea primei. Poate că declarațiile pe care le-ar avea de făcut după aceea vor fi de natură a-l mulțumi pe dl. Baron de Budberg.

Dl. Drouyn de Lhuis crede că trebuie să reamintească, iar Conteul Cowley aderă la observația sa, că, în Conferința de la 1858, toți Plenipotențiarii, cu excepția celui al Austriei, care și-a rezervat opinia guvernului său, au fost de părere să prelungească durata Comisiei Europene până la terminarea totală a lucrărilor enunțate la art. 16 din Tratatul de la Paris. Fără a merge atât de departe astăzi, nu este mai bine, între cele două termene propuse, să-l aleagă pe cel care este destul de lung pentru a fi realmente luat în serios ?

Domnii Plenipotențiar ai Rusiei, Austriei, Prusiei, Italiei și Turciei să adere, împreună cu dl. Conte Cowley și dl Drouyn de Lhuis la termenul de cinci ani, dar sub rezerva aprobării guvernelor lor.

Dl Plenipotențiar al Franței enunță a doua chestiune, privitoare la reglementarea elaborată de Comisia Riverană : s-a exprimat dorința de a se fixa perioada în care această lucrare va putea fi în întregime terminată și prezentată acceptării Puterilor semnatare ale Tratatului de la Paris.

Dl Plenipotențiar al Austriei răspunde că ar fi imposibil să nu se precizeze nimic în această privință, având în vedere marea dificultate pe care o prezintă constituirea Comisiei Riverane, ca urmare a situației actuale a Principatelor moldo-vlahe. Dl Prinț de Metternich declară, de altfel, că guvernul său este gata să profite de prelungirea Comisiei Europene pentru a se înțelege direct cu celelalte Puteri în

scopul de a rezolva, în sensul cel mai liberal, punctele rămase în litigiu și să aducă în discuție constituirea, cât de curând, a Comisiei Riverane.

Dl Plenipotențiar al Rusiei nu poate considera această declarație ca satisfăcătoare. El nu se îndoiește cătuși de puțin că Austria este dispusă să aducă în reglementarea punctelor în litigiu un spirit larg și liberal; dar ar dori ca dl Prinț de Metternich să fie în măsură să indice cu mai multă precizie intențiile guvernului său. A aderat el oare la observațiile prezentate de Conte Cowley la Conferința din 1858 ?

Dl Prinț de Metternich răspunde că, în același timp, în care va intra în tratative cu celelalte Puteri, se va ocupa să reconstituie Comisia Riverană. El crede că poate adăuga că se înțelege de la sine faptul că observațiile prezentate în 1858 asupra regulamentului elaborat de comisarii riverani vor face obiectul unei serioase analize din partea guvernului său, care nu va întârzia să facă cunoscut acest rezultat.

După un schimb de observații între majoritatea Plenipotențiarilor și dl Prinț de Metternich asupra oportunității fixării unui termen pentru constituirea Comisiei Riverane și elaborarea definitivă a regulamentului privitor la navigația pe Dunăre, dl Plenipotențiar al Austriei spune că declarația pe care a făcut-o înseamnă, după el, că Austria se va fi preocupat de această dublă măsură înainte de desființarea Comisiei Europene.

Dl Conte Cowley reamintește că, potrivit termenilor Tratatului de la 1856, Comisia Riverană trebuie să fie permanentă; acesta este un motiv în plus pentru ca ea să fie reconstituită fără întârziere. Situația actuală a Principatelor nu este un obstacol în această privință, cu atât mai puțin că numirea comisarilor moldo-vlahi trebuie să fie aprobată de Poartă. În ce privește terminarea în întregime a regulamentului de navigație, el nu vede de ce nu s-ar acorda o prelungire a răgazului Comisiei Riverane, așa cum s-a procedat în cazul Comisiei Europene.

Dl Plenipotențiar al Rusiei observă că nu există paritate și că comisarii riverani nu au în fața lor aceleași obstacole. El adaugă că Baronul de Hubner a ridicat, împotriva modificărilor cerute în cadrul Conferinței de la 1857, o obiecție extrasă din drepturile de suveranitate ale Austriei. Ar fi bine să se dea explicații în această privință.

Dl Conte de Goltz și dl Plenipotențiar al Franței cred, dimpreună cu Conte Cowley, că situația actuală nu trebuie să ridice nici o dificultate în calea numirii comisarilor moldo-vlahi.

Dl Drouyn de Lhuis rezumă chestiunile pe care dl Prinț de Metternich, conform dorinței Conferinței, ar trebui să le supună Curții sale: ce dispoziții a luat ea pentru a modifica regulamentul elaborat în 1857, și pentru a reconstitui Comisia Riverană ? Ce își propune să facă în vederea acestui dublu obiectiv ?

DI Plenipotențiar al Italiei adaugă că ar fi la fel de bine să fie întrebat guvernul austriac care va fi, după părerea sa, răgazul în care ar putea fi prezentată lucrarea Comisiei Riverane, căci Comisia Europeană nu poate fi desființată înainte de aprobarea acestui din urmă regulament.

DI Prinț de Metternich, la o observație a Baronului de Budberg, spune că se va grăbi să transmită la Viena aceste diverse chestiuni, cerând noi instrucțiuni care să-i permită să aducă Conferinței răspunsul guvernului său.

DI Conte Cowley cere să se atragă Comisiei atenția asupra unui proiect emanat de la delegatul S. M. B. în Comisia Europeană și care ar avea ca obiectiv extinderea până la Brăila a autorității și acțiunii comisarilor. El dă citire notei următoare, menită să expună avantajele acestei măsuri:

< Tratatul de la Paris, desemnând Isaccea ca punctul sub care Comisia Europeană și-ar exercita jurisdicția, pare să nu fi avut în vedere altceva decât să încredințeze Comisiei Delta Dunării.

< Există totuși o diviziune a fluviului mai naturală din punct de vedere al navigației, și anume portul Brăila.

< Acest oraș poate fi considerat ca punctul în care navigația maritimă se întâlnește cu cea fluvială. Cea mai mare parte a stabilimentelor destinate navigației în largul mării, care se încarcă pe fluviu, fac acest lucru la Galați și Brăila, cel mai adesea în acest ultim port, care este cel mai în amonte.

< Între Brăila și Isaccea nu ar trebui făcute prea multe lucrări; dar, uneori, pragul dintre Galați și Brăila este un obstacol pentru navele foarte încărcate, mai ales când apele sunt joase, și ar fi avantajos ca acest prag / fund să fie dragat, atunci când oamenii folosiți la dragaj nu au de lucru mai departe, în aval. Prin aplicarea regulamentelor, ne găsim în fața faptului că bastimentele destinate navigației pe mare sunt incomode din cauza faptului că jurisdicția Comisiei este limitată la această parte a fluviului, care se găsește mai jos de Isaccea.

< În acest loc, și de acolo până la Brăila, navele destinate navigației pe mare, care sunt în număr de 2.259 de nave cu pânze, fără a socoti un anumit număr de nave cu aburi, bărci și gabare, sunt deodată libere de a nu se conforma regulamentelor cărorora ele au trebuit să se supună venind de la mare până în acest punct, drept consecință, coliziunile și disputele sunt foarte frecvente.

< Inspectarea și supraintendența acestei părți a râului nu ar crește / spori decât într-o mică măsură cheltuielile făcute din fondurile provenind din tariful nostru, drept care nu am mai avea nevoie decât de un supraintendent în plus.

< Guvernul Maiestății Sale se întreabă deci dacă nu ar fi avantajos să se extindă jurisdicția Comisiei până la Brăila. Avantajele ar fi:

1. Că toate navele destinate navigației pe mare ar trebui să se conformeze aceluiași act de navigație în tot cursul călătoriei lor pe fluviu, și nu numai în puținul

timp cât va mai supraviețui Comisia, dar după dizolvarea ei și până ce Comisia Riverană va fi redactat un Act de navigație ce se va aplica Dunării de Jos, ceea ce Actul din 1857 nu face.

2. Comisia Riverană ar avea atunci dreptul să folosească drăgi, geamanduri aparținând navigației maritime, pe întreaga parte a fluviului frecventată de această navigație.

Prin articolul 14 din Actul Public, acest material nu poate fi folosit decât mai jos de Isaccea.

1. În acest fel, navigația maritimă ar fi scutită de toate impozitele adiționale pe care Comisia Riverană le-ar putea ulterior, după tratatul actual, impune pentru a acoperi cheltuielile de stabilire între Isaccea și Brăila>.

La cererea Lordului Cowley, s-a convenit că secretarul Conferinței va transmite o copie a acestei note fiecăruia dintre Plenipotențiar, care vor supune chestiunea examinării guvernelor lor și ca ea să fie inserată în protocol.

Dl Plenipotențiar al Franței, bazându-se pe votul exprimat în cadrul Conferinței, privitor la oportunitatea de a urgenta opera Comisiei Europene, crede că trebuie să reamintească că toți comisarii au votat în ședința din 2 noiembrie trecut, un proiect de împrumut de 251.000 franci, pentru a acoperi cheltuielile de ameliorare ale gării Sulina. În cazul unui prim împrumut, fiecare guvern a transmis aprobarea sa separat. De vreme ce Conferința este reunită, poate ar judeca util, pentru a câștiga timp, de a conferi noului proiect o aprobare colectivă.

Câțiva dintre plenipotențiar, nefiind suficient de autorizați pentru a se asocia acestei măsuri, s-a convenit că fiecare dintre Plenipotențiar va cere guvernului său să grăbească trimiterea aprobării sale la Galați.

Protocolul 6, din 24 aprilie 1866

S-a convenit, în plus, că fiecare dintre Plenipotențiar va supune, fără întârziere, proiectul guvernului său și ca Conferința se va reuni din nou, de îndată ce membrii săi vor fi primit instrucțiuni de la Curțile lor.

Dnii Plenipotențiar ai Austriei, ai Marii Britanii, ai Franței, ai Italiei, ai Prusiei și ai Turciei anunță că guvernele lor au aderat la această propunere făcută în ședința din 28 martie, de a prelungi cu cinci ani durata Comisiei Europene a Dunării de Jos.

Dl Baron de Budberg face aceeași declarație, adăugând că guvernul său adoptă acest termen ca extrem și că el nu trebuie în nici un caz depășit.

În ce privește propunerea făcută de Conte Cowley, de a extinde până la Brăila autoritatea Comisiei Europene, Plenipotențiar, nu sunt încă în măsură de a-și face cunoscute opiniile guvernanților lor, cărora le-au referit despre aceasta.

Protocolul 7, din 2 mai 1866

Dnii Plenipotențiar ai Italiei și Prusiei anunță că guvernele lor își dau aprobarea pentru propunerea făcută de dl Conte Cowley de a extinde până la Brăila autoritatea Comisiei Europene a Dunării de Jos.

Dl Plenipotențiar al Franței se pronunță într-un sens favorabil aceluiași proiect.

Protocolul 8, din 17 mai 1866

Dl Conte de Goltz crede că trebuie să remarce faptul că aprobarea pe care a fost autorizat să o dea propunerii de a extinde până la Brăila autoritatea Comisiei Europene nu trebuie să fie extinsă într-un sens absolut; opinia favorabilă a guvernului său se poate modifica ca urmare a dificultăților, pe care punerea în execuție a acestui proiect le-ar întâlni din partea statelor riverane ale Dunării de Jos.

Dl Plenipotențiar al Italiei spune că aprobarea guvernului său pentru aceeași propunere este sub rezervă.

**TRAITÉ PORTANT MODIFICATION DU TRAITÉ DE PARIS,
DU 30 MARS 1856*,**

*signé à Londres, le 18 mars 1871, des représentants de l'Autriche-Hongrie,
de la France, de l'Italie, de la Turquie, de l'Allemagne, de la Grande Bretagne
et de la Russie*

Art. 4. - La Commission établie par l'article 16 du Traité de Paris, dans laquelle les Puissances co-signataires du Traité sont chacune représentées par un délégué, et qui a été chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer Noire y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions de navigabilité, est maintenue dans sa composition actuelle. La durée de cette Commission est fixée pour une période ultérieure de douze ans, à compter du 24 avril 1871, c'est-à-dire jusqu'au 24 avril 1883, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté par cette Commission sous la garantie de l'Autriche, de l'Allemagne, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de la Turquie.

Art. 5. - Les conditions de la réunion de la Commission Riveraine établie par l'article 17 du Traité de Paris du 30 mars 1856 seront fixées par une entente préalable entre les Puissances Riveraines, sans préjudice de la clause relative aux trois Principautés danubiennes et, en tant qu'il s'agirait d'une modification de l'article 17 du dit Traité, cette dernière fera l'objet d'une Convention spéciale entre les Puissances co-signataires.

Art.6. - Les Puissances riveraines de la partie du Danube où les Cataractes et les Portes-de-Fer mettent des obstacles à la navigation, se réservant de s'entendre entre elles à l'effet de faire disparaître ces obstacles, les hautes parties contractantes leur reconnaissent dès à présent le droit de percevoir une taxe sur les navires de commerce sous tout pavillon, qui en profiteront désormais jusqu'à l'extinction de la dette contractée pour l'exécution des travaux; et elles déclarent l'article 16 du Traité de 1856 inapplicable à cette partie du fleuve pour un laps de temps nécessaire au remboursement de la dette en question.

* L. Neuman, A. de Plasjon, *Recueil des traités...*, *op.cit.*, vol. VI, p. 860-864 ; G.F. de Martens, Ch. Samwer, J. Hopf. *Nouveau recueil général de traités*, *op.cit.*, vol. XVIII, p.303-306; A. de Clercq, *Recueil des traités...*, *op.cit.*, vol. X, p. 461-462; D. Sturdza. *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 108-109.

Art.7. - Tous les ouvrages et établissements de toute nature créés par la Commission Européenne en exécution du Traité de Paris de 1856, ou du présent Traité, continueront à jouir de la même neutralité qui les a protégés jusqu'ici, et qui sera également respectée à l'avenir dans toutes les circonstances par les hautes parties contractantes. Le bénéfice des immunités qui en dérivent s'étendra à tout le personnel administratif et technique de la Commission. Il est, cependant, bien entendu que les dispositions de cet article n'affecteront en rien le droit de la Sublime-Porte de faire entrer, comme de tout temps, ses bâtiments de guerre dans le Danube, en sa qualité de Puissance territoriale.

TRATAT ADUCÂND MODIFICĂRI

TRATATULUI DE LA PARIS DIN 30 MARTIE 1856*

semnat la Londra, la 18 martie 1871, de reprezentanții Austro-Ungariei, Franței, Italiei, Turciei, Germaniei, Marii Britanii și Rusiei

(Traducere)

.....

Art. 4. - Comisia stabilită de art. 16 al Tratatului de la Paris, în care Puterile co-semnatare ale tratatului sunt fiecare reprezentate printr-un delegat, și care a fost însărcinată să desemneze și să execute lucrările necesare începând de la Isaccea, pentru a degaja gurile Dunării, ca și părțile din Marea Neagră învecinate, nisipuri și alte obstacole care le obturează în scopul de a pune această parte a fluviului și zisele părți ale mării în cele mai bune condiții de navigabilitate, este menținută în componența sa actuală. Durata acestei Comisii este fixată pentru o perioadă ulterioară de 12 ani, începând din 24 aprilie 1871, adică până la 24 aprilie 1883, termen de amortizare al împrumutului contractat de această Comisie sub garanția Austriei, Germaniei, Franței, Marii Britanii, Italiei și Turciei.

Art. 5. - Condițiile reunirii Comisiei Riverane stabilite de art. 17 din Tratatul de la Paris din 30 martie 1856, vor fi fixate printr-o înțelegere prealabilă între Puterile Riverane, fără afectarea clauzei privitoare la cele trei Principate dunărene, și având în vedere că este vorba de o modificare a art. 17 din zisul Tratat, aceasta din urmă va face obiectul unei Convenții speciale între Puterile co-semnatare.

* D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, op.cit., p. 108-109.

Art. 6. - Puterile riverane din acea parte a Dunării în care Cataractele și Porțile de Fier împiedică navigația, rezervându-și dreptul de a se înțelege între ele în scopul dispariției acestor obstacole, Înaltele Părți Contractante le recunosc încă de pe acum dreptul de a percepe o taxă pe navele de comerț indiferent de pavilion, și care vor profita de el de acum înainte până la stingerea datoriei contractate pentru executarea lucrărilor; și ele, declară art. 16 din Tratatul din 1856, inaplicabil acestei părți a fluviului pentru o perioadă de timp necesară rambursării datoriei în discuție.

Art. 7. - Toate lucrările și stabilimentele, de orice natură, executate de Comisia Europeană pentru executarea Tratatului de la Paris din 1856, sau a prezentului tratat, vor continua să se bucure de aceeași neutralitate care le-a protejat până acum, și care va fi respectată și pe viitor în toate împrejurările de către Înaltele Părți Contractante. Beneficiul imunităților care derivă de aici, se va extinde întregului personal administrativ și tehnic al Comisiei. Se înțelege totuși, că dispozițiile acestui articol nu vor afecta cu nimic dreptul Sublimei Porți de a-și introduce, așa cum a făcut întotdeauna, bastimentele sale de război pe Dunăre, în calitate sa de Putere teritorială.

PRÉLIMINAIRES DE PAIX DE SAN-STEFANO,
19 février (3 mars) 1878*,
signé entre les représentants de la Russie et de la Turquie

Art.12. - Toutes les forteresses du Danube seront rasées. Il n'y aura plus dorénavant de places fortes sur les rives de ce fleuve, ni de bâtiments de guerre dans les eaux des Principautés de Roumanie, de Serbie et de Bulgarie, sauf les stationnaires usités et les bâtiments légers destinés à la police fluviale et au service des douanes.

Les droits, obligations et prérogatives de la Commission internationale du Bas-Danube sont maintenus intacts.

Art.13. - La Sublime Porte prend à sa charge le rétablissement de la navigabilité du passage de Soulina et le dédommagement des particuliers dont les biens auraient souffert du fait de la guerre et de l'interruption de la navigation sur le Danube, en affectant à cette double dépense une somme de cinq cent mille francs sur celles qui lui sont dues par la Commission danubienne.

Art.19. - Prenant en considération les embarras financiers de la Turquie et d'accord avec le désir de S.M. le Sultan, l'Empereur de Russie consent à remplacer le paiement de la plus grande partie des sommes par les cessions territoriales suivantes:

a) Le Sandjak de Toulcea, c'est-à-dire les districts (cazas) de Kilia, Soulina, Mahmoudie, Isakcea, Toulcea, Matchin, Babadagh, Hirsovo, Kustendjé et Medjidié, ainsi que les îles du Delta et l'île des Serpents.

Ne désirant pas s'annexer ce territoire et les îles du Delta, la Russie se réserve la faculté de les échanger contre la partie de la Bessarabie détachée par le traité de 1866 et limitée au Midi par le thalweg du bras de Kilia et l'embouchure du Stary-Stamboul. La question du partage des eaux et des pêcheries devra être réglée par une Commission russo-roumaine dans l'espace d'une année après la ratification du Traité de paix.

Fait à San Stefano, 19 février (3 mars) 1878.

Comte N. IGNATIEV
Comte NELIDOV

SAVFET Paşa
SADULAH Bey

* G.F. de Martens, Ch. Samwer, J.Hopf. *Nouveau recueil général de traités...*, op.cit., s. II, vol. III, p.246-256 ; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, op.cit., p. 110-111.

PRELIMINARIILE DE PACE DE LA SAN STEFANO

19 februarie (3 martie) 1878*,

semnate de către reprezentanții Rusiei și Turciei

M.S. Împăratul Rusiei și M.S. Împăratul Otomanilor, însuflețiți de dorința de a reda și de a asigura țărilor lor și popoarelor lor binefacerile păcii, precum și de a preîntâmpina orișice greutate ce ar putea-o amenința, și-au numit, cu scopul de a întocmi, de a încheia și de a semna preliminariile păcii, pe plenipotențiarii lor:

M.S. Împăratul Rusiei pe de o parte – pe contele Ignatiev, General adjutant al Majestății Sale, general-locotenent, membru al Consiliului Imperiului, decorat cu ordinul Sf. Alexandru Nevsky în diamante și cu mai multe ordine rusești și străine și pe domnul Alexandru Nelidov, șambelan al Curții Imperiale, consilier actual de stat, decorat cu ordinul Sf. Ana clasa I-a cu spade și cu mai multe ordine rusești și străine.

Iar pe de altă parte, M.S. Împăratul Otomanilor pe Savfet Pașa, ministru al Afacerilor străine, decorat cu ordinul Osmanie în briliante, cu ordinul Medjidie clasa I-a și cu mai multe ordine străine, și pe Sadulah-Bey, ambasador al Majestății Sale pe lângă Curtea Imperială a Germaniei, decorat cu ordinul Medjidie clasa I-a, cu ordinul Osmanie clasa a II-a și cu mai multe ordine străine.

Aceștia, după ce au schimbat deplinele puteri, găsite în formă bună și cuvenită, au convenit asupra articolelor următoare:

.....
Art.12. - Toate fortificațiile de pe Dunăre vor fi distruse. Nu vor mai fi de acum încolo cetăți pe malurile acestui fluviu, nici bastimente de război, în apele principatelor României, Serbiei și Bulgariei, în afară de staționarele obișnuite și de vasele ușoare destinate poliției fluviale și serviciului vâmlor.

Drepturile, obligațiile și prerogativele Comisiei internaționale a Dunării sunt menținute intacte.

Art.13. - Sublima Poartă ia în seama sa restabilirea navigabilității pe brațul Sulina și desdăunarea particularilor care vor fi suferit în bunurile lor de pe urma războiului și a întreruperii navigației pe Dunăre; ea va încheia aceste îndoite plăți cu o sumă de cinci sute de mii de franci luată din sumele ce îi sunt datorate de către Comisia Dunăreană.

* *Documente privind Istoria României. Războiul pentru Independență. Vol. IX (16 ianuarie 1878 – 3 martie 1878, sub redacția Academiei Române; comitetul de redacție: V.Cheresteșiu, V.Maciu, S. Știrbu, Mihail Roller (redactor responsabil), Editura Academiei, București, 1955, p. 360-361, 366-367, 370.*

Art.19. -Luând în considerare greutatea financiară ale Turciei, în acord cu dorința, M.S. Sultanului, Împăratul Rusiei consimte să înlocuiască plata a mare parte din sumele enumerate în paragraful prin cesiunea următoarelor teritorii.

a). Sandgeacul Tulcea, adică districtele (cazalele) Chilia, Suliña, Mahmudia, Isaccea, Tulcea Măcin, Babadag, Hârșova, Kustdenge și Medgidia, împreună cu insulele din Deltă și insula Șerpilor.

Nedorind să-și anexeze acest teritoriu și nici insulele din Deltă, Rusia își rezervă facultatea de a le schimba cu partea Basarabiei detașată în 1856 și mărginită la sud de thalvegul brațului Chilia și cu Gura Stârîi-Stambul. Chestiunea împărțirii apelor și a pescăriilor va fi reglementată de către o comisie ruso-română într-un interval de un an de la ratificarea tratatului de pace.

.....

Făcut la San Stefano, 19 februarie (3 martie) 1878.

CONTE N. IGNATIEV
CONTE NELIDOV

SAVFET Pașa
SADULAH Bey

TRAITÉ DE BERLIN

du 13 juillet 1878 *

conclu entre les représentants de la Grande Bretagne, de la France, de l'Autriche-Hongrie, de l'Italie, de la Prussie, de la Russie et de la Turquie

Art.52. - Afin d'accroître les garanties assurées à la liberté de la navigation sur le Danube, reconnue comme étant d'intérêt européen, les hautes parties contractantes décident que toutes les forteresses et fortifications, qui se trouvent sur le parcours du fleuve, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à ses embouchures, seront rasées et qu'il n'en sera pas élevé de nouvelles. Aucun bâtiment de guerre ne pourra naviguer sur le Danube en aval des Portes-de-Fer, à l'exception des bâtiments légers destinés à la police fluviale et au service des douanes. Les stationnaires des Puissances aux embouchures du Danube pourront toutefois remonter jusqu'à Galatz.

Art.53. - La Commission Européenne du Danube, au sein de laquelle la Roumanie sera représentée, est maintenue dans ses fonctions et les exercera dorénavant jusqu'à Galatz, dans une complète indépendance de l'autorité territoriale. Tous les Traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, privilèges, prérogatives et obligations sont confirmés.

Art.54. - Une année avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission Européenne, les Puissances se mettront d'accord sur la prolongation de ses pouvoirs et sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaires d'y introduire.

Art.55. - Les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, seront élaborés par la Commission Européenne, assistée de délégués des Etats riverains, et mis en harmonie avec ceux qui ont été ou seraient édictés pour le parcours en aval de Galatz.

Art.56. - La Commission Européenne du Danube s'entendra, avec qui de droit, pour assurer l'entretien du phare sur l'île des Serpents.

* G.F. de Martens, Ch. Samwer, J. Hopf, *Nouveau recueil général de traités...*, *op.cit.*, s.II, vol. III, p.449-465 ; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 123-124.

Art.57. - L'exécution des travaux destinés à faire disparaître les obstacles que les Portes-de-Fer et les Cataractes opposent à la navigation est confiée à l'Autriche-Hongrie. Les Etats riverains de cette partie du fleuve accorderont toutes les facilités qui pourraient être requises dans l'intérêt des travaux.

Les dispositions de l'article VI du Traité de Londres du 13 mars 1871, relatives au droit de percevoir une taxe provisoire pour couvrir les frais de ces travaux, sont maintenues en faveur de l'Autriche-Hongrie.

.....
Fait à Berlin, le 13 juillet 1878

(L.S.) signé:

v. Bismarck.	Karolyi	H. Desprey	L. Corti
B. Bulow	Haymerle	Beaconsfield	Launay
Hohenlohe	Waddington	Salisbury	Gortchacow
Andrassy	Saint Vallier	Odo Russell	Schouvalov
P. D'Oubril	Al. Caratheodory	Mehmed-Ali	Sadullah.

TRATATUL DE PACE DE LA BERLIN

13 iulie 1878*

încheiat între reprezentanții Marii Britanii, Franței, Austro-Ungariei, Italiei, Prusiei, Rusiei și Turciei

În numele a Tot puternicului Dumnezeu!

Maj. Sa Împăratul Germaniei, Rege al Prusiei; Maj. Sa Împăratul Austriei Rege al Bohemiei etc. și Rege Apostolic al Ungariei; Președintele Republicii Franceze, Maj. Sa Regina Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei, Împărăteasă a Indiilor; Maj. Sa Regele Italiei; Maj. Sa Împăratul tuturor Rusiilor, și Maj. Sa Împăratul Otomanilor, doritori de a regula, într-un cuget de ordine europeană, conform cu stipulațiile tratatului din Paris de la 30 Martie 1856, chestiunile ridicate în Orient, de evenimentele anilor din urmă și de războiul care a luat sfârșit prin tratatul preliminar de la San-Stefano, au fost în unanimitate de părere, că întrunirea unui Congres ar fi cel mai bun mijloc de a înlăsa stabilirea Înțelegerii lor.

* *Documente privind Istoria României. Războiul pentru Independență. Vol. IX (16 ianuarie 1878 – 3 martie 1878, sub redacția Academiei Române, comitetul de redacție: V. Chereșteșiu, V. Maciu, S. Știrbu, Mihail Roller (redactor responsabil), Editura Academiei, București, 1955, p. 370-372, 383-385.*

Maiestatea Lor și Președintele Republicii Franceze au numit, pentru aceasta, Plenipotențiar ai lor;

Maiestatea Sa Împăratul Germaniei, Rege al Prusiei:

Pe D. Othon, Principe de Bismarck, Președintele consiliului său de miniștri ai Prusiei, Cancelarul Imperiului.

Pe D. Bernard Ernest de Bulow, Ministrul său secretar de Stat la departamentul afacerilor străine, și

Pe D. Chlodwig Carol Victor, Principe de Hohenlohe Schillingsfurst, Principe de Ratibor și Corvey, Ambasadorul său extraordinar și plenipotențiar pe lângă Republica Franceză, Mare Șambelan al coroanei Bavariei.

Maiestatea Sa Împăratul Austriei, Rege al Bohemiei, etc. și Rege Apostolic al Ungariei:

Pe D. Iuliu Comite Andrassy de Csik-Szent-Kiraly și Karszna Horca, Grand de Spania de I-a clasă, Consilier intim actual Ministru al casei Imperiale și al afacerilor străine, Feld-Mareșal-locotenent în armatele sale.

Pe D. Ludovic, Comite Karoly de Nagy-Karoly, Șambelan și consilier intim actual, Ambasador extraordinar și plenipotențiar pe lângă Maiestatea Sa Imperatorele Germaniei, Rege al Prusiei, și

Pe D. Henric Baron de Haynierle, Consilier intim actual, Ambasador extraordinar și plenipotențiar pe lângă Maiestatea Sa Regele Italiei.

Președintele Republicii Franceze:

Pe D. William Henri Waddigton, Senator, Membru al Institutului, Ministru secretar de Stat la departamentul afacerilor străine.

Pe D. Charles Raymond de la Croix de Chevière, Comite de Saint-Vallier, Senator, Ambasador extraordinar și plenipotențiar al Franței pe lângă Maiestatea Sa Împăratul Germaniei, Rege al Prusiei, și

Pe D. Félix Hyppolite-Desprez, Consilier de Stat, Ministru plenipotențiar de prima clasa, însărcinat cu direcția afacerilor politice la ministerul afacerilor străine.

Maiestatea Sa Regina Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei, Împărăteasă a Indiilor:

Pe prea Onorab. Benjamin Disraeli, Comite de Beaconsfield, Vice-comite Hughenden, Pair al parlamentului, membru în prea-onorabilul consiliu privat al Maiestății Sale, Prim Lord al tezaurului Maiestății Sale și Prim Ministru al Angliei.

Pe prea onorabilul Robert Arthur Talbot-Gascoyne Cecil, Marchiz de Salisbury Comite de Salisbury, Vice-comite Cranborne, Baron Cecil, Pair al parlamentului, membru în prea onorabilul consiliu privat al Maiestății Sale, Principal secretar de Stat al Maiestății Sale la departamentul Afacerilor străine și

Pe prea onorabilul Lord Odo William Leopold Russel, Membru în consiliul privat al Majestății Sale, Ambasador extraordinar și plenipotențiar pe lângă Majestatea Sa Împăratul Germaniei, Rege al Prusiei.

Majestatea Sa Regele Italiei:

Pe D. Ludovic, Comite Corti, Senator, Ministrul său al Afacerilor străine și

Pe D. Edward, Comite de Launay, Ambasadorul său extraordinar și plenipotențiar pe lângă Majestatea Sa Împăratul Germaniei, Rege al Prusiei.

Majestatea Sa Împăratul tuturor Rusiilor:

Pe D. Alexandru, Principe Gorceacoff, Cancelar al Imperiului.

Pe D. Petru, Comite Schuvaloff, general de cavalerie, adjutantul său general, Membru în consiliul Imperiului și Ambasador extraordinar și plenipotențiar pe lângă Majestatea Sa Britanică, și

Pe D. Paul d'Oubril, Consilier privat actual, Ambasador extraordinar și plenipotențiar pe lângă Majestatea Sa Împăratul Germaniei, Rege al Prusiei și

Majestatea Sa Împăratul Otomanilor:

Pe Alexandru-Caratheodory-Pașa, Ministru Său la Lucrările Publice.

Pe Mehmed-Ali-Pașa, Mușir al armatelor sale, și

Pe Sadullah-Bey, Ambasadorul său extraordinar și plenipotențiar pe lângă Majestatea Sa Împăratul Germaniei, Rege al Prusiei.

Care, după propunerea Curții Austro-Ungariei și în urma invitării Curții Germaniei, s-au întrunit la Berlin căpuiți cu depline puteri care s-au găsit în bună și regulată formă.

Acordul stabilindu-se, cu fericire, între dânsii, au convenit asupra stipulațiilor următoare:

.....
Art.52. - Pentru a mări garanțiile asigurate libertății de navigație pe Dunăre, recunoscută ca fiind un interes European, Înaltele Părți contractante hotărăsc ca toate întăririle și fortificațiile, ce se găsesc pe tot cursul râului de la Porțile de Fier până la gurile lui, să fie rase și să nu se mai poată ridica altele noi. Nici un vas de război nu va putea să plutească pe Dunăre, în josul Porților de Fier, afară de vasele ușoare destinate pentru poliția fluviului și pentru serviciul vamal. Vasele staționate ale Puterilor la gurile Dunărei, vor putea totuși să se sui până la Galați.

Art.53. - Comisia Europeană a Dunării, în sânul căreia va fi reprezentată România, este menținută în funcțiile ei pe care le va exercita de acum înainte, cu o desăvârșită independență de autoritatea teritorială, până la Galați. Toate tratatele, aranjamentele, actele și hotărârile, care privesc drepturile, privilegiile, prerogativele și îndatoririle sale, sunt confirmate.

Art.54. - Cu un an înainte de încetarea termenului însemnat duratei acestei comisii Europene, Puterile se vor pune în înțelegere comună, asupra prelungirii puterilor sale sau asupra modificărilor ce vor găsi de cuviință de a se introduce într-însele.

Art.55. - Regulamentele de navigație, de poliția fluvială și supraveghere, de la Porțile de Fier până la Galați, se vor întocmi de Comisia Europeană, cu asistența delegaților statelor țarmurene, și se vor pune în armonie cu acele care au fost făcute, sau care vor fi edictate pentru parcursul din jos de Galați.

Art.56. - Comisia Europeană dunăreană se va înțelege cu cei în drept pentru a asigura întreținerea farului din insula Șerpilor.

Art.57. - Executarea lucrărilor destinate a înlătura piedicile pe care Porțile de Fier și cataractele le opun navigației s-a încredințat Austro-Ungariei. Statele învecinate cu aceste părți ale fluviului vor acorda toate înlesnirile ce s-ar putea cere, în interesul acestor lucrări. Dispozițiile art. 6 din Tratatul de la Londra din 13 martie 1871, relative la dreptul perceperii unei taxe provizorie pentru acoperirea acestor cheltuieli, sunt menținute în favoarea Austro-Ungariei.

.....
Făcut la Berlin în a 13-a zi a lunii lui iulie 1878.

(L.S.) semnați:

v. Bismarck.	Karolyi	H. Desprey	L. Corti
B. Bulow	Haymerle	Beaconsfield	Launay
Hohenlohe	Waddington	Salisbury	Gortchacow
Andrassy	Saint Vallier	Odo Russell	Schouvalov
P. D'Oubriř	Al. Caratheodory	Mehmed-Ali	Sadullah.

**ACTE ADDITIONNEL A L'ACTE PUBLIC DU 2 NOVEMBRE 1865,
RELATIF À LA NAVIGATION AUX EMBOUCHURES
DU DANUBE*,**

Fait à Galatz, le 28 mai 1881.

Les Puissances représentées au sein de la Commission Européenne du Danube, en vertu du Traité de Paris du 30 mars 1856, et la Roumanie, qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878,

Désirant mettre l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en harmonie avec les stipulations du Traité de Berlin portant que la dite Commission Européenne «exercera dorénavant ses fonctions jusqu'à Galatz, dans «une complète indépendance de l'autorité territoriale, et que tous «les Traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, «privilèges, prérogatives et obligations sont confirmés»,

Ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, à savoir: etc.

Art. 1. - Les droits, attributions et immunités de la commission Européenne du Danube, tels qu'ils résultent des Traités de Paris du 30 mars 1856 et de Londres du 13 mars 1871, de l'Acte public du 2 novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieurs au Traité de Berlin du 13 juillet 1878, continueront à régir ses rapports avec les nouveaux Etats riverains, et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz, sauf les modifications ci-après spécifiées.

Art. 2. - L'Agent spécialement préposé à la police du fleuve, en aval de Galatz et à l'exclusion du port de Soulina, portera dorénavant le titre d'Inspecteur de la navigation du Bas-Danube et sera, comme par le passé, assisté d'un chancelier et de surveillants répartis sur les différentes sections fluviales de son ressort, et tous placés sous ses ordres.

* G.F. de Martens, Ch. Samwer, J.Hopf, *Nouveau recueil général de traités...*, *op.cit.*, s.II, vol. VIII, p. 207-210; C.I. Băicoianu, *Le Danube. Aperçu historique...*; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 189-193.

L'Inspecteur de la navigation, le chancelier de l'inspection, ainsi que les surveillants des sections fluviales, le Capitaine du port de Soulina et tout le personnel placé sous les ordres de ce dernier, sont nommés par la Commission, à la simple majorité des voix et sans distinction de nationalité. Ils peuvent également être révoqués par elle.

L'Inspecteur de la navigation et le Capitaine du port de Soulina remplissent leurs fonctions sous l'autorité directe de la Commission, qui les rétribue, et entre les mains de laquelle ils prêtent, ainsi que leurs subordonnés, le serment d'office.

Ils prononcent, en qualité de juges de première instance, sur les contraventions commises dans l'étendue de leurs ressorts respectifs en matière de police de la navigation, et leurs jugements sont rendus au nom de la Commission Européenne du Danube.

Art. 3. - Le contrôle des opérations de la Caisse de navigation de Soulina ne sera plus confié à un agent spécial; il sera exclusivement exercé par la Commission Européenne ou par l'autorité qui lui succèdera, et ce, dans la forme qui est ou sera déterminée par la dite Commission ou autorité.

Le mode de perception des taxes et l'administration de la Caisse de navigation de Soulina pourront être modifiés par décision prise à l'unanimité des voix, en séance plénière.

Art. 4. - La disposition finale de l'article 14 de l'Acte public de 1865 est modifiée en ce sens, que l'interdiction d'employer aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtiments de mer ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, pour couvrir les frais des travaux ou des dépenses administratives se rapportant à une section fluviale, située en amont d'Isaccea, est restreinte à la partie du fleuve située en amont de Galatz.

Art. 5. - La Commission Européenne est chargée de l'entretien et de l'administration de tous les phares composant le système d'éclairage des embouchures du Danube: par suite, la quote-part représentant les droits de phare dans le montant des taxes perçues à Soulina restera intégralement acquise à la Caisse de navigation.

Art. 6. - Les Règlements sanitaires applicables aux embouchures du Danube, y compris les tarifs des taxes sanitaires, seront élaborés et modifiés, de concert avec la Commission Européenne, par le Conseil international qui sera institué à Bucarest.

Les règlements actuels resteront en vigueur jusqu'à nouvel ordre, sous la réserve du droit de la Commission Européenne de demander l'abrogation immédiate de ceux qui seraient en opposition avec les principes énoncés dans les articles 18, 19, 20, et de l'Acte public du 2 novembre 1865.

Dans le but de déterminer plus exactement la portée des stipulations du dit article 20, relatives aux mesures de quarantaine proprement dites, mises en vigueur en temps d'épidémie, il est expressément entendu et convenu que ces mesures sont exclusivement applicables aux navires et aux voyageurs de provenance brute et dans les ports non contaminés, et que toute mesure exceptionnelle et restrictive doit être supprimée, pour l'intercourse entre les ports du fleuve, dès que l'épidémie est devenue générale sur ses rives.

Et afin de faciliter, en temps d'épidémie, le maintien de la police fluviale, il est convenu, de plus, que l'inspecteur de la navigation, le chancelier de l'inspection et les surveillants des sections continueront, comme par le passé, à circuler librement sur le fleuve, sous la seule condition de se soumettre, en cas de compromission, aux mesures réglementaires auxquelles sont soumis les agents de la santé. Les mêmes immunités seraient, en cas de besoin, accordées aux ingénieurs, employés et ouvriers de la Commission Européenne.

Art. 7. - En ce qui concerne spécialement l'administration du service sanitaire a Soulina, le Conseil international de Bucarest s'entendra avec la Commission sur la nomination et la rétribution du personnel de la santé, sur l'installation et le fonctionnement des bureaux, sur l'établissement et l'entretien du lazaret, sur le mode de perception des taxes sanitaires et sur la destination de leur produit, lequel formera un fonds spécial.

Art. 8. - Pour assurer en tout temps au personnel, ainsi qu'aux propriétés et ouvrages de la Commission Européenne, le bénéfice de la neutralité qui leur est garantie par les articles 21 de l'Acte public du 2 novembre 1865, et 7 du traité de Londres du 13 mars 1871, les ingénieurs, employés et ouvriers de la Commission Européenne pourront être munis d'un brassard portant, sur fond bleu, les lettres blanches C. E. D. De plus, elle ne sera pas tenue d'arborer sur ses établissements de toute nature et sur ses embarcations d'autre pavillon que le sien, lequel est composé de cinq bandes parallèles, perpendiculaires à la hampe, disposées dans l'ordre suivant de leurs couleurs: rouge, blanc, bleu, blanc et rouge, la bande bleue ayant une hauteur double de celle de chacune des autres bandes, et portant en blanc les lettres C. E. D.

Art. 9. - Toutes les dispositions de l'Acte public du 2 novembre 1865 auxquelles il n'est pas expressément dérogé par le présent acte additionnel, conservent toutes leurs force et valeur.

Le règlement de navigation et de police et le tarif des droits de navigation seront révisés ultérieurement par la Commission Européenne, pour être mis d'accord avec l'état de choses créé par le Traité de Berlin.

Art.10. - Le présent Acte sera ratifié.

Chacune des hautes parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire. Les instruments de ratification seront déposés, dans le délai d'une année, ou plus tôt si faire se peut, dans les archives de la Commission Européenne du Danube.

En foi de quoi, les Délégués plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Acte additionnel et y ont apposé leur sceau.

(Signé):

Arendt
E. de Haan
Camille Barrère
H.T.Siborne
N. Revest
E. Pencovici
A.Romanenko
Const.Ef. Carathéodory

**ACT ADIȚIONAL LA ACTUL PUBLIC DIN 2 NOIEMBRIE 1865,
RELATIV LA NAVIGAȚIA LA GURILE DUNĂRII***

Făcut la Galați, la 28 mai 1881

Puterile reprezentante în Comisia Europeană a Dunării, în virtutea Tratatului de la Paris din 30 martie 1856, și România, care a fost chemată să facă parte prin articolul 53 al Tratatului de la Berlin din 13 iulie 1878,

Dorind să armonizeze Actul Public din 2 noiembrie 1865, relativ la navigația la gurile Dunării, cu stipulațiile Tratatului de la Berlin, care specifică că numita Comisie Europeană „își va exercita, de acum înainte, funcțiile sale până la Galați, într-o completă independență față de autoritatea teritorială, și că toate tratatele, aranjamentele, actele și deciziile relative la drepturile, privilegiile, prerogativele și obligațiile sale sunt confirmate”;

Au numit ca plenipotențieri pe următorii:

Maiestatea sa împăratul Germaniei, rege al Prusiei:

Domnul Johannes Arendt, consulul său la Galați, comandor al Ordinului Frantz Iosif, ofițer al ordenelor imperiale Osmonie și Medgidie, clasa a patra.

Maiestatea sa împăratul Austriei, rege al Boemiei etc. și rege al Ungariei:

Domnul Ernest, baron Haan, consulul său la Galați, Cavaler al Ordinului Frantz Iosif, Comandor al Stelei României, decorat cu Ordinul imperial Medgidie, clasa a treia etc.

Președintele Republicii Franceze:

Domnul Camille Eugene Pierr Barrère, secretar de ambasadă de prima clasă.

Maiestatea Sa Regina Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei, împărăteasă a Indiilor:

Domnul Herbert Taylor Siborne, colonel în armata sa.

Maiestatea Sa, Regele Italiei:

Domnul Nicolas Revest, consulul său la Galați, cavaler al Ordinilor Coroanei Italiei și Sfânta Ana.

* Monitorul Oficial al României, nr. 35 din 13/25 mai 1882.

Maiestatea Sa, Regele României:

Domnul Eustațiu Pencovici, colonel de stat major, ofițer al Ordinului național Steaua României.

Maiestatea Sa, împăratul tuturor Rusiilor:

Domnul Aleksandr Romanenko, consilier de stat, consulul său la Galați, Cavaler al Ordinului Sf. Vladimir, clasa a treia, Sf. Ana și Sf. Stanislav, clasa a a doua etc.

Maiestatea sa, împăratul Otomanilor:

Constantin Effendi Stefan Carathèodory, consilier de stat, funcționar de primul rang clasa a doua, decorat cu ordinul imperial Medjidie clasa a treia;

Care după ce și-au prezentat scrisorile de acreditare, găsite legale și din care o copie certificată a rămas depozitată în arhivele Comisiei Europene, au convenit asupra următoarelor dispoziții adiționale la susnumitul Act Public din 2 noiembrie 1865:

Art. 1. - Drepturile, atribuțiile și imunitățile Comisiei Europene a Dunării, așa cum rezultă din Tratatul de la Paris din 30 martie 1856 și de la Londra din 13 martie 1871, din Actul Public din 2 noiembrie 1865, ca și din actele și deciziile anterioare Tratatului de la Berlin din 13 iulie 1878, vor continua să reglementeze raporturile sale cu noile state riverane și efectul lor se va întinde până la Galați, cu excepția modificărilor specificate mai jos.

Art. 2. - Agentul special împuternicit cu poliția pe fluviu, în aval de Galați și cu excepția portului Sulina, va purta, de acum înainte, titlul de Inspector al navigației pe Dunărea de Jos și va fi, ca în trecut, asistat de un cancelar și de supraveghetori, repartizați pe diferite secțiuni fluviale din zona sa de activitate, și plasată sub ordinele sale.

Inspectorul navigației, cancelarul Inspecției, ca și supraveghetorii secțiunilor fluviale, Căpitanul portului Sulina și tot personalul plasat sub ordinele acestuia din urmă, sunt numiți de Comisie, cu majoritatea simplă a voturilor și fără distincție de naționalitate.

Inspectorul navigației și Căpitanul portului Sulina își îndeplinesc funcțiile sub autoritatea directă a Comisiei, care îi retribuește și față de care ei păstrează, ca și subordonații lor, jurământul de serviciu.

Ei se pronunță, în calitate de judecători de primă instanță, asupra contravențiilor comise în zonele lor de resort, în materie de poliție și navigație, și sentințele lor sunt date în numele Comisiei Europene a Dunării.

Art. 3. - Controlul operațiilor Casei de Navigație de la Sulina nu va mai fi încredințat unui agent special: el va fi, în mod exclusiv, exercitat de Comisia Europeană sau de autoritatea care îi va succeda și aceasta în forma care este sau va fi hotărâtă de numita Comisie sau autoritate.

Modul de percepere a taxelor și administrația Casei de Navigație de la Sulina vor putea fi modificate prin hotărâre luată cu unanimitate de voturi, în ședință plenară.

Art. 4. - Dispoziția finală a articolului 14 din Actul public din 1865 este modificată în sensul că, interdicția de a folosi orice parte a sumelor produse prin taxele încasate de la vasele maritime sau din împrumuturi realizate pe calea afectării acestor taxe, pentru a acoperi costurile lucrărilor sau ale cheltuielilor administrative referitoare la o secțiune fluvială, situată în amonte de Isaccea, este limitată la partea fluviului, situată în amonte de Galați.

Art. 5. - Comisia Europeană este însărcinată cu întreținerea și administrarea tuturor farurilor care compun sistemul de iluminat al gurilor Dunării: ca urmare, cota parte reprezentând taxe de far, în suma totală a taxelor percepute la Sulina, va rămâne integral depusă la Casa de Navigație.

Art. 6. - Regulamentele sanitare aplicabile la gurile Dunării, inclusiv tarifele taxelor sanitare, vor fi elaborate și modificate, împreună cu Comisia Europeană, de Consiliul internațional care se va înființa la București.

Regulamentele actuale vor rămâne în vigoare până la un nou ordin, sub rezerva dreptului Comisiei Europene de a cere abrogarea imediată a acelor care ar fi în opoziție cu principiile enunțate în articolele 18, 19, 20 ale Actului Public din 2 noiembrie 1865.

În scopul de a stabili mai exact extinderea stipulațiilor numitului articol 20, relative la măsurile de carantină propriu-zise, puse în vigoare în timp de epidemie, este stabilit, în mod expres, și convenit că aceste măsuri sunt, în mod exclusiv, aplicabile navelor și călătorilor de proveniență directă și în porturile necontaminate și că orice măsură excepțională și restrictivă trebuie să fie suprimată, pentru cursele între porturile de pe fluviu, imediat ce epidemia a devenit generală pe malurile sale.

Și, în scopul de a facilita, pe timp de epidemie, menținerea poliției fluviale, s-a convenit, în plus, că Inspectorul navigației, cancelarul Inspecției și supraveghetorii secțiunilor vor continua, ca și în trecut, să circule liber pe fluviu, cu singura condiție de a se supune, în caz de contaminare, măsurilor reglementare la care sunt supuși agenții sanitari. Aceleași imunități vor fi, în caz de nevoie, acordate inginerilor, funcționarilor și muncitorilor Comisiei Europene.

Art. 7. - În ceea ce privește în mod special administrația serviciului sanitar la Sulina, Consiliul Internațional de la București se va înțelege cu Comisia asupra numirii și retribuirii personalului sanitar, asupra instalării și funcționării birourilor, asupra stabilirii și întreținerii unui lazaret, asupra modului de percepere a taxelor sanitare și asupra destinației produsului lor, care va forma un fond special.

Art. 8. - Pentru a asigura, în orice timpuri, personalului, ca și proprietăților și lucrărilor Comisiei Europene beneficiul neutralității, care le este garantată prin

articolele 21 al Actului Public din 2 noiembrie 1865 și 7 al Tratatului de la Berlin din 13 martie 1871, inginerii, funcționarii și muncitorii Comisiei Europene vor putea fi dotați cu o brasardă, purtând, pe fond albastru, literele albe C.E.D. În plus, ea nu va fi obligată să arboreze, pe stabilimentele sale, de orice natură, și pe ambarcațiunile sale alt pavilion decât al său, care este compus din cinci benzi paralele, perpendiculare pe băț, dispuse în următoarea ordine a culorilor: roșu, alb, albastru, alb și roșu, banda albastră având o înălțime dublă decât aceea a fiecăreia dintre celelalte benzi și purtând, cu alb, literele C.E.D.

Art. 9. - Toate dispozițiile Actului Public din 2 noiembrie 1865, la care nu există, în mod expres, derogare prin prezentul Act adițional, își păstrează întreaga lor forță și valoare.

Regulamentul de navigație și poliție fluvială și tariful taxelor de navigație vor fi ulterior revizuite de Comisia Europeană, pentru a fi puse de acord cu starea de lucruri creată prin Tratatul de la Berlin.

Art.10. - Prezentul Act va fi ratificat.

Fiecare din Înaltele Părți Contractante va ratifica un singur exemplar. Instrumentele de ratificare vor fi depuse, într-un interval de un an sau mai curând, în arhivele Comisiei Europene a Dunării.

Drept care, respectivii delegați plenipotențieri au semnat prezentul Act Adițional și și-au pus peceteile.

Semnat:	Arendt
	E. de Haan
	Camille Barrère
	H.T.Siborne
	N. Revest
	E. Pencovici
	A.Romanenko
	Const.Ef. Carathéodory

TRAITÉ DE LONDRES

*Signé le 10 mars 1883**

entre les représentants de l'Autriche-Hongrie, de la France, de la Grande Bretagne, de l'Italie, de la Russie, de l'Allemagne et de la Turquie

Au Nom de Dieu Tout-Puissant!

Les Puissances signataires du Traité de Berlin, ayant jugé nécessaire de réunir leurs Plénipotentiaires en Conférence à Londres afin de s'entendre sur les décisions à prendre en vertu de l'article 54 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878, et sur l'exécution de l'article 55 du même Traité concernant la navigation du Danube depuis les Portes-de-Fer jusqu'à ses embouchures, ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir

Art. 1. - La juridiction de la Commission Européenne du Danube est étendue de Galatz à Braila.

Art. 2. - Les pouvoirs de la Commission Européenne sont prolongés pour une période de vingt et un ans à partir du 24 avril 1883.

A l'expiration de cette période, les pouvoirs de la dite Commission seront renouvelés par tacite reconduction de trois en trois ans, sauf le cas où l'une des hautes parties contractantes notifierait, un an avant l'expiration de l'une de ces périodes triennales, l'intention de proposer des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs.

Art. 3. - La Commission Européenne n'exercera pas de contrôle effectif sur les parties du bras de Kilia dont les deux rives appartiennent à l'un des riverains de ce bras.

Art. 4. - Pour la partie du bras de Kilia qui traversera à la fois le territoire russe et le territoire roumain, et afin d'assurer l'uniformité du régime dans le Bas-Danube, les Règlements en vigueur dans le bras de Sulina seront appliqués sous la surveillance des délégués de Russie et de Roumanie à la Commission Européenne.

* G.F. de Martens, Ch. Samwer, J. Hopf, *Nouveau recueil général de traités...*, op.cit., s.II, vol. IX, p.392-394; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, op.cit., p. 472-474.

Art. 5. - Au cas où la Russie ou la Roumanie entreprendrait des travaux soit dans le bras mixte, soit entre les deux rives qui leur appartiennent respectivement, l'autorité compétente donnera connaissance à la Commission Européenne des plans de ces travaux, dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'Etat de navigabilité des autres bras.

Les travaux qui ont déjà été exécutés au Tchatal d'Ismail restent à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne du Danube.

En cas de divergence entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne quant aux plans des travaux à entreprendre dans le bras de Kilia, ou de divergence, au sein de cette Commission, quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismail, ces cas seraient soumis directement aux Puissances.

Art. 6. - Il est entendu qu'aucune restriction n'entravera le droit de la Russie de prélever des péages destinés à couvrir les frais des travaux entrepris par elle.

Toutefois, en vue de sauvegarder les intérêts réciproques de la navigation dans le bras de Sulina et le bras de Kilia, le Gouvernement russe, afin d'assurer une entente à ce sujet, saisira les Gouvernements représentés dans la Commission Européenne des Règlements de péage qu'il jugerait utile d'introduire.

Art. 7. - Le Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance élaboré le 2 juin 1882, par la Commission Européenne du Danube, avec l'assistance des Délégués de la Serbie et de la Bulgarie, est adopté tel qu'il se trouve annexé au présent Traité et déclaré applicable à la partie du Danube située entre les Portes-de Fer et Braila.

Art. 8. - Tous les Traités, Conventions, Actes et Arrangements relatifs au Danube et à ses embouchures sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent.

Art. 9. - Le présent Traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Londres dans l'espace de six mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le 10 mars 1883.

TRATATUL DE LA LONDRA

*semnat la 10 martie 1883**

*între reprezentanții Austro-Ungariei, Franței, Marii Britanii, Italiei, Rusiei,
Germaniei și Turciei
(Traducere)*

În Numele lui Dumnezeu Atotputernicul!

Puterile semnate ale Tratatului de la Berlin considerând necesar să-și reunească plenipotențiarii în Conferință la Londra pentru a se înțelege asupra deciziilor ce trebuie luate în virtutea art. 54 din Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878 și asupra executării art. 55 din același tratat privitor la navigația pe Dunăre de la Porțile de Fier până la gurile sale, au numit în acest scop pe plenipotențiar, și anume...

Art. 1. – Jurisdicția Comisiei Europene a Dunării este extinsă de la Galați la Brăila.

Art. 2. – Puterile Comisiei Europene sunt prelungite pentru o perioadă de 21 de ani începând din 24 aprilie 1883.

La expirarea acestei perioade puterile zisei Comisii vor fi reînnoite în mod tacit din trei în trei ani, exceptând cazul în care una din Îlatele Părți Contractante ar notifica, cu un an înaintea expirării uneia din aceste perioade trienale, intenția de a propune modificări în constituție sau privitor la puterile sale.

Art. 3. – Comisia Europeană nu va exercita un control efectiv asupra părților din brațul Chilia, acolo unde cele două maluri aparțin unuia din riveranii acestui braț.

Art. 4. – Pentru partea din brațul Chilia ce va traversa atât teritoriul rus, cât și cel românesc, și pentru a asigura uniformitatea regimului la Dunărea de Jos, regulamentele în vigoare pentru brațul Sulina vor fi aplicate sub supravegherea delegaților ruși și români la Comisia Europeană.

Art. 5. – În cazul în care Rusia sau România ar întreprinde lucrări fie pe brațul mixt, fie între cele două maluri ce le aparțin, autoritatea competentă va face

* D. Sturdza, *Recueil de documents...*, op.cit., p.472-474; P. Gogeanu, *Dunărea în relațiile internaționale*, București, 1970, p. 142-144.

cunoscute Comisiei Europene planurile acestor lucrări doar în scopul de a se constata că ele nu aduc nici un fel de atingere stării de navigabilitate a celorlalte brațe.

Lucrările care au fost deja executate pe ceatalul Ismail, rămân în sarcina și sub controlul Comisiei Europene a Dunării.

În caz de divergență între autoritățile Rusiei sau României și Comisia Europeană privitor la planurile lucrărilor ce trebuie întreprinse pe brațul Chilia, sau de divergență în sânul acestei comisii privitor la extinderea ce ar putea fi dată lucrărilor de la ceatalul Ismail, aceste cazuri vor fi supuse direct Puterilor.

Art. 6. – Se înțelege că nici o restricție nu va împiedica dreptul Rusiei de a percepe taxe de trecere destinate acoperirii cheltuielilor ocazionate de lucrările pe care ea le întreprinde.

Totuși, pentru a salva interesele reciproce ale navigației pe brațul Sulina și pe brațul Chilia, guvernul rus, pentru a asigura o înțelegere în această privință, va sesiza guvernele reprezentate în Comisia Europeană despre regulamentele de trecere pe care consideră util să le introducă.

Art. 7. – Regulamentul de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere elaborat la 2 iunie 1882 de către Comisia Europeană a Dunării asistată de delegații Serbiei și ai Bulgariei, este adoptat așa cum se găsește în anexa prezentului tratat și declarat aplicabil pe partea Dunării situată între Porțile de Fier și Brăila.

Art. 8. – Toate aceste tratate, convenții, acte și aranjamente privitoare la Dunăre și la gurile sale sunt menținute cu toate acele dispoziții ce nu sunt abrogate sau modificate de prevederile anterioare.

Art. 9. – Prezentul tratat va fi ratificat, iar ratificările vor fi schimbate la Londra într-un interval de șase luni sau, dacă este posibil, mai curând.

Drept care, plenipotențiarilor respectivi l-au semnat și și-au pus sigiliul însemnelor respective.

Făcut la Londra la 10 martie 1883.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGÈRES À L'ENVOYÉ DE ROUMANIE À LONDRES.*

24 Mai 1883.

Monsieur l'Envoyé,

Aussitôt que les premières ouvertures furent faites pour réunir à Londres une Conférence, dans le but de régler différentes questions relatives à la navigation du Danube, la Roumanie demanda à y participer effectivement, c'est-à-dire, sur le même pied que les autres Etats appelés à assurer, de concert avec elle, l'exécution des traités concernant ce fleuve.

Cette demande était basée sur les précédents établis par le droit international, la position que la Roumanie occupe sur le Danube, la situation qui lui a été créée par le Traité de Berlin et les actes qui en découlent.

Le Protocole du 15 Novembre 1818 du Congrès d'Aix-la-Chapelle, qui réserve à tous les Etats le droit de participer aux réunions ayant pour objet leurs intérêts spéciaux, n'est que l'application d'un principe mis en pratique au Congrès de Vienne dans plusieurs questions de cette nature.

En effet, les huit grandes Puissances, réunies à Vienne pour délibérer sur les questions relatives à la libre navigation des rivières qui traversent plusieurs Etats, fixèrent, dans une séance préparatoire, le programme des négociations, et convinrent d'inviter les Plénipotentiaires de Bade, de Bavière, de Hesse-Darmstadt, de Hesse-Cassel, de Francfort, de Hollande, de Nassau et de Wurtemberg à prendre une part effective aux réunions au sein desquelles devaient être discutés et décidés les principes généraux de la navigation des fleuves, aussi bien que les règlements spéciaux de navigation du Rhin, de la Meuse, de l'Escaut, de la Moselle, du Main et du Necker.

Cette procédure fut appliquée à tous les arrangements fluviaux ultérieurs, dont les riverains indépendants n'ont jamais été exclus. Il était de toute justice de leur reconnaître un droit aussi incontestable. Les riverains ne sont-ils pas, en effet, dans ces questions, les plus intéressés; et, est-il admissible qu'un gouvernement

* *Cestiunea Dunărei. Règlement entre Galatz et les Portes de Fer. 1879-1883*, (dressé par Ministère des Affaires Etrangères de la Roumanie (1883) à usage interne, pp. 604-612. Le volume se trouve dans la Bibliothèque documentaire de la Direction départementale des Archives Nationales de Galati; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, *op.cit.*, p. 416a-416m.

indépendant se laisse majoriser dans ses propres eaux, directement ou indirectement, par des décisions prises et des arrangements conclus en dehors de sa participation ?

La Roumanie occupe sur le Danube une position des plus importantes. Le cours inférieur de ce fleuve, depuis les Portes de Fer jusqu'à la mer, formant le tiers de toute sa longueur navigable, baigne d'une manière non interrompue les rives Roumaines (2741 kilomètres de l'embouchure de l'Iller, en amont d'Ulm, jusqu'à la mer; 893 kilomètres de Verciorova à Soulina). La Roumanie possède dans ce parcours la plus grande partie des embouchures du Danube, et plus des deux tiers du développement des rives (87 kilomètres rives Serbes, 466 kilomètres rives Bulgares, 1221 rives Roumaines). Son commerce d'importation ou d'exportation fournit à la navigation fluviale ou maritime, d'amont ou d'aval, son principal élément, et recevra un développement toujours croissant lorsque, après avoir donné tous ses soins à l'établissement de son réseau de voies ferrées, la Roumanie dirigera tous ses efforts vers l'amélioration des conditions de la navigation danubienne.

Cette situation, ainsi que la reconnaissance de son indépendance ont valu à la Roumanie la place que l'article 53 du traité de Berlin lui a assignée dans la Commission Européenne, à côté des sept Puissances qui la composaient en vertu des stipulations du Traité de Paris de 1856.

L'indépendance de la Roumanie devenant un fait acquis et réel, et les embouchures du fleuve entrant pour la majeure partie en sa possession, on devait nécessairement l'associer à tous les actes émanant de la Commission Européenne du Danube.

La Roumanie fut admise dans cette Commission internationale au même titre que ses autres co-participants. Aucune réserve ne fut faite à cet égard, et son vote eut, dès le premier jour, la même valeur que celui des autres Etats. Elle a déjà eu l'honneur de présider cette assemblée, et a participé effectivement à l'élaboration ou à la révision de tous les Règlements qui régissent aujourd'hui la navigation de la partie maritime du fleuve.

Cette position reçut une consécration solennelle en vertu de l'Acte additionnel qui devait mettre l'Acte public de 2 Novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en harmonie avec les stipulations du Traité de Berlin. Cet acte fut signé à Galatz, le 28 Mai 1881, "par les Puissances représentées au sein de la Commission Européenne du Danube, en vertu du Traité de Paris du 30 Mars 1856, et la Roumanie qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du Traité de Berlin du 13 Juillet 1878." Il lie d'une manière égale toutes les parties contractantes. Aucune d'elles ne s'étant réservé une situation privilégiée ou une position spéciale quelconque. Cet acte ne saurait être modifié qu'avec le consentement de tous les signataires.

Si les précédents de droit international et la situation spéciale de riveraine, si la participation à la Commission Européenne du Danube et la signature de l'Acte additionnel de 1881 constituaient pour la Roumanie le droit incontestable de prendre une part effective à toute délibération touchant la navigation du Danube, on pouvait encore moins l'en écarter lorsqu'il s'agissait de décider des Règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes de Fer jusqu'à Galatz, qui, en vertu de l'art. 55 du Traité de Berlin, devaient être "élaborés par la Commission Européenne assistée de Délégués des Etats riverains".

Ce droit paraît encore plus indéniable en présence de la procédure adoptée pour soumettre le projet de Règlement de Galatz aux délibérations de la Conférence. La Commission Européenne ne pouvait élaborer cet acte qu'en procédant, en vertu de son Règlement intérieur et de la pratique constante, par des décisions prises à l'unanimité des votes. L'entente n'ayant pu s'établir entre les parties délibérantes sur les dispositions du Chapitre 3, et le consentement de la Roumanie faisant défaut, aucun acte, portant le caractère requis par l'article 55 du Traité de Berlin, et propre à être présenté à une Conférence comme le travail de la Commission spéciale prévue par le Traité, ne pouvait en résulter. On s'écarta pourtant des principes constamment pratiqués, et l'on présenta à la Conférence un acte auquel manquait la signature du principal intéressé.

Cette procédure inusitée portait une atteinte directe à des droits incontestables. Mais la participation effective de la Roumanie à la Conférence n'était-elle pas plus justifiée, ne devenait-elle pas plus nécessaire encore?

La bienveillance avec laquelle la plupart des grandes Puissances accueillirent notre demande, concernant notre participation aux délibérations de la Conférence, nous avait fait espérer que des droits aussi évidents et aussi naturels ne seraient plus mis en doute.

L'Autriche-Hongrie reconnut, dès le mois d'Avril 1883, la légitimité du désir de la Roumanie, et son Plénipotentiaires déclara à la Conférence, qu'en raison de la situation spéciale créée "par le Traité de Berlin, la Roumanie pouvait être admise à la considération des trois questions qui forment l'objet de la réunion de la Conférence."

La Grande-Bretagne fut plus explicite encore, car Lord Granville exprima dans sa circulaire du 11 Décembre 1882, et au sein de la Conférence, „l'espoir que la Roumanie y serait admise sur le même pied que les autres Puissances, d'autant plus qu'elle se trouve déjà représentée dans la Commission Européenne et qu'elle aura également son représentant dans la Commission mixte dont la formation est proposée;" - et le gouvernement de la République Française pensait aussi „que les représentants des Puissances, une fois réunis, pourraient inviter le gouvernement Roumain à envoyer à la Conférence un délégué qui prendrait part aux délibérations au même titre que ceux des Puissances signataires du traité de Berlin".

Notre attente fut déçue. La décision des Puissances nous assigna une position inacceptable: celle d'être „consultés et entendus,” sans avoir de vote délibératif.

L'article premier de l'Acte additionnel du 28 Mai 1881 excluait une interprétation strictement littérale de l'article 54 du Traité de Berlin, en vertu de laquelle on aurait pu admettre que les Puissances signataires se sont réservé de décider „seules de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne et des modifications qu'elles jugeraient nécessaires d'y introduire”. Ce même article stipule, expressément, „que les droits, attributions et immunités de la Commission Européenne du Danube, tels qu'ils résultent des traités de Paris du 30 Mars 1856 et de Londres de 1871, de l'Acte public du 2 Novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieurs au traité de Berlin du 13 Juillet 1878, continueront à régir ses rapports avec les nouveaux Etats riverains, et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz”.

La Roumanie, l'un des huit Etats composant la Commission Européenne, n'est-elle pas en droit d'invoquer ce texte comme l'interprétation authentique du traité de Berlin?

Comment pourrait-on, après cette Convention, modifier, en dehors de la Roumanie, les droits, attributions et immunités d'une Commission qui exerce ses pouvoirs sur le territoire Roumain ?

Le gouvernement de S. M. le Roi se crut donc en devoir de décliner l'honneur d'assister, dans ces conditions, aux séances de la Conférence de Londres. Il considéra comme non obligatoires pour la Roumanie des décisions prises sans sa participation. Celles-ci ne pouvaient, en effet, infirmer un principe incontestable du droit international, à savoir: qu'aucun Etat n'est tenu d'exécuter sur son territoire des décisions Européennes qu'il n'aurait pas discutées et auxquelles il n'aurait pas préalablement consenti.

Pour donner, néanmoins, une preuve de sa déférence envers les grandes Puissances, le gouvernement de S. M. le Roi a examiné les dispositions du traité de Londres avec le désir sincère de les trouver conformes aux principes généralement introduits dans la législation fluviale ainsi qu'aux droits et intérêts de la Roumanie.

La plus importante des décisions inscrites dans le Traité est celle qui concerne la prolongation de la Commission Européenne du Danube, pour le terme de vingt-quatre années, et son renouvellement éventuel pour de nouvelles périodes triennales. Le gouvernement Roumain a eu déjà l'occasion de s'exprimer à ce sujet d'une manière nette et précise, et ne peut qu'applaudir à une décision destinée à assurer, pour ainsi dire, la permanence d'une institution dont l'action bienfaisante est aujourd'hui universellement reconnue.

Nous ne saurions pourtant passer sous silence certaines dispositions du traité qui semblent porter une atteinte directe à des principes non contestés du droit international et à des conventions spéciales.

Une extension, en même temps qu'une restriction des pouvoirs de la Commission Européenne y est projetée, ainsi que la possibilité de modifier, un an avant l'expiration d'une des périodes triennales, la constitution et les pouvoirs de cette Commission. Ces modifications, réservées exclusivement aux grandes Puissances, ne lèsent-elles pas les droits incontestables de la Roumanie, Etat riverain indépendant, faisant partie de la Commission Européenne ? N'en est-il pas de même de la disposition qui soumettrait directement aux grandes Puissances, seules, les divergences „entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismaïl?"

La Commission Européenne n'a pu être établie en 1856, qu'après un accord entre les Puissances et la Turquie, alors le principal riverain, et la Puissance à laquelle était reconnu le droit de parler au nom des Principautés. En 1866 et 1871, les Puissances ne se sont pas cru en droit d'étendre la juridiction de la Commission Européenne de Galatz à Braila, à la suite de l'opposition de la Turquie. Comment pourrait-on étendre aujourd'hui la juridiction de la Commission à une nouvelle partie du territoire Roumain en vertu d'une décision prise sans la participation de la Roumanie? Comment pourrait-on prendre à celle-ci ce qui lui appartient d'une manière incontestable, tandis qu'on donne à la Russie ce qu'elle n'avait pas d'après les Traités ?

Cette mesure paraît d'autant plus inexplicable, que les motifs qui ont déterminé l'Europe à reconnaître à la Russie des droits exclusifs sur le bras d'Oczakow subsistent dans toute leur plénitude en faveur des droits de la Roumanie.

Ces questions ne paraissent pas inopportunes en face des dispositions du Traité de Londres, qui modifient profondément le régime d'uniformité introduit dans la législation des fleuves internationaux par le Congrès de Vienne, et dont le bas-Danube devait bénéficier largement en vertu des Traités de Paris de 1856 et de Londres de 1871. Ces actes avaient créé sur tout le cours du Danube navigable, deux régimes, - celui de l'autorité maritime internationale, et celui de l'autorité fluviale proprement dite, accordant tous deux aux riverains une place qui leur revenait de droit. Si, à la suite du Traité de Berlin, qui sépara le Danube en deux parties distinctes - celle en amont et celle en aval des Portes de Fer - des régimes différents les uns des autres se formèrent sur la partie d'amont, le Traité de Londres de 1883 donne naissance à quatre régimes différents dans la partie d'aval.

La Commission Européenne est maintenue dans ses pouvoirs ex territoriaux, administratifs et exécutifs, subissant une restriction en même temps qu'une extension des limites de sa juridiction.

Sur le bras d'Oczakow, l'autorité territoriale octroie le Règlement de navigation et exerce la police fluviale dans une complète indépendance et en dehors de tout contrôle d'une autorité commune, riveraine ou internationale.

Au bras mixte de Kilia, chacun des riverains applique directement les Règlements en vigueur dans le bras de Soulina.

Le Règlement de navigation et de police fluviale, destiné au Danube depuis les Portes de Fer jusqu'à Braila, attribuée à une Commission internationale les pouvoirs administratifs et exécutifs les plus larges, et supprime les droits territoriaux des riverains sur leurs eaux et sur leurs rives.

L'établissement de ces divers régimes n'est certes pas favorable aux intérêts de la navigation et du commerce; car l'histoire de la navigation fluviale est trop présente à la mémoire de tous pour que l'on puisse oublier les grands inconvénients qu'une diversité pareille entraîne nécessairement après soi.

Il est nécessaire, d'un autre côté, de rappeler que le gouvernement de S. M. le Roi n'a jamais demandé qu'une partie quelconque des embouchures du Danube fût soustraite à la juridiction de la Commission Européenne.

Si cette situation générale doit être vivement regrettée, en vue des résultats qui en seront la conséquence inévitable, le gouvernement Royal ne saurait passer sous silence la situation créée par le Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance annexé au Traité.

Deux principes fondamentaux de la législation fluviale ont été altérés par le Règlement mentionné:

1. le principe que la police fluviale appartient à chaque Etat sur ses propres eaux, et n'est que le libre exercice de sa souveraineté, et
2. le principe, qu'en matière de législation et de surveillance les Etats non riverains ne peuvent jouir de droits égaux à ceux des riverains, que s'ils les exercent en qualité de mandataires de l'Europe.

Les dispositions contraires à ces principes ont empêché le gouvernement de S. M. le Roi de se ranger à Galatz du côté de la majorité, pour faire obtenir au projet de Règlement en discussion l'unanimité exigée. La divergence ne subsiste en réalité que sur le Titre III de ce Règlement intitulé "Exécution et surveillance".

Ne se ralliant pas à la majorité, le gouvernement Royal ne s'est pas placé sur un terrain exclusif, niant ce qui serait indispensable pour établir sur le Danube la liberté la plus complète de navigation et de commerce. Au contraire, ses intérêts étant étroitement liés aux intérêts généraux de toutes les nations, il désire voir pratiquer cette liberté de la manière la plus large. Ce qu'il réclame, c'est le maintien de l'exercice de parties „inaliénables et fondamentales de l'indépendance et de la souveraineté des Etats".

Un règlement fluvial ayant été discuté et consenti d'un commun accord par les riverains et l'Europe, assurant à la navigation et au commerce pleine et entière

liberté, les riverains s'engageant solennellement à l'exécuter et à le respecter, il ne paraît ni opportun ni utile d'exiger de la Roumanie le sacrifice d'une partie essentielle de ses pouvoirs administratif et exécutif. Ce n'est pas la diminution de ces pouvoirs qui forment le but des Règlements fluviaux, mais bien les dispositions concernant la liberté des fleuves.

Ne serait-ce pas paralyser les effets salutaires des Règlements que de créer, dès le début, des conflits, et de jeter la méfiance là où une action paisible est si nécessaire, où la confiance réciproque seule est capable de fonder un état de choses stable et profitable à tous.

Du reste, les précédents ainsi que la législation fluviale sont contraires à la situation que le projet de Règlement de Galatz voudrait créer aux riverains sur le Danube en aval des Portes de Fer. Il n'y a pas un règlement de navigation fluviale qui ne confie la police de la navigation aux Etats riverains, et qui fasse à l'autorité commune des concessions pareilles à celles que la Roumanie s'offre à accorder. Ces concessions ont d'autant plus de poids que les riverains d'amont des Portes de Fer ont fermé la partie supérieure du fleuve aux riverains d'aval, et que la réciprocité - qui forme aussi un des principes nécessaires et fondamentaux de la législation fluviale - ne se trouve plus appliquée sur le Danube.

L'acte de navigation, élaboré à Vienne en 1857, donne entièrement et sans restriction aucune, la police fluviale aux riverains du Danube. De nombreux articles de cet acte, et principalement les articles 46 et 47, en font foi. Le premier décide que „les gouvernements des pays riverains se communiqueront réciproquement les mesures qu'ils auront prises pour l'exécution" de l'acte de navigation. Le dernier statue que „la Commission riveraine permanente veillera, dans la limite de ses attributions, à l'exécution et au maintien des stipulations" de cet acte.

Le même principe a été reconnu encore tout récemment, pour le Danube, par le Traité conclu entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie le 10 Février 1882. Les articles 6, 7, 11, 12, 13 et 15 de ce traité reconnaissant à chacun des deux Etats riverains le droit d'exercer la police fluviale, par ses propres fonctionnaires, n'établissent d'autres Règlements que les lois, us et coutumes serbes, actuellement existants, mis le plus possible en harmonie avec les Règlements de la rive austro-hongroise, et ne prévoient d'autre surveillance que celle résultant de l'aide et de l'appui mutuels que se doivent les fonctionnaires des deux Etats.

Nous demandons, avec raison, à quel titre on pourrait contester, en 1883, à la Roumanie, des droits largement et sans difficulté reconnus à la Serbie en 1882, à la Valachie et à la Moldavie en 1857, alors que ces deux Principautés étaient considérées par l'Europe comme vassales de la Porte, et que la navigation du Danube intérieur a pris un essor considérable, sans autre protection que celle des

gouvernements roumains qui se sont toujours montrés favorables à la liberté la plus absolue de la navigation.

Il y a là, évidemment, une contradiction qui ne saurait échapper à personne.

Les intérêts généraux du commerce des nations exigent des riverains d'un fleuve international l'acceptation de Règlements fluviaux libéraux et uniformes, et une surveillance exercée sur l'application de ces Règlements par une autorité commune; mais on ne saurait déduire, de l'acceptation de cette surveillance en faveur de la liberté et des intérêts généraux, l'abandon des droits souverains, la cessation de toute autorité riveraine et l'établissement d'une position exceptionnelle et d'une domination privilégiée des non riverains. Le régime fluvial ne serait plus alors destiné à garantir et à sauvegarder les intérêts de tous. Basé sur les raisons spéciales et utilitaires d'un seul Etat, il pourrait être dirigé au détriment économique et commercial des autres, ou vers un but uniquement politique.

C'est au même point de vue que le gouvernement de S. M. le Roi a envisagé la participation de l'Autriche-Hongrie à la Commission fluviale à créer en aval des Portes de Fer.

Les Commissions de surveillance fluviale, quel que soit leur titre, à l'exception de la Commission Européenne du Danube, ne sont composées que de délégués des Etats riverains. S'il s'agissait de tout le cour du Danube, depuis l'embouchure de l'Illel jusqu'au domaine de la juridiction de la Commission de surveillance, le droit d'avoir un délégué dans la Commission de surveillance ne saurait être contesté à aucun des riverains, à l'Autriche-Hongrie pas plus qu'à la Roumanie. Depuis que le Danube a été scindé en deux parties distinctes, que les riverains d'aval des Portes de Fer sont exclus de toute immixtion dans la surveillance de la navigation d'amont, et que toute réciprocité est supprimée sous ce rapport, les riverains d'amont ne possèdent aucun titre en vertu duquel ils pourraient réclamer d'être considérés comme riverains d'aval.

L'Autriche-Hongrie n'est pas riveraine sur le Dauube entre les Portes de Fer et Galatz. Elle ne saurait donc figurer comme Etat riverain dans la Commission fluviale à établir sur cette partie du fleuve. Ses intérêts de navigation et de commerce, fussent-ils les plus considérables, ne peuvent lui créer une position égale à celle des riverains, annulant la situation et les droits de ces derniers. S'il en était autrement, et si des intérêts considérables pouvaient donner naissance à des privilèges, la Grande-Bretagne aurait le droit d'en réclamer dans la Commission Européenne de Galatz car elle possède aux embouchures près des trois quarts du commerce et de la navigation.

Le gouvernement de S. M. le Roi ne nie pas les intérêts de l'Autriche-Hongrie, et admet volontiers qu'une place lui soit réservée dans la nouvelle Commission de surveillance. Il n'a aucun intérêt à lui dénier la facule de veiller à l'application loyale et sincère des principes de liberté établis par le Règlement

fluvial. Ce qu'il désire, c'est de distinguer le titre auquel chaque Etat fait partie de cette Commission.

L'organisation même de la nouvelle Commission de surveillance est une exception à la règle générale qui n'y admet que les riverains. Des délégués d'Etats non riverains y sont introduits, afin que la surveillance soit encore plus réelle et plus efficace. Ce n'est qu'à ce titre Européen que les Grandes Puissances participent elles-mêmes, à côté des riverains, dans la Commission Européenne de Galatz. Ce n'est qu'à ce titre que les non-riverains peuvent participer à la nouvelle Commission. Une situation différente créerait à l'Etat auquel elle serait dévolue, une position privilégiée et dominante, défavorable à la liberté fluviale, et dont on ne saurait fournir aucun exemple.

La Belgique est certainement admise à la surveillance commune de l'Escaut; mais il faut considérer que l'Escaut traverse la Belgique et la Hollande, que ces deux Etats se trouvent riverains sur ce fleuve, et qu'une parfaite réciprocité est établie entre eux pour tout ce qui concerne la navigation fluviale (Traité de Londres du 19 Avril 1839, art. 9). - Les droits de la Belgique ne sont pas supérieurs à ceux de la Hollande, et on ne saurait trouver, dans les traités et Règlements de navigation de l'Escaut et de la Meuse, aucune disposition enlevant la police fluviale à la Hollande pour la donner à la Belgique, ou vice-versa, ou remplaçant l'autorité immédiate des riverains par un pouvoir commun.

La surveillance commune sur la navigation se borne à l'inspection générale des bouées, balises, passes navigables, et du service de pilotage, ainsi qu'aux mesures à prendre dans l'intérêt de ces divers services (Convention du 20 Mai 1843, art. 68). Elle y est exercée conjointement ou séparément par des commissaires spéciaux (Traité de Londres du 19 Avril 1839 art. 9. - Convention du 20 Mai 1843, art. 3, 67, 69), chacun d'eux n'ayant une action directe que sur les eaux de l'Etat auquel ils appartiennent (Convention citée, art. 51, 52 et 71). C'est aux gouvernements des deux Etats de décider, en cas de désaccord entre les Commissaires (Convention citée, art. 50, 52, 68, 69, 71.) La police de la navigation, du pilotage, du balisage et des travaux à entretenir ou à exécuter appartient à chacun des Etats séparément, et y est exercée en leur nom propre (Traité du 5 Novembre 1842, art. 9, 20. - Convention citée, art. 71).

En examinant avec impartialité et équité les dispositions du Traité de Londres du 10 Mars 1883, on arrive nécessairement aux conclusions suivantes:

1) La Roumanie a des droits incontestables à la participation effective aux délibérations d'une Conférence ayant pour objet les affaires du Bas-Danube en vertu de sa triple position de riveraine, de membre de la Commission Européenne du Danube, et de co-signataire de l'Acte additionnel du 28 Mai 1881.

2) N'ayant pu prendre part aux délibérations de la Conférence de Londres, les décisions prises par cette Conférence ne peuvent avoir force obligatoire pour la Roumanie.

3) L'Acte additionnel du 27 Mai 1881, étant une convention régulièrement et valablement conclue et ratifiée, ne saurait être modifié unilatéralement.

4) Le Règlement de navigation et de police fluviale en aval des Portes de Fer ne saurait avoir pour but de porter atteinte aux droits des riverains, - mais d'assurer par eux la liberté de navigation et de commerce.

En exposant les considérations précédentes, le gouvernement de S. M. le Roi croit remplir un devoir impérieux vis-à-vis de l'Europe, animée de tout temps des sentiments les plus bienveillants à son égard. Confiant dans l'esprit de haute justice et d'équité des Cabinets Européens, il espère que ceux-ci voudront bien examiner, de concert avec lui, les questions soulevées à la Conférence de Londres, afin qu'il puisse leur être donné une solution équitable et satisfaisante pour les droits et les intérêts de tous.

Vous êtes prié de laisser copie de la présente dépêche à Lord Granville.
Veuillez, etc.

(Signé) *D. Stourdza.*

MINISTRUL AFACERILOR STRĂINE
CĂTRE TRIMISUL ROMÂNIEI LA LONDRA*
(Traducere)

24 mai 1883

Domnule trimis,

Imediat ce au fost făcute primele propuneri inițiale pentru a reuni la Londra o conferință, în scopul de a reglementa diferitele chestiuni relative la navigația pe Dunăre, România a cerut să participe efectiv, adică pe picior de egalitate cu celelalte state chemate să asigure, în înțelegere cu ele, executarea tratatelor privitoare la fluviu.

Această cerere este bazată pe precedentele stabilite prin dreptul internațional, poziția pe care România o ocupă pe Dunăre, situația care i-a fost creată prin Tratatul de la Berlin și actele care decurg de aici.

Protocolul din 15 noiembrie 1818 al Congresului de la Aix – la Chapelle, care rezervă tuturor statelor dreptul de a participa la reuniuni care au ca obiect interesele lor speciale, nu este decât aplicarea unui principiu pus în practică la Congresul de la Viena în mai multe chestiuni de această natură.

Într-adevăr, cele opt mari puteri, reunite la Viena pentru a delibera asupra chestiunilor relative la libera navigație pe râurile care traversează mai multe state, au fixat, într-o ședință pregătitoare, programul negocierilor și au convenit să invite plenipotențiarilor din Baden, Bavaria, Darmstadt, Hesse-Cassel, Frankfurt, Olanda, Nassau și Wurtemberg să ia parte efectivă la reuniunile în cadrul cărora trebuiau să fie discutate și decise principiile generale ale navigației fluviale, ca și regulamentele speciale de navigație pe Rin, Meusa, Escaut, Mosella, Main și Neckar.

Această procedură a fost aplicată tuturor aranjamentelor fluviale ulterioare, de la care riveranii independenți nu au fost niciodată excluși. Era într-un totuși justificat să li se cunoască un drept atât de incontestabil. Riveranii sunt într-adevăr, în această chestiune, cei mai interesați, și este oare admisibil că un guvern

* *Cestiunea Dunărei. Règlement entre Galatz et les Portes de Fer. 1879-1883*, (dressé par Ministère des Affaires Etrangères de la Roumanie (1883) à usage interne, pp. 604-612. Le volume se trouve dans la Bibliothèque documentaire de la Direction départementale des Archives Nationales de Galati; D. Sturdza, *Recueil de documents relatifs...*, op.cit., p. 416a-416m.

independent să se lase dominat, în propriile sale ape teritoriale, direct sau indirect, de deciziile luate și de aranjamentele încheiate în afara participării sale?

România ocupă pe Dunăre o poziție din cele mai importante. Cursul inferior al acestui fluviu, de la Porțile de Fier până la mare, formează o treime din întreaga sa lungime navigabilă, scaldă neîntrerupt malurile românești (2741 km de la gura Illerului, în amonte de Ulm, până la mare; 893km de la Vârciorava la Sulina). România posedă, pe acest parcurs cea mai mare parte din gurile Dunării și mai mult din două treimi din desfășurarea malurilor (87 km maluri Serbia, 466 km maluri Bulgaria, 1221 km maluri România). Comerțul său de import sau de export furnizează navigației fluviale sau maritime, în amonte sau în aval, principalul său element și va primi o dezvoltare mereu crescândă atunci când, după ce va fi acordat toată grija stabilirii rețelei sale de căi ferate, România își va dirija toate eforturile spre ameliorarea condițiilor navigației dunărene.

Această situație, ca și recunoașterea independenței sale au justificat României locul pe care articolul 53 al Tratatului de la Berlin i l-a asigurat în Comisia Europeană, alături de cele șapte Puteri care o compuneau în virtutea stipulațiilor Tratatului de la Paris din 1856.

Independența României devenind un fapt câștigat și real și gurile fluviului intrând, în cea mai mare parte în posesia sa, trebuia, în mod necesar, să fie asociată la toate actele care emanau de la Comisia Europeană a Dunării.

România a fost admisă în această Comisie internațională cu același titlu ca și ceilalți coparticipanți. Nu a fost făcută nici o rezervă în această privință și votul său avea, în prima zi, aceeași valoare ca acela a celorlalte state. Ea a avut deja onoarea să prezideze această adunare; a participat efectiv la elaborarea sau la revizuirea tuturor regulamentelor care guvernează astăzi navigația părții maritime a fluviului.

Această poziție a primit o consacrare solemnă în virtutea Actului adițional, care trebuia să pună Actul public din 2 noiembrie 1865, relativ la navigația la gurile Dunării, în armonie cu stipulațiile Tratatului de la Berlin. Acest acord a fost semnat la Galați la 28 mai 1881 „de Puterile reprezentate în cadrul Comisiei Europene a Dunării, în virtutea Tratatului de la Paris din 30 martie 1856 și România, care a fost chemată să facă parte din aceasta prin articolul 53 al Tratatului de la Berlin din 13 iulie 1878.” El leagă în mod egal toate părțile contractante. Nici una din ele neavând rezervată o situație privilegiată sau poziție specială oarecare, acest act nu ar putea fi modificat decât cu consimțământul tuturor semnatarilor.

Dacă precedentele de drept internațional și situația specială de riveran, dacă participarea la Comisia Europeană a Dunării și semnarea Actului adițional în 1881 constituiau pentru România dreptul incontestabil de a lua parte efectivă la orice deliberare privind navigația pe Dunăre, se putea încă și mai puțin să fie

îndepărtată atunci când era vorba de a decide regulamentele de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere, de la Porțile de Fier până la Galați care, în virtutea articolului 55 al Tratatului de la Berlin, trebuiau să fie „elaborate de Comisia Europeană a Dunării, asistată de delegații statelor riverane.”

Acest drept părea încă și mai de netăgăduit în fața procedurii adoptate pentru a supune proiectul de regulament de la Galați deliberărilor Conferinței. Comisia Europeană nu putea elabora acest act procedând, în virtutea regulamentului său interior și a practicii constante, prin decizii luate cu unanimitatea voturilor. Neputându-se stabili înțelegerea între părțile deliberante asupra capitolului 3 și lipsind consimțământul României, nici un act, purtând caracterul cerut de articolul 55 al Tratatului de la Berlin și adecvat a fi prezentat unei conferințe ca lucrarea comisiei speciale prevăzute de tratat, nu putea rezulta. S-ar putea produce totuși o îndepărtare de principiile, în mod constant practicate, dacă s-ar prezenta conferinței un act căruia i-ar lipsi semnătura principalului interesat.

Această procedură neobișnuită aducea o atingere directă unor drepturi incontestabile. Dacă participarea efectivă a României la conferință nu mai era justificată, nu devenea ea încă și mai necesară ?

Bunăvoința cu care majoritatea marilor Puteri au primit cerea noastră, privind participarea noastră la deliberările conferinței, ne-a făcut să sperăm că drepturile atât de evidente și atât de naturale nu vor mai fi puse la îndoială.

Austro-Ungaria a recunoscut, chiar din luna aprilie 1883, legitimitatea dorinței României, plenipotențiarul său declara la conferință că, pe motivul situației speciale create „de Tratatul de la Berlin, România putea fi admisă luând în considerație cele trei chestiuni care formează obiectul reuniunii conferinței.”

Marea Britanie a fost și mai explicită, căci lordul Granville și-a exprimat în circulara sa din 11 decembrie 1882 și în cadrul conferinței: „speranța că România va fi admisă pe picior de egalitate cu celelalte Puteri, cu atât mai mult cu cât ea este deja reprezentată în Comisia Europeană și, de asemenea, își va avea reprezentantul în Comisia Mixtă a cărei formare este propusă ”; guvernul Republicii Franceze credea, de asemenea, „că reprezentativ Puterilor, o dată reveniți, ar putea invita guvernul român să trimită la conferință un delegat care ar lua parte la deliberări cu același titlu cu aceia ai Puterilor semnatare ale Tratatului de la Berlin.”

Așteptarea noastră a fost decepționată. Decizia Puterilor ne-a asigurat o poziție inacceptabilă: aceea de a fi „consultați și ascultați”, fără a avea vot deliberativ.

Articolul întâi al Actului adițional din 28 mai 1881 excludea o interpretare stric literară a articolului 54 a Tratatului de la Berlin, în virtutea căruia s-ar putea admite că Puterile semnatare și-au rezervat să decidă „singure prelungirea puterilor Comisiei Europene și modificările pe care ele ar considera necesar să le introducă.”

Același articol stipulează, în mod expres, „că drepturile, atribuțiile și imunitățile Comisiei Europene a Dunării, așa cum rezultă ele din Tratatul de la Paris din 30 martie 1856 și de la Londra din 1871, din Actul public din 2 noiembrie 1865, ca și din actele și deciziile anterioare Tratatului de la Berlin din 13 iulie 1878, vor continua să guverneze raporturile sale cu noile state riverane și efectul lor se va extinde până la Galați.”

România, unul din cele opt state care compun Comisia Europeană, nu este oare în drept de a invoca acest text ca o interpretare autentică a Tratatului de la Berlin?

Cum s-ar putea, după această convenție, să se modifice, în lipsa României, drepturile, atribuțiile și imunitățile unei comisii, care își exercită puterile pe teritoriul românesc.

Guvernul Majestății Sale Regele se crede deci dator să decline onoarea de a asista, în aceste condiții, la ședințele Conferinței de la Londra. El consideră ca nefiind obligatorii pentru România deciziile luate fără participarea sa. Acestea, nu putea, într-adevăr, să infirme un principiu incontestabil al dreptului internațional, adică: nici un stat nu este obligat să execute pe teritoriul său decizii europene pe care nu le-ar fi discutat și la care nu ar fi consimțit în prealabil.

Totuși, pentru a da o probă de respectul său față de marile Puteri, guvernul Majestății Sale Regele a examinat dispozițiile Tratatului de la Londra, cu dorința sinceră de a le găsi conforme principiilor generale introduse în legislația fluvială, ca și drepturilor și intereselor României.

Cea mai importantă dintre deciziile înscrise în tratat este aceea care privește prelungirea Comisiei Europene a Dunării pentru termenul de 21 de ani și reînnoirea eventuală pentru noi perioade trienale. Guvernul român a avut deja ocazia să se exprime asupra acestui subiect într-un mod clar și precis și nu poate decât să aplaude o decizie destinată să asigure, pentru a spune așa, permanența unei instituții a cărei acțiune binefăcătoare este astăzi, în mod universal recunoscută.

Noi nu am putea totuși să trecem sub tăcere anumite dispoziții ale tratatului care par să aducă o atingere directă a principiilor necontestate ale dreptului internațional și al convențiilor speciale.

Se proiectează, în același timp, o restrângere și o extindere a puterilor Comisiei Europene, ca și posibilitatea de a modifica, cu un an înainte de expirarea uneia din perioadele trienale, constituția și puterile acestei comisii. Aceste modificări rezervate exclusiv marilor Puteri nu lezează oare ele drepturile incontestabile ale României, stat riveran independent, făcând parte din Comisia Europeană? Nu ar fi oare la fel în cazul dispoziției care ar supune direct marilor Puteri, singure, divergențele „între autoritățile Rusiei sau României și Comisia Europeană în privința extinderii care s-ar putea conveni să se dea lucrărilor de la Ceatalul Ismail”?

Comisia Europeană a Dunării nu a putut fi constituită în 1856 decât după un acord între Puteri și Turcia, pe atunci principalul riveran și Puterea căreia îi era recunoscut dreptul de a vorbi în numele Principatelor. În 1866 și 1871, Puterile nu s-au crezut în drept să extindă jurisdicția Comisiei Europene de la Galați la Brăila, ca urmare a opoziției Turciei. Cum s-ar putea extinde astăzi jurisdicția Comisiei pe o nouă porțiune a teritoriului românesc, în virtutea unei decizii luate fără participarea României? Cum s-ar putea lua României ceea ce, în mod incontestabil, îi aparținea, în timp ce se dădea Rusiei ceea ce, conform tratatelor, ea nu avea?

Această măsură pare cu atât mai inexplicabilă, cu cât motivele care au determinat Europa să recunoască Rusiei drepturi exclusive pe brațul Oceakov pledează, în toată plenitudinea lor, în favoarea drepturilor României.

Aceste chestiuni nu par să inoportuneze dispozițiile Tratatului de la Londra, care modifică profund regimul de uniformitate introdus în legislația fluviilor internaționale de Congresul de la Viena și de care Dunărea de Jos trebuia să beneficieze pe larg, în virtutea tratatelor de la Paris din 1856 și de la Londra din 1871. Aceste acte creaseră pe întreg cursul Dunării navigabile, două regimuri – acela al autorității maritime internaționale și acela al autorității fluviale propriu-zise acordând amândouă riveranelor un loc care le revenea de drept. Dacă, ca urmare a Tratatului de la Berlin, care separa Dunărea în două părți distincte – aceea în amonte și aceea în aval de la Porțile de Fier – regimuri diferite unul de altul s-au format pe sectorul din amonte, Tratatul de la Londra din 1853 dă naștere la patru regimuri diferite pe partea în aval.

Comisia Europeană este menținută în puterile sale extrateritoriale, administrative și executive, suferind o restrângere, în același timp o extindere a limitelor sale de jurisdicție.

Pe brațul Oceakov, autoritatea teritorială și-a însușit regulamentul de navigație și exercită poliția fluvială într-o completă independență și în afara oricărui control al unei autorități comune, riverană sau internațională.

Pe brațul mixt al Chilieii, fiecare dintre riverani aplică direct regulamentele în vigoare pe brațul Sulina.

Regulamentul de navigație și poliție fluvială, destinat Dunării de la Porțile de Fier până la Brăila, atribuie unei comisii internaționale puterile administrative și executive cele mai largi și suprimă drepturile teritoriale ale riveranilor asupra apelor și malurilor lor.

Stabilirea acestor regimuri nu este desigur favorabilă intereselor navigației și comerțului; căci istoria navigației fluviale este mult prea prezentă în memoria tuturor pentru a se putea uita marile inconveniente pe care o asemenea diversitate o antrenează, în mod necesar, după sine.

Este necesar, pe de altă parte, să se reamintească ca guvernul Majestății Sale Regele nu a cerut niciodată ca o parte oarecare a gurilor Dunării să fie sustrasă jurisdicției Comisiei Europene.

Dacă această situație generală trebuie vii regretată, având în vedere rezultatele care vor fi consecința inevitabilă, guvernul regal nu ar putea trece sub tăcere situația creată de Regulamentul de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere anexat la tratat.

Două principii fundamentale ale legislației fluviale au fost alterate de regulamentul menționat:

1. principiul că poliția fluvială aparține fiecărui stat, în propriile sale ape, și că aceasta nu este decât liberul exercițiu al suveranității sale și

2. principiul că, în materie de legislație și de supraveghere, statele riverane nu se pot bucura de drepturi egale cu acelea ale riveranilor care le exercită în calitate de mandatar ai Europei.

Dispozițiile contrare acestor principii au împiedicat guvernul Majestății Sale Regele să se alinieze la Galați alături de majoritate, pentru a da proiectului de regulament în discuție umanitatea cerută. În realitate, divergența nu subzistă decât asupra titlului III al acestui regulament, intitulat "Executare și supraveghere".

Neraliindu-se majorității, guvernul regal nu s-a plasat pe un teren exclusiv, negând ceea ce ar fi indispensabil pentru a stabili pe Dunăre cea mai completă libertate a navigației și a comerțului. Dimpotrivă, interesele sale fiind strâns legate de interesele generale ale tuturor națiunilor, el dorește să vadă practică această libertate, în modul cel mai larg. Ceea ce el reclamă este menținerea exercitării părților „inalienabile și fundamentale ale independenței și a suveranității de stat.”

Dacă un regulament fluvial era discutat și consimțit de comun acord de riverani și de Europa, asigurând navigației și comerțului deplină și întreaga libertate, riveranii angajându-se în mod solemn să-l execute și să-l respecte, nu părea nici oportun, nici util să se ceară României sacrificarea unei părți esențiale a puterilor sale administrative și executive. Nu diminuarea acestor puteri formează scopul regulamentelor fluviale ci dispozițiile privind libertatea fluviilor.

Aceasta nu ar însemna decât paralizarea efectelor salutare ale acestor regulamente, crearea de la început de conflicte, semănarea neîncrederii acolo unde o acțiune pașnică este atât de necesară, unde numai încrederea reciprocă este capabilă să fundamenteze o stare de lucruri stabilă și profitabilă pentru toți.

De altfel, precedentele ca și legislația fluvială sunt contrarii situației pe care proiectul de regulament de la Galați ar dori să o creeze riveranilor pe Dunăre în aval de Porțile de Fier. Nu există un regulament de navigație care să nu încredințeze poliția navigației riveranilor și care să facă autorității comune concesii asemănătoare acelor pe care România s-a oferit să le acorde. Aceste concesii au cu atât mai multă greutate cu cât riveranii din amonte de Porțile de Fier au închis

partea superioară a fluviului riveranilor din aval și că, reciprocitatea – care formează, de asemenea, unul din principiile necesare și fundamentale ale legislației fluviale – nu mai este aplicată pe Dunăre.

Actul de navigație, elaborat la Viena în 1857, dă în întregime și fără nici o restricție poliția fluvială riveranilor Dunării. Numeroase articole ale acestui act și, în principial articolele 46 și 47 o mărturisesc. Primul decide că „guvernele țărilor riverane își vor comunica reciproc măsurile pe care le vor lua pentru executarea” actului de navigație. Ultimul statuează că: „Comisia Riverană permanentă va veghea, în limita atribuțiilor sale, la executarea și la menținerea stipulațiilor acestui act”.

Același principiu a fost recunoscut și mai recent, pentru Dunăre, prin tratatul încheiat între Austro-Ungaria și Serbia la 10 februarie 1882. Articolele 6, 7, 11, 12, 13 și 15 ale acestui tratat, recunoscând fiecăruia din cele două state riverane dreptul de a exercita poliția fluvială, prin proprii săi funcționari, nu stabilesc alte regulamente decât legile, obiceiurile și cutumele sârbe, existente actualmente, puse, pe cât posibil, în armonie cu regulamentele malului austro-ungar, și nu prevăd altă supraveghere decât aceea rezultând din ajutorul și sprijinul mutual care și-l datorează funcționării celor două state.

Ne întrebăm, pe bună dreptate, cum se puteau contesta, în 1883, României drepturi pe larg și fără dificultate recunoscute Serbiei în 1882, Moldovei și Valahiei în 1857, atunci când cele două Principate erau încă considerate de Europa ca vasale ale Porții, iar navigația Dunării interioare a luat un avânt considerabil, fără altă protecție decât aceea ale guvernelor românești, care s-au arătat întotdeauna favorabile libertății celei mai absolute a navigației.

Este o contradicție care nu ar putea scăpa, evident, nimănui.

Interesele generale ale comerțului națiunilor cer riveranilor unui fluviu internațional acceptarea de regulamente fluviale liberale și uniforme și o supraveghere exercitată asupra aplicării acestor regulamente de o autoritate comună; dar nu s-ar putea deduce din acceptarea acestei supravegheri, în favoarea libertății și intereselor generale, abandonarea drepturilor suverane, cedarea oricărei autorități riverane și stabilirea unei poziții excepționale și unei dominații privilegiate ale neriveranilor. Regimul fluvial nu ar mai fi atunci destinat să garanteze și să salvgardeze interesele tuturor. Bazat pe rațiunile speciale și utilitare ale unui singur stat, el ar putea fi dirijat în detrimentul economic și comercial al altora sau spre un scop numai politic.

Tocmai din acest punct de vedere a examinat guvernul Maiestății Sale Regele participarea Austro-Ungariei la Comisia fluvială care se înființează în aval de Porțile de Fier.

Comisiile de supraveghere fluvială, oricare ar fi titlul lor, cu excepția Comisiei Europene a Dunării, nu sunt compuse decât din delegații statelor riverane.

Dacă era vorba de întregul curs al Dunării, de la vărsarea Ilnerului până în domeniul de jurisdicție al comisiei de supraveghere, dreptul de a avea un delegat în comisia de supraveghere nu ar fi putut fi contestat nici unuia dintre riverani, Austro-Ungariei nu mai mult decât României. De când Dunărea a fost scindată în două părți distincte, de când riveranii din aval de Porțile de Fier sunt excluși de la orice imixtiune în supravegherea navigației din amonte și, sub acest raport, orice reciprocitate este suprimată, riveranii din amonte nu posedă nici un drept în virtutea căruia ar putea reclama să fie considerați riverani în aval.

Austro-Ungaria nu este riverană Dunării între Porțile de Fier și Galați. Ea nu ar putea deci figura ca stat riveran în comisia fluvială care se va stabili pe această parte a fluviului. Interesele sale de navigație și de comerț, oricât ar fi de considerabile, nu pot să-i creeze o poziție egală cu aceea a riveranilor, anulând situația și drepturile acestora din urmă. Dacă nu ar fi fost așa și dacă interese considerabile pentru a da naștere la privilegii, Marea Britanie ar fi avut dreptul să o reclame în Comisia Europeană de la Galați, căci ea are la gurile Dunării aproape trei sferturi din comerț și navigație.

Guvernul Majestății Sale Regele nu neagă interesele Austro-Ungariei și admite cu plăcere ca să-i fie rezervat un loc în noua Comisie de supraveghere. El nu are nici un interes să-i tăgăduiască facultatea de a veghea la aplicarea loială și sinceră a principiilor de libertate stabilite de regulamentul fluvial. Ceea ce dorește el este să se distingă titlul cu care fiecare stat face parte din această comisie.

Însăși organizarea noii comisii de supraveghere este o excepție de la regula generală care nu admite decât riveranii. Delegații statelor riverane sunt primiți aici, în scopul ca supravegherea să fie mai reală și mai eficace. Însăși Marile Puteri participă, alături de riverani, la Comisia Europeană de la Galați numai cu titlu european. O situație diferită ar crea statului căruia i-ar fi acordată o poziție privilegiată și dominantă, defavorabilă libertății fluviale și din care nu s-ar putea furniza nici un exemplu.

Belgia este desigur admisă la supravegherea comună a fluviului Escaut; dar trebuie luat în considerație că Escaut traversează Belgia și Olanda și că cele două state sunt riverane pe acest fluviu și că s-a stabilit o perfectă reciprocitate între ele în ceea ce privește navigația fluvială. Drepturile Belgiei nu sunt superioare celor ale Olandei și nu s-ar putea găsi, în tratatele și regulamentele de navigație pe Escaut și pe Meuse, nici o dispoziție care să ia poliția fluvială Olandei pentru a o da Belgiei, sau viceversa, care să înlocuiască autoritatea imediată a riveranilor cu o putere comună.

Supravegherea comună a navigației se mărginește la inspectarea generală a geamandurilor, balizelor, șenalelor navigabile și a serviciului de pilotaj, ca și a măsurilor de luat în interesul acestor servicii. Ea este exercitată conjugat sau separat de comisii speciale, fiecare dintre ele neavând o acțiune directă asupra

apelor statului cărora ele aparțin. În caz de dezacord între comisari, guvernele celor două state decid. Poliția navigației, pilotajul, balizajul și lucrările de întreținere sau de executat aparțin fiecăruia dintre state separat și se exercită în numele lor propriu.

Examinând cu imparțialitate și echitate dispozițiile Tratatului de la Londra din 10 martie 1883, se ajunge, în mod necesar, la următoarele concluzii:

1. România are drepturi incontestabile de participare efectivă la deliberările unei conferințe, care are ca obiect afacerile Dunării de Jos, în virtutea triplei sale poziții de riveran, de membru al Comisiei Europene a Dunării și de cosemnatar al Actului adițional din 28 mai 1881.

2. Neputând lua parte la deliberările Conferinței de la Londra, deciziile luate de această conferință nu pot avea forță obligatorie pentru România.

3. Actul adițional din 28 mai 1881, fiind o convenție în mod regulamentar și valabil încheiată și ratificată, nu ar putea fi modificat în mod unilateral.

4. Regulamentul de navigație și de poliție fluvială în aval de Porțile de Fier nu ar putea avea ca scop să aducă atingere drepturilor riveranilor, ci de a asigura, prin intermediul acestora, libertatea navigației și a comerțului.

Expunând considerațiile precedente, guvernul Majestății Sale Regele crede că-și îndeplinește o datorie imperioasă față de Europa, animată întotdeauna de sentimentele cele mai binevoitoare față de el. Încrezător în spiritul de înaltă justiție și echitate al cabinetelor europene, el speră că acestea vor binevoi să examineze, împreună cu el, problemele ridicate la Conferința de la Londra, cu scopul de a li se putea da o soluție echitabilă și satisfăcătoare pentru drepturile și interesele tuturor.

Sunteți rugați să lăsați o copie a prezentei depeșe, lordului Granville.

Primiți etc.

(*semnat*) D. Sturdza

LA CONVENTION
ENTRE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE ET LE
GOVERNEMENT RUSSE*

du 1 / 14 juillet 1917

Entre la Commission Européenne du Danube, siégeant provisoirement au bord de l'yacht «Carolus Primus» à Odessa, représentée par la délégation de la Russie et de la Roumanie, agissant en leur noms et celui de leurs collègues de France, Grande Bretagne et Italie, tous les cinq pleinement autorisés par leurs gouvernements respectifs, d'une part,

et le Ministère de la Marine de la Russie, représenté par M. le Vice-amiral Neninkov, chef de la Flottille de transport de Transport du Danube, pleinement autorisé à cette fin, par un télégramme du Commandant en Chef de la Flotte de la Mer Noire, M. le Vice-amiral Kolceak, agissant au nom du Ministère de la Marine de la Russie, et dont la copie certifiée conforme a été remise à la Commission par M. Le Délégué de la Russie, d'autre part,

est intervenue la présente Convention, dont les clauses sont énumérées comme suit :

1. La Commission Européenne du Danube, préoccupée de maintenir le chenal dans le meilleur état, le port de Sulina et l'embouchure du fleuve, pendant toute la durée de la guerre, loue au Ministère de la Marine de la Russie le suivant matériel flottant, en bon état de fonctionnement :

Nom	Description	Valeur
Percy Sanderson	Drague marine type marie-salope	3.187.500 francs
Dimitrie Sturdza	Drague marine suceuse	3.313.500 francs
Karl Kuhl	Drague marine suceuse	2.125.000 francs
Delta	Drague maritime à la vapeur	1.125.000 francs
Sir Charles Hartley	Drague maritime à la vapeur	1.375.000 francs
Ister	Remorqueur à hélice	250.000 francs
Moustique	Remorqueur à hélice	50.000 francs
Flora	Chaloupe à la vapeur	37.500 francs
Dolphin	Chaloupe à la vapeur	31.250 francs
Marheinecke	Chaloupe à la vapeur	50.000 francs
8 chalands à clapets en acier		692.500 francs
2 chalands ouvertes en acier		50.000 francs
16 chalands en bois pour le transport de la pierre		200.000 francs
TOTAL		12.486.250 francs

* La Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fond: *La Commission Européenne du Danube. Protocoles*, vol. 51/1919, f. 18-19.

2. Le prix de location étant calculé à 16, 5 % de la valeur actuelle de ce matériel, qui est de 12. 486.250 francs, le Ministère de la Marine de la Russie s'oblige à acquitter annuellement à la C. E. D., soit à Odessa, soit à Galati, à son siège, à une banque désignée par la Commission, la somme de 2. 060. 231 francs et 25 centimes, payables trimestriellement.

Cette somme de 2.060. 231 francs et 25 centimes sera effectivement payée, comme suit : 1. 248. 625 francs et 811. 606 francs 25 centimes en roubles ou en lei. La quittance délivrée par la C. E. D. sera signée par un délégué et par le directeur de la Comptabilité Centrale.

La location coulera, pour le matériel dont la prise effective en possession n'a pas encore eu lieu, dès la signature du présent contrat. Pour le matériel qui se trouve actuellement en possession des autorités russes, la location devra couler dès l'entrée effective en possession. Des procès-verbaux seront dressés à cette fin.

3. Il est établi que toute réparation, avarie ou perte totale de l'un des navires plus haut mentionnés, est, en totalité, à la charge du Ministère de la Marine de la Russie. La valeur de ces réparations, avaries ou pertes totales, constatée par une commission d'experts, sera calculée en francs français.

4. Le Ministère de la Marine de la Russie s'oblige à garder tout l'actuel personnel de la C.E.D., comme: ingénieurs, fonctionnaires administratifs, comptables, pilotes, mécaniciens, chauffeur (de chaudières), ouvriers permanents, etc., qui seront payés par le nommé Ministère de la Marine de la Russie, sur la base des états des traitements présentés par le Service Technique de la C. E. D., conformément aux normes et règlements par elle établis. Ces frais d'exploitation ne seront jamais déduits du prix de la location, car représentant les intérêts et l'amortissement du capital.

5. Il est arrêté que, si le Ministère de la Marine de la Russie ressentait la nécessité d'ajouter, pour des raisons de rapidité, ingénieurs, mécaniciens et autres, il a le droit d'y procéder, mais il ne pourra aucunement changer la nature des propriétés de la C. E. D, ni transporter les navires au-dehors de la C. E. D. sans le consentement de la C. E. D.

6. L'ingénieur résident de la C. E. D. assumera toujours la direction supérieure dans les travaux techniques d'approfondissement ou dans toute autre opération de la même nature.

Entre l'ingénieur résident de la Commission Européenne du Danube et les organes du Ministère de la Marine de la Russie, l'ingénieur en chef des travaux hydrotechniques de la flottille de transport sur le Danube et au débouché servira de personne de contact et transmettra à l'ingénieur résident les indications sur les travaux à exécuter.

En dehors de ce haut fonctionnaire, aucune autre autorité russe, militaire ou civile, ne pourra se mêler des travaux techniques, sans l'autorisation de la C. E. D.

7. On réserve au Ministère de la Marine de la Russie le droit d'établir les travaux à effectuer avec les dragues et les navires de la C. E. D., soit au débouché, soit sur le fleuve, y compris sur les bras Chilia et St. Gheorghe, comme dans le Delta, en général.

8. Le Ministère de la Marine de la Russie s'engage à ne rien entreprendre sur le Danube qui soit de nature à changer le régime du canal Sulina et de son embouchure.

Tout travail, indépendamment de sa nature, susceptible de porter atteinte au canal Sulina et au fleuve, entre Ceatal St. Georges et Galati, soumis à l'autorité de la C. E. D., ne pourra être entrepris sans le consentement de la C. E. D.

9. Il est établi que les ateliers mécaniques et les chantiers de la C. E. D., servant à l'entretien de ses navires, seront mis à disposition du Ministère de la Marine de la Russie, sans aucune rémunération.

Le Ministère de la Marine de la Russie s'engage à les rendre à la C. E. D. tels quels qu'au moment de leur effective prise en possession.

11. Ce contrat expirera à un mois de l'ouverture des Détroits et la reprise de la navigation sur le Bas Danube. A cette date, tout le matériel faisant l'objet du présent contrat, comme les ateliers de la C. E. D., doivent être rendus à la Commission par le Ministère de la Marine de la Russie et, dès ce moment, cette conclusion va prendre fin.

Fait à Odessa, le 1 / 14 juillet 1917

CONVENȚIA

ÎNȚRE COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII ȘI GUVERNUL RUS*

din 1/14 iulie 1917

(Traducere)

Între Comisia Europeană a Dunării, cu sediul provizoriu la bordul iahtului „Carolus Primus” la Odessa, reprezentată de delegația Rusiei și României, acționând în numele lor și în numele colegilor lor din Franța, Marea Britanie și Italia, toți cinci pe deplin autorizați de guvernele respective, pe de o parte,

Și Ministerul Marinei al Rusiei, reprezentat de domnul viceamiral Neniukov, șef al Flotei de Transport a Dunării, pe deplin autorizat în acest scop, printr-o telegramă a comandantului șef al Flotei Mării Negre, domnul viceamiral Kolceak, acționând în numele Ministerului Marinei al Rusiei și a cărei copie certificată conformă a fost înmănată Comisiei de domnul delegat al Rusiei, pe de altă parte,

A intervenit prezenta convenție, ale cărei clauze sunt enumerate după cum urmează:

1. Comisia Europeană a Dunării, preocupă în a menține în bună stare șenalul, portul Sulina și gura fluviului, pe timpul duratei războiului, închiriază Ministerului Marinei al Rusiei următorul material flotant, în bună stare de funcționare:

Nume	Descriere	Valoare
Percy Sanderson	Dragă marină purtătoare	3.187.500 franci
Dimitrie Sturdza	Dragă marină aspiratoare	3.313.500 franci
Carl Kuhl	Dragă marină aspiratoare	2.125.000 franci
Delta	Dragă maritimă cu aburi	1.125.000 franci
Sir Charles Hartley	Dragă maritimă cu aburi	1.375.000 franci
Ister	Remorcher cu elice	250.000 franci
Moustique	Remorcher cu elice	50.000 franci
Flora	Șalupă cu aburi	37.500 franci
Dolphin	Șalupă cu aburi	31.250 franci
Marheinecke	Șalupă cu aburi	50.000 franci
8 șlepuri cu clapete din oțel		692.500 franci
2 șlepuri deschise din oțel		50.000 franci
16 șlepuri de lemn - transport de piatră		200.000 franci
T O T A L		12.486.250 franci

* Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond: *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 51/1919, f. 18-19.

2. Prețul de închiriere fiind calculat la 16,5% din valoarea actuală a acestui material, care este de 12.486.250 franci, Ministerul Marinei al Rusiei se obligă să achite anual C.E.D., fie la Odessa, fie la Galați, la sediul său sau la o bancă pe care o va desemna Comisia suma de 2.060.231 franci 25 centime, plătitibile trimestrial.

Această sumă de 2.060.231 franci 25 centime va fi efectiv plătită după cum urmează: 1.248.625 în franci francezi și 811.606 franci 25 centime în ruble sau în lei. Chitanța eliberată de C.E.D. va fi semnată de un delegat și de directorul Contabilității Centrale.

Chiria va începe să curgă, începând de la semnarea prezentului contract, pentru materialul a cărei luare în posesie efectivă nu a avut încă loc. Pentru materialul care se găsește actualmente în mâinile autorităților rusești, chiria va trebui să înceapă de la luarea efectivă în posesie. Vor fi încheiate, în acest scop, procesele-verbale.

3. Este stabilit că orice reparație, avarie sau pierdere totală a unuia din vasele mai sus menționate, este, în totalitate, în sarcina Ministerului Marinei al Rusiei. Valoarea acestor reparații, avarii sau pierderi totale, constatată de o comisie de experți, va fi calculată în franci francezi.

4. Ministerul Marinei al Rusiei se obligă să păstreze întregul personal actual al C.E.D., ca: ingineri, funcționari administrativi, contabili, piloți, mecanici, fochiști, muncitori permanenți etc., care vor fi plătiți de numitul Minister al Marinei al Rusiei, pe baza statelor prezentate de Serviciul Tehnic al C.E.D., după normele și regulamentele stabilite de ea. Aceste cheltuieli de exploatare nu vor fi niciodată scăzute din prețul de închiriere, care reprezintă dobânda și amortismentul capitalului.

5. Este stabilit că, dacă Ministerul Marinei al Rusiei ar simți necesitatea de a adăuga, pe motiv de rapiditate, ingineri, mecanici și alții, el are dreptul de a o face, dar, în nici un caz, el nu va putea schimba natura proprietăților C.E.D., nici să transporte vasele în afara Dunării, fără consimțământul C.E.D.

6. Inginerul rezident al C.E.D. va avea întotdeauna conducerea superioară în lucrările tehnice de adâncire sau în orice altă operație de aceeași natură.

Între inginerul rezident al Comisiei Europene a Dunării și organele Ministerului Marinei al Rusiei, inginerul șef al lucrărilor hidrotehnice al flotilei de transport pe Dunăre și la vărsare va servi ca legătură și va transmite inginerului rezident indicațiile asupra lucrărilor de executat.

În afară de acest înalt funcționar, nici o altă autoritate rusă, militară sau civilă, nu va putea să se amestece în lucrările tehnice, fără autorizații C.E.D.

7. Se rezervă Ministerului Marinei al Rusiei dreptul de a stabili lucrările de efectuat cu drăgile și vasele C.E.D., fie la vărsare, fie pe fluviu, inclusiv pe brațele Chilia și Sf. Gheorghe, ca și în Deltă, în general.

8. Ministerul Marinei al Rusiei se angajează să nu întreprindă nimic pe Dunăre care să fie de natură să schimbe regimul canalului Sulina și a gurii sale.

Orice lucrare, indiferent de natura sa, care ar putea să aducă prejudicii canalului Sulina și fluviului, între Ceatalul Sf. Gheorghe și Galați, supuse autorității C.E.D., nu va putea fi întreprinsă fără consimțământul C.E.D.

9. Se stabilește ca atelierele mecanice și șantierele C.E.D., care servesc la întreținerea vaselor sale, vor fi puse la dispoziția Ministerului Marinei al Rusiei, fără nici o remunerație.

Ministerul Marinei al Rusiei se angajează să le înapoieze C.E.D. în aceeași stare ca în momentul luării efective în posesie.

10. Ministerul Marinei al Rusiei va furniza toate materialele și cărbunele necesare bunei funcționări și întreținerii atelierelor, ca și a vaselor.

11. Acest contract va expira la o lună după deschiderea Strâmtorilor și reluarea navigației pe Dunărea de Jos. La această dată, întreg materialul care face obiectul prezentului contract, ca și atelierele C.E.D., trebuie să fie înapoiate Comisiei de către Ministerul Marinei al Rusiei și, din acest moment, încheierea va înceta.

Făcut la Odessa, 1/14 iulie 1917.

TRAITÉ DE PAIX
ENTRE LES PUISSANCES ALLIÉES ET ASSOCIÉES ET
L'ALLEMAGNE ET PROTOCOLE
SIGNÉ À VERSAILLES LE 28 JUIN 1919*

PARTIE XII.
PORTS, VOIES D'EAU ET VOIES FERRÉES
SECTION I.
DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art.321. - L'Allemagne s'engage à accorder la liberté du transit à travers son territoire sur les voies les plus appropriées au transit international, par chemin de fer, par cours d'eau navigable ou par canal, aux personnes, marchandises, navires, bateaux, wagons et services postaux en provenance ou à destination des territoires de l'une quelconque des Puissances alliées et associées, limitrophes ou non; à cet effet, la traversée des eaux territoriales sera permise. Les personnes, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons et services postaux ne seront soumis à aucun droit de transit, ni à aucun délai ou restriction inutiles, et ils auront droit, en Allemagne, au traitement national, en tout ce qui concerne les taxes et les facilités, ainsi qu'à tous autres égards.

Les marchandises en transit seront exemptes de tous droits de douane ou autres droits analogues.

Toutes taxes ou charges, grevant le transport en transit, devront être raisonnables, eu égard aux conditions du trafic. Nulle redevance, facilité ou restriction ne devra dépendre, directement ou indirectement, de la qualité du propriétaire ou de la nationalité du navire ou autre moyen de transport qui aurait été ou qui devrait être employé sur une partie quelconque du parcours total.

Art.322. - L'Allemagne s'engage à n'imposer ni maintenir un contrôle quelconque sur les entreprises de transport, en transit aller et retour des émigrants à travers son territoire, en dehors des mesures nécessaires pour constater que les

* G.F. de Martens, Ch. Samwer, *Nouveau recueil général de traités...*, *op.cit.*, s.III, vol. XI, p. 394-674 ; *Traité de paix entre les Puissances Alliées et Associées et l'Allemagne et Protocole signé à Versailles le 28 juin 1919*, publication du Ministère des Affaires Étrangères, Paris, Imprimerie Nationale, 1919, P. 175-182, 184-185.

voyageurs sont réellement en transit; elle ne permettra à aucune compagnie de navigation ni à aucune autre organisation, société ou personne privée intéressée au trafic, de participer d'une façon quelconque à un service administratif organisé dans ce but, ni d'exercer une influence directe ou indirecte à cet égard.

Art.323. - L'Allemagne s'interdit d'établir une distinction ou une préférence directe ou indirecte, en ce qui concerne les droits, taxes et prohibitions relatifs aux importations dans son territoire ou aux exportations de son territoire et, sous réserves des stipulations particulières contenues dans le présent Traité, en ce qui concerne les conditions et le prix du transport des marchandises ou des personnes à destination ou en provenance de son territoire, en raison soit de la frontière d'entrée ou de sortie, soit de la nature de la propriété ou du pavillon des moyens de transports employés (y compris les transports aériens), soit du point de départ primitif ou immédiat du navire ou bateau, du wagon, de l'aéronef ou autre moyen de transport, de sa destination finale ou intermédiaire, de l'itinéraire suivi où des points de transbordement, soit du fait que le port par l'intermédiaire duquel les marchandises sont importées ou exportées est un port allemand ou un port étranger quelconque, soit du fait que les marchandises sont importées ou exportées par mer, par terre ou par voie aérienne.

L'Allemagne s'interdit, notamment d'établir, au préjudice des ports, navires ou bateaux de l'une quelconque des Puissances alliées et associées, aucune surtaxe, aucune prime directe ou indirecte à l'exportation ou à l'importation par les ports ou par les navires ou bateaux allemands, ou par ceux d'une autre Puissance, en particulier sous forme de tarifs combinés, et de soumettre les personnes ou les marchandises, passant par un port ou utilisant un navire ou bateau d'une quelconque des Puissances alliées et associées, à des formalités ou à des délais quelconques, auxquels ces personnes ou ces marchandises ne seraient pas soumises, si elles passaient par un port allemand ou par le port d'une autre Puissance, ou si elles utilisaient un navire ou bateau allemand ou un bateau d'une autre Puissance.

Art.324. - Toutes les dispositions utiles devront être prises, au point de vue administratif et technique, pour abrégé, autant que possible, la pénétration des marchandises par les frontières de l'Allemagne et pour assurer, à partir desdites frontières, l'expédition et le transport de ces marchandises sans distinguer selon qu'elle sont en provenance ou à destination des territoires des Puissances alliées et associées, ou en transit de ou pour ces territoires, dans des conditions matérielles, notamment au point de vue de la rapidité et des soins de route, identiques à celles dont bénéficieraient les marchandises de même nature, voyageant sur le territoire allemand dans des conditions semblables de transport.

En particulier, le transport des marchandises périssables sera effectué avec promptitude et régularité et les formalités douanières auront lieu de façon à

permettre la continuation directe du transport des marchandises par les trains en correspondance.

Art.325. - Les ports maritimes des Puissances alliées et associées bénéficieront de toutes les faveurs et de tous les tarifs réduits accorés, sur les voies ferrées ou les voies navigables de l'Allemagne, au profit des ports allemands ou d'un port quelconque d'une autre Puissance.

Art.326. - L'Allemagne ne pourra refuser de participer aux tarifs ou combinaisons de tarifs, qui auraient pour objet d'assurer aux ports d'une des Puissances alliées et associées des avantages analogues à ceux qu'elle aurait accordés à ses propres ports ou à ceux d'une autre Puissance.

SECTION II. NAVIGATION

CHAPITRE PREMIER. LIBERTÉ DE NAVIGATION

Art.327. - Les ressortissants des Puissances alliées et associées ainsi, que leurs biens, navires et bateaux, jouiront, dans tous les ports et sur les voies de navigation intérieure de l'Allemagne, d'un traitement égal à tous égards à celui des ressortissants des biens et des navires et bateaux allemand.

En particulier, les navires et bateaux de l'une quelconque des Puissances alliées et associées seront autorisés à transporter des marchandises de toute nature et des passagers à destination ou en provenance de tous ports ou localités situés sur le territoire de l'Allemagne auxquels les navires et bateaux allemands peuvent avoir accès, a des conditions qui ne seront pas plus onéreuses que celles appliquées dans le cas de navires et bateaux nationaux; ils seront traités sur le pied d'égalité avec les navires et bateaux nationaux, en ce qui concerne les facilités et charges de ports et de quai, de toute sorte, y compris les facilités de stationnement, de chargement et de déchargement, les droits et charges de tonnage, de quai, de pilotage, de phare, de quarantaine et tous droits et charges analogues, de quelque nature qu'ils soient perçus au nom et au profit du Gouvernement de fonctionnaires publics, de particuliers, de corporations ou d'établissements de quelque espèce que ce soit.

Au cas où l'Allemagne accorderait à l'une quelconque des Puissances alliées et associées ou toute autre Puissance étrangère, un traitement préférentiel, ce régime sera étendu sans délai et sans conditions à toutes les Puissances alliées et associées.

Il ne sera apporté à la circulation des personnes et des navires et bateaux d'autres entraves que celles résultant des dispositions relatives aux douanes, à la

police, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration ou à l'immigration, ainsi qu'à l'importation ou à l'exportation des marchandises prohibées. Ces dispositions, raisonnables et uniformes, ne devront pas entraver inutilement le trafic.

CHAPITRE II

ZONES FRANCHES DANS LES PORTS

Art.328. - Les zones franches qui existaient dans les ports allemands au 1^{er} août 1914 seront maintenues. Ces zones franches et celles qui, en vertu du présent Traité, seraient établies sur le territoire de l'Allemagne, seront soumises au régime prévu dans les articles suivants.

Les marchandises entrant dans la zone franche on en sortant ne seront soumises à aucun droit d'importation ou d'exportation, en dehors du cas prévu à l'article 330.

Les navires et marchandises entrant dans la zone franche pourront être soumis aux taxes établies en vue de couvrir les dépenses d'administration, d'entretien et d'amélioration du port, ainsi qu'aux droits établis pour l'usage des diverses installations, pourvu que ces taxes et droits soient raisonnables, en égard aux dépenses faites, et perçues dans les conditions d'égalité prévues à l'article 327.

Les marchandises ne pourront être soumises à aucun autre droit ou taxe, si ce n'est à un droit de statistique, de 1 p. 1000 *ad valorem* au maximum, lequel sera exclusivement affecté à couvrir les frais du service chargé d'établir le relevé des mouvements du port.

Art.329. - Les facilités accordées pour l'établissement de magasins, ainsi que pour l'emballage et le déballage des marchandises, devront répondre aux nécessités commerciales du moment. Tout produit dont la consommation aura été autorisée dans la zone franche sera exempt de droits d'accise ou autres, de quelque nature que ce soit, en dehors du droit de statistique prévu à l'article 328 ci-dessus.

Aucune distinction ne sera faite, en ce qui concerne une quelconque des prescriptions du présent article, soit entre les personnes appartenant à des nationalités différentes, soit entre les produits d'origine ou de destination différentes.

Art.330. - Des droits d'entrée pourront être imposés aux produits sortant de la zone franche pour être livrés à la consommation du pays sur le territoire duquel se trouve le port. Inversement, des droits de sortie pourront être imposés aux produits en provenance de ce pays à destination de la zone franche. Ces droits d'entrée et de sortie devront être établis sur les mêmes bases et d'après les mêmes taux que les droits similaires appliqués aux autres frontières douanières du pays intéressé. D'autre part, l'Allemagne s'interdit d'établir, sous une dénomination quelconque, aucun droit d'importation, d'exportation ou de transit, sur les produits transportés par voie de terre ou d'eau, à travers le territoire allemand, à destination

ou en provenance de la zone franche, et en provenance ou à destination d'un autre Etat quelconque.

L'Allemagne, devra établir la réglementation nécessaire pour assurer et garantir ce libre passage sur celle-des voies de fer et d'eau de son territoire qui donne normalement accès à la zone franche.

CHAPITRE III

CLAUSES RELATIVES À L'ELBE, À L'ODER, AU NIEMEN (RUSSSTROM-MEMEL-NIEMEN) ET AU DANUBE:

1^o *Dispositions générales*

Art.331. - Sont déclarés internationaux:

l'Elbe (*Labe*) depuis le confluent de la Vltava (*Moldau*) et la Vltava (*Moldau*) depuis Prague;

l'Oder (*Odra*) depuis le confluent de l'Oppa;

le Niemen (*Russstrom-Memel-Niemen*) depuis Grodno;

le Danube depuis Ulm;

et toute partie navigable de ces réseaux fluviaux servant naturellement d'accès à la mer à plus d'un Etat, avec ou sans transbordement d'un bateau à un autre, ainsi que les canaux latéraux et chenaux qui seraient établis, soit pour doubler ou améliorer des sections naturellement navigables desdits réseaux fluviaux, soit pour réunir deux sections naturellement navigables du même cours d'eau.

Il en sera de même de la voie navigable Rhin-Danube au cas où cette voie serait construite dans les conditions fixées à l'article 353.

Art.332. - Sur les voies déclarées internationales à l'article précédent, les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Puissances seront traités sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite, au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une quelconque de ces Puissances, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'Etat riverain lui-même ou de l'Etat dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

Toutefois, les bateaux allemands ne pourront exécuter le transport, par lignes régulières de voyageurs et de marchandises, entre les ports d'une Puissance alliée ou associée, qu'avec une autorisation spéciale de celle-ci.

Art.333. - Les taxes, susceptibles de varier avec les différentes sections du fleuve, pourront être perçues sur les bateaux empruntant la voie navigable ou ses accès, à moins de dispositions contraires d'une convention existante. Elles devront être exclusivement destinées à couvrir d'une façon équitable les frais d'entretien de la navigabilité ou d'amélioration du fleuve et de ses accès ou à subvenir à des dépenses faites dans l'intérêt de la navigation. Le tarif en sera calculé d'après ces

dépenses et affiché dans les ports. Ces taxes seront établies de manière à ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, à moins qu'il y ait soupçon de fraude ou de contravention.

Art.334. - Le transit des voyageurs, bateaux et marchandises s'effectuera conformément aux conditions générales fixées à la Section I.

Lorsque les deux rives d'un fleuve international font partie d'un même Etat, les marchandises en transit pourront être mises sous scelles ou sous la garde des agents des douanes. Lorsque le fleuve forme frontière, les marchandises et les voyageurs en transit seront exempts de toute formalité douanière; le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que l'embarquement et le débarquement des voyageurs, ne pourront s'effectuer que dans les ports désignés par l'Etat riverain.

Art.335. - Sur le parcours comme à l'embouchure des fleuves susmentionnés, il ne pourra être perçu de redevances d'aucune espèce, autres que celles prévues à la présente Partie.

Cette disposition ne fera pas obstacle à l'établissement, par les Etats riverains, de droits de douane, d'octroi local ou de consommation non plus qu'à la création de taxes raisonnables et uniformes prélevées dans les ports, d'après des tarifs publics, pour l'usage des grues, élévateurs, quais, magasins, etc.

Art.336. - A défaut d'une organisation spéciale relative à l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration de la partie internationale d'un réseau navigable, chaque Etat riverain sera tenu de prendre dans la mesure convenable, les dispositions nécessaires à l'effet d'écartier tous obstacles ou dangers pour la navigation et d'assurer le maintien de la navigation dans de bonnes conditions.

Si un Etat néglige de se conformer à cette obligation, tout Etat riverain ou représenté à la Commission internationale, s'il y en a une, pourra en appeler à la juridiction instituée, à cet effet, par la Société des Nations.

Art.337. - Il sera procédé, de la même manière, dans le cas où un Etat riverain entreprendrait des travaux de nature à porter atteinte à la navigation dans la partie internationale. La juridiction visée à l'article précédent pourra prescrire la suspension ou la suppression de ces travaux, en tenant compte, dans ses décisions, des droits relatifs à l'irrigation, à la force hydraulique, aux pêcheries et autres intérêts nationaux, qui, en cas d'accord de tous les Etats riverains ou de tous les Etats représentés à la Commission internationale, s'il en existe une, auront la priorité sur les besoins de la navigation.

Le recours à la juridiction de la Société des Nations ne sera pas suspensif.

Art.338. - Le régime formulé dans les articles 332 à 337 ci-dessus sera remplacé par celui qui sera institué dans une Convention générale à établir par les Puissances alliées et associées et approuvée par la Société des Nations, relativement aux voies navigables dont ladite Convention reconnaîtrait le caractère

international. Cette Convention pourra s'appliquer notamment à tout ou partie des réseaux fluviaux de l'Elbe (*Labe*), de l'Oder ('Odra), du Niemen (*Russstrom-Memel-Niemen*), et du Danube ci-dessus mentionnés, ainsi qu'aux autres éléments desdits réseaux fluviaux qui pourraient y être compris dans une définition générale.

L'Allemagne s'engage, conformément aux dispositions de l'article 379, à adhérer à ladite Convention générale, ainsi qu'à tous projets de révision des accords internationaux et règlements en vigueur, établis comme il est dit à l'article 343 ci-après.

Art.339. - L'Allemagne cédera aux Puissances alliées et associées intéressées, dans le délai maximum de trois mois après la notification qui lui en sera faite une partie des remorqueurs et des bateaux qui resteront immatriculés dans les ports des réseaux fluviaux visés à l'article 331, après les prélèvements à opérer à titre de restitution ou de réparation. L'Allemagne cédera le même matériel de toute nature nécessaire aux Puissances alliées et associées intéressées pour l'utilisation de ces réseaux.

Le nombre des remorqueurs et bateaux et l'importance du matériel cédés, ainsi que leur répartition, seront déterminés par un ou plusieurs arbitres désignés par les Etats-Unis d'Amérique, en tenant compte des besoins légitimes des parties en cause, et en se basant notamment sur le trafic de la navigation, dans les cinq années qui ont précédé la guerre.

Tous les bâtiments cédés devront, être munis de leurs agrès et appareils, être en bon état, capables de transporter des marchandises et choisis parmi les plus récemment construits.

Les cessions prévues au présent article donneront lieu à une indemnité, dont le montant total, fixé forfaitairement par l'arbitre ou les arbitres, ne pourra, en aucun cas, dépasser la valeur du capital de premier établissement du matériel cédé, et sera imputable sur le montant des sommes dues par l'Allemagne; en conséquence, il appartiendra à l'Allemagne d'indemniser les propriétaires.

3° Dispositions spéciales au Danube.

Art.346. - La Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Toutefois et provisoirement, les représentants de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et de la Roumanie feront seuls partie de cette Commission.

Art.347. - A partir du point où cessé la compétence de la Commission européenne, le réseau du Danube visé à l'article 331 sera placé sous l'administration d'une Commission internationale composée comme suit :

2 représentants des Etats allemands riverains;

3 représentant de chacun des autres Etats riverains;

1 représentant de chacun des Etats non riverains représentés à l'avenir à la

Commission européenne du Danube.

Si quelques-uns de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité les décisions de la Commission seront néanmoins valables.

Art.348. - La Commission internationale prévue à l'article précédent se réunira aussitôt que possible après la mise en vigueur du présent Traité et assumera provisoirement l'administration du fleuve en conformité des dispositions des articles 332 à 337, jusqu'à ce qu'un statut définitif du Danube soit établi par les Puissances désignées par les Puissances alliées et associées.

Art.349. - L'Allemagne s'engage à agréer le régime qui sera établi pour le Danube par une Conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et associées; cette Conférence, à laquelle des représentants de l'Allemagne pourront être présents, se réunira dans le délai d'un an après la mise en vigueur du présent Traité.

Art.350. - Il est mis fin au mandat donné par l'article 57 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878 à l'Autriche-Hongrie, et cédé par celle-ci à la Hongrie, pour l'exécution des travaux aux Portes de Fer. La Commission chargée de l'administration de cette partie du fleuve statuera sur le règlement des comptes, sous réserve des dispositions financières du présent Traité. Les taxes qui pourraient être nécessaires ne seront, en aucun cas, perçus par la Hongrie.

Art.351. - Au cas où l'Etat tchécoslovaque, l'Etat Serbe-Croate-Slovene ou la Roumanie entreprendraient, après autorisation ou sur mandat de la Commission internationale, des travaux d'aménagement, d'amélioration, de barrage ou autres sur une section du réseau fluvial formant frontière, ces Etats jouiraient sur la rive opposée, ainsi que sur la partie du lit située hors de leur territoire, de toutes les facilités nécessaires pour procéder aux-études, à l'exécution et à l'entretien de ces travaux.

Art.352. - L'Allemagne sera tenue, vis-à-vis de la Commission européenne du Danube, à toutes restitutions, réparations et indemnités pour les dommages subis pendant la guerre cette Commission.

Art.353. - Dans le cas de la construction d'une voie navigable à grande section Rhin-Danube, l'Allemagne s'engage à appliquer à ladite voie navigable le régime prévu aux articles 332 à 338.

TRATATUL DE PACE
ÎNTRU PUTERILE ALIATE ȘI ASOCIATE ȘI GERMANIA
ȘI PROTOCOLUL SEMNAT LA VERSAILLES LA 28 IUNIE 1919*

PARTEA A XII-A
PORTURI, CĂI PE APĂ ȘI CĂI FERATE
SECȚIUNEA I
DISPOZIȚII GENERALE

Art. 321. – Germania se angajează să acorde libertate de trecere pe teritoriul său pe căile cele mai potrivite pentru tranzitul internațional, pe calea ferată, pe cursuri de apă navigabile sau pe canale, persoanelor, mărfurilor, navelor, vaselor, vagoanelor și serviciilor poștale provenind din sau îndreptându-se spre teritoriile uneia din Puterile aliate și asociate, limitrofe sau nu; în acest scop, traversarea apelor teritoriale va fi permisă. Persoanele, mărfurile, navele, vasele, mașinile, vagoanele și serviciile poștale nu vor fi supuse nici unei taxe de tranzit, nici unei întârzieri sau restricții inutile și vor avea dreptul, în Germania, la tratament național, în tot ceea ce privește taxele și facilitățile, ca și în toate celelalte privințe.

Mărfurile în tranzit vor fi scutite de orice taxe vamale sau altele asemenea.

Orice taxe sau sarcini fiscale, grevând transportul în tranzit, va trebui să fie rezonabile, având în vedere condițiile traficului. Nici o redevență, facilitare sau restricție nu va trebui să depindă, direct sau indirect, de calitatea proprietarului sau a naționalității navei sau alt mijloc de transport care ar fi fost sau ar trebui să fie folosit pe o parte oarecare a parcursului total.

Art. 322. – Germania se angajează să nu impună nici să mențină un control oarecare asupra întreprinderilor de transport, în tranzit dus și întors a emigranților pe teritoriul său, în afara măsurilor necesare pentru a constata că călătorii sunt realmente în tranzit; ea nu va permite nici unei companii de navigație, nici unei alte organizații, societate sau persoană privată interesată de trafic, să participe în vreun fel oarecare la un serviciu administrativ organizat în acest scop, nici să exercite o influență directă sau indirectă în această privință.

* *Traité de paix entre les Puissances Alliées et Associées et l'Allemagne et Protocole signé à Versailles le 28 juin 1919*, publication du Ministère des Affaires Étrangères, Paris, Imprimerie Nationale, 1919, P. 175-182, 184-185.

Art. 323. – Germania își interzice să stabilească o distincție sau o preferință directă sau indirectă, în ceea ce privește drepturile, taxele și interdicțiile privitoare la importuri pe teritoriul său sau la exporturile de pe teritoriul său, și, sub rezerva prevederilor particulare conținute în prezentul Tratat, în ceea ce privește condițiile și prețul de transport al mărfurilor sau al persoanelor spre sau provenind de pe teritoriul său, din cauza fie a frontierei de intrare sau de ieșire, fie a naturii proprietății sau a pavilionului mijloacelor de transport folosite (inclusiv transporturile aeriene), fie din punctul de plecare primitiv sau imediat la navei sau vasului, al vagonului, al aeronavei sau altui mijloc de transport, de la destinația sa finală sau intermediară, al itinerariului urmat sau al punctelor de transbordare, fie din cauza faptului că portul prin intermediul căruia mărfurile sunt importate sau exportate este un port german sau un port străin oarecare, fie din cauză că mărfurile sunt importate sau exportate pe mare, pe uscat sau pe calea aerului.

Germania își interzice îndeosebi să stabilească, în defavoarea porturilor, navelor sau vaselor uneia dintre Puterile aliate și asociate, vreo suprataxă, nici o primă directă sau indirectă la export sau import prin porturile sau pe navele sau vasele germane, sau prin cele ale unei alte puteri, îndeosebi sub formă de tarife combinate și să supună persoanele sau mărfurile trecând printr-un port sau utilizând o navă sau un vas al uneia dintre Puterile aliate și asociate, la formalități sau intervale (de întrerupere) oarecare, cărora aceste persoane sau mărfuri nu le-ar fi supuse, dacă ar trece printr-un port german sau al unei alte Puteri, sau dacă ar utiliza o navă sau vas germane sau un vas al unei alte Puteri.

Art. 324. – Toate dispozițiile utile va trebui să fie luate, din punct de vedere administrativ și tehnic, pentru a scurta, pe cât posibil, penetrarea mărfurilor prin granițele Germaniei și pentru a asigura, plecând de la zisele granițe, expedierea și transportul acestor mărfuri fără deosebire dacă ele provin sau merg în direcția teritoriilor Puterilor aliate și asociate, sau în tranzit din sau spre acele teritorii, în condiții materiale, îndeosebi din punctul de vedere al rapidității și al preocupării pentru starea drumului, identice cu cele de care ar beneficia mărfurile de aceeași natură călătorind pe teritoriul german în condiții asemănătoare de transport.

În mod deosebit, transportul mărfurilor perisabile va fi efectuat cu promptitudine și regularitate, iar formalitățile vamale vor avea loc astfel încât să permită continuarea directă a transportului mărfurilor cu trenurile de legătură.

Art. 325. – Porturile maritime ale Puterilor aliate și asociate vor beneficia de toate favorurile și de toate tarifele reduse acordate, pe căile ferate sau pe cele navigabile ale Germaniei, în folosul porturilor germane sau a unui port oarecare al vreunei alte Puteri.

Art. 326. - Germania nu va putea refuza să participe la tarifele sau combinațiile de tarife, care ar avea ca obiect să asigure porturilor uneia din Puterile

aliat și asociate avantaje analoage celor pe care ea le-ar fi acordat propriilor sale porturi sau celor ale unei alte Puteri.

SECȚIUNEA II NAVIGAȚIA CAPITOLUL I LIBERTATEA DE NAVIGAȚIE

Art. 327. – Resortisanții Puterilor aliate și asociate, ca și bunurile lor, nave și vase, se vor bucura, în toate porturile și pe toate căile de navigație interioară din Germania, de un tratament egal celor al resortisanților, al bunurilor și navelor și vaselor germane.

Îndeosebi navele și vasele uneia dintre Puterile aliate și asociate vor fi autorizate să transporte mărfuri de orice natură și pasageri la destinație sau provenind din toate porturile sau localitățile situate pe teritoriul Germaniei la care navele și vasele germane pot avea acces, în condiții care nu vor fi mai oneroase decât cele aplicate în cazul navelor și vaselor naționale; vor fi tratate pe picior de egalitate cu navele și vasele naționale, în ceea ce privește facilitățile și taxele de port și de chei, de tot felul, inclusiv facilitățile de staționare, de încărcare și descărcare, taxele și sarcinile fiscale de tonaj, de chei, de pilotaj, de far, de carantină și toate taxele și sarcinile fiscale analoage, în orice fel ar fi percepute în numele și în folosul Guvernului de către funcționari publici, particulari, corporații sau stabilimente de orice fel.

În cazul în care Germania ar acorda uneia dintre Puterile aliate și asociate sau oricărei alte Puteri străine, un tratament preferențial, acest regim va fi extins fără întârziere și necondiționat tuturor Puterilor aliate și asociate.

Nu se vor aduce circulației persoanelor și navelor sau vaselor alte piedici/interdicții decât cele rezultând din dispozițiile privitoare la vămi, la prescripțiile sanitare, la emigrare sau imigrare, ca și la importul sau exportul mărfurilor prohibite. Aceste dispoziții, rezonabile și uniforme, nu va trebui să împiedice traficul în mod inutil.

CAPITOLUL II ZONE LIBERE ÎN PORTURI

Art. 328. – Zonele libere care existau în porturile germane la 1 august 1914 vor fi menținute. Aceste zone libere și cele care, în virtutea prezentului Tratat, ar fi stabilite pe teritoriul Germaniei, vor fi supuse regimului prevăzut în articolele următoare.

Mărfurile intrând în zona liberă sau ieșind, nu vor fi supuse nici unei taxe de import sau export, în afara cazului prevăzut la articolul 330.

Navele și mărfurile intrând în zona liberă vor putea fi supuse taxelor stabilite în scopul acoperirii cheltuielilor de administrație, de întreținere și de ameliorare a portului, ca și taxelor stabilite pentru folosirea diverselor instalații, cu condiția ca aceste taxe și sarcini fiscale să fie rezonabile, având în vedere cheltuielile făcute și percepute în condițiile de egalitate prevăzute la articolul 327.

Mărfurile nu vor putea fi supuse nici unei taxe sau sarcini fiscale, decât doar unei taxe de statistică, de 1 p. la 1000 *ad valorem* cel mult, care va fi exclusiv afectat acoperirii cheltuielilor de serviciu însărcinat să stabilească relevmentul mișcărilor din port.

Art. 329. – Facilitățile acordate pentru stabilirea de depozite ca și pentru ambalarea și dezambalarea mărfurilor, va trebui să răspundă la necesitățile comerciale ale momentului. Orice produs al cărui consum va fi fost autorizat în zona liberă, va fi scutit de taxe de acciză sau altele, de orice fel ar fi ele, în afara taxei de statistică prevăzută la articolul 328 de mai sus.

Nu se va face nici o deosebire în ceea ce privește vreuna dintre dispozițiile prezentului articol, fie între persoanele aparținând unor naționalități diferite, fie între produsele de origine sau de destinație diferite.

Art. 330. – Taxe de intrare vor putea fi impuse produselor ieșind din zona liberă pentru a fi livrate consumului țării pe teritoriul căreia se găsește portul. Invers, taxe de ieșire vor putea fi impuse produselor provenind din acea țară, vând ca destinație zona liberă. Aceste taxe de intrare și de ieșire va trebui să fie stabilite pe aceleași baze și după aceleași rate ca taxele similare aplicate la alte frontiere vamale ale țării interesate. Pe de altă parte, Germania își interzice să stabilească, sub vreo denumire oarecare, vreo taxă de import, de export sau de tranzit, asupra produselor transportate pe uscat sau pe apă, pe teritoriul german, spre sau dinspre zona liberă, și provenind sau îndreptându-se spre vreun alt stat oarecare.

Germania va trebui să stabilească reglementarea necesară pentru a asigura și garanta această liberă trecere pe calea ferată sau pe apă a teritoriului său, care oferă în mod normal acces la zona liberă.

CAPITOLUL III

CALUZE PRIVITOARE LA ELBA, LA ODER, LA NIEMEN (RUSSTROM-MEMEL-NIEMEN) ȘI LA DUNĂRE:

1. Dispoziții generale

Art. 331. – Sunt declarate internaționale: Elba (Labe) de la confluentul Vltavei (Moldau) și Vltava (Moldau) până la Praga;
Oderul (Odra) de la confluentul Oppa;

Niemenul (Russtrom-Memel-Niemen) de la Grodno;
Dunărea de la Ulm;

și orice parte navigabilă a acestor rețele fluviale servind în chip natural de acces la mare mai multor state, cu sau fără transbordarea de pe o navă pe alta, ca și canalele laterale și șenalele care ar fi stabilite, fie pentru a dubla sau ameliora secțiuni natural navigabile ale ziselor rețele fluviale, fie pentru a reuni două secțiuni natural navigabile ale aceluiași curs de apă.

La fel vor sta lucrurile și cu calea navigabilă Rin – Dunăre, în cazul în care această cale ar fi construită în condițiile fixate la articolul 353.

Art. 332. – Pe căile declarate internaționale la articolul precedent, resortisanții, bunurile și pavilioanele tuturor Puterilor vor fi tratate pe picior de perfectă egalitate, astfel încât să nu se facă nici o deosebire în detrimentul resortisanților, al bunurilor și pavilionul statului riveran însuși sau al statului ai cărui resortisanți, bunuri și pavilion se bucură de tratamentul cel mai favorabil.

Totuși, vasele germane nu vor putea executa transportul pe liniile regulate de călători și de mărfuri, între porturile unei Puteri aliate sau asociate, decât cu autorizația specială a acesteia.

Art. 333. – Taxele, susceptibile de a varia o dată cu diferitele secțiuni ale fluviului, vor putea fi percepute pe vasele ce recurg la calea navigabilă sau la accesul ei, exceptând dispoziții contrare ale unei convenții existente. Ele va trebui să fie exclusiv destinate acoperirii în mod echitabil a cheltuielilor de întreținere ale navigabilității sau de ameliorare a fluviului și a accesului său, sau să subvenționeze cheltuieli făcute în interesul navigației. Tariful acestora va fi calculat în funcție de aceste cheltuieli și afișat în porturi. Aceste taxe vor fi stabilite astfel, încât să nu facă necesar un examen detaliat al încărcăturii, exceptând cazul când există o suspiciune de fraudă sau contravenție.

Art. 334. – Tranzitul călătorilor, vaselor și mărfurilor se va efectua conform condițiilor generale fixate la Secțiunea I.

Atunci când ambele maluri ale unui fluviu internațional fac parte din același stat, mărfurile în tranzit vor putea fi sigilate sau date în paza agenților vamali. Atunci când fluviul este porțiune de graniță, mărfurile și călătorii în tranzit vor fi scutiți de orice formalitate vamală; încărcarea și descărcarea călătorilor nu se vor putea efectua decât în porturile desemnate de statul riveran.

Art. 335. – Pe parcurs, ca și la gura fluviilor sus menționate, nu se vor putea percepe taxe de nici un fel, altele decât cele prevăzute în prezenta Parte.

Această dispoziție nu va împiedica stabilirea, de către statele riverane, a taxelor vamale, de concesiune sau de consum, precum nici crearea de taxe rezonabile și uniforme percepute în porturi, după tarife publice, pentru utilizarea macaralelor, elevatoarelor, cheiurilor, depozitelor, etc.

Art. 336. – În lipsa unei organizări speciale privitoare la executarea lucrărilor de întreținere și de ameliorare a părții internaționale a unei rețele navigabile, fiecare stat riveran va fi obligat să ia, în măsura convenabilă, dispozițiile necesare în scopul de înlăturare a tuturor obstacolelor sau pericolelor pentru navigație și de a-și asuma menținerea navigației în bune condițiuni.

Dacă un stat, din neglijență, nu se conformează acestei obligații, orice stat riveran sau reprezentat la Comisia internațională, dacă există una, va putea apela la jurisdicția instituită în acest scop, de Societatea Națiunilor.

Art. 337. – În același fel, se va proceda în cazul în care un stat riveran ar întreprinde lucrări de natură a aduce atingere navigației în porțiunea internațională. Jurisdicția vizată la articolul precedent va putea prescrie suspendarea sau ștergerea acestor lucrări, ținând cont, în aceste decizii, de drepturile (taxele ?) privitoare la irigație, la forța hidraulică, la pescărie sau alte interese naționale, care, în caz de acord al tuturor statelor riverane sau al tuturor statelor reprezentate la Comisia internațională, dacă există una, vor avea prioritate asupra nevoilor navigației.

Recursul la jurisdicția Societății Națiunilor nu va fi unul suspensiv.

Art. 338. – Regimul formulat în articolele 332 la 337 de mai sus va fi înlocuit de cel ce se va institui într-o Convenție generală ce va trebui să fie stabilită de Puterile aliate și asociate și aprobată de Societatea Națiunilor, privitor la căile navigabile cărora zisa Convenție i-ar recunoaște caracterul internațional. Această Convenție va putea să se aplice îndeosebi întregului sau la o parte din rețelele fluviale ale Elbei (Labe), Oderului (Odra), Niemen (Russtrom-Memel-Niemen) și ale Dunării mai sus menționate, ca și la celelalte elemente ale ziselor rețele fluviale ce ar putea fi cuprinse într-o definiție generală.

Germania se angajează, conform dispozițiilor articolului 379, să adere la zisa Convenție generală, ca și la toate proiectele de revizuire a acordurilor internaționale și a regulamentelor în vigoare, stabilite așa cum s-a precizat la articolul 343 (ce urmează).

Art. 339. - Germania va ceda Puterilor aliate și asociate interesate, într-un interval de maximum trei luni de la notificare, care se va face, o parte din remorcherile și vasele ce vor rămâne înmatriculate în porturile rețelelor fluviale vizate la articolul 331, după prelevările de operat cu titlu de restituire sau de reparație. Germania va ceda același material de orice natură, Puterilor aliate și asociate interesate de utilizarea acestor rețele.

Numărul remorcherelor și vaselor și importanța materialului cedat, ca și repartiția lor, vor fi determinate de unul sau mai mulți arbitri desemnați de Statele Unite ale Americii, ținând cont de nevoile legitime ale părților în cauză, și bazându-se doar pe traficul navigației, în cei cinci ani care au precedat războiul.

Toate bastimentele cedate va trebui să fie dotate cu greement și aparatură, să fie în stare bună, capabile să transporte mărfuri și alese dintre cele recent construite.

Cesiunile prevăzute la prezentul articol vor da loc unei indemnizații, a cărei sumă totală, fixată forfetar de arbitru sau arbitri, nu va putea, în nici un caz, depăși valoarea capitalului de prim stabiliment al materialului cedat și va fi deductibilă din totalul sumelor datorate de Germania; în consecință, va fi de datoria Germaniei să indemnizeze pe proprietari.

.....

3. Dispoziții speciale referitoare la Dunăre

Art. 346. – Comisia Europeană a Dunării va exercita din nou puterile pe care le avea înainte de război. Totuși, și provizoriu, reprezentanții Marii Britanii, Franței, Italiei și României vor face singuri parte din această Comisie.

Art. 347. – Începând din punctul în care încetează competența Comisiei europene, rețeaua Dunării vizată la articolul 331, va fi pusă sub administrația unei Comisii internaționale, compusă după cum urmează:

2 reprezentanți al statelor germane riverane;

3 reprezentanți ai fiecăruia din celelalte state riverane;

câte un reprezentant al fiecăruia din statele neriverane, reprezentate în viitor la Comisia Europeană a Dunării.

Dacă unii din acești reprezentanți nu pot fi desemnați în momentul intrării în vigoare a prezentului Tratat, deciziile Comisiei vor fi totuși valabile.

Art. 348. – Comisia internațională prevăzută la articolul precedent se va reuni cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a prezentului Tratat și își va asuma provizoriu administrarea fluviului, în conformitate cu dispozițiile articolelor 332 la 337, până ce un statut definitiv al Dunării va fi stabilit de Puterile desemnate de Puterile aliate și asociate.

Art. 349. – Germania se angajează să agreeze regimul ce se va stabili Dunării de către o Conferință a Puterilor desemnate de Puterile aliate și asociate; această Conferință, la care reprezentanții Germaniei vor putea fi prezenți, se va reuni într-un interval de un an după intrarea în vigoare a prezentului Tratat.

Art. 350. – Se pune capăt mandatului acordat de articolul 57 din Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878 Austro-Ungariei, și cedat de aceasta Ungariei, pentru executarea lucrărilor de la Porțile de Fier. Comisia însărcinată cu administrarea acestei părți a fluviului va statua asupra încheierii / lichidării socotelilor, sub rezerva dispozițiilor financiare ale prezentului Tratat. Taxele ce ar putea fi necesare nu vor fi, în nici un caz, percepute de Ungaria.

Art. 351. – În cazul în care statul cehoslovac, statul sârbo-croato-sloven sau România ar întreprinde, după autorizare sau după un mandat al Comisiei

internaționale, lucrări de amenajare, de ameliorare, de baraj sau altele pe secțiunea rețelei fluviale formând graniță, aceste state s-ar bucura, pe malul celălalt, ca și pe partea de albie situată în afara teritoriului lor, de toate facilitățile necesare pentru a proceda la studii, la executarea și întreținerea acestor lucrări.

Art. 352. – Germania va fi obligată, față de Comisia Europeană a Dunării, la toate restituirile, reparațiile și indemnizațiile pentru stricăciunile suferite în timpul războiului de această Comisie.

Art. 353. – În cazul construirii unei căi navigabile cu secțiune largă Rin – Dunăre, Germania se angajează să aplice zisei căi navigabile regimul prevăzut la articolele 332 până la 338.

TRAITÉ DE PAIX
ENTRE LES PUISSANCES ALLIÉES ET ASSOCIÉES ET L'AUTRICHE.
DÉCLARATION SIGNÉ À SAINT GERMAIN EN LAYE,
LE 10 SEPTEMBRE 1919*

2° Dispositions spéciales au Danube.

Art.301. - La Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Toutefois et provisoirement les représentants de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et de la Roumanie feront seuls partie de cette Commission.

Art.302. - A partir du point où cesse la compétence de la Commission européenne, le réseau du Danube visé à l'article 286 sera placé sous l'administration d'une Commission internationale composée comme suit :

2 représentants des Etats allemands riverains;

1 représentant de chacun des autres Etats riverains;

1 représentant de chacun des Etats non riverains représentés l'avenir à la Commission européenne du Danube.

Si quelques-uns de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité, les décisions de la Commission seront néanmoins valables.

Art.303. - La Commission internationale prévue à l'article précédent réunira aussitôt que possible après la mise en vigueur du présent Traité et assumera provisoirement l'administration du fleuve en conformité des dispositions des articles 292 et 294 à 298, jusqu'à ce qu'un statut définitif du Danube soit établi par les Puissances désignées par les Puissances alliées et associées.

* G.F. de Martens, Ch. Samwer, J. Hopf, *Nouveau recueil général de traités...*, *op.cit.*, s.III, vol. XI, p. 691-839 ; *Traité de paix entre les Puissances Alliées et Associées et l'Autriche. Protocole et Déclaration signé à Saint-Germain-en-Laye, le 10 septembre 1919*, publication du Ministère des Affaires Étrangères, Paris, Imprimerie Nationale, 1919, p.150-152.

Les décisions de cette Commission internationale seront prises à la majorité des voix. Les appointements des commissaires seront fixés et payés par leurs pays respectifs.

Provisoirement tout déficit qui se produirait dans les dépenses d'administration de la Commission internationale sera supporté à parts égales par les Etats représentés à la Commission.

La Commission sera chargée notamment de réglementer l'attribution des licences des pilotes, les frais de pilotages et de surveiller les services des pilotes.

Art.304. - L'Autriche s'engage à agréer le régime qui sera établi pour le Danube par une Conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et associées; cette Conférence, à laquelle des représentants de l'Autriche pourront être présents, se réunira dans le délai d'un an après la mise en vigueur du présent Traité.

Art.305. - Il est mis fin au mandat donné par l'article 57 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878 à l'Autriche-Hongrie et cédé par celle-ci à la Hongrie, pour l'exécution des travaux aux Portes-de-Fer. La Commission chargée de l'administration de cette partie du fleuve statuera sur le règlement des comptes, sous réserve des dispositions financières du présent Traité. Les taxes qui pourraient être nécessaires ne seront, en aucun cas, perçues par la Hongrie.

Art.306. - Au cas où l'Etat tchécoslovaque, l'Etat serbe-croate-slovène ou la Roumanie entreprendraient, après autorisation ou sur mandat de la Commission internationale, des travaux d'aménagement, d'amélioration, de barrage ou autres sur une section du réseau fluvial formant frontière, ces Etats jouiraient sur la rive opposée, ainsi que sur la partie du lit située hors de leur territoire, de toutes les facilités nécessaires pour procéder aux études, à l'exécution et à l'entretien de ces travaux.

Art.307. - L'Autriche sera tenue, vis-à-vis de la Commission européenne du Danube, à toutes restitutions, réparations et indemnités pour les dommages subis pendant la guerre par cette Commission.

Art.308. - Dans le cas de la construction d'une voie navigable à grande section Rhin-Danube, l'Autriche s'engage dès à présent à agréer l'application à ladite voie navigable du même régime que celui prévu aux articles 292 et 294 à 299 du présent Traité.

TRATATUL DE PACE
ÎNTRU PUTERILE ALIATE ȘI ASOCIATE ȘI AUSTRIA.
DECLARAȚIA SEMNATĂ LA SAINT GERMAIN EN LAYE
LA 10 SEPTEMBRIE 1919*

2. Dispoziții speciale privitoare la Dunăre

Art. 301. – Comisia Europeană a Dunării își va exercita din nou puterile pe care le avea înainte de război. Totuși și provizoriu, reprezentanții Marii Britanii, Franței, Italiei și României vor face singuri parte din această comisie.

Art.302. – Începând din punctul în care încetează competența Comisiei Europene, rețeaua Dunării vizată la art. 286, va fi plasată sub administrația unei Comisii internaționale compusă după cum urmează:

2 reprezentanți ai statelor riverane germane

câte un reprezentant al fiecăruia dintre celelalte state riverane

câte un reprezentant din fiecare din statele neriverane reprezentate pe viitor

în Comisia Europeană a Dunării.

Dacă unii din acești reprezentanți nu pot fi desemnați în momentul intrării în vigoare a prezentului tratat, deciziile Comisiei vor fi totuși valabile.

Art.303. – Comisia internațională prevăzută la articolul precedent se va reuni cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a prezentului tratat și își va asuma provizoriu administrația fluviului în conformitate cu dispozițiile art. 292 și 294 până la 298, până ce un statut definitiv al Dunării va fi stabilit de puterile desemnate de către Puterile aliate și asociate.

Deciziile acestei Comisii internaționale vor fi luate cu majoritate de voturi. Salariile comisarilor vor fi fixate și plătite de țările lor respective.

Provizoriu, orice deficit care s-ar produce în cheltuielile de administrare ale Comisiei internaționale, va fi suportat în părți egale de către statele reprezentate în Comisie.

Comisia va fi însărcinată îndeosebi să reglementeze atribuirea licențelor de pilotaj, cheltuielile de pilotaj și să supravegheze serviciile de pilotaj.

* Monitorul Oficial al României, nr. 140 din 26 septembrie 1920.

Art.304. – Austria se angajează să agreeze regimul stabilit pentru Dunăre de către o Conferință a puterilor desemnate de către Puterile aliate și asociate; această conferință la care reprezentanții Austriei vor putea fi prezenți, se va întruni într-un interval de un an de la intrarea în vigoare a prezentului tratat.

Art.305. – Se pune capăt mandatului acordat de art. 57 din Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878, Austro-Ungariei și cedat de aceasta Ungaricii, pentru executarea lucrărilor de la Porțile de Fier. Comisia însărcinată cu administrarea acestei părți a fluviului va statua asupra regulamentului de conturi sub rezerva dispozițiilor financiare din prezentul tratat. Taxele ce vor putea fi necesare nu vor fi în nici un caz percepute de Ungaria.

Art.306. – În cazul în care statul cehoslovac, statul sârbo-croato-sloven sau România ar întreprinde în urma unei autorizații sau în baza unui mandat primit de la Comisia internațională, lucrări de amenajare, de ameliorare, de baraj sau altele, pe o secțiune a rețelei fluviale de frontieră, aceste state se vor bucura pe malul opus ca și pe partea de albie situată în afara teritoriului lor de toate facilitățile necesare pentru a proceda la studii, la executarea și întreținerea acestor lucrări.

Art.307. – Austria va fi obligată față de Comisia Europeană a Dunării, să facă toate restituirile, reparațiile și despăgubirile pentru stricăciunile suferite în timpul războiului de către Comisie.

Art.308. – În cazul construirii unei căi navigabile cu secțiune largă Rin-Dunăre, Austria se angajează din acest moment să agreeze aplicarea aceluiași regim ca cel prevăzut în art. 292 și 294 până la 299 din prezentul tratat, zisei căi de navigație.

.....

TRAITÉ DE PAIX
ENTRE LES PUISSANCES ALLIÉES ET ASSOCIÉES
ET LA BULGARIE ET PROTOCOLE
SIGNÉ À NEUILLY-SUR-SEINE, LE 27 NOVEMBRE 1919*

Art.214. - La Bulgarie s'interdit d'établir une distinction ou une préférence directe ou indirecte, en ce qui concerne les droits, taxes prohibitions relatifs aux importations dans son territoire ou aux exportations de son territoire et, sous réserve de stipulations particulières contenues dans le présent Traité, en ce qui concerne les conditions et le prix du transport des marchandises ou des personnes à destination ou en provenance de son territoire, en raison soit de la frontière d'entrée ou de sortie, soit de la nature, de propriété ou du pavillon des moyens de transports employés (y compris les transports aériens), soit du point de départ primitif ou immédiat du navire ou bateau, du wagon, de l'aéronef ou autre moyen de transport, de sa destination finale ou intermédiaire, l'itinéraire suivi ou des points de transbordement, soit du fait que, les marchandises sont importées ou exportées directement par un port bulgare ou indirectement par un port étranger, soit du fait que les marchandises sont importés ou exportées par mer, par terre ou par voie aérienne.

La Bulgarie s'interdit notamment d'établir, au préjudice (ports, navires ou bateaux de l'une quelconque des Puissances alliées et associées, aucune surtaxe, aucune prime directe ou indirecte à l'exportation ou l'importation par les ports ou par les navires ou bateaux bulgares, ou par ceux d'une autre Puissance, en particulier sous forme de tarifs combines, et de soumettre les personnes ou les marchandises, passant par un port ou utilisant un navire ou bateau d'une quelconque des Puissances alliées ou associées, à des formalités ou à des délais quelconques, auxquels ces personnes ou ces marchandises ne seraient pas soumises, si elles passaient par un port bulgare ou par le port d'une autre Puissance, ou si elles utilisaient un navire ou bateau bulgare ou un navire ou bateau d'une autre Puissance.

* G.F. de Martens, H. Triepel, *Nouveau recueil général de traités...*, *op.cit.*, s.III, vol. XI, p. 323-423 ; *Traité de paix entre les Puissances Alliées et Associées et la Bulgarie et Protocole signé à Neuilly-sur-Seine, le 27 novembre 1919*, publication du Ministère des Affaires Étrangères, Paris, Imprimerie Nationale, 1920, p. 102-108.

Art.215. - Toutes les dispositions utiles devront être prises, au point de vue administratif et technique, pour abréger, autant que possible, pénétration des marchandises par les frontières de la Bulgarie et pour assurer, à partir desdites frontières, l'expédition et le transport de ces marchandises sans distinguer, selon qu'elles sont en provenance ou à destination des territoires des Puissances alliées ou associées, ou en transit de ou pour ces territoires, dans des conditions matérielles, notamment au point de vue de la rapidité et des soins de route, identiques à celles dont bénéficieraient les marchandises de même nature, voyageant sur le territoire bulgare dans des conditions semblables de transport.

En particulier, le transport des marchandises périssables sera effectuée avec promptitude et régularité et les formalités douanières auront lieu de façon à permettre la continuation directe du transport des marchandises par les trains en correspondance.

Art.216. - Les ports maritimes des Puissances alliées et associées bénéficieront de toutes les faveurs et de tous les tarifs réduits accordés, sur voies ferrées ou les voies navigables de, la Bulgarie, au profit des ports bulgares ou d'un port quelconque d'une autre Puissance.

La Bulgarie ne pourra refuser de participer aux tarifs ou combinaisons de tarifs qui auraient pour objet d'assurer aux ports d'une des Puissances alliées et associées des avantages analogues à ceux qu'elle aurait accordés à ses propres ports ou à ceux d'une autre Puissance.

Art.217. - Nonobstant toute stipulation contraire des conventions existantes, la Bulgarie s'engage à accorder, sur les lignes les plus appropriées au transit international et conformément aux tarifs vigueur, la liberté du transit aux correspondances télégraphiques et communications téléphoniques en provenance ou à destination de l'une quelconque des Puissances alliées et associées, limitrophe ou non. Ces correspondances et communications ne seront soumises à aucuns délai ni restriction inutiles; elles jouiront en Bulgarie du traitement national en tout ce qui concerne les facilités et notamment la célérité des transmissions. Nulle redevance, facilité ou restriction ne devra dépendre directement ou indirectement de la nationalité de l'expéditeur ou du destinataire.

SECTION II

NAVIGATION.

CHAPITRE I

LIBERTÉ DE NAVIGATION

Art.218. - Les ressortissants des Puissances alliées et associées, ainsi que leurs biens, navires et bateaux, jouiront, dans tous les ports et sur les voies de

navigation intérieure de la Bulgarie d'un traitement égal, à tous égards, à celui des ressortissants, des biens et des navires et bateaux bulgares.

En particulier, les navires et bateaux de l'une quelconque des Puissances alliées et associées seront autorisés à transporter des marchandises de toute nature et des passagers à destination ou en provenance de tous ports ou localités situés sur les territoires de Bulgarie auxquels les navires et bateaux bulgares peuvent avoir accès à des conditions qui ne seront pas plus onéreuses que celles appliquées dans le cas de navires et bateaux nationaux; ils seront traités sur le pied d'égalité avec les navires et bateaux nationaux, en ce qui concerne les facilités et charges de ports et de quai de toute sorte, y compris les facilités de stationnement, de chargement et de déchargement, les droits et charges de tonnage, de quai de pilotage, de phare, de quarantaine et tous droits et charges analogues, de quelque nature qu'ils soient, perçus au nom et au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de particuliers de corporations ou d'établissements de quelque espèce que ce soit.

Au cas où la Bulgarie accorderait à l'une quelconque des Puissances alliées et associées ou à toute autre Puissance étrangère un traitement préférentiel, ce régime sera étendu sans délai et sans conditions à toutes les Puissances alliées et associées.

Il ne sera apporté à la circulation des personnes et des navires et bateaux d'autres entraves que celles résultant des dispositions relatives aux douanes, à la police, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration ou à l'immigration, ainsi qu'à l'importation ou à l'exportation des marchandises prohibées. Ces dispositions, raisonnables et uniformes, ne devront pas entraver inutilement le trafic.

CHAPITRE II.

CLAUSES RELATIVES AU DANUBE

1^o Dispositions communes aux réseaux fluviaux déclarés internationaux.

Art.219. - Est déclaré international: le Danube depuis Ulm, ensemble toute partie navigable de ce réseau fluvial servant naturellement d'accès à la mer à plus d'un Etat, avec ou sans transbordement d'un bateau à un autre, ainsi que les canaux latéraux et chenaux qui seraient établis, soit pour doubler ou améliorer des sections naturellement navigables du même cours d'eau.

Un accord conclu entre les Etats riverains pourra étendre le régime international à toute partie de réseau fluvial susnommé, qui ne sera pas comprise dans la définition générale.

Art.220. - Sur les voies déclarées internationales à l'article précédent, les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Puissances seront traités sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite, au

détriment des ressortissants des biens et du pavillon d'une quelconque de ces Puissances, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'Etat riverain lui-même ou de l'Etat dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

Art.221. - Les bateaux bulgares ne pourront exécuter le transport, par lignes régulières de voyageurs et de marchandises, entre les ports d'une Puissance alliée et associée qu'avec une autorisation spéciale de celle-ci.

La Bulgarie s'engage à maintenir en faveur des Puissances alliées et associées et de leurs ressortissants toutes les facilités dont ceux-ci bénéficiaient avant la guerre dans les ports bulgares.

Art.222. - Des taxes, susceptibles de varier avec les différentes sections du fleuve, pourront être perçues sur des bateaux empruntant la voie navigable ou ses accès, à moins de dispositions contraires d'une convention existante. Elles devront être exclusivement destinées à couvrir d'une façon équitable les frais d'entretien de la navigabilité ou d'amélioration du fleuve et de ses accès ou à subvenir à des dépenses faites dans l'intérêt de la navigation. Le tarif en sera calculé d'après ces dépenses et affiché dans les ports. Ces taxes seront établies de manière à ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, à moins qu'il n'y ait soupçon de fraude ou de contravention.

Art.223. - Le transit des voyageurs, bateaux et marchandises s'effectuera conformément aux conditions générales fixées à la Section I.

Lorsque les deux rives d'un fleuve international font partie d'un même Etat, les marchandises en transit pourront être mises sous scellés ou sous la garde des agents des douanes. Lorsque le fleuve forme frontière, les marchandises et les voyageurs en transit seront exempts de toute formalité douanière; le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que l'embarquement et le débarquement des voyageurs, ne pourront s'effectuer que dans les ports désignés par l'Etat riverain.

Art.224. - Sur le parcours comme à l'embouchure des voies navigables susmentionnées, il ne pourra être perçu de redevances d'aucune espèce, autres que celles prévues à la présente Partie.

Cette disposition ne fera pas obstacle à l'établissement, par les Etats riverains, de droits de douane, d'octroi local ou de consommation, non plus qu'à la création de taxes raisonnables et uniformes prélevées dans les ports, d'après des tarifs publics, pour l'usage des grues, élévateurs, quais, magasins et autres installations analogues.

Art.225. - A défaut d'une organisation spéciale relative à l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration de la partie internationale d'un réseau navigable, chaque Etat riverain sera tenu de prendre, dans la mesure convenable,

les dispositions nécessaires à l'effet d'écarter tous obstacles ou dangers pour la navigation et d'assurer le maintien de la navigation dans de bonnes conditions.

Si un Etat néglige de se conformer à cette obligation, tout Etat riverain ou représenté à la Commission internationale, pourra en appeler à la juridiction instituée, à cet effet, par la Société des Nations.

Art.226. - Il sera procédé, de la même manière, dans le cas où un Etat riverain entreprendrait des travaux de nature à porter atteinte à navigation dans la partie internationale. La juridiction visée à l'article précédent pourra prescrire la suspension ou la suppression de ces travaux, en tenant compte, dans ses décisions, des droits relatifs à l'irrigation, à la force hydraulique, aux pêcheries et aux autres intérêts nationaux, qui, en cas d'accord de tous les Etat riverains ou de tous les Etats représentés à la Commission internationale, auront la priorité sur les besoins de la navigation.

Le recours à la juridiction de la Société des Nations ne sera pas suspensif.

Art.227. - Le régime formulé par les articles 220 et 222 à 226 ci-dessus sera remplacé par celui qui serait institué dans une Convention générale établie par les Puissances alliées et associées et approuvée par la Société des Nations, relativement aux voies navigables dont ladite Convention reconnaîtrait le caractère international. Cette Convention pourra s'appliquer notamment à tout ou partie du réseau fluvial du Danube ci-dessus mentionné, ainsi qu'aux autres éléments de ce réseau fluvial, qui pourraient y être compris dans une définition générale.

La Bulgarie s'engage, conformément aux dispositions de l'article 248, à adhérer à ladite Convention générale.

Art.228. - La Bulgarie cédera aux Puissances alliées et associées intéressées, dans le délai maximum de trois mois après la notification qui lui en sera faite, une partie des remorqueurs et des bateaux qui resteront immatriculés dans les ports des réseaux fluviaux visés à l'article 219, après les prélèvements à opérer à titre de restitution ou de réparation. La Bulgarie cédera de même le matériel de toute nature nécessaire aux Puissances alliées et associées intéressées pour l'utilisation de ces réseaux.

Le nombre des remorqueurs et bateaux et l'importance du matériel cédés, ainsi que leur répartition, seront déterminés par un ou plusieurs arbitres désignés par les Etats-Unis d'Amérique, en tenant compte des besoins légitimes des parties en cause, et en se basant notamment sur le trafic de la navigation dans les cinq années qui ont précédé la guerre.

Tous les bâtiments cédés devront être munis de leurs agrès et appareils, être en bon état, capables de transporter des marchandises, et choisis parmi les plus récemment construits.

Lorsque les cessions prévues au présent article nécessiteront l'acquisition de la propriété qui, au 15 octobre 1918 ou depuis cette date, appartenait à une

personne privée, l'arbitre ou les arbitres fixeront les droits des anciens propriétaires ainsi que le montant de l'indemnité à payer aux dits propriétaires, et, dans chaque cas particulier, le mode de règlement de cette indemnité. Si l'arbitre ou les arbitres reconnaissent que tout ou partie de cette indemnité doit revenir directement ou indirectement à des Puissances tenues à des réparations, ils détermineront la somme à porter de ce chef au crédit desdites Puissances.

En ce qui concerne le Danube, sont également soumises à la décision de l'arbitre susmentionnés, toutes questions ayant trait à la répartition permanente des navires dont la propriété ou la nationalité donneraient lieu à un différend entre Etats, et aux conditions de ladite répartition.

Une Commission formée des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, de l'Empire britannique, de la France et de l'Italie sera investie, jusqu'à la répartition définitive, du contrôle de ces navires. Cette Commission fera provisoirement le nécessaire pour assurer l'exploitation de ces navires dans l'intérêt général par un organisme local quelconque ou, sinon, elle l'entreprendra elle-même sans cependant porter atteinte à la répartition définitive.

Cette exploitation provisoire sera, dans la mesure du possible, établie sur des bases commerciales, et les recettes nettes perçues par ladite Commission pour la location des navires seront employées de la manière qui sera indiquée par la Commission des réparations.

2^o Dispositions spéciales au Danube.

Art.229. - La Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Toutefois et provisoirement représentants de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et de la Roumanie feront seuls partie de cette Commission.

Art.230. - A partir du point où cesse la compétence de la Commission européenne, le réseau du Danube visé à l'article 219 sera placé sous l'administration d'une Commission internationale composée comme suit:

2 représentants des Etats allemands riverains;

1 représentant de chacun des autres Etats riverains;

1 représentant de chacun des Etats non riverains représentés à l'avenir à la Commission européenne du Danube.

Si quelques-uns de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité, les décisions de la Commission seront néanmoins valables.

Art.231. - La Commission internationale prévue à l'article précédent se réunira aussitôt que possible après la mise en vigueur du présent Traité et assumera provisoirement l'administration du fleuve en conformité des dispositions des

articles 220 et 222 à 226, jusqu'à ce qu'un statut définitif du Danube soit établi par les Puissances désignées par les Puissances alliées et associées.

Les décisions de cette Commission internationale seront prises à la majorité des voix. Les appointements des commissaires, seront fixés et payés par leurs pays respectifs.

Provisoirement, tout déficit qui se produirait dans les dépenses d'administration de la Commission internationale sera supporté à parts égales par les Etats représentés à la Commission.

La Commission sera chargée notamment de régler l'attribution des licences des pilotes, les frais de pilotage et de surveiller le service des pilotes.

Art.232. - La Bulgarie s'engage à agréer le régime qui sera établi pour le Danube par une Conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et associées; cette Conférence, à laquelle des représentants de la Bulgarie pourront être présents, se réunira dans le délai d'un an après la mise en vigueur du présent Traité.

Art.233. - Il est mis fin au mandat donné par l'article 57 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878 à l'Autriche-Hongrie et cédé par celle-ci à la Hongrie, pour l'exécution des travaux aux Portes-de-Fer. La Commission chargée de l'administration de cette partie du fleuve statuera sur le règlement des comptes, sous réserve des dispositions financières du présent Traité. Les taxes qui pourraient être nécessaires ne seront, en aucun cas, perçues par la Hongrie

Art.234. - Au, cas où l'Etat tchéco-slovaque, l'Etat serbe-croate-slovene ou la Roumanie entreprendraient, après autorisation ou sur mandat de la Commission internationale, des travaux d'aménagement, d'amélioration, de barrage ou autre sur une section du réseau fluvial formant frontière, ces Etats jouiraient sur la rive opposée ainsi que sur la partie du lit située hors de leur territoire, de toutes les facilités nécessaires pour procéder aux études, à l'exécution et à l'entretien de ces travaux.

Art.235. - Bulgarie sera tenue, vis-à-vis de la Commission européenne du Danube, à toutes restitutions, réparations et indemnités pour les dommages subis pendant la guerre par cette Commission.

.....

TRATATUL DE PACE
DINTRE PUTERILE ALIATE ȘI ASOCIATE ȘI BULGARIA
ȘI PROTOCOLUL SEMNAT LA NEUILLY-SUR-SEINE
LA 27 NOIEMBRIE 1919*

Art. 214. – Bulgaria își interzice să stabilească o distincție sau o preferință directă sau indirectă, în ceea ce privește taxele, cele prohibitive privitoare la importuri pe teritoriul său sau la exporturile de pe teritoriul său și, sub rezerva prevederilor particulare conținute în prezentul Tratat, în ceea ce privește condițiile și prețul de transport al mărfurilor sau al persoanelor spre sau dinspre teritoriul său, din cauza fie a graniței de intrare sau de ieșire, fie a naturii, de proprietate sau de pavilion al mijloacelor de transport folosite (inclusiv transporturile aeriene), fie din punctul de plecare primitiv sau imediat al navei sau vasului, vagonului, aeronavei sau altui mijloc de transport, a destinației sale finale sau intermediare, itinerariul urmat sau a punctelor de transbordare, fie din cauza faptului că mărfurile sunt importate sau exportate direct printr-un port bulgar sau indirect dintr-un port străin, fie din cauza faptului că mărfurile sunt importate sau exportate pe mare, pe uscat sau pe calea aerului.

Bulgaria își interzice stabilirea, în dezavantajul porturilor, navelor sau vaselor vreuneia dintre Puterile aliate și asociate, nici o suprataxă, nici o primă directă sau indirectă la export sau import prin porturile sau pe navele sau vasele bulgare, sau pe acelea ale unei alte puteri, îndeosebi sub formă de tarife combinate și să supună persoanele sau mărfurile, care trec printr-un port sau utilizează o navă sau un vas ale unei Puteri aliate sau asociate, la formalități sau intervale (de întrerupere) oarecare, la care aceste persoane sau mărfuri nu ar fi supuse, dacă ar trece printr-un port bulgar sau prin portul unei alte Puteri, sau dacă ar utiliza o navă sau un vas bulgar sau o navă sau un vas al unei alte Puteri.

Art. 215. – Toate dispozițiile utile va trebui să fie luate, din punct de vedere administrativ și tehnic, pentru a scurta, pe cât posibil, pătrunderea mărfurilor prin granițele Bulgariei și pentru a asigura, începând de la zisele granițe, expedierea și transportul acestor mărfuri fără a deosebi, după cum ele provin din sau se îndreaptă spre teritoriile Puterilor aliate și asociate, sau în tranzit din sau

* Monitorul Oficial al României, nr. 135 din 9 septembrie 1920.

spre aceste teritorii, în condiții materiale, îndeosebi din punctul de vedere al rapidității și al preocupării pentru starea drumurilor, identice cu cel de care ar beneficia mărfurile de aceeași natură care călătoresc pe teritoriul bulgar în condiții asemănătoare de transport.

În mod deosebit, transportul mărfurilor perisabile va fi efectuat cu promptitudine și regularitate, iar formalitățile vamale se vor desfășura astfel încât să permită continuarea directă a transportului mărfurilor cu trenurile de legătură.

Art. 216. – Porturile maritime ale Puterilor aliate și asociate vor beneficia de toate favorurile și de toate tarifele reduse acordate pe căile ferate sau pe căile navigabile ale Bulgariei, în folosul porturilor bulgare sau al unui port oricare al vreunei alte Puteri.

Bulgaria nu va putea refuza participarea la tarifele sau combinațiile de tarife ce ar avea ca obiect să asigure porturilor unei Puteri aliate și asociate avantaje analoage celor pe care ea le-ar acorda propriilor sale porturi, sau celor ale unei alte Puteri.

Art. 217. - În ciuda oricărei prevederi contrare convențiilor existente, Bulgaria se angajează să acorde, pe liniile cele mai potrivite tranzitului internațional și conform tarifelor în vigoare, libertatea de tranzit corespondențelor telegrafice și comunicațiilor telefonice dinspre sau înspre vreuna dintre Puterile aliate și asociate, limitrofă sau nu. Aceste corespondențe și comunicații nu vor fi supuse nici unui interval (de întrerupere) sau restricții inutile: ele se vor bucura în Bulgaria de tratamentul național în tot ceea ce privește facilitățile și îndeosebi viteza transmisiilor. Nici o redevență, facilitate sau restricție nu va trebui să depindă direct sau indirect de naționalitatea expeditorului sau a destinatarului.

SECȚIUNEA II NAVIGAȚIA CAPITOLUL I LIBERTATEA DE NAVIGAȚIE

Art. 218. – Resortisanții Puterilor aliate și asociate, ca și bunurile, navele și vasele lor, se vor bucura, în toate porturile și pe toate căile de navigație interioară ale Bulgariei, de un tratament egal, în toate privințele, celui al resortisanților, al bunurilor și vaselor bulgare.

Îndeosebi, navele și vasele uneia din Puterile aliate și asociate vor fi autorizate să transporte mărfuri de orice natură și pasageri la și dinspre toate porturile sau localitățile situate pe teritoriile Bulgariei la care navele și vasele bulgare pot avea acces în condiții care nu vor fi mai oneroase decât cele aplicate în cazul navelor și vaselor naționale; ele vor fi tratate pe picior de egalitate cu navele și vasele naționale, în ceea ce privește facilitățile și taxele de port și de chei de tot

felul, inclusiv facilități de staționare, de încărcare și descărcare, taxe și sarcini fiscale de tonaj, de chei, de pilotaj, de far, de carantină și toate taxele analoge, de orice natură ar fi ele, percepute în numele și în folosul Guvernului, al funcționarilor publici, al particularilor, corporațiilor sau stabilimentelor de orice fel.

În cazul în care Bulgaria ar acorda vreun fel de privilegii din partea Puterilor aliate și asociate sau oricărei alte Puteri străine un tratament preferențial, acest regim va fi extins fără întârziere tuturor Puterilor aliate și asociate.

Nu se va aduce nici un fel de piedică circulației persoanelor și vaselor, decât cele rezultând din dispozițiile privitoare la vamă, poliție, prescripții sanitare, la emigrare și imigrare, ca și la importul sau exportul mărfurilor prohibite. Aceste dispoziții, rezonabile și uniforme, nu va trebui să împiedice inutil traficul.

CAPITOLUL II CLAUZELE PRIVITOARE LA DUNĂRE

1. Dispozițiile comune rețelelor fluviale declarate internaționale

Art. 219. – Este declarată internațională: Dunărea de la Ulm, ansamblul sau întreaga parte navigabilă a acestei rețele fluviale servind în mod natural de acces la mare mai multor state, cu sau fără transbordare de la un vas la altul, ca și canalele laterale și canalele ce urmează a fi stabilite, fie pentru a dubla sau ameliora secțiunile natural navigabile ale aceluiași curs de apă.

Un acord încheiat între statele riverane va putea extinde regimul internațional la oricare parte a rețelei fluviale sus numite, care nu va fi cuprinsă în definiția generală.

Art. 220. – Pe căile declarate internaționale în articolul precedent, resortisanții, bunurile și pavilioanele oricăror Puteri vor fi tratate pe picior de perfectă egalitate, astfel încât nici o distincție să nu se facă în detrimentul resortisanților, bunurilor și pavilionului vreunui din aceste Puteri, între aceștia și resortisanți, bunurile și pavilionul statului riveran însuși sau a statului ai cărui resortisanți, bunuri și pavilion se bucură de tratamentul cel mai favorabil.

Art. 221. – Vasele bulgare nu vor putea executa transportul pe liniile regulate de călători și mărfuri, între porturile unei Puteri aliate și asociate decât cu o autorizație specială din partea acesteia.

Bulgaria se angajează să mențină în favoarea Puterilor aliate și asociate și a resortisanților lor toate facilitățile de care aceștia beneficiau înainte de război în porturile bulgare.

Art. 222. – Taxe susceptibile de a varia o dată cu diversele secțiuni ale fluviului, vor putea fi percepute de vasele ce intră pe calea navigabilă sau pe punctele de acces, exceptând dispoziții contrare ale unei convenții existente. Ele

vor trebui să fie destinate exclusiv acoperirii în mod echitabil a cheltuielilor de întreținere a navigabilității sau de ameliorare a fluviului și a punctelor sale de acces sau să subvenționeze cheltuielile făcute în interesul navigației. Tariful va fi calculat în funcție de aceste cheltuieli și afișat în porturi. Aceste taxe vor fi stabilite astfel, încât să nu facă necesar un examen detaliat al încărcăturii, exceptând cazul când există prezumția de fraudă sau contravenție.

Art. 223. – Tranzitul călătorilor, vaselor și mărfurilor se va efectua conform condițiilor generale fixate la Secțiunea I.

Atunci când ambele maluri ale unui fluviu internațional fac parte dintr-un același stat, mărfurile în tranzit vor putea fi sigilate sau date în paza agenților vamali. Atunci când fluviul formează graniță, mărfurile și călătorii în tranzit vor fi scutiți de orice formalitate vamală; încărcarea și descărcarea mărfurilor, ca și îmbarcarea și debarcarea călătorilor nu se vor putea efectua decât în porturile desemnate de statul riveran.

Art. 224. – Pe parcurs, ca și la gura căilor navigabile mai sus menționate, nu se vor putea percepe redevențe de nici un fel, altele decât cele prevăzute în prezenta Parte.

Această dispoziție nu va împiedica stabilirea, de către statele riverane, a taxelor vamale de acciză locală sau de consum, precum nici crearea de taxe rezonabile și uniforme percepute în porturi, după tarife publice, pentru folosirea macaralelor, elevatoarelor, cheiurilor, depozitelor și altor instalații analoge.

Art. 225. – În lipsa unei organizări speciale privitoare la executarea lucrărilor de întreținere și de ameliorare a părții internaționale a unei rețele navigabile, fiecare stat riveran va fi obligat să ia, în proporții convenabile, dispozițiile necesare în scopul îndepărtării tuturor obstacolelor sau pericolelor pentru navigație și de a asigura menținerea navigației în condiții bune.

Dacă un stat, din neglijență, nu se conformează acestei obligații, orice stat riveran sau reprezentat la Comisia Internațională va putea apela la jurisdicția instituită în acest scop de Societatea Națiunilor.

Art. 226. – Se va proceda, în același fel, în cazul în care un stat riveran ar întreprinde lucrări de natură a aduce atingere navigației în partea internațională. Jurisdicția vizată la articolul precedent va putea prescrie suspendarea sau suprimarea acestor lucrări, ținând cont, în deciziile sale, de taxele privitoare la irigații, forța hidraulică, pescării și alte interese naționale care, în caz de acord al tuturor statelor riverane sau al tuturor statelor reprezentate la Comisia internațională, vor avea prioritate asupra nevoilor navigației.

Recursul la jurisdicția Societății Națiunilor nu va fi unul suspensiv.

Art. 227. – Regimul formulat de articolele 220 și 222 până la 226 de mai sus va fi înlocuit de cel care va fi instituit într-o Convenție generală, stabilit de Puterile aliate și asociate și aprobată de Societatea Națiunilor, privitoare la căile navigabile căreia zisa Convenție i-ar recunoaște caracterul internațional. Această Convenție se va putea aplica îndeosebi întregului sau unei părți a rețelei fluviale a

Dunării mai sus menționate, ca și celorlalte elemente ale acestei rețele fluviale, care ar putea fi cuprinse într-o definiție generală.

Bulgaria se angajează, conform dispozițiilor articolului 248, să adere la zisa Convenție generală.

Art. 228. – Bulgaria va ceda Puterilor aliate și asociate interesate, într-un interval de cel mult trei luni de la notificarea ce i se va face, o parte a remorcherelor și vaselor, ce vor rămâne înmatriculate în porturile rețelilor fluviale vizate la articolul 219, după prelevările ce vor fi operate cu titlu de restituire sau de reparație. Bulgaria va ceda și materialul, de orice natură ar fi el, necesar Puterilor aliate și asociate interesate de utilizarea acestor rețele.

Numărul remorcherelor și vaselor și importanța materialului cedat, ca și repartiția lor, vor fi determinate de unul sau mai mulți arbitri desemnați de Statele Unite ale Americii, ținând cont de nevoile legitime ale părților în cauză, și bazându-se pe traficul navigației în cei cinci ani care au precedat războiul.

Toate bastimentele cedate va trebui să fie dotate cu greement și aparatură, să fie în stare bună, capabile să transporte mărfuri și alese dintre cele mai recent construite.

Atunci când cesiunile prevăzute la prezentul articol vor necesita dobândirea proprietății care, la 15 octombrie 1918 sau de la această dată, aparținea unei persoane private, arbitrul sau arbitrii vor fixa drepturile foștilor proprietari ca și suma indemnizațiilor ce li se vor plăti și, în fiecare caz în parte, modul de reglare a acestei indemnizații. Dacă arbitrul sau arbitrii recunosc că întregul sau parte a acestei indemnizații trebuie să revină, direct sau indirect, unor Puteri obligate la reparații, ei vor determina suma ce se va transfera, la acest capitol, în creditul ziselor Puteri.

În ce privește Dunărea, sunt supuse deciziei arbitrului susmenționat, toate chestiunile ce au legătură cu repartiția permanentă a navelor a cărei proprietate sau naționalitate ar da naștere unui diferend între state și în condițiile zisei repartiții.

O comisie formată din reprezentanții Statelor Unite ale Americii, Imperiului Britanic, Franței și Italiei va fi investită, până la repartiția definitivă, cu controlul acestor nave. Această Comisie va face provizoriu tot ce este necesar pentru a asigura exploatarea acestor nave în interesul general de către un organism local oarecare sau, dacă nu, va întreprinde ea însăși aceasta, fără a aduce totuși atingere repartiției definitive.

Această exploatare provizorie va fi, pe cât posibil, stabilită pe baze comerciale, iar rețelele nete percepute de zisa Comisie pentru locația navelor vor fi folosite în modul indicat de Comisia de acordare a reparațiilor(de război).

2. Dispoziții speciale privitoare la Dunăre

Art. 229. – Comisia Europeană a Dunării va exercita din nou puterile pe care le avea înainte de război. Totuși și provizoriu, reprezentanți ai Marii Britanii, Franței, Italiei și României vor face parte singuri parte din această Comisie.

Art. 230. – Începând din punctul în care încetează competența Comisiei Europene, rețeaua Dunării vizată la articolul 219, va fi plasată sub administrația unei Comisii internaționale compusă după cum urmează:

2 reprezentanți ai statelor germane riverane;

1 reprezentant al fiecăruia dintre celelalte state riverane;

1 reprezentant al fiecăruia din statele neriverane reprezentate pe viitor în Comisia Europeană a Dunării.

Dacă vreunii din acești reprezentanți nu pot fi desemnați în momentul intrării în vigoare a prezentului Tratat, deciziile Comisiei vor fi totuși valabile.

Art. 231. – Comisia Internațională prevăzută la articolul precedent se va reuni cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a prezentului Tratat și își va asuma provizoriu administrația fluviului în conformitate cu dispozițiile articolelor 220 și 22 până la 226, până ce un statut definitiv al Dunării va fi stabilit de Puterile desemnate de Puterile aliate și asociate.

Deciziile acestei Comisii internaționale vor fi luate cu majoritate de voturi. Salariile comisarilor vor fi fixate și plătite de țările lor respective.

Provizoriu, orice deficit care s-ar produce în cheltuielile administrative ale Comisiei internaționale va fi suportat de statele reprezentate în Comisie.

Comisia va fi însărcinată îndeosebi să reglementeze atribuirea licențelor de pilotaj, a cheltuielilor de pilotaj și cu supravegherea serviciilor de pilotaj.

Art. 232. – Bulgaria se angajează să agreeze regimul ce va fi stabilit pentru Dunăre de către o Conferință a Puterilor desemnate de Puterile aliate și asociate; această Conferință, la care reprezentanții Bulgariei vor putea fi prezenți, se va reuni într-un interval de un an de la intrarea în vigoare a prezentului Tratat.

Art. 233. – Se pune capăt mandatului acordat, prin articolul 57 din Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878, Austro-Ungariei și cedat de aceasta Ungariei, pentru executarea lucrărilor la Porțile de Fier. Comisia însărcinată cu administrația acestei părți a fluviului va statua asupra încheierii socotelilor, sub rezerva dispozițiilor financiare ale prezentului Tratat. Taxele ce ar putea fi necesare nu vor fi, în nici un caz, percepute de Ungaria.

Art. 234. – În cazul în care statul cehoslovac, statul sârbo-croato-sloven sau România ar întreprinde, după primirea unei autorizații sau a unui mandat din partea Comisiei Internaționale, lucrări de amenajare, de ameliorare, de baraj sau altele pe o secțiune a rețelei fluviale ce constituie graniță, aceste state s-ar bucura, pe malul opus ca și pe acea parte de albie situată în afara teritoriului lor, de toate facilitățile necesare pentru a proceda la studii, la executarea și întreținerea acestor lucrări.

Art. 235. – Bulgaria va fi obligată, față de Comisia Europeană a Dunării, la plata oricăror restituiri, reparații și indemnizații pentru stricăciunile suferite de această Comisie în timpul războiului.

.....

TRAITÉ DE PAIX
ENTRE LES PUISSANCES ALLIÉES ET ASSOCIÉES ET LA HONGRIE.
PROTOCOLE ET DÉCLARATION DU 4 JUIN 1920 (TRIANON)*

CHAPITRE II

CLAUSES RELATIVES AU DANUBE

1^o Dispositions communes aux réseaux fluviaux déclarés internationaux

Art.275. - Est déclaré international: le Danube depuis Ulm, ensemble toute partie navigable de ce réseau fluvial servant naturellement d'accès à la mer à plus d'un Etat, avec ou sans transbordement d'un bateau à un autre, ainsi que les canaux latéraux et chenaux qui seraient établis, soit pour doubler ou améliorer des sections naturellement navigables dudit réseau fluvial, soit pour réunir deux sections naturellement navigables du même cours d'eau.

A la suite d'un accord conclu entre les Etats riverains le régime international pourra être étendu à toute partie du réseau fluvial susnommé, qui ne sera pas compris dans la définition générale.

Art.276. - Sur les voies déclarées internationales à l'article précédent, les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Puissances seront traités sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite, au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une quelconque de ces Puissances, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'Etat riverain lui-même ou de l'Etat dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

Art.277. - Les bateaux hongrois ne pourront exécuter le transport, par lignes régulières de voyageurs et de marchandises, entre les ports d'une Puissance alliée et associée, qu'avec une autorisation spéciale de celle-ci.

Art.278. - Des taxes, susceptibles de varier avec les différentes sections du fleuve, pourront être perçues sur les bateaux empruntant la voie navigable ou ses

* G.F. de Martens, H. Triepel, *Nouveau recueil général de traités...*, *op.cit.*, s.III, vol. XII, p. 423-566 ; *Traité de Paix entre Les Puissances Alliées et Associées et La Hongrie et Protocole et Déclaration du 4 juin 1920 (Trianon)*, publication du Ministère des Affaires Étrangères, Paris, Imprimerie Nationale, 1920, p. 148-153.

accès, à moins de dispositions contraires d'une convention existante. Elles devront être exclusivement destinées à couvrir d'une façon équitable les frais d'entretien de la navigabilité ou d'amélioration du fleuve et de ses accès ou à subvenir à des dépenses faites dans l'intérêt de la navigation. Le tarif en sera calculé d'après ces dépenses et affiché dans les ports. Ces taxes seront établies de manière à ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, à moins qu'il n'y ait soupçon de fraude ou de contravention.

Art.279. - Le transit des voyageurs, bateaux et marchandises s'effectuera conformément aux conditions générales fixées à la section I.

Lorsque les deux rives d'un fleuve international font partie d'un même Etat, les marchandises en transit pourront être mises sous scellés du sous la garde des agents de douanes. Lorsque le fleuve forme frontière, les marchandises et les voyageurs en transit seront exempts de toute formalité douanière; le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que l'embarquement et le débarquement des voyageurs ne pourront s'effectuer que dans des ports désignés par l'Etat riverain.

Art.280. - Sur le parcours comme à l'embouchure des voies navigables susmentionnées, il ne pourra être perçu de redevances d'aucune espèce autres que celles prévues à la présente Partie.

Cette disposition ne fera pas obstacle à l'établissement par les Etats riverains, de droits de douane, d'octroi local ou de consommation, non plus qu'à la création de taxes raisonnables et uniformes prélevées dans les ports, d'après les tarifs publics pour l'usage des grues, élévateurs, quais, magasins et autres installations analogues.

Art.281. - A défaut d'une organisation spéciale relative à l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration de la partie internationale d'un réseau navigable, chaque Etat riverain sera tenu de prendre, dans la mesure convenable, les dispositions nécessaires à l'effet d'écartier tous obstacles ou dangers pour la navigation et d'assurer le maintien de la navigation dans de bonnes conditions.

Si un Etat néglige de se conformer à cette obligation, tout Etat riverain ou représenté à la Commission internationale pourra en appeler à la juridiction instituée à cet effet par la Société des Nations.

Art.282. - Il sera procédé de la même manière dans le cas où un Etat riverain entreprendrait des travaux de nature à porter atteinte à la navigation dans la partie internationale. La juridiction visée à l'article précédent pourra prescrire la suspension ou la suppression de ces travaux, en tenant compte dans ses décisions des droits relatifs à l'irrigation, à la force hydraulique, aux pêcheries et aux autres intérêts nationaux qui, en cas d'accord de tous les Etats riverains ou de tous les Etats représentés à la Commission internationale, auront la priorité sur les besoins de la navigation.

Le recours à la juridiction de la Société des Nations ne sera pas suspensif.

Art.283. - Le régime formulé par les articles 276 et 278 à 282 ci-dessus sera remplacé par celui qui serait institué dans une Convention générale établie par les Puissances alliées et associées et approuvée par la Société des Nations, relativement aux voies navigables dont ladite Convention reconnaîtrait le caractère international. Cette Convention pourra s'appliquer notamment à tout ou partie du réseau fluvial et du Danube ci-dessus mentionné, ainsi qu'aux autres éléments de ce réseau fluvial qui pourrait y être compris dans une définition générale.

La Hongrie s'engage, conformément à l'article 314, à adhérer à ladite Convention générale.

Art.284. - La Hongrie cédera aux Puissances alliées et associées intéressées dans le délai maximum de trois mois après la notification qui lui en sera faite, une partie des remorqueurs et des bateaux qui resteront immatriculés dans les ports des réseaux fluviaux visés à l'article 275, après les prélèvements à opérer à titre de restitution ou de réparation. La Hongrie cédera de même le matériel de toute nature nécessaire aux Puissances alliées et associées intéressées pour l'utilisation de ces réseaux.

Le nombre des remorqueurs et bateaux et l'importance du matériel cédé ainsi que leur répartition, seront déterminés par un ou plusieurs arbitres désignés par les Etats-Unis d'Amérique en tenant compte des besoins légitimes des parties en cause, et en se basant notamment sur le trafic de la navigation dans les cinq années qui ont précédé la guerre.

Tous les bâtiments cédés devront être munis de leurs agrès et appareils, être en bon état, capables de transporter des marchandises et choisis parmi les plus récemment construits.

Lorsque les cessions prévues au présent article nécessiteront des transferts de propriété, l'arbitre ou les arbitres fixeront les droits des anciens propriétaires déterminés au 15 octobre 1918 et le montant de l'indemnité à leur payer, ainsi que dans chaque cas particulier, le mode de règlement de cette indemnité. Si l'arbitre ou les arbitres reconnaissent que tout ou partie de cette indemnité doit revenir directement ou indirectement à des Etats tenus à des réparations, ils détermineront la somme à porter de ce chef au crédit desdits Etats.

En ce qui concerne le Danube, sont également soumises à l'arbitrage de l'arbitre ou des arbitres susmentionnés, toutes questions ayant trait à la répartition permanente des navires dont la propriété ou la nationalité donneraient lieu à un différend entre Etats, et aux conditions de ladite répartition.

Une Commission formée des représentants des Etats-Unis d'Amérique, de l'Empire britannique, de la France et de l'Italie est investie, jusqu'à la répartition définitive, du contrôle de ces vaisseaux. Cette Commission fera provisoirement le

nécessaire pour assurer l'exploitation de ces navires dans l'intérêt général par un organisme local quelconque, ou sinon, elle l'entreprendra elle-même sans cependant porter atteinte à la répartition définitive.

Cette exploitation provisoire sera dans la mesure du possible établie sur des bases commerciales et les recettes nettes perçues par ladite Commission pour la location des navires seront employées de la manière qui sera indiquée par la Commission des réparations.

2^o Dispositions spéciales au Danube.

Art.285. - La Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Toutefois et provisoirement, les représentants de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et de la Roumanie feront seuls partie de cette Commission.

Art.286. - A partir du point où cesse la compétence de la Commission européenne, le réseau du Danube vise à l'article 275 sera placé sous l'administration d'une Commission internationale composée comme suit:

2 représentants des Etats allemands riverains;

1 représentant de chacun des autres Etats riverains;

1 représentant de chacun des Etats non riverains représenté à l'avenir à la Commission européenne du Danube.

Si quelques-uns de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité, les décisions de la Commission seront néanmoins valables.

Art.287. - La Commission internationale prévue à l'article précédent se réunira aussitôt que possible après la mise en vigueur du présent Traité et assumera provisoirement l'administration du fleuve, en conformité des dispositions des articles 276 et 278 à 282, jusqu'à ce qu'un statut définitif du Danube soit établi par les Puissances désignées par les Puissances alliées et associées.

Les décisions de cette Commission internationale seront prises à la majorité des voix. Les appointements des commissaires seront fixés et payés par leurs pays respectifs.

Provisoirement tout déficit qui se produirait dans les dépenses d'administration de la Commission internationale sera supporté à parts égales par les Etats représentés à la Commission.

La Commission sera chargée notamment de réglementer l'attribution des licences des pilotes, les frais de pilotage et de surveiller les services des pilotes.

Art.288. - La Hongrie s'engage à agréer le régime qui sera établi pour le Danube par une conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et

associées; cette conférence, à laquelle des représentants de la Hongrie pourront être présents se réunira dans le délai d'un an après la mise en vigueur du présent Traité.

Jusqu'au moment où un statut définitif aura été établi en ce qui concerne le Danube, la Commission internationale prévue dans l'article 286 aura sous son contrôle provisoire l'emploi de l'équipement, des édifices et des installations utilisées pour l'exécution et l'entretien des travaux sur la section du Danube entre Turnu-Severin et Moldova. La destination définitive de ces équipements, édifices et installations sera déterminée par la conférence prévue à l'alinéa précédent. La Hongrie déclare renoncer à tous ses droits, titres et intérêts sur lesdits équipements, édifices et installations.

Art.289. - Il est mis fin au mandat donné par l'article 57 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878 à l'Autriche-Hongrie et cédé par celle-ci à la Hongrie, pour l'exécution des travaux aux Portes de Fer. La Commission chargée de l'administration de cette partie du fleuve statuera sur le règlement des comptes, sous réserve des dispositions financières du présent Traité. Les taxes qui pourraient être nécessaires ne seront, en aucun cas, perçues par la Hongrie;

Art.290. - Au cas où l'Etat tchécoslovaque, l'Etat serbe-croate-slovene ou la Roumanie entreprendraient, après autorisation ou sur mandat de la Commission internationale, des travaux d'aménagement, d'amélioration, de barrage ou autres sur une section du réseau fluvial formant frontière, ces Etats jouiraient sur la rive opposée, ainsi que sur la partie du lit située hors de leur territoire, de toutes les facilités nécessaires pour procéder aux études, à l'exécution et à l'entretien de ces travaux.

Art.291. - La Hongrie sera tenue, vis-à-vis de la Commission européenne du Danube, à toutes restitutions, réparations et indemnités pour les dommages subis pendant la guerre par cette Commission.

TRATATUL DE PACE
ÎNTRU PUTERILE ALIATE ȘI ASOCIATE ȘI UNGARIA
PROTOCOLUL ȘI DECLARAȚIA DIN 4 Iunie 1920 (TRIANON)*

CAPITOLUL II
CLAUZE PRIVITOARE LA DUNĂRE

1. Dispoziții comune privind rețelele fluviale declarate internaționale

Art. 275. – Este declarată internațională Dunărea începând de la Ulm, dimpreună orice parte navigabilă a acestei rețele fluviale servind în mod natural de acces la mare mai multor state, cu sau fără transbordarea de pe un vas pe altul, ca și canalele laterale și șenalele care ar fi stabilite, fie pentru a dubla sau ameliora secțiuni în mod natural navigabile ale zisei rețele navigabile, fie pentru a reuni două secțiuni în mod natural navigabile ale aceluiași curs de apă.

Ca urmare a unui acord încheiat între statele riverane, regimul internațional va putea fi extins la întreaga parte de rețea fluvială sus-numită, care nu va fi cuprinsă în definiția generală.

Art. 276. – Pe căile declarate internaționale la articolul precedent, resortisanții, bunurile și pavilioanele tuturor Puterilor vor fi tratate pe picior de perfectă egalitate, astfel încât să nu se facă nici o deosebire în detrimentul resortisanților, bunurilor și pavilionului vreunui din aceste Puteri, între acestea și resortisanți, bunurile și pavilionul statului riveran însuși sau a statului ai căror resortisanți, bunuri și pavilion se bucură de tratamentul cel mai favorabil.

Art. 277. – Vasele ungare nu vor putea executa transportul pe liniile regulate de călători și de mărfuri, între porturile unei Puteri aliate și asociate, decât cu autorizația specială a acesteia.

Art. 278. – Taxe susceptibile de a varia în funcție de diferitele secțiuni ale fluviului, vor putea fi percepute pe vasele ce folosesc calea navigabilă sau punctele ei de acces, exceptând existența unor dispoziții contrare ale unei convenții existente. Ele va trebui să fie exclusiv destinate să acopere în mod echitabil cheltuielile de întreținere a navigabilității sau de ameliorare a fluviului și a punctelor lui de acces, sau să subvenționeze cheltuieli făcute în interesul navigației.

* Monitorul Oficial nr. 136 din 21 septembrie 1920.

Tariful acestora va fi calculat în funcție de aceste cheltuieli și afișat în porturi. Aceste taxe vor fi stabilite astfel, încât să nu facă necesară examinarea detaliată a încărcăturii, exceptând cazurile când există suspiciunea de fraudă sau contravenție.

Art. 279. – Tranzitul călătorilor, vaselor și mărfurilor se va efectua conform condițiilor generale fixate în secțiunea I.

Când ambele maluri ale unui fluviu internațional fac parte dintr-un același stat, mărfurile în tranzit vor putea fi sigilate și date în paza agenților vamali. Când fluviul constituie graniță, mărfurile și călătorii în tranzit vor fi scutiți de orice formalitate vamală; încărcarea și descărcarea mărfurilor, ca și ambarcarea și debarcarea călătorilor nu se vor putea efectua decât în porturile desemnate de statul riveran.

Art. 280. – Pe parcursul, ca și la gura căilor navigabile sus-menționate, nu se vor putea percepe redevențe de nici un fel, altele decât cele prevăzute în prezenta Parte.

Această dispoziție nu va împiedica stabilirea de către statele riverane, a taxelor vamale, de acciză locală sau de consum, precum nici crearea de taxe rezonabile și uniforme percepute în porturi, în funcție de tarifele publice de folosire a macaralelor, elevatorilor, cheiurilor, depozitelor și altor instalații analoge.

În lipsa unei organizări speciale privitoare la executarea lucrărilor de întreținere și de ameliorare a părții internaționale a unei rețele navigabile, fiecare stat riveran va fi obligat să ia, în proporții convenabile, dispozițiile necesare în scopul de a îndepărta toate obstacolele sau pericolele pentru navigație și pentru a asigura menținerea navigației în condițiuni bune.

Dacă un stat, din neglijență, nu se conformează acestei obligații, orice stat riveran sau reprezentat în Comisia internațională, va putea apela la jurisdicția instituită în acest scop de Societatea Națiunilor.

Art. 282. – La fel se va proceda și în cazul în care un stat riveran ar întreprinde lucrări de natură a aduce atingere navigației în partea internațională. Jurisdicția vizată la articolul precedent va putea prescrie suspendarea sau suprimarea lucrărilor, ținând cont în deciziile sale de taxele privitoare la irigații, forță hidraulică, pescării și alte interese naționale care, în caz de acord al tuturor statelor riverane sau al tuturor statelor reprezentate în Comisia internațională, vor avea prioritate asupra nevoilor navigației.

Recursul la jurisdicția Societății Națiunilor nu va fi unul suspensiv.

Art. 283. – Regimul aplicat prin articolele 276 și 278 până la 282 de mai sus, va fi înlocuit de cel care va fi instituit într-o Convenție generală stabilită de Puterile aliate și asociate și aprobată de Societatea Națiunilor, privitor la căile navigabile cărora zisa Comisie le-ar recunoaște caracterul internațional. Această Convenție se va putea aplica întregului sau părții rețelei fluviale și a Dunării sus

menționate, ca și altor elemente ale acestei rețele fluviale ce ar putea fi cuprinsă într-o definiție generală.

Ungaria se angajează, conform articolului 314, să adere la zisa Convenție generală.

Art. 284. – Ungaria va ceda Puterilor aliate și asociate interesate într-un interval de maximum trei luni de la notificarea ce i se va face, o parte din remorhere și vase, ce vor rămâne înmatriculate în porturile rețelelor fluviale vizate la articolul 275, după prelevările ce vor trebui operate cu titlu de restituire sau reparație. Ungaria va ceda de asemeni material de orice natură, necesar Puterilor aliate și asociate interesate în utilizarea acestor rețele.

Numărul remorcherelor și vaselor și importanța materialului cedat, ca și repartitia lor, vor fi de acum înainte determinate de unul sau mai mulți arbitri desemnați de Statele Unite ale Americii, ținând cont de nevoile legitime ale părților în cauză, și bazându-se îndeosebi pe traficul navigației în cei cinci ani ce au precedat războiul.

Toate bastimentele cedate va trebui să fie dotate cu greement și aparatură, să fie în bună stare, capabile să transporte mărfuri și să fie alese printre cele mai recent construite.

Atunci când cesiunile prevăzute în prezentul articol vor necesita transferuri de proprietate, arbitrul sau arbitrii vor fixa drepturile vechilor proprietari determinate la 15 octombrie 1918 și totalul indemnizației ce trebuie plătite, ca și în fiecă caz particular, modul de reglare al acestei indemnizații. Dacă arbitrul sau arbitrii recunosc că totul sau parte a acestei indemnizații trebuie să revină direct sau indirect statelor obligate la această indemnizare, ei vor determina suma de trecut la acest capitol, în creditul ziselor state.

În ce privește Dunărea, sunt supuse arbitrajului arbitrului sau arbitrilor menționați, toate chestiunile ce au legătură cu repartitia permanentă a navelor a căror proprietate sau naționalitate ar da loc unui diferend între state și cu condițiile zisei repartitii.

O Comisie formată din reprezentanți ai Statelor Unite ale Americii, Imperiului Britanic, Franței și Italiei este investită, până la repartizarea definitivă, cu controlul acestor vase. Această Comisiei va face provizoriu ce este necesar pentru a asigura exploatarea acestor nave în interesul general, printr-un organism local oarecare, dacă nu, va întreprinde ea însăși aceasta, fără a aduce totuși atingere repartitiei definitive.

Această exploatare provizorie se va stabili, pe cât posibil, pe baze comerciale și rețete / încasări nete percepute de zisa Comisie pentru locația navelor vor fi percepute în modul ce va fi indicat de Comisia însărcinată cu reparațiile (de război).

2. Dispoziții speciale privitoare la Dunăre

Art. 285. – Comisia europeană a Dunării va exercita din nou puterile pe care le avusese înainte de război. Totuși și provizoriu, reprezentanții Marii Britanii, Franței, Italiei și României vor face doar ei parte din această Comisie.

Art. 286. – Plecând din punctul în care încetează competența Comisiei europene, rețeaua Dunării, vizată la articolul 275 va fi plasat sub administrația unei Comisii internaționale, compusă după cum urmează:

2 reprezentanți ai statelor germane riverane;

1 reprezentant al fiecăruia dintre celelalte state riverane;

1 reprezentant al fiecăruia din statele neriverane reprezentat pe viitor în Comisia europeană a Dunării.

Dacă vreunii din acești reprezentanți nu pot fi desemnați în momentul intrării în vigoare al prezentului Tratat, deciziile Comisiei vor fi totuși valabile.

Art. 287. – Comisia internațională prevăzută în articolul precedent se va reuni cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a prezentului Tratat și își va asuma provizoriu administrația fluviului, în conformitate cu dispozițiile articolelor 276 și 278 până la 282, până ce un statut definitiv al Dunării va fi stabilit de Puterile desemnate de Puterile aliate și asociate.

Deciziile acestei Comisii internaționale vor fi luate cu majoritate de voturi, salariile comisarilor vor fi fixate și plătite de țările lor respective.

Provizoriu, orice deficit care s-ar produce în cheltuielile de administrație ale Comisiei internaționale va fi suportat în părți egale de statele reprezentate în Comisie.

Comisia va fi însărcinată îndeosebi să reglementeze atribuirea licențelor de pilotaj, cheltuielile de pilotaj și supravegherea serviciilor de pilotaj.

Art. 288. – Ungaria se angajează să agreeze regimul ce va fi stabilit pentru Dunăre printr-o conferință a Puterilor desemnate de Puterile aliate și asociate; această conferință, la care reprezentanții Ungariei vor putea fi prezenți, se va reuni într-un interval de un an după intrarea în vigoare a prezentului Tratat.

Până în momentul în care un statut definitiv va fi fost stabilit în privința Dunării, Comisia internațională prevăzută la articolul 286 va avea sub controlul său provizoriu folosirea echipamentului, a edificiilor și a instalațiilor utilizate pentru executarea și întreținerea lucrărilor pe secțiunea Dunării între Turnu-Severin și Moldova. Destinația definitivă a acestor echipamente, edificii și instalații va fi determinată de conferința prevăzută la alineatul precedent. Ungaria declară că renunță la toate drepturile ei, titluri și interese / dobânzi la zisele echipamente, edificii și instalații.

Art. 289. – Se pune capăt mandatului acordat de articolul 57 din Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878, Austro-Ungariei și cedat de aceasta Austro-Ungariei,

pentru executarea lucrărilor de la Porțile de Fier. Comisia însărcinată cu administrarea acestei părți a fluviului va statua asupra încheierii cheltuielilor, sub rezerva dispozițiilor financiare ale prezentului Tratat. Taxele ce ar putea fi necesare nu vor fi, în nici un caz, percepute de Ungaria.

Art. 290. – În cazul în care statul cehoslovac, statul sârbo-croato-sloven sau România ar întreprinde, după autorizare sau la un mandat al Comisiei internaționale, lucrări de amenajare, de ameliorare, de baraj sau altele pe o secțiune a rețelei fluviale constituind graniță, aceste state s-ar bucura, pe malul opus, ca și pe partea de albie situată în afara teritoriului lor, de toate facilitățile necesare pentru a proceda la studiile, executarea și întreținerea acestor lucrări.

Art. 291. - Ungaria va fi obligată, față de Comisia europeană a Dunării, la toate restituirile, reparațiile și indemnizațiile pentru stricăciunile suferite de această Comisie în timpul războiului.

TRAITÉ
ENTRE LES PRINCIPALES PUISSANCES ALLIÉES
ET LA ROUMANIE RELATIF À LA BESSARABIE*
(28 octobre 1920)

ARTICLE PREMIER. Les Hautes Parties Contractantes déclarent reconnaître la souveraineté de la Roumanie sur le territoire de la Bessarabie compris entre la frontière actuelle de la Roumanie, la mer Noire, le cours du Dniester depuis son embouchure jusqu'au point où il est coupé par l'ancienne limite entre la Bukovine et la Bessarabie et cette ancienne limite.

.....
Art. 7. Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que la bouche du Danube, dite «bouche de Kilia», doit passer sous la juridiction de la Commission européenne du Danube.

.....
Art. 9. Les Hautes Parties Contractantes inviteront la Russie à adhérer au présent traité, dès qu'il existera un Gouvernement russe reconnu par elles. Elles se réservent le droit de soumettre à l'arbitrage du Conseil de la Société des Nations toutes questions qui pourraient être soulevées par le Gouvernement russe concernant les détails de ce traité, étant bien entendu que les frontières définies dans le présent traité, ainsi que la souveraineté de la Roumanie sur les territoires qui y sont compris, ne sauraient être mises en question.

Il en sera de même de toutes difficultés que pourrait faire naître ultérieurement son application.

Le présent traité sera ratifié par les Puissances signataires.

Il n'entrera en vigueur qu'après le dépôt de ces ratifications et à partir de l'entrée en vigueur du traité signé par les principales Puissances alliées et associées et la Roumanie, le 9 décembre 1919.

.....
Ce traité n'a été ratifié à l'heure actuelle que par la France, la Grande Bretagne, l'Italie et la Roumanie. Il n'a pas encore été ratifié par le Japon.

* G.F. de Martens, H.Triepel, *Nouveau recueil de traités...*, *op.cit.*, s.III, vol. XII, p. 849-854; *La Commission Européenne du Danube et son oeuvre...*, *op.cit.*, p. 448-449.

TRATAT
ÎN TRE PRINCIPALELE PUTERI ALIATE ȘI ROMÂNIA
PRIVITOR LA BASARABIA*

(28 octombrie 1920)

Art. 1. - Înaltele Părți Contractante declară că recunosc suveranitatea României asupra teritoriului Basarabiei cuprins între frontiera actuală a României, Marea Neagră, cursul Nistrului de la gurile sale până la punctul unde este tăiat de vechea limită între Bucovina și Basarabia și această veche limită.

Art. 7. - Înaltele Părți Contractante recunosc că gura Dunării, numită și „gura Chilia”, trebuie să treacă sub jurisdicția Comisiei Europene a Dunării.

.....

Art. 9. - Înaltele Părți Contractante vor invita Rusia să adere la prezentul tratat, de îndată ce va exista un guvern rus recunoscut de ele. Ele își rezervă dreptul de a supune arbitrajului Consiliului Societății Națiunilor în toate chestiunile ce ar putea fi ridicate de guvernul rus privitor la detaliile acestui tratat, înțelegându-se clar că frontierele definite în prezentul tratat, ca și suveranitatea României asupra teritoriilor cuprinse acolo, nu ar putea fi puse în discuție.

La fel se va întâmpla cu toate dificultățile cărora le-ar putea da naștere ulterior aplicarea sa.

Prezentul tratat va fi ratificat de Puterile semnatare.

El nu va intra în vigoare decât după depunerea acestor ratificări și din data intrării în vigoare a tratatului semnat de principalele Puteri aliate și asociate României, la 9 decembrie 1919.

.....

Acest tratat nu a fost ratificat până la ora actuală decât de Franța, Marea Britanie, Italia și România. Nu a fost încă ratificat de Japonia.

* Monitorul Oficial nr. 100 din 8 august 1922.

ANNEXES AU PROTOCOLE No. 48
19 mai 1921

ANNEXE I.

CONVENTION ET STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT.

*CONVENTION DE BARCELONE**

L'Albanie, l'Autriche, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, la Bulgarie, le Chili, la Chine, la Colombie, le Costa-Rica, Cuba, le Danemark, l'Empire Britannique (avec la Nouvelle Zélande et les Indes), l'Espagne, l'Esthonie, la Finlande, la France, la Grèce, le Guatemala, Haiti, le Honduras, l'Italie, le Japon, la Lettonie, la Lithuanie, le Luxembourg, la Norvège, le Panama, le Paraguay, les Pays-Bas, la Perse, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l'Etat serbe, croate, slovène, la Suède, la Suisse, la Tchéco-Slovaquie, l'Uruguay et le Vénézuéla,

Désireux d'assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit,

Considérant qu'en ces matières, c'est par le moyen de Conventions générales, auxquelles d'autres Puissances pourront adhérer ultérieurement, qu'ils seront le mieux à même de réaliser les intentions de l'article 23 c) du Pacte de la Société des Nations,

Reconnaissant qu'il importe de proclamer et de régler le droit de libre transit comme un des meilleurs moyens de développer la coopération entre les Etats, sans préjudice de leurs droits de souveraineté ou d'autorité sur les voies affectées au transit,

Ayant accepté l'invitation de la Société des Nations de participer à une Conférence réunie à Barcelone le 10 mars, et ayant pris connaissance de l'Acte final de cette Conférence,

Soucieux de mettre en vigueur, dès à présent les dispositions du statut applicable au transit par voie ferrée et par voie d'eau qui a été adopté,

* *Conférence Internationale pour l'établissement du statut définitif du Danube*, tome seconde, Protocoles no. 30 à 68 des séances tenues à Paris du 5 avril au 21 juillet 1921 au Ministère des Affaires Étrangères avec Le Protocole de signature et le texte de la Convention, Paris, Imprimerie Nationale, 1921, pp.799-801.

Voulant conclure une Convention à cet effet, les Hautes Parties Contractantes ont nommé pour leurs Plénipotentiaires,

.....

Lesquels, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

Art. 1. - Les Hautes Parties Contractantes déclarent accepter le statut ci-annexe relatif à la liberté du transit, adopté par la Conférence de Barcelone, le 14 avril 1921.

Ce statut sera considéré comme faisant partie intégrante de la présente Convention. En conséquence, elles déclarent accepter les obligations et engagements dudit statut, conformément aux termes et suivant les conditions qui y figurent.

Art. 2. - La présente Convention ne porte en rien atteinte aux droits et obligations qui résultent des dispositions du Traité de Paix signé à Versailles, de 28 juin 1919, ou des dispositions des autres Traités analogues, en ce qui concerne les Puissances signataires ou bénéficiaires de ces Traités.

Art. 3. - La présente Convention, dont les textes français et anglais font également foi, portera la date de ce jour et pourra être signée jusqu'au 1^{er} décembre 1921.

Art. 4. - La présente Convention est sujette à ratification. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations qui en notifiera la réception aux autres membres de la Société, ainsi qu'aux Etats admis à signer la Convention. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Secrétariat.

Pour déférer aux prescriptions de l'article 18 du Pacte de la Société des Nations, le Secrétaire général procédera à l'enregistrement de la présente Convention, dès le dépôt de la première ratification.

Art. 5. - Les membres de la Société des Nations qui n'auront pas signé la présente Convention avant le 1^{er} décembre 1921 pourront y adhérer.

Il en est de même des Etats non membres de la Société, auxquels le Conseil de la Société aurait décidé de donner communication officielle de la présente Convention.

L'adhésion sera notifiée au Secrétariat général de la Société, qui informera toute les Puissances intéressées de l'adhésion et de la date à laquelle celle-ci a été notifiée.

Art. 6. - La présente Convention n'entrera en vigueur qu'après avoir été ratifiée par cinq Puissances. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception par le Secrétaire général de la Société des Nations

de la cinquième ratification. Ultérieurement, la présente Convention prendra effet, en ce qui concerne chacune des Parties, quatre-vingt-dix jours après la réception de la ratification ou de la notification de l'adhésion.

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en adressera une copie conforme aux Puissances non membres de la Société, qui, en vertu des Traités de Paix, se sont engagées à y adhérer.

Art. 7. - Un recueil spécial sera tenu par Le Secrétaire général de la Société des Nations, indiquant quelles parties ont signé ou ratifié la présente Convention, y ont adhéré ou l'ont dénoncée. Ce recueil sera constamment ouvert aux membres de la Société, et publication en sera faite aussi souvent que possible, suivant les indications du Conseil.

Art. 8. - Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la présente Convention, celle-ci peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties, après l'expiration d'un délai de cinq ans, à partir de la date de son entrée en vigueur pour ladite Partie. La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite, adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant toutes les autres Parties de la date à laquelle elle a été reçue, leur sera immédiatement transmise par le Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général, et ne sera opérante qu'en ce qui concerne la Puissance qui l'aura notifiée.

Art. 9. - La révision de la présente Convention peut être demandée à toute époque par un tiers des Hautes Parties Contractantes.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

Fait à Barcelone, le... en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives de la Société des Nations.

ANEXA LA PROTOCOLUL NR. 48
19 MAI 1921

ANEXA I

CONVENȚIE ȘI STATUT ASUPRA LIBERTĂȚII TRANZITULUI

*CONVENȚIA DE LA BARCELONA**

(Traducere)

Albania, Austria, Belgia, Bolivia, Bulgaria, Chile, China, Columbia, Costa Rica, Cuba, Danemarca, Imperiul Britanic (cu Noua Zeelandă și India), Spania, Elveția, Estonia, Finlanda, Franța, Grecia, Guatemala, Haiti, Honduras, Italia, Japonia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Norvegia, Panama, Paraguay, Persia, Polonia, Portugalia, România, Statul Sârbo-Croato-Sloven, Suedia, Elveția, Cehoslovacia, Uruguay și Venezuela,

Dornice de a asigura garanția și menținerea libertății comunicațiilor și tranzitului,

Considerând că, în aceste direcții, vor fi cel mai bine în stare să realizeze intențiile articolului 23 c) al Pactului Societății Națiunilor prin mijlocirea de convenții generale la care alte puteri vor putea adera ulterior.

Recunoscând că este important să se proclame și să se reglementeze dreptul de liber tranzit ca unul din cele mai bune mijloace de a dezvolta cooperarea între state, fără a prejudicia drepturile lor de suveranitate sau de autoritate asupra căilor de comunicație afectate tranzitului,

Acceptând invitația Societății Națiunilor de a participa la o Conferință reunită la Barcelona la 10 martie, și luând cunoștință de Actul final al acestei Conferințe,

Dornice să pună în vigoare, din acest moment dispozițiile statutului aplicabil tranzitului pe calea ferată și pe calea apei, pe care le-au adoptat,

* *Conférence Internationale pour l'établissement du statut définitif du Danube*, tome seconde, Protocoles no. 30 à 68 des séances tenues à Paris du 5 avril au 21 juillet 1921 au Ministère des Affaires Étrangères avec Le Protocole de signature et le texte de la Convention, Paris, Imprimerie Nationale, 1921, pp.1257-1277.

Vrând să încheie o Convenție în acest scop, Înalte Părți Contractante și-au numit ca plenipotențieri pe:

.....

Care, după ce și-au comunicat deplinele lor puteri, găsite în bună și legală formă, au convenit ceea ce urmează :

Art. 1. - Înaltele Puteri Contractante declară că au acceptat statutul anexat relativ la libertatea tranzitului, adoptat de Conferința de la Barcelona din 14 aprilie 1921.

Acest statut era considerat ca făcând parte integrantă din prezenta Convenție. În consecință, ele declară că acceptă obligațiile și angajamentele numitului statut, în conformitate cu termenii și urmând condițiile care figurează aici.

Art. 2. - Prezenta Convenție nu aduce cu nimic atingere drepturilor și obligațiilor care rezultă din dispozițiile Tratatului de Pace desemnat la Versailles la 28 iunie 1919, sau dispozițiilor altor tratate analoge, în ceea ce privește Puterile semnare sau beneficiare ale acestor Tratate.

Art. 3. - Prezenta Convenție, ale cărei texte în franceză și engleză cu aceeași autenticitate va purta data de astăzi și va fi semnată până la 1 decembrie 1921.

Art. 4. - Prezenta Convenție este supusă ratificării. Instrumentele ratificării vor fi transmise Secretarului general al Societății Națiunilor care va notifica primirea celorlalți membri ai Societății, ca și statelor admise să semneze convenția. Instrumentele de ratificare vor fi depuse în arhivele Secretariatului.

Pentru a se conforma prevederilor articolului 18 al Pactului Societății Națiunilor, Secretarul general va proceda la înregistrarea prezentei Convenții, imediat după depunerea primei ratificări.

Art. 5. - Membrii Societății Națiunilor care nu vor semna prezenta Convenție înainte de 1 decembrie 1921 vor putea adera la aceasta.

În mod identic vor putea proceda statele nemembre cărora Consiliul Societății ar decide să le comunice oficial prezenta Convenție.

Adeziunea va fi notificată Secretarului General al Societății care va informa toate Puterile interesate de adeziune și de data la care aceasta a fost notificată.

Art. 6. - Prezenta Convenție nu va intra în vigoare decât după ce va fi ratificată de cinci puteri. Data intrării sale în vigoare va fi la 90 de zile după primirea de către Secretarul general al Societății Națiunilor a celei de-a cincea ratificări. Ulterior, prezenta Convenție va căpăta efect, în ceea ce privește fiecare parte, în a optzecea zi de la ratificare sau de la notificarea aderării.

Îndată de la intrarea în vigoare a prezentei Convenții, Secretarul general va înainta o copie conformă puterilor nemembre ale Societății, care, în virtutea tratatelor de pace, s-au angajat să adere.

Art. 7. - O evidență specială va fi ținută de Secretarul general al Societății Națiunilor, indicând care părți au semnat sau ratificat prezenta Convenție, au aderat sau au denunțat-o. Această evidență va fi permanent deschisă membrilor Societății și va fi publicată cât mai repede posibil, urmând indicațiile Consiliului.

Art. 8. - Sub rezerva dispozițiilor articolului 2 al prezentei Convenții, aceasta poate fi denunțată de una dintre părți, după expirarea unui interval de cinci ani de la data intrării în vigoare pentru numita parte. Denunțarea va fi făcută sub formă de notificare scrisă, adresată Secretarului general al Societății Națiunilor. O copie a acestei notificări, informând pe toate celelalte părți despre data la care a fost primită, le va fi acestora imediat transmisă de secretarul general. Denunțarea va căpăta efect la un an de la data la care a fost primită de Secretarul general și nu va fi operantă decât în ceea ce privește puterea care ar notifica-o.

Art. 9. - Revizuirea prezentei Convenții poate fi cerută în orice moment de o treime din Înaltele Părți Contractante.

Drept care, plenipotențiarilor sus-numiți au semnat prezenta Convenție.

Făcută la Barcelona la într-un singur exemplar, care va rămâne depus în arhivele Societății Națiunilor.

CONVENTION
ÉTABLISSANT
LE STATUT DÉFINITIF DU DANUBE*

*LA BELGIQUE, LA FRANCE, LA GRANDE-BRETAGNE, LA GRÈCE, L'ITALIE,
LA ROUMANIE, LE ROYAUME DES SERBES, CROATES, SLOVENES ET
LA TCHÉCO-SLOVAQUIE*

Voulant déterminer d'un commun accord, conformément aux stipulations des Traités de Versailles, de Saint-Germain, de Neuilly et de Trianon, les règles générales suivant lesquelles sera assurée d'une manière définitive la libre navigation du Danube international,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont désigné pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Jules BRUNET, Ministre Plénipotentiaire;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:

M. Albert LEGRAND, Ministre Plénipotentiaire, Délégué aux Commissions européenne et internationale du Danube;

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELÀ DES MERS, EMPEREUR DES INDES:

M. John Grey BALDWIN, Ministre Plénipotentiaire, Délégué à la Commission européenne du Danube;

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

M. André ANDRÉADÈS, Professeur à la Faculté de droit de l'Université d'Athènes;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

Le Comte VANNUTELLI REY, Conseiller de Légation;

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE:

M. Constantin CONTZESCO, Ministre Plénipotentiaire, Délégué aux

* *Conférence Internationale pour l'établissement du statut définitif du Danube*, tome seconde, Protocoles no. 30 à 68 des séances tenues à Paris du 5 avril au 21 juillet 1921 au Ministère des Affaires Étrangères avec Le Protocole de signature et le texte de la Convention, Paris, Imprimerie Nationale, 1921, pp.1257-1277.

Commissions européenne et internationale du Danube;

SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, CROATES, SLOVÈNES .

M. Mihailo G. RISTITCH, Ministre Plénipotentiaire, Délégué à la Commission internationale du Danube;

LE PRÉSIDENT DE LA REPUBLIQUE TCHÉCO-SLOVAQUE :

M. Bohuslav MÜLLER, Secrétaire d'État au Ministère des Travaux Publics, Ministre Plénipotentiaire, Délégué à la Commission internationale du Danube;

LESQUELS, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont, en présence et avec la participation des Plénipotentiaires de l'ALLEMAGNE, de l'AUTRICHE, de la BULGARIE et de la HONGRIE, dûment autorisés, savoir ;

POUR L'ALLEMAGNE :

M. le Dr. Arthur SEELIGER, Ministre Plénipotentiaire, Délégué à la Commission internationale du Danube;

POUR L'AUTRICHE :

M. le Dr. Victor ONDRACZEK, Chef de section au Ministère fédéral des Communications publiques;

POUR LA BULGARIE :

M. Georges LAZAROFF, Directeur général au Ministère des Chemins de fer et des Ports, Délégué à la Commission internationale du Danube:

POUR LA HONGRIE:

S. Exc. Edmond de MIKLOS de MIKLOSVAR, Conseiller intime, Secrétaire d'État, Délégué à la Commission internationale du Danube;

ARRÊTÉ LES STIPULATIONS SUIVANTES:

I. Régime général du Danube.

Art. 1. - La navigation du Danube est libre et ouverte à tous les pavillons dans des conditions d'égalité complète sur tout le cours navigable du fleuve, c'est-à-dire entre Ulm et la mer Noire, et sur tout le réseau fluvial internationalisé ainsi qu'il est déterminé à l'article suivant, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite, au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une Puissance quelconque, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'État riverain lui-même ou de l'État dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

Ces dispositions doivent s'entendre sous réserve des stipulations contenues dans les articles XXII et XLIII de la présente Convention.

Art. 2. - Le réseau fluvial internationalisé mentionné à l'article précédent est composé de:

La *Morava* et la *Thaya* dans la partie de leur cours constituant la frontière entre l'Autriche et la Tchéco-Slovaquie;

La *Drave* depuis Barcs;

La *Tisza* depuis l'embouchure du *Szamos*;

Le *Maros* depuis Arad;

Les canaux latéraux ou chenaux qui seraient établis, soit pour doubler ou améliorer des sections naturellement navigables dudit réseau, soit pour réunir deux sections naturellement navigables d'un de ces mêmes cours d'eau.

Art. 3. - La liberté de la navigation et l'égalité entre les pavillons sont assurées par deux Commissions distinctes, à savoir la *Commission européenne du Danube*, dont la compétence, telle qu'elle est déterminée au Chapitre II, s'étend sur la partie du fleuve dite Danube maritime, et la *Commission internationale du Danube*, dont la compétence, telle qu'elle est déterminée au Chapitre III, s'étend sur le Danube fluvial navigable, ainsi que sur les voies d'eau déclarées internationales par l'article II.

II. Danube maritime.

Art. 4. - La Commission européenne du Danube est composée provisoirement des Représentants de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de la Roumanie, à raison d'un Délégué par Puissance.

Toutefois, tout État européen qui justifiera à l'avenir d'intérêts commerciaux maritimes et européens suffisants aux embouchures du Danube pourra, sur sa demande, être admis à se faire représenter dans la Commission sur une décision unanime prise par les Gouvernements qui y sont eux-mêmes représentés.

Art. 5. - La Commission européenne exerce les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre.

Il n'est rien changé aux droits, attributions et immunités qu'elle tient des Traités, Conventions, Actes et Arrangements internationaux relatifs au Danube et à ses embouchures.

Art. 6. - La compétence de la Commission européenne s'étend, dans les mêmes conditions que par de passé et sans aucune modification à ses limites actuelles, sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale.

Art. 7. - Les pouvoirs de la Commission européenne ne pourront prendre fin que par l'effet d'un arrangement international conclu par tous les États représentés à la Commission.

Le siège légal de la Commission demeure fixé à Galatz.

III. Danube fluvial

Art. 8. - La Commission internationale du Danube est composée, conformément aux articles 347 du Traité de Versailles, 302 du Traité de Saint-Germain, 230 du Traité de Neuilly et 286 du Traité de Trianon, par deux Représentants des États allemands riverains, un Représentant de chacun des autres États riverains et un Représentant de chacun des États non-riverains représentés à la Commission européenne du Danube ou qui pourraient l'être à l'avenir.

Art. 9. - La compétence de la Commission internationale s'étend sur la partie du Danube comprise entre Ulm et Braila et sur le réseau fluvial déclaré international en vertu de l'article II.

Aucune voie d'eau, autre que celles qui sont mentionnées à l'article II, ne pourra être placée sous la compétence de la Commission internationale sans le consentement unanime de ladite Commission.

.....
Art.39. - La Commission internationale du Danube et la Commission européenne du Danube prendront toutes dispositions nécessaires pour assurer, dans la mesure où cela sera possible et utile, l'uniformité du régime du Danube.

Elles échangeront régulièrement à cet effet toutes informations, tous documents, procès-verbaux, études et projets pouvant intéresser l'une et l'autre des deux Commissions. Elles pourront arrêter d'un commun accord certaines règles identiques concernant la navigation et la police du fleuve.

Art.40. - Les États signataires de la présente Convention s'efforceront d'établir par des conventions séparées des règles uniformes d'ordre civil, commercial, sanitaire et vétérinaire relatives à l'exercice de la navigation et au contrat de transport.

Art.41. - Tous les traités, conventions, actes et arrangements relatifs au régime des fleuves internationaux en général et au Danube et à ses embouchures en particulier, en vigueur au moment de la signature de la présente Convention, sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent.

Art.42. - A l'expiration d'un délai de cinq ans à dater de sa mise en vigueur, le présent statut pourra être révisé si les deux tiers des États signataires en font la demande, en indiquant les dispositions qui leur paraissent susceptibles de révision. Cette demande sera adressée au Gouvernement de la République française, lequel provoquera dans les six mois la réunion d'une Conférence à laquelle tous les États signataires de la présente Convention seront invités à participer.

V. Disposition transitoire.

Art.43. - Les stipulations de la présente Convention doivent être entendues dans ce sens qu'elles ne portent aucune atteinte aux dispositions des Traités de Paix telles qu'elles résultent des articles 327 (alinéa 3), 332(alinéa 2) et 378 du Traité de Versailles et des articles correspondants des Traités de Saint-Germain, de Neuilly et de Trianon.

Art.44. - La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront déposées à Paris dans le plus bref délai possible, et au plus tard avant le 31 mars 1922.

Elle entrera en vigueur trois mois après la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention, rédigée en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

FAIT à Paris, le 23 juillet 1921.

J. BRUNET.

VANNUTELU REY.

SEELIGER.

A. LEGRAND.

CONST. CONTZESCO

Dr. ONDRACZEK.

JOHN BALDWIN.

M. G. RISTITCH.

GEORGES LAZAROFF.

A. ANDRÉADÈS.

M.G. BOHUSLAV MULLER

E. DE MIKLOS.

PROTOCOLE FINAL.

Au moment de procéder à la signature de l'Acte établissant le Statut définitif du Danube et en vue d'en préciser le sens, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit:

Ad. Art. 2. - En ce qui concerne la partie de la Tisza située entre l'embouchure du Szamos et Tisza-Ujlak, le régime du présent statut y sera appliqué des que cette partie sera reconnue navigable par la Commission internationale du Danube.

Ad. Art. 19. - La disposition du deuxième alinéa de l'article XIX ne met pas obstacle à ce que les États riverains réclament éventuellement le bénéfice des dérogations qui seraient autorisés par la Convention générale prévue à l'article 338 du Traité de Versailles et aux articles correspondants des autres Traités de Paix.

Ad. Art. 22. - a) Par le trafic visé à l'alinéa 2 de l'article XXII on doit entendre tout service public de transport de voyageurs et de marchandises organisé par un pavillon étranger entre les ports d'un seul et même État, lorsque cette

exploitation s'effectue dans des conditions de régularité, de continuité et d'intensité susceptibles d'influer défavorablement, dans la même mesure que les lignes régulières proprement dites, sur les intérêts nationaux de l'État où elle s'exerce.

b) Il est entendu que les dispositions de l'article XXII ne modifient en rien la situation qui résulte actuellement de l'article 332 du Traité de Versailles et des dispositions correspondantes des autres Traités de Paix, en ce qui concerne tant les relations entre les États alliés d'une part, et l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie et la Hongrie d'autre part, que les relations de ces derniers États entre eux, pour toute la durée des délais où cette situation sera maintenue en exécution de l'article 378 du Traité de Versailles et des articles correspondants des autres Traités de Paix.

A l'expiration de ces délais, les dispositions de l'article XXII deviendront applicables à tous les États sans exception.

Ad. Art. 23. - L'État transité n'a pas le droit de prohiber le transit des marchandises mentionnées au quatrième alinéa de l'article XXIII, ni celui des personnes et des animaux, sauf dans les cas prévus par les lois sanitaires et vétérinaires du pays transité ou par des conventions internationales relatives à cet objet.

Ad. Art. 31. - L'article XXXI doit être entendu dans ce sens que les étrangers ne pourront être placés dans une condition plus favorable que celle qui est faite aux nationaux.

Ad. Art. 42. - Dans le cas où la suppression de la Commission européenne serait décidée avant l'expiration du délai de cinq ans prévu à l'article XLII, les Gouvernements signataires de la présente Convention s'entendront sur les conditions de révision du présent statut.

Ad. Art. 44. - L'alinéa 1^{er} de l'article XLIV doit être entendu dans ce sens qu'il ne porte aucune atteinte aux stipulations contenues dans l'article 349 du Traité de Versailles et dans les articles correspondants des autres Traités de Paix.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont dressé le présent Protocole, qui aura la même force et durée que la Convention à laquelle il se rapporte.

FAIT à Paris, le 23 juillet 1921.

J. BRUNET.

A. LEGRAND.

JOHN BALDWIN.

A. ANDRÉADÈS.

VANNUTELI REY.

CONST. CONTZESCO

M. G. RISTITCH.

M.G. BOHUSLAV MULLER

SEELIGER.

Dr. ONDRACZEK.

GEORGES LAZAROFF.

E. DE MIKLOS.

PROCOLE INTERPRÉTATIF DE L'ARTICLE VI DU STATUT DU DANUBE*

A la suite de l'adoption par la Conférence internationale du Danube de l'article 6 du projet de Statut définitif qui détermine la compétence de la Commission européenne, les délégués de France, de Grande-Bretagne, d'Italie et de Roumanie ont convenu, sur la demande de la Conférence, de rédiger le protocole suivant en vue de fixer l'interprétation qu'ils ont entendu donner à la disposition susvisée.

Les délégués soussignés déclarent qu'en stipulant que «la compétence de la Commission européenne s'étend sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale», l'article 6 du Statut n'apporte et ne doit apporter à l'avenir aucune modification aux conditions ni aux limites dans lesquelles ce régime administratif a été appliqué jusqu'aujourd'hui. Il est donc clairement entendu que les pouvoirs de la Commission ne sont, en vertu de cette disposition, ni augmentés ni diminués, et qu'ils doivent continuer à s'exercer sur le fleuve de la même manière que par le passé en conformité avec les traités, actes internationaux et règlements de navigation auxquels tous les Etats représentés ont adhéré. Il est également entendu qu'entre Galatz et Braila, la Commission européenne continuera, comme par le passé, à entretenir le chenal navigable et son service de pilotage.

La présente déclaration sera communiquée à la Conférence internationale à toutes fins utiles et versée aux archives officielles de la Commission européenne du Danube.

Fait à Paris, le 6 mai 1921.

Le délégué de France:

(Signé) A. LEGRAND.

Le délégué d'Italie:

(Signé) SICILLIANI.

Le délégué de Grande-Bretagne:

(Signé) BALDWIN.

Le délégué de Roumanie:

(Signé) CONTZESCO

* *Conférence Internationale pour*, op. cit., p. 1256.

CONVENȚIE

privind stabilirea

STATUTULUI DEFINITIV AL DUNĂRII*

BELGIA, FRANȚA, MAREA BRITANIE, GRECIA, ITALIA, ROMÂNIA, REGATUL SÂRBILOR, CROAȚILOR, SLOVENILOR ȘI CEHOSLOVACIA

(Traducere)

Dorind să determine, de comun acord, conform stipulațiilor tratatelor de la Versailles, de la Saint-Germain, de la Neuilly și de la Trianon, regulile generale după care va fi asigurată, în mod definitiv, libera navigație pe Dunărea internațională,

Au decis să încheie o Convenție în acest scop și și-au desemnat, ca plenipotențari pe:

MAIESTATEA SA, REGELE BELGIEI:

Domnul Jules BRUNET, ministru plenipotențiar;

PREȘEDINTELE REPUBLICII FRANCEZE:

Domnul Albert LEGRAND, ministru plenipotențiar, delegat la Comisiile europene și internaționale ale Dunării;

MAIESTATEA SA, REGELE REGATULUI UNIT A MARIII BRITANII ȘI IRLANDEI ȘI AL TERITORIILOR BRITANICE DE PESTE MĂRI, ÎMPĂRAT AL INDIEI:

Domnul John Grey BALDWIN, ministru plenipotențiar, delegat la Comisia Europeană a Dunării;

MAIESTATEA SA, REGELE GRECIEI:

Domnul André ANDRÉADÈS, profesor la Facultatea de Drept a Universității din Atena;

MAIESTATEA SA, REGELE ITALIEI:

Contele VANNUTELI REY, Consilier delegație;

MAIESTATEA SA, REGELE ROMÂNIEI:

* *Conférence Internationale pour l'établissement du statut définitif du Danube*, tome seconde, Protocoles no. 30 à 68 des séances tenues à Paris du 5 avril au 21 juillet 1921 au Ministère des Affaires Étrangères avec Le Protocole de signature et le texte de la Convention, Paris, Imprimerie Nationale, 1921, pp.1257-1277.

Domnul Constantin CONȚESCU, ministru plenipotențiar, delegat în Comisiile Europeană și Internațională ale Dunării;

MAIESTATEA SA, REGELE SÂRBILOR, CROAȚILOR ȘI SLOVENILOR:

Domnul Mihailo G. RISTICI, ministru plenipotențiar, delegat la Comisia Internațională a Dunării;

PREȘEDINTELE REPUBLICII CEHOSLOVACIA:

Domnul Bohuslav MULLER, Secretar de Stat la Ministerul Lucrărilor Publice, ministru plenipotențiar, delegat la Comisia Internațională a Dunării;

CARE după ce și-au prezentat reciproc deplinele lor împuterniciri, găsite legale, în prezența și cu participarea plenipotențiarilor Germaniei, Austriei, Bulgariei și Ungariei, legal autorizați, după cum urmează:

Pentru GERMANIA:

Domnul doctor Arthur SEELIGER, ministru plenipotențiar, delegat la Comisia Internațională a Dunării;

Pentru AUSTRIA:

Domnul dr. Victor ONDRACZEK, șeful de secție la Ministerul Federal al Comunicațiilor Publice;

Pentru BULGARIA:

Domnul Georges LAZAROFF, director general la Ministerul Căilor Ferate și al Porturilor, delegat la Comisia Internațională a Dunării;

Pentru UNGARIA:

Excelența Sa, Edmond de MIKLOS de MIKLOSVAR, consilier intim, secretar de stat, delegat la Comisia Internațională a Dunării;

Au fixat următoarele stipulații:

I. Regimul general al Dunării

Art. 1. - Navigația pe Dunăre este liberă și deschisă tuturor pavilioanelor în condiții de completă egalitate pe tot cursul navigabil al fluviului, adică între Ulm și Marea Neagră, și pe toată rețeaua fluvială internaționalizată astfel după cum este stabilit la articolul următor, în așa fel că nici o distincție să nu fie făcută în detrimentul locuitorilor, bunurilor și pavilionului unei puteri oare care, între acestea și locuitorii, bunurile și pavilionul însuși al Statului riveran sau Statului ai căror locuitori, bunuri și pavilion de bucură de tratamentul, cel mai favorabil.

Aceste dispoziții trebuiesc să se înțeleagă sub rezerva stipulațiilor conținute în articolele 22 și 43 din prezenta convenție.

Art. 2. - Rețeaua fluvială internaționalizată menționată în art. precedent este compusă din:

Morava și Thaya în partea cursului lor care constituie frontiera între Austria și Cehoslovacia;

Drava de la Bareș;

Tissa de la gura râului Szamos;

Maros de la Arad.

Canalele laterale sau cursurile care se vor stabili, fie pentru a dubla sau a ameliora secțiuni navigabile din sus zisa rețea, fie pentru a reuni două secțiuni natural navigabile ale unuia din aceste cursuri de apă.

Art. 3. - Libertatea navigației și egalitatea între pavilioane sunt asigurate pe Dunăre prin două comisii internaționale distincte, adică *Comisia Europeană* a cărei competență, așa cum este determinată prin capitolul II se întinde asupra părții fluviului zis Dunărea Maritimă și *Comisia Internațională* a Dunărei, a cărei competență, așa cum este determinată la capitolul III se întinde asupra Dunărei fluviale navigabile și tot astfel asupra căilor de apă declarate internaționale prin articolul II.

II. Dunărea Maritimă

Art. 4. - Comisia Europeană a Dunării este compusă provizoriu din reprezentanții Franței, Marii Britanii, Italiei și României printr-un delegat de fiecare.

Totodată orice stat european care va justifica îndestul în viitor interese comerciale maritime și europene la gurile Dunărei, va putea la cererea sa de a fi admis, să fie reprezentant în Comisie în urma unei decizii unanime luată de guverne cari sunt reprezentate.

Art. 5. - Comisia Europeană exercită puterile pe care le avea înainte de război.

Nu este întru nimic schimbată în drepturile, atribuțiile și imunitățile ce îi revin în baza tratatelor, convențiilor, actelor, aranjamentelor internaționale relativ la Dunăre și la gurile sale.

Art. 6. - Competența Comisiei se întinde în aceleași condiții ca și în trecut și fără nici o modificare la limitele sale actuale asupra Dunărei Maritime, adică de la gurile fluviului până la punctul de unde începe competența Comisiei Internaționale.

Art. 7. - Împuternicirile Comisiei nu se vor putea termina decât prin efectul unui aranjament internațional la care să adere toți reprezentanții Comisiei.

Sediul legal al așezământului Comisiei va fi la Galați.

III. Dunărea fluvială

Art. 8. - Comisia Internațională a Dunării este compusă, conform articolelor 347 ale Tratatului de la Paris, 302 al Tratatului de la Saint-Germain, 230 al Tratatului de la Neuilly, 286 al Tratatului de la Trianon, din doi reprezentanți ai statelor germane riverane, câte un reprezentant din fiecare din celelalte state riverane și, câte un reprezentant din fiecare din statele neriverane reprezentate în Comisia Europeană a Dunării sau care ar putea fi, în viitor, reprezentate în aceasta.

Art. 9. - Competența Comisiei Internaționale se întinde pe porțiunea Dunării cuprinsă între Ulm și Brăila, pe rețeaua fluvială declarată internațională, în virtutea articolului doi.

Nici o cale de apă, în afara acelor care sunt menționate în articolul doi, nu va putea fi plasată sub competența Comisiei Internaționale, fără consimțământul unanim al numitei Comisii.

IV. Dispoziții generale

Art.39. - Comisia Internațională a Dunării și Comisia Europeană a Dunării vor lua toate măsurile necesare pentru a asigura, în măsura în care aceasta va fi posibil și util, uniformitatea regimului Dunării.

În acest scop, ele vor schimba, în mod regulat, toate informațiile, documentele, procesele-verbale, studiile și proiectele care ar putea interesa pe una sau pe cealaltă din cele două comisii. Ele vor putea stabili, de comun acord, anumite reguli identice privind navigația și poliția fluvială.

Art.40. - Statele semnatare ale prezentei Convenții se vor strădui să stabilească, prin convenții separate, reguli uniforme de ordin civil, comercial, sanitar și veterinar, relative la exercitarea navigației și transportului.

Art.41. - Toate tratatele, convențiile, actele și aranjamentele relative la regimul fluviilor internaționale, în general, și a Dunării și gurilor sale, în special, în vigoare la momentul semnării prezentei Convenții, sunt menținute în toate acelea din dispozițiile lor care nu sunt abrogate sau modificate de stipulațiile de mai sus.

Art.42. - La expirarea unui interval de cinci ani de la data intrării sale în vigoare, prezentul statut va putea fi revizuit dacă două treimi din statele semnatare cer aceasta, indicând dispozițiile care li se par susceptibile de revizuire. Această cerere va fi adresată guvernului Republicii Franceze, care va convoca, într-un interval de șase luni, o conferință la care vor fi invitate să participe toate statele semnatare ale prezentei Convenții.

V. Dispoziții tranzitorii
Dispoziții ale tratatelor de pace

Art.43. - Stipulațiile prezentei convenții trebuie înțelese în sensul că ele nu aduc atingere dispozițiilor tratatelor de pace, așa cum ele rezultă din prevederile articolelor 327 (al. 3), 332 (al. 2) și 378 ale Tratatului de la Versailles și din articolele corespunzătoare din tratatele de la Saint-Germain, Neuilly și Trianon.

.....

Art.49. - Prezenta Convenție va fi ratificată și ratificările vor fi depuse la Paris în cel mai scurt termen posibil și cel mai târziu, înainte de 31 martie 1922.

Ea va intra în vigoare la trei luni de la încheierea procesului-verbal al depunerii ratificărilor.

Drept care, plenipotențiarilor sus-numiți au semnat prezenta Convenție, redactată într-un singur exemplar care va fi depozitat în arhivele guvernului Republicii Franceze și din care, câte un exemplar autentificat va fi remis fiecăreia dintre puterile semnatare.

Făcut la Paris în 23 iulie 1921.

J. BRUNET.	VANNUTELI REY.	SEELIGER.
A. LEGRAND.	CONST. CONTZESCO	Dr. ONDRACZEK.
JOHN BALDWIN.	M. G. RISTITCH.	GEORGES LAZAROFF.
A. ANDRÉADÈS.	M.G. BOHUSLAV MULLER	E. DE MIKLOS.

PROTOCOL FINAL

În momentul de a proceda la semnarea actului prin care se stabilește statutul definitiv al Dunărei și în vederea de a-i precisa înțelesul, plenipotențiarilor mai jos semnați au convenit la ceea ce urmează:

Ad.Art.2. - În ceea ce privește partea de la Tisa situată între îmbucătura Szamos-ului și Tisza Ujlak, regimul prezentului statut se va aplica acolo îndată ce această parte va fi recunoscută navigabilă de către comisia internațională a Dunării.

Ad.Art.19. - Dispoziția din al. 2 al articolului 29 nu se opune ca statele riverane să reclame eventual beneficiul derogățiunilor care vor fi autorizate prin convenția generală prevăzute de art. 338 din tratatul de la Versailles și în alte articole corespunzătoare din celelalte tratate de pace.

Ad.Art.22. - a) Prin traficul vizat la al. 2, din art. 22 trebuie să se înțeleagă tot serviciul public de transporturi de călători și de mărfuri organizate de un pavilion străin între porturile unui singur și aceluiși stat, dacă această exploatare se efectuează în condiții de regularitate, continuitate și intensitate susceptibilă de a influența defavorabil, în aceeași măsură ca liniile regulate propriu zise, asupra intereselor naționale ale statului unde se exercită.

b) Este înțeles că dispozițiile art. 22 nu modifică cu nimic situația care rezultă actualmente din art. 332 din tratatul de la Versailles și din articolele corespunzătoare între statele aliate de a parte și Germania, Austria, Bulgaria și Ungaria de altă parte, cât și relația acestor din urmă state între ele, pe toată durata termenelor la care această situație va fi menținută în executarea art. 378 din tratatul de la Versailles și articolelor corespunzătoare din celelalte tratate.

La expirarea acestor termene dispozițiile art. 23 vor deveni aplicabile la toate statele fără excepție.

Ad.Art.23. - Statul de tranzitat nu are dreptul de a opri tranzitul acestor mărfuri precum și al persoanelor și animalelor afară de cazul prevăzut de legile sanitare și veterinare ale țării de tranzit sau prin convenții internaționale ce regulează chestiunile sus menționate.

Ad.Art.31. - Art. 31 trebuie înțeles în sensul că străinii nu vor putea fi așezați într-o condiție mai favorabilă de cât aceia care este făcută naționalilor.

Ad.Art.42. - În cazul în care suprimarea Comisiei Europene va fi decisă înaintea expirării termenului de 5 ani, prevăzut la art. 42, guvernele semnatare prezentei convenții se vor înțelege asupra condițiilor pentru revizuirea prezentului statut.

Ad.Art.44. - Dispoziția finală (al. I) a convenției trebuie să fie înțeleasă în sensul ca să nu aducă nici o atingere stipulațiilor conținute la art. 349 din tratatul de la Versailles și în articolele corespunzătoare celorlalte tratate de pace;

Drept care subsemnații au dresat prezentul protocol care va avea aceeași forță și durată ca și convenția la care se referă.

Făcut la Paris, la 23 iulie 1921.

J. BRUNET.

A. LEGRAND.

JOHN BALDWIN.

A. ANDRÉADÈS.

VANNUTELI REY.

CONST. CONTZESCO

M. G. RISTITCH.

M.G. BOHUSLAV MULLER

SEELIGER.

Dr. ONDRACZEK.

GEORGES LAZAROFF.

E. DE MIKLOS.

PROTOCOL INTERPRETATIV
AL ARTICOLULUI VI AL STATUTULUI DUNĂRII*

“Ca urmare a adoptării de către Conferința Internațională a Dunării a articolului VI al proiectului de statut definitive care determină competența Comisiei Europene, delegația Franței, Marii Britanii, Italiei și României au convenit, la cererea Conferinței, să redacteze următorul protocolul în vederea fixării interpretării pe care ei înțeleg să o dea dispoziției susmenționate:

Subsemnații delegați declară că stipulând că stipulând că “competența Comisiei Europene se întinde pe Dunărea maritimă, adică de la gurile fluviului până în punctual unde începe competența Comisiei Internaționale”, articolul VI din statut nu aduce și nu trebuie să aducă în viitor nici o modificare nici condițiilor, nici limitelor în care acest regim administrativ a fost aplicat până astăzi. Este deci clar înțeles că puterile Comisiei nu sunt, în virtutea acestei dispoziții, nici sporite, nici diminuate, și că ele trebuie să continue să se exercite pe fluviu în același mod ca în trecut, în conformitate cu tratatele, actele internaționale și regulamentele de navigație la care toate statele reprezentate au aderat. Este, de asemenea, înțeles că între Galați și Brăila, Comisia Europeană va continua, ca și în trecut, să întrețină șenalul navigabil și serviciul său de pilotaj.

Prezenta declarație a fost comunicată Conferinței internaționale, în toate scopurile utile și vărsată în arhivele oficiale ale Comisiei Europene a Dunării.

Făcut la Paris, 6 mai 1921”.

Delegatul Franței,
(semnat) A. LEGRAND.
Delegatul Italiei,
(semnat) SICILLIANI.

Delegatul Marii Britanii,
(semnat) BALDWIN.
Delegatul României,
(semnat) CONȚESCU

* *Conférence Internationale pour...*, op.cit., p.1256.

SOCIÉTÉ DES NATIONS

COMMISSION CONSULTATIVE ET TECHNIQUE DES COMMUNICATIONS ET DU TRANZIT

*COMITÉ SPECIAL POUR LA QUESTION DE LA JURIDICTION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE**

Mémoires transmis par les représentants et experts des
Gouvernements britannique, français, italien et roumain.

COMMUNICATION DU FOREIGN OFFICE AU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS.

LETTRE DU FOREIGN OFFICE AU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS.

Londres, le 6 septembre 1924

D'ordre de M. Ramsay MacDonald, secrétaire d'Etat, j'ai l'honneur de vous prier de soumettre la question suivante à la Commission consultative et technique des communications et du transit, en application de l'article 376 du Traité de Versailles et de la résolution de l'Assemblée en date du 9 décembre 1920, et conformément à la procédure prévue à l'article 7 du Règlement d'organisation de la Commission consultative et technique adopte à Barcelone:

Le différend qui s'est élève entre La Grande Bretagne, la France et l'Italie d'une part, et la Roumanie, d'autre part, au sujet de l'application des articles 346, 348 et 349 du Traité de Versailles touchant la question des limites de la juridiction de la Commission européenne du Danube.

Vous trouverez, joint à la présente lettre, un mémoire où est exposée, dans ses lignes générales, la question qui fait l'objet du différend entre la Commission et le Gouvernement roumain.

(Signe) Miles W. LAMPSON.

* Société des Nations, Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit. *Comité Spécial pour la question de la juridiction de la Commission Européenne du Danube*, C.C.T./C.D./10, S.d.N., Imp. Réunies, Lausanne, p. 1-6, 8-13, 23-31.

**MÉMOIRE RELATIF AU DIFFÉREND ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE,
LA FRANCE ET L'ITALIE, D'UNE PART, ET LA ROUMANIE, D'AUTRE
PART, AU SUJET DES LIMITES DE LA JURIDICTION DE LA
COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE.**

Le Traité de Londres (1883) avait étendu la juridiction de la Commission européenne du Danube de Galatz à Braila et, bien que le Gouvernement roumain eût refusé de reconnaître la validité de ce traité, sauf pour certaines de ses clauses, relatives à l'administration du bras de Kilia, la Commission a néanmoins exercé, jusqu'après la guerre, une surveillance intermittente sur la section Galatz-Braila.

L'article 346 du Traité de Versailles porte que la Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre, et les articles 348 et 349 prévoient la réunion d'une Conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et associées, en vue d'établir un statut définitif du Danube.

Au cours de la préparation de la Convention du 23 juillet 1921, élaborée pour donner suite aux articles ci-dessus et pour établir le statut définitif du Danube on s'est efforcé de régulariser la situation: l'article VI de cet instrument prévoit, en effet, que la compétence de la Commission européenne doit s'étendre dans les mêmes conditions que par le passé et sans aucune modification à ses limites actuelles, depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale. Ce point est défini à l'article IX, article qui étend la compétence de la Commission internationale à la partie du Danube comprise entre Ulm et Braila. Il convient d'observer à cet égard qu'un protocole d'interprétation avait été signé antérieurement à Paris, le 6 mai 1921, par les délégués de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de la Roumanie, c'est-à-dire les délégués de quatre des huit Puissances désignées par les Puissances alliées et associées en vue d'établir le statut définitif du Danube. Bien que ce protocole ne fasse aucunement partie de l'instrument final qui établit le statut définitif du Danube et qui a été signé, comme nous l'avons dit plus haut, le 23 juillet 1921, c'est, néanmoins, sur cet instrument que le Gouvernement roumain fonderait ses revendications, notamment sur le passage portant que cet article (l'article VI du projet de convention) n'augmente ni ne diminue les pouvoirs de la Commission, qui devront continuer à s'exercer sur le fleuve, comme par le passé, conformément aux traités, aux actes internationaux et règlements de navigation auxquels tous les Etats représentés ont donné leur adhésion. Le protocole prévoit

aussi, nommément, qu'entre Galatz et Braila la Commission européenne sera, comme par le passé, chargée de l'entretien du chenal navigable et du service de pilotage dans ledit chenal.

Ces dispositions auraient pour effet de limiter à l'usage antérieur la juridiction de la Commission, qui comprend l'application des règlements établis par elle pour la navigation et la compétence pour ses agents de connaître des cas d'infraction aux dispositions prises par elle qui peuvent se produire dans le chenal navigable du fleuve, exclusion faite des ports. Le Gouvernement roumain prétend que la limite en amont, dans le passé, était le port de Galatz; en réponse à cet argument, l'on soutient que l'article 346, comportant la disposition suivante: «La Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle *avait* avant la guerre», ne limite pas lesdits pouvoirs à ceux qu'elle peut avoir *exercés*.

Le Gouvernement roumain refuse de reconnaître à la Commission le droit d'appliquer ses règlements de navigation ou de connaître des cas d'infraction dans le chenal navigable entre Galatz et Braila. En outre, il soutient que la juridiction de la Commission devra cesser à un point situé à 6 1/2 milles nautiques en aval de Galatz, au confluent du Pruth et du Danube. Il déclare que la compétence du capitaine du port de Galatz s'étend jusqu'à ce point et il a communiqué un plan qui prévoit l'extension éventuelle du port jusqu'au confluent du Pruth. Il pose, en outre, en principe général, que, partout où existe un port, les deux rives du fleuve et le chenal navigable qui les sépare doivent être considérés comme compris dans les limites dudit port. Les commissaires de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Italie, n'ayant ni les uns ni les autres accepté ce point de vue, la Commission se voit en l'espèce dans l'impossibilité d'aboutir à un accord.

Quant au point soulevé à propos de la limite géographique précise envisagée, lorsqu'il est fait mention d'un port constituant la limite de juridiction d'une commission fluviale il est évident que, lorsqu'on indique comme limite Braila-Galatz ou une autre ville ou port situé sur le fleuve, on entend un point précis de ladite ville ou dudit port, c'est-à-dire soit la limite amont, soit la limite aval de la surface du port, soit encore un point intermédiaire. Cette question prête certainement quelque peu à des divergences d'opinion, notamment dans les cas où le port en question est donné comme constituant la limite amont d'une juridiction et la limite aval d'une autre. Dans le cas présent, la juridiction de la Commission internationale du Danube est définie par l'article IX de la Convention du 23 juillet 1921, comme s'étendant sur la du Danube comprise entre Ulm et Braila; étant donné, d'autre part, que la juridiction Commission européenne est, ainsi qu'on l'a dit plus haut, définie aux termes de l'article V de la même Convention, comme s'étendant depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la juridiction de la Commission internationale, il est évident qu'une décision au sujet de la limite prescrite par l'article IX, constitue une condition préalable de toute

décision concernant les limites de la juridiction de la Commission européenne, dans la mesure où ce limite est fixée à Braila ou définie par rapport à Braila. Cette question pourrait, le cas échéant être réglée conformément à l'article XXXVIII de la Convention.

Dans la mesure où Galatz peut être le port relativement auquel peut être définie la limite jusqu'où s'étend la juridiction certaine de la Commission européenne du Danube, il ne serait pas possible d'adopter la même procédure. Aussi semble-t-il qu'il y ait lieu de faire figurer cette question dans le présent exposé.

Quant au principe général que le Gouvernement roumain s'efforce d'établir, à savoir que, là où il existe un port, les deux rives du fleuve et le chenal navigable qui les sépare doivent être considérés comme compris dans les limites dudit port - indépendamment du fait qu'un port peut être situé, au point de vue géographique, entièrement sur une seule rive - ce principe semble être invoqué uniquement en vue d'obscurcir la question, car le Gouvernement roumain semble laisser entendre - et chercher ainsi implicitement à établir le principe - qu'une juridiction quelconque d'une commission fluviale internationale ne saurait s'exercer à l'intérieur des limites du port. C'est là un point de vue contre lequel il y a lieu de s'élever de la façon la plus nette. L'on affirme, en outre, que la juridiction des autorités du port ne saurait porter atteinte à la nature étendue de la juridiction des commissions internationales, telles qu'elles sont définies par les traités internationaux, conventions et autres arrangements étrangers. Toutefois, rien ne s'oppose, évidemment, à ce que la juridiction de l'autorité du port et celle de la Commission fluviale s'exercent concurremment sur telles sections du fleuve où le chenal navigable, soit traverse, soit longe un port, mais il est nécessaire, lorsque sont établis les règlements de chacune des autorités en question, que des dispositions propres à éviter tout chevauchement ou tout conflit de direction soient prises.

Les questions suivantes sont donc pendantes entre les Puissances intéressées:

a) La juridiction et les pouvoirs de la Commission européenne du Danube, tels qu'ils sont définis dans les traités, accords et autres instruments en vigueur avant la déclaration de guerre de 1914, y compris le traité de Londres de 1883, s'appliquent-ils pleinement à la section du fleuve située entre Galatz et Braila ? Sinon pleinement, dans quelle mesure moins étendue s'appliquent-ils ?

b) Pour autant que Galatz serait la limite géographique dûment prescrite comme étant celle d'une partie quelconque de la compétence de la Commission européenne du Danube, en quel point précis, relativement à ce port, doit être fixée ladite limite ?

c) Le chenal navigable du Danube peut-il être considéré comme étant soustrait dans un sens quelconque à la juridiction de la Commission européenne, en raison du fait que le chenal en question traverse ou longe un port dûment constitué, situé sur les deux rives du fleuve ou sur une rive seulement?

b) REPONSE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS AU FOREIGN OFFICE.

Genève, le 15 septembre 1924.

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date du 6 septembre 1924, ainsi que du mémoire mentionné à l'alinéa 2 de cette lettre.

Je ne manquerai pas de porter ces pièces à la connaissance du président de la Commission consultative et technique des communications et du transit, en application de l'article 376 du Traité de Versailles et de la résolution de l'Assemblée, en date du 9 décembre 1920, et conformément à la procédure prévue à l'article 7 du Règlement d'organisation de la Commission consultative et technique des communications et du transit, adopté à Barcelone.

(Signé) Eric DRUMMOND.

**LETTRE ET MÉMOIRE DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS AU
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS.**

Paris, le 12 février 1925.

Vous avez bien voulu, par votre lettre du 28 janvier dernier, me faire savoir que la question de la juridiction de la Commission européenne du Danube sera examinée par un Comité spécial, qui aura qualité pour « examiner toutes questions de fond ou de compétence et pour recevoir toute communications, écrite ou verbale, des gouvernements intéressés ou de leurs représentants ».

J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli un mémoire dans lequel le Gouvernement français expose son point de vue sur la question et que vous voudrez bien transmettre au Comité.

Le Gouvernement français est tout disposé, si le Comité exprimait le désir d'obtenir des explications verbales complémentaires, à désigner un représentant qui se rendrait à cet effet à Genève.

(Signé) J. LAROCHE.

JURIDICTION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LE SECTEUR GALATZ-BRAILA.

1° *Question de compétence.*

Pour déterminer la compétence de la Société des Nations en ce qui concerne la fixation des limites territoriales de la Commission européenne, une première question se pose: c'est de savoir quel est le texte conventionnel d'où la Commission tient actuellement ses pouvoirs. On relève tout d'abord à cet égard l'article 346 du Traité de Versailles et les articles similaires des autres Traités de paix. Cet article 346 porte :

«La Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Toutefois, et provisoirement, les représentants de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et de la Roumanie feront seuls partie de cette Commission. »

Mais cette disposition doit être rapprochée de l'article 349, qui porte:

«L'Allemagne s'engage à agréer le régime qui sera établi pour le Danube par une Conférence des Puissances désignées par les Puissances alliées et associées; cette Conférence, à laquelle des représentants de l'Allemagne pourront être présents, se réunira dans le délai d'un an après la mise en vigueur du présent Traité.»

La Conférence prévue dans cette disposition avait-elle pouvoir pour modifier la compétence de la Commission européenne? Dans ce cas, ce serait dans la convention établissant le statut définitif du Danube, en date, à Paris, du 23 juillet 1921, que l'on devrait rechercher la base conventionnelle des pouvoirs actuels de la Commission européenne du Danube. Ou bien, le cadre du régime à établir par la Conférence visée à l'article 349 a-t-il été tracé par le traité de paix ?

Les termes mêmes du traité sont en faveur de cette dernière thèse. Il n'est dit nulle part à l'article 346 que les pouvoirs restitués à la Commission européenne le sont à titre provisoire, comme cela est spécifié dans la seconde phrase de l'article 346 relatif à la composition de la Commission européenne du Danube.

L'interprétation raisonnable des deux dispositions combinées est donc que le régime à établir par la Conférence du Danube devait laisser intacts les stipulations insérées dans la première phrase de l'article 346 quant aux pouvoirs de la Commission. Cette interprétation se trouve confirmée par la lecture des articles 347 et 348. L'article 347 place le Danube, à partir du point où cesse la compétence de la Commission européenne, sous l'administration d'une Commission internationale dont la composition est fixée. Ici non plus, il ne s'agit pas d'une organisation provisoire, mais bien, comme dans la première phrase de l'article 346, d'une organisation définitive. Par contre, l'article 348 prévoit que la Commission

internationale «assumera provisoirement l'administration du fleuve en conformité des dispositions des articles 332 à 337 jusqu'à ce que le statut du Danube soit établi par les Puissances désignées par les Puissances alliées et associées ».

Entre l'article 347 et l'article 348, on retrouve donc la même antithèse qu'entre les deux phrases de l'article 346: d'une part, les dispositions d'un caractère transitoire marqué par les mots «provisoirement» et «jusqu'à ce qu'un régime définitif soit établi»; d'autre part les dispositions d'un caractère permanent, qui ne font l'objet d'aucune réserve et que le régime définitif du Danube doit respecter.

C'est d'ailleurs dans ce sens que s'est prononcée d'une manière générale la Conférence du Danube. A la séance du 24 septembre 1920 (protocole Tome I, page 118), le plénipotentiaire de Roumanie a déclaré: «Si donc la Conférence est d'avis que cette Commission (européenne) a été maintenue par les traités de paix, nous ne pouvons que nous reporter aux dispositions des traités antérieurs, de même qu'à celles des nouveaux traités pour tout ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement de ladite Commission. Si, au contraire, la Conférence estime qu'il lui appartient de réviser soit la composition soit la juridiction de la Commission, alors j'ai non seulement le droit, mais aussi le devoir de vous demander l'abolition de cette Commission. »

En réponse à cette intervention, le plénipotentiaire de France, président de la Commission, a déclaré: «Le texte des traités de paix prévoit formellement la co-existence des deux Commissions; il lui paraît utile de le rappeler dans le statut. »

Ces déclarations ne paraissent pas avoir été contestées et le Statut du Danube reproduit en substance dans les premiers alinéas de ses articles 4 et 5 les dispositions de l'article 346 du Traité de Versailles. Il résulte de la déclaration formelle du plénipotentiaire de Roumanie que cette clause a pu être acceptée par la Roumanie uniquement pour le motif que les pouvoirs de la Commission européenne dépendaient des traités de paix.

Ce point établi, il est à remarquer que l'article 376 du Traité de Versailles et les dispositions analogues des différents traités de paix prévoient que: «Les différends qui pourront s'élever entre les Puissances intéressées, au sujet de l'interprétation et de l'application des dispositions qui précèdent, seront réglées ainsi qu'il sera prévu par la Société des Nations. »

Par résolution en date du 9 décembre 1920, l'Assemblée de la Société des Nations a décidé que: «Tous différends portés devant la Société des Nations, en vertu des articles 336, 337, 376 et 386 du Traité de Versailles et articles analogues des autres traités de paix et que n'aurait pu régler la procédure de conciliation prévue dans la résolution relative à l'Organisation du transit, seront portés devant la Cour permanente de Justice internationale. »

Le Gouvernement de la République estime, en conséquence, que la Commission consultative et technique des communications et du transit de la

Société des Nations a été valablement saisie d'une procédure de conciliation en ce qui concerne le règlement du différend surgi quant à la détermination exacte des pouvoirs de la Commission européenne, qui dépend de l'interprétation donnée à l'article 346 du Traité de Versailles.

2. *Question de fond.*

L'article 346 du Traité de Versailles prévoit que la Commission européenne doit exercer de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre (en anglais: "reassumes the powers it possessed before the war"). Cette cause peut viser uniquement les pouvoirs qui appartenaient juridiquement à la Commission européenne. Il n'est pas, en effet, question des pouvoirs qu'elle exerçait en fait, mais des pouvoirs *qu'elle avait*, c'est-à-dire des pouvoirs qui lui étaient conférés par les traités antérieurs. A cet égard, l'article 53 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878 stipule que la Commission européenne du Danube, au soin de laquelle la Roumanie sera représentée, est maintenue dans ses fonctions et les exercera dorénavant jusqu'à Galatz dans une complète indépendance de l'autorité territoriale. L'article 54 ajoute que, une année avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission européenne, les Puissances se mettront d'accord sur la prolongation de ses pouvoirs ou sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaire d'y introduire. D'après le Traité de Londres du 13 mars 1871, article 4, les pouvoirs de la Commission européenne devaient venir à expiration le 24 avril 1883. En conséquence, une conférence fut réunie à Londres en 1883 pour assurer l'application de l'article 54. Toutes les Puissances signataires du Traité de Berlin furent invitées à participer et participèrent effectivement à cette Conférence. Une invitation de se faire entendre avait été adressée aux Etats riverains dont la naissance a été consacrée de Berlin et qui n'étaient pas signataires de ce Traité. Parmi ces Etats, la Serbie et la Bulgarie envoyèrent des représentants à la Conférence, mais la Roumanie s'y refusa.

C'est dans ces conditions qu'intervint le traité de Londres du 10 mars 1883, qui a été signé et ratifié par toutes les Puissances signataires du Traité de Berlin. L'article premier de ce traité porte que la juridiction de la Commission européenne du Danube est étendue de Galatz à Braila. La Roumanie a toujours refusé de reconnaître la validité juridique de ce traité à son égard. Il est à remarquer cependant que les Puissances, qui reconnaissaient, aux termes mêmes de l'article 43 du Traité de Berlin du 1878, l'indépendance de la Roumanie, étaient fondées à mettre à cette reconnaissance certaines conditions, et parmi ce conditions se trouvent le maintien de la Commission européenne, ainsi que la prolongation éventuelle de ses pouvoirs. Il s'agit d'un droit que les Hautes Parties contractantes

se sont expressément réservé par l'article 54 du traité, le terme «Puissances» qui est employé pouvant uniquement viser les Puissances signataires du Traité.

Le Gouvernement de la République estime, en conséquence, que les dispositions du Traité de Londres sont intervenues régulièrement, que les pouvoirs qu'elles confèrent à la Commission européenne ont été confirmés par les traités de paix et que ces pouvoirs doivent être, en conséquence, respectés par tous les Etats signataires de ces traités, pour le bien commun desquels il internationalisation des réseaux fluviaux servant d'accès à la mer à plus d'un Etat a été maintenue ou rendue effective.

En fait, d'ailleurs, l'article premier du Traité de Londres a été appliqué dans une large mesure et il ne pouvait pas en être autrement. La juridiction de la Commission européenne n'a pas été étendue successivement d'Isaccea à Galatz, en 1878, puis à Braila, en 1883, pour un motif arbitraire: elle l'a été au fur et à mesure que les travaux entrepris par la Commission de l'aval verra l'amont ont permis aux bâtiments de mer de remonter plus avant dans le fleuve. Grâce aux dragages effectués par la Commission entre Galatz et Braila, c'est ce dernier port qui est maintenant tête de ligne de la navigation maritime, et il serait d'un grand inconvénient pour celle-ci d'être soumise entre Braila et la mer à deux régimes et à deux juridictions différents, suivant qu'elle se trouverait en amont ou en aval de Galatz. Aussi bien, l'article VI du Statut du Danube prévoit-il que la compétence de la Commission européenne s'étend dans les mêmes conditions que par le passé et sans aucune modification à ses limites actuelles sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale, et l'article IX précise que «la compétence de la Commission internationale du Danube s'étend sur la partie du Danube comprise entre Ulm et Braila, etc. »

Il est vrai que l'article VI a fait l'objet d'un protocole signé par les délégués de Grande-Bretagne, de France d'Italie et de Roumanie à la Commission européenne, en date, à Paris, du 6 mai 1921, et d'après lequel cet article «ne porte et ne doit porter à l'avenir aucune modification aux conditions ni aux limites dans lesquelles ce régime administratif (de la Commission européenne) a été appliqué jusqu'ici. Il est clairement entendu que les pouvoirs de la Commission ne sont en vertu de cette disposition ni augmentés ni diminués et qu'ils doivent continuer à s'exercer sur le fleuve de la même manière que par le passé, en conformité avec les traités, actes internationaux et règlements de navigation auxquels tous les Etats représentés ont adhéré. Il est également entendu qu'entre Galatz et Braila, la Commission européenne continuera, comme par le passé, à entretenir le chenal navigable et son service de pilotage ».

Cette déclaration constitue d'après ses termes mêmes un document à verser aux archives de la Commission européenne du Danube; elle n'a pas été annexée au

statut et n'a pas été soumise aux Parlements en vue de la ratification dudit statut. Elle constitue donc, malgré la communication qui aurait dû en être faite à la Conférence du Danube, un document interne de la Commission européenne. Ce document ne saurait lier les gouvernements à un régime qui serait contraire aux Traités, d'autant que ce régime n'a pas été institué dans l'intérêt des seules Puissances représentées à la Commission européenne, mais dans l'intérêt de la navigation internationale tout entière, dont ces Puissances doivent demeurer des gardiens fidèles. La Convention du Danube ne pouvait aller à l'encontre des dispositions du Traité de Versailles, comme il a été indiqué au sujet de la question de compétence; encore moins un protocole interprétatif de ce Statut, intervenu au sein d'une Commission qui n'a pas été chargée d'interpréter les clauses du Traité, pourrait-il contrevenir aux dispositions desdits traités, alors surtout que la Société des Nations a été désignée pour procéder à cette interprétation.

Le Gouvernement de la République estime, en conséquence, que la Société des Nations doit examiner la question en toute indépendance et en n'attachant au protocole du 6 mai 1921 que la valeur d'un élément d'appréciation représentant l'opinion de membres d'une Commission appelée à appliquer les Traités et qui pouvait à bon droit fixer une directive à ses travaux, sans que cette directive puisse lier les gouvernements, au cas où il apparaîtrait dans la pratique qu'elle ne répond pas aux besoins et aux stipulations conventionnelles.

A titre subsidiaire, le Gouvernement de la République croit devoir faire remarquer qu'en fait, la Commission européenne du Danube ne s'est pas bornée sur le secteur compris entre Galatz et Braila à entretenir le chenal et à assurer le pilotage; elle a exercé, en outre, sur ce secteur des pouvoirs importants, et notamment un pouvoir de juridiction quant aux faits de navigation. L'article 346 du Traité de Versailles a maintenu à tout le moins les pouvoirs que la Commission exerçait en fait, et le protocole interprétatif du 6 mai 1921 est conçu dans le même sens, puisqu'il prévoit que ces pouvoirs doivent continuer à s'exercer de la même manière que par le passé.

Il appartiendrait à la Société des Nations, si elle se plaçait sur ce terrain, de déterminer par l'examen des précédents quels étaient en fait ces pouvoirs.

Quant à la question également subsidiaire du port de Galatz, le Gouvernement de la République estime que les limites aval de ce port, en admettant qu'elles doivent être assignées comme limites au plein exercice des pouvoirs de la Commission, ne peuvent être que les limites que ce port avait en 1878, époque à laquelle le Traité de Berlin a étendu jusqu'à ce port la compétence de la Commission. Des actes unilatéraux d'une Puissance riveraine étendant les limites du port de Galatz ne peuvent avoir modifié l'état de droit sur lequel les Puissances se sont alors mises d'accord.

Enfin, quant à l'extension transversale desdites limites, le Gouvernement de la République estime qu'elle ne peut englober le chenal navigable, ainsi que toutes parties du fleuve en dépendant et qui sont nécessaires à la navigation. Il n'est pas possible, en effet, d'admettre qu'une partie quelconque d'un fleuve international puisse être soustraite à la réglementation internationale du fait qu'un port est construit sur les deux rives qui bordent cette partie.

***MÉMOIRE PRÉSENTE AU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE LA
SOCIÉTÉ DES NATIONS PAR M. CONTZESCO, MINISTRE
PLÉNIPOTENTIAIRE, AU NOM DU GOUVERNEMENT ROUMAIN.***

Par une lettre en date du 6 septembre 1924, le Gouvernement de S. M. Britannique a saisi, tant en son nom personnel qu'en celui des Gouvernements français et italien, la Société des Nations - Commission consultative et technique des Communications et du Transit - d'un «différend» qui existerait entre ces trois Gouvernements, d'une part, et le Gouvernement roumain, de l'autre, au sujet de l'application des articles 346, 348 et 349 du Traité de Versailles.

Les questions précises, développées dans un mémorandum annexé à ladite lettre et indiquées comme «pendantes entre les Puissances intéressées», sont les suivantes :

(a) La juridiction et les pouvoirs de la Commission européenne du Danube tels qu'ils sont définis dans les traités, accords et autres instruments en vigueur avant la déclaration de guerre de 1914, y compris le Traité de Londres de 1883, s'appliquent-ils pleinement à la section du fleuve située entre Galatz et Braila; sinon pleinement, dans quelle mesure moins étendue s'appliquent-ils ?

b) Pour autant que Galatz serait la limite géographique dûment prescrite comme étant celle d'une partie quelconque de la compétence de la Commission européenne du Danube, en quel point précis, relativement à ce port, doit être fixée ladite limite ?

c) Le chenal navigable du Danube peut-il être considéré comme étant soustrait dans un sens quelconque à la juridiction de la Commission européenne, en raison du fait que le chenal en question traverse ou longe un port dûment constitué, situé sur les deux rives du fleuve ou sur une rive seulement ? »

L'examen de l'ensemble de ces questions doit être fait de deux points de vue différents :

I. Sous *le rapport juridique*: Existe-t-il réellement un «différend» entre les trois Gouvernements susdits - composant la majorité de la Commission européenne du Danube - et le Gouvernement roumain ?

La Commission européenne, créée et régie par toute une série d'actes internationaux encore en vigueur, peut-elle reconnaître - soit en ce qui concerne son action comme institution indépendante, soit en ce qui concerne celle de chacun des quatre Etats qui la composent - la compétence d'un organisme étranger, quel qu'il soit?

L'objet du litige est-il réel et pendant?

II. Sous *le rapport matériel*: Jusqu'ou s'étend le port de Galatz?

Quel est le point géographique précis où doit commencer la juridiction de la Commission européenne par rapport à son contact avec la compétence de la Commission internationale du Danube ?

La répression des contraventions au règlement de navigation commises sur le chenal navigable, dans les limites d'un port, appartient-elle aux organes territoriaux, ou à ceux de la Commission?

En admettant, pour un instant, la compétence de la Société des Nations comme indiscutable, il est avant tout nécessaire d'examiner si son propre statut serait applicable dans l'espèce.

L'article 376 du Traité de Versailles – sur lequel est fondée la demande des Gouvernements britannique, français et italien, dit : « Les différends qui pourront s'élever entre les Puissances intéressées au sujet de l'interprétation et de l'application des *dispositions qui précèdent*, seront réglés... etc. »

Parmi les dispositions « *qui précèdent* » - faisant partie du chapitre concernant la navigation, ports, etc..., il n'y en a qu'une seule qui puisse être invoquée, celle de l'article 346, qui dit : «La Commission européenne du Danube exercera de nouveau *les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre...* » (la seconde partie traitant de sa composition actuelle n'intéresse pas).

Donc, le différend - pour pouvoir réunir les éléments juridiques le mettant sous la compétence de la Société des Nations - doit se rapporter exclusivement aux pouvoirs que la Commission européenne avait avant la guerre et ne saurait, en tout état de cause, se rapporter également aux deux autres questions indiquées dans le mémorandum britannique: *l'étendue des ports et l'exercice de la police de la navigation* sur le chenal navigable dans les eaux des ports, lesquelles restent virtuellement exclues.

En ce qui concerne «*les pouvoirs*» de la Commission européenne dans la portion du Danube comprise entre Braila et Galatz, toute la question a été longuement débattue et définitivement réglée par la Conférence internationale du Danube tenue à Paris en 1920-1921 - qui a abouti à l'établissement du Statut définitif du Danube - par les membres de la Commission elle-même agissant en

vertu d'un mandat formellement donné par elle et ayant pour but de représenter et défendre ses intérêts au sein de la Conférence; un Protocole interprétatif spécial, signé par, eux et versé aux actes de la Conférence scellait à tout jamais la façon de voir de la Commission européenne au sujet de l'étendue de ses pouvoirs dans ladite portion du Danube.

La même question a été ensuite reprise et discutée dans ses moindres détails dans la Commission européenne au moment de l'application pratique des Stipulations convenues à Paris, en ce qui concernait surtout la situation des pilotes; un mémoire exposant toute l'affaire et contenant des citations de tous les traités et actes internationaux en vigueur, des anciens protocoles de la Commission, des règlements et instructions d'application, de la correspondance, officielle échangée entre la Commission et les représentants de la Roumanie, des actes de la Conférence de Paris; enfin de tout ce qui pouvait contribuer à l'étude complète de la question, a été présentée à ses collègues par le délégué de Roumanie à la Commission, au mois d'octobre 1922.

A la suite de longs débats, le délégué de Roumanie a également présenté un projet d'arrangement que la Commission - après quelques modifications consenties par le délégué roumain - a fait sien, a adopté et proposé, comme « offre définitive », au Gouvernement roumain.

Par cet arrangement, la Commission reconnaissant aux organes territoriaux le droit d'exercer la police de la navigation dans le secteur Braila-Galatz, abandonnait définitivement ses anciennes vellétés, timidement élevées en faveur de ces organes.

Les protocoles de la Commission contiennent l'affirmation concrète de l'accord établi, après avoir - antérieurement déjà, c'est-à-dire en novembre 1921 - suspendu provisoirement à l'inspecteur de la navigation le droit d'instrumenter depuis Braila jusqu'au 78^e milliaire.

Cet accord, par lequel la juridiction de l'Etat territorial était concrètement reconnue a donc été accepté par les trois Gouvernements requérants, puisque, proposé par eux comme « offre définitive » au Gouvernement roumain; et il ne restait plus en discussion, pour sa mise en application, que la fixation certaine du point géographique, correspondant à l'indication un peu vague exprimée dans les actes internationaux et règlements de la Commission, par les mots « en aval de Galatz ».

Il ressort de ce qui précède que, sur le point de principe, c'est-à-dire dans la question de savoir si entre Braila et l'« aval de Galatz », la juridiction appartient au Gouvernement territorial ou à la Commission européenne, l'accord est déjà fait, accepté par l'unanimité des membres de la Commission et soumis, sous la forme d'un « modus vivendi », à la sanction du Gouvernement roumain.

Le Gouvernement roumain, prenant pour base la délimitation du port de Galatz faite en 1879, c'est-à-dire au lendemain du Traité de Berlin qui avait étendu la juridiction de la Commission d'Isaccea à Galatz - ainsi que les importants intérêts économiques de la région comprise entre Braila et Galatz, a fixé la limite aval de ce dernier port à l'embouchure du Pruth (Gava Prutului) au 71 1/2 milliaire.

Les délégués des trois Gouvernements non-riverains ont, il est très vrai, fait des objections entre ce point et, ne pouvant l'accepter directement, se sont réservés de le communiquer à leur Gouvernement, tout en promettant au délégué de Roumanie de lui apporter leur réponse à une session ultérieure.

Malgré cette réserve, ils ont dès lors accepté de donner des ordres à l'inspecteur de la navigation de retirer encore une dernière fois le rayon d'application de son autorité et n'avoir plus à instrumenter à l'avenir que jusqu'à l'embouchure du Pruth.

Cette réponse est encore attendue par le délégué roumain: et au moment où ses collègues lui firent enfin savoir, lors de la session plénière d'automne 1924, que ladite réponse sera donnée par la Société des Nations, le délégué roumain n'a pas manqué de faire ses réserves les plus formelles sur l'initiative inattendue et inaccoutumée communiquée par ses collègues, tout en ajoutant que, quelque fût le résultat de leur démarche, c'est toujours au sein de la Commission qu'il devra être présente et discutée comme opinion personnelle de chaque Gouvernement.

Devant ces réserves, les délégués des trois Gouvernements se sont une nouvelle fois engagés à apporter la réponse promise comme venant de la part de leurs Gouvernements respectifs.

Si la situation est telle - et les débats de la Commission en font foi - où réside le « différend » ?

Y a-t-il jamais eu conflit, à cause des deux thèses en présence ?

Y a-t-il eu une seule plainte de la navigation étrangère provoquée par l'application, dans les limites des ports, réservées aux autorités territoriales, d'un régime différent de celui que la Commission elle-même applique ?

Rien de tout cela.

Dans cette question, comme dans tant d'autres dans lesquelles la Commission et le Gouvernement n'ont toujours pu s'entendre d'une façon absolument parfaite, une solution amiable et tacite vaut plus que la satisfaction d'un point d'orgueil, susceptible de léser des droits souverains de donner naissance à des conflits perpétuels.

A l'heure qu'il est, aucun « différend » n'existe donc entre les trois Gouvernements et le Gouvernement roumain, et l'article 37^e ne saurait jouer en l'occurrence.

En ce qui concerne la compétence d'un organisme étranger de trancher les affaires de la Commission européenne, il faut reconnaître que la question n'est pas introduite *au nom de la Commission*; ç'eût été, d'ailleurs, impossible de le faire, vu que la Commission, c'est-à-dire l'unanimité de ses membres, n'avait point été appelée à se prononcer sur la mesure que trois seulement d'entre eux se proposaient de prendre.

Mais il n'est pas moins vrai que le mémorandum britannique dit clairement que le «différend» a comme objet «les limites et la juridiction de la Commission européenne du Danube », cette affirmation est répétée à plusieurs reprises : d'ailleurs même, la note officielle du Foreign Office parle du différend «entre la Commission et le Gouvernement roumain».

Il ne peut donc pas y avoir de doute : il s'agit là, non pas d'une réclamation d'un ou plusieurs Gouvernements au sujet de l'interprétation de certaines questions de principe issues du Traité de Versailles, mais bien de la demande de la majorité des membres de la Commission européenne au sujet de l'interprétation et de l'application des actes internationaux qui l'ont créée.

Cet exposé succinct de la situation de fait ne s'arrêtera pas sur la question juridique de savoir si un organisme issu du Traité de Versailles peut ou non avoir force rétroactive et s'occuper d'une institution qui n'est mentionnée par le Traité que pour être maintenue dans ses anciens droits et privilèges; il ne s'arrêtera que sur ce qui résulte de la teneur et de la comparaison de quelques textes officiels précis.

Le Traité de Versailles, par ses articles 348 et 349, invoqués par le Gouvernement britannique, décida la réunion d'une Conférence internationale appelée à établir le statut *définitif* du Danube; cette Conférence se réunit en 1920 à Paris.

A son tour, la Commission européenne décida de s'y faire représenter par tous ceux de ses délégués qui se trouveraient être en même temps membres de la Conférence, ce qui était le cas de tous quatre.

Tous ces mandataires, dûment autorisés, se sont mis d'accord pour soutenir en conférence l'intangibilité du régime antérieur et le maintien intégral des actes internationaux en vigueur et, en effet, dans aucune circonstance, les membres de la Commission, grâce à une solidarité qui ne s'est jamais démentie, n'ont admis la moindre modification de son ancien régime.

Ils n'ont pas admis non plus qu'elle fût contrôlée par aucun organisme international étranger, ni à la suite de la demande d'un de ses membres ni à la suite de quelqu'un d'autre. Elle a donc gardé intacte sa patriarcale omnipotence par-dessus et contre toutes stipulations nouvelles se référant à la Commission internationale de Bratislava, que la Conférence créa de toutes pièces.

La Convention de 1921 dit dans son article XLI que «tous les traités, conventions, actes et arrangements relatifs au régime des fleuves internationaux et

au Danube et à ses embouchures en particulier, en vigueur au moment de la signature de la présente Convention, sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent».

Or, ainsi qu'il est dit plus haut, rien des anciens traités n'a été modifié, sauf la composition et l'admission de nouveaux membres, seul point sur lequel un recours pourrait avoir lieu; mais alors il ne serait plus question d'une affaire traitée au sein de la Commission, mais d'une affaire traitée de gouvernement à gouvernement par la voie diplomatique.

Au cours de la discussion à ce sujet, le plénipotentiaire roumain déclara... « dans le statut de la Commission européenne aucun recours n'est prévu contre ses décisions et il n'existe aucune juridiction compétente pour en connaître».

Le plénipotentiaire britannique, en adhérant à la déclaration ci-dessus, ajouta à son tour: «qu'il ne peut admettre un appel soit contre les décisions de la Commission européenne, soit contre celles prises par les Etats qui font partie de cette Commission. La Conférence n'est pas compétente, à son avis, pour modifier les pouvoirs de la Commission (Protocole N^o 3^e, du 20 avril 1921)».

Les plénipotentiaires de France et d'Italie n'ont fait aucune objection contre ces deux déclarations auxquelles ils adhéraient par leur silence.

La Commission européenne, à l'unanimité, s'est donc prononcée dans ce sens!

Le président actuel de la Commission consultative du transit aurait-il perdu de vue de rappeler à son Gouvernement les paroles qu'il avait prononcées à Paris comme son plénipotentiaire à la Conférence ?

Et les trois Gouvernements non riverains, ensemble, peuvent-ils invoquer un changement d'avis et se prononcer aujourd'hui autrement ?

Si leurs plénipotentiaires n'avaient pas défendu, aux côtés du plénipotentiaire de Roumanie, un principe sur lequel ils s'étaient formellement mis d'accord, ce dernier aurait énergiquement protesté dès lors.

Cet accord de n'apporter à l'ancien régime de la Commission aucune augmentation, ni i aucune diminution, était à tel point formel que le plénipotentiaire roumain déclara dans une autre séance: «La moindre brèche faite par la Conférence dans le Statut actuel de la Commission européenne, ou la moindre velléité d'extension de ses anciens pouvoirs, manifestée par la Commission européenne elle-même, serait pour le Gouvernement roumain le signal d'une demande formelle d'abolition de cette institution surannée.»

Aucun des trois autres membres de la Commission n'a relevé cet avertissement catégorique.

Si donc l'entente à ce sujet n'avait pas été complète et durable, pourquoi, dans l'article XXXVIII de la Convention de Paris, ne dit-on rien au sujet de la

Commission européenne, lorsqu'on précise les modalités d'après lesquelles allaient être réglés les conflits survenus entre les membres de la Commission internationale du Danube ?

Il ne peut y avoir qu'une seule réponse: parce que seule cette dernière Commission, création du Traité de Versailles, restait soumise à la compétence des organismes internationaux nouveaux, tandis que la Commission européenne ne l'était nullement.

Si, par conséquent, la Commission européenne a, pendant plus de soixante-huit années d'existence, affirme avec ténacité son indépendance. Si elle l'a confirmée avec cette netteté au moment où un changement pouvait, en effet, survenir, n'est-il pas étrange que les mêmes trois Gouvernements qui composent sa majorité, croient possible de porter plainte contre le quatrième et de l'inviter - à son insu -, sans son assentiment, devant un de ces mêmes organismes étrangers dont ils nient, d'un commun accord, et si catégoriquement, la compétence?

Entendent-ils désavouer leurs plénipotentiaires à la Conférence du Danube, dont un d'entre eux eut l'insigne honneur de la présider?

Le Gouvernement roumain se refuse à l'admettre et considère les engagements pris réciproquement à Paris - en confirmation, d'ailleurs, de la lettre et de l'esprit des Traités anciens - comme gardant toute leur signification d'alors et de toujours.

Pour lui, les actes de la Commission européenne ne sauraient être jugés que par elle-même, et par les Gouvernements y représentés, en complète indépendance de tout organisme étranger vu que rien de son ancien statut n'a été modifié.

Après avoir parlé de ces deux questions préjudicielles, il importe d'établir si l'objet du prétendu différend existe. Il est dit plus haut que l'article 376 du Traité de Versailles ne parlant que des *pouvoirs* que la Commission *avait* avant la guerre et «l'article 376 n'autorisant un recours que pour cette question exclusive, juridiquement les deux autres questions (les ports et le chenal) ne sauraient aucunement rentrer dans le cadre de la demande du Gouvernement britannique.

En quoi, donc, consistaient les «pouvoirs» de la Commission dans la portion Braila-Galatz, avant la guerre?

Le Gouvernement roumain affirme que les traités, conventions, actes publics internationaux, règlements de navigation, etc., en un mot tous les actes que la Roumanie a signés ou auxquels elle a adhéré, n'ont jamais, et d'aucune manière, ni directe, ni indirecte, reconnu à la Commission européenne le moindre *«pouvoir»* juridique dans ledit secteur.

Les nécessités techniques et pratiques de la navigation maritime ont seules amené le Gouvernement territorial à concéder bénévolement à la Commission européenne le droit d'exécuter les travaux de balisage du chenal navigable depuis

Galatz jusqu'à Braila, sans que par cella les organes techniques territoriaux fussent dépossédés de leurs droits de travailler dans la même portion du Danube, ainsi que le droit d'exercer le pilotage, afin que les bateaux de mer évitent de s'arrêter à Galatz rien que pour embarquer ou débarquer leur pilote.

Mais cette concession d'ordre technique consentie bien avant le Traite de Londres, n'a jamais impliqué ni sous-entendu, en faveur de la Commission, un droit de juridiction; celle-ci est restée pleine et entière entre les mains des autorités territoriales. Il a été néanmoins constaté, que, depuis la création de la Commission, il y a eu 65 cas dans lesquels ses organes de la navigation méconnaissant leurs devoirs et leurs droits, ont instrumenté aussi dans cette portion et même dans les ports.

Ces 65 cas constituent autant d'abus, et toutes les fois que les délégués du Gouvernement territorial en prenaient connaissance, ils ne manquaient point de protester.

La Commission ne manquait pas, non plus, de renouveler ses ordres à son inspecteur de s'abstenir à l'avenir... mais ces ordres étaient verbaux et, selon toutes les apparences, chaque nouvel écart était envisagé avec complaisance par la Commission qui voyait dans la répétition de ces abus, l'établissement possible d'un droit, fondé sur un état de fait...

Le Traité de Londres de 1883 - auquel la Roumanie n'a pas adhéré et qui étendait la juridiction de la Commission jusqu'à Braila - a contribué à produire, dans certains esprits, une nouvelle et sensible confusion, de façon que les abus n'ont cessé définitivement que depuis le des mesures sévères ont été prises par le Gouvernement roumain contre ceux de ses agents qui toléraient encore de pareilles immixtions.

Il est presque superflu d'ajouter que, de tout temps, les autorités territoriales n'ont jamais cessé d'instrumenter dans cette portion du Danube et le nombre de leurs sentences se chiffre par centaines; elles ont condamné pour contravention même les propres bateaux de la *Commission* (son yacht et son remorqueur), sans aucune protestation de la part de celle-ci.

Si la Commission *avait réellement des «pouvoirs»* dans cette portion danubienne, pourquoi a-t-elle accueilli les protestations des délégués roumains et pourquoi n'a-t-elle jamais protesté contre l'immixtion des organes territoriaux ?

La réponse n'est pas difficile à donner - parce que la Commission connaissait bien l'étendue ses véritables droits -, elle laissait faire, mais se défendait toujours d'y avoir été pour quelque chose.

A la Conférence de Paris, cette situation devait absolument être éclaircie.

Les plénipotentiaires roumains, ont, à cette occasion fait une concession: celle de reconnaître d'une manière formelle à la Commission européenne sur ce secteur du Danube les deux charges qu'il lui avait tacitement consenties

antérieurement, le balisage et le pilotage, mais en insistant tout spécialement sur la nécessité de mettre un terme, d'une façon nette, à toute ambiguïté ou à tout nouvel écart de la part de ses organes, en ce qui concernait les droits juridiques sur ce secteur, lesquels continuaient à appartenir, comme par le passé, exclusivement à la Puissance territoriale.

Un accord complet s'est établi entre les délégués des quatre Etats; il avait un triple but:

a) Maintenir intacts les droits de juridiction du Gouvernement territorial;

b) Reconnaître à la Commission européenne une compétence purement technique, y c'est-à-dire le droit de s'occuper exclusivement du balisage et du pilotage;

c) Concilier ces deux premières préoccupations avec les prévisions du Traité de Versailles qui stipulaient que la compétence des deux Commissions devait se toucher en un seul point.

Et après une formule provisoire admise en première lecture du Statut du Danube - parlant de la compétence *technique* de la Commission européenne -, ses membres se mirent d'accord sur la formule actuelle, rédigée intentionnellement d'une façon plus large, afin de ne plus soulever les objections qui s'étaient manifestées lors de la première lecture.

Mais, pour ne pas insérer dans le texte même de la Convention tous les détails de l'accord établi entre les délégués à la Commission européenne, le délégué de Roumanie demanda à la Conférence - et ses trois collègues, comme toute la Conférence, admirent - qu'il fût précisé par la Commission européenne elle-même, dans un Protocole spécial interprétatif de l'article VI «*qui ferait partie intégrante du Statut du Danube, l'étendue exacte de ses pouvoirs tels qu'elle les a exercés avant la guerre. De cette façon - ajouta le délégué de Roumanie - personne ne pourra se méprendre à l'avenir sur la véritable portée de sa compétence qui, tout en prenant fin juste au point où celle de la Commission internationale commence, ne s'exerce pas de la même manière entre la mer Noire et Galatz qu'entre Galatz et Braila.*»

Ce Protocole établit clairement les droits *exclusifs* de la Commission européenne dans cette portion «*d'entretenir le chenal navigable et son service de pilotage*», et il sera établi - dit le procès verbal de la séance du 6 mai 1921 - à la suite d'un accord entre les délégués des quatre Etats actuellement représentés à la Commission européenne *et servira d'interprétation à l'article VI.*

Après toutes ces précisions et précautions prises, tant par le délégué de Roumanie que par la Conférence, afin d'éviter toute nouvelle interprétation des intentions des membres de la Commission elle-même, peut-on concevoir que trois d'entre eux viennent aujourd'hui faire dans le mémorandum britannique des affirmations comme les suivantes :

a) la Commission a néanmoins exerce jusqu'après la guerre une surveillance intermittente sur la section Galatz-Braila »?

Que signifie «surveillance intermittente»? Pourquoi seulement «*surveillance*» et non «*juridiction*», si elle avait ce droit comme trois de ses membres le prétendent? Et pourquoi seulement «*intermittente*» et non «*continue*», - si ce droit lui appartenait réellement ?...

Le Gouvernement roumain oppose, du reste, un démenti formel à cette assertion.

b) «.... Bien que ce Protocole ne fasse aucunement partie de l'instrument final... c'est *néanmoins* sur cet instrument que le Gouvernement roumain fonderait ses revendications.»

Le mémorandum britannique omet de mentionner la valeur exacte de ce Protocole, «*faisant partie intégrante du Statut du Danube*» et «*arrête par la Commission européenne du Danube*», en vue de *fixer l'interprétation qu'ils* (ses membres) *ont entendu donner à la disposition sus-visée* (article VI) ».

Le Gouvernement roumain ne peut à son vif regret suivre le Gouvernement britannique dans l'oubli total de ces constatations officielles.

c) « L'article 376 ne limite pas lesdits *pouvoirs* (que la Commission *avait* avant la guerre) à ceux qu'elle peut avoir exercés. »

Cela laisserait sous-entendre deux éventualités: que la Commission ait eu plus de pouvoirs qu'elles n'en a exercés, en en abandonnant généreusement une partie au Gouvernement territorial; que la Commission comptât parmi ses pouvoirs exercés d'une manière intermittente tous les abus commis en son nom par ses organes.

La première éventualité est exclue par la jalousie farouche avec laquelle la Commission a toujours défendu ses vrais pouvoirs: la seconde ne saurait même être discutée, étant en contradiction avec les plus élémentaires principes moraux ou juridiques.

Pour toutes ces considérations - appuyées sur des textes officiels et à l'abri de toute contestation -, le Gouvernement roumain garde son opinion, fermement exprimée déjà par son délégué au sein de la Commission européenne, que les mêmes Gouvernements qui, sous la signature de leurs plénipotentiaires dûment accrédités ont tranche cette question, dans une Conférence internationale de la façon claire exposée ci-dessus ne sauraient plus la reprendre aujourd'hui et chercher à la faire interpréter à nouveau, par des organismes et dans des circonstances différents. Le Gouvernement roumain est, en outre, convaincu, que les trois Gouvernements constituant la majorité de la Commission européenne feront honneur à la signature apposée par les plénipotentiaires sur le Protocole interprétatif, dont la valeur réelle paraît également être mise en doute.

Il résulte de tout ce qui précède que le prétendu litige manque complètement d'objet.

A l'avis du Gouvernement roumain, tout ce qui devait et pouvait être dit, a été dit, consenti et signé à Paris; c'est donc pour lui une question entièrement et définitivement close sur laquelle il ne peut revenir ni admettre la possibilité d'une modification tendant à une diminution de ses droits souverains.

En ce qui concerne le raccordement des compétences des deux Commissions danubiennes, il n'est pas moins étonnant pour le Gouvernement roumain de constater que, sur ce point aussi de nouvelles justifications lui sont demandées.

Les trois Gouvernements doivent pourtant se souvenir, tout aussi bien que les autres gouvernements participant à la Conférence de Paris, que ce n'est qu'en présence de la situation particulière créée par les nécessités de la navigation maritime, ainsi que du désir formel exprimé par la Commission européenne elle-même, de conserver les droits de pilotage et de balisage dans la portion Braila-Galatz, que le Gouvernement roumain a accepté les textes actuels autrement, il aurait soutenu jusqu'à la fin l'offre qu'il a faite dès lors à la Conférence d'étendre la compétence de la Commission internationale du Danube, non pas seulement jusqu'à Braila mais jusqu'au point où elle rencontrerait effectivement la juridiction de la Commission européenne, c'est-à-dire en aval de Galatz.

De cette manière aucune discontinuité n'aurait pu être invoquée, bien qu'elle ne fut que simplement apparente.

En réalité, sur la portion comprise entre Braila et Galatz, le régime international n'est pas autrement appliqué que sur le reste du fleuve; la navigation entière le sait et personne ne se hasarderait à affirmer que, depuis la Conférence de Paris, l'on ait subi entre ces deux ports une restriction ou une différence quelconques, si petites fussent-elles.

Pour enlever donc une fois de plus, toute suspicion aussi peu fondée qu'inamicale et prouver au monde entier que le régime actuel n'offre au Gouvernement roumain aucun avantage illicite, il déclare qu'il maintient toujours son offre d'étendre la compétence de la Commission internationale jusqu'au point en aval de Galatz (71 ½ milles) où elle touchera la juridiction de la Commission européenne.

L'extension en aval de la compétence de la Commission internationale, tout en apaisant les appréhensions les plus rigides, laisserait intacts les droits souverains du pays riverain - principe dont s'est inspiré l'œuvre entière de la Conférence de Paris - tandis qu'une extension amont des privilèges de la Commission européenne du Danube - au détriment de la souveraineté de la Roumanie - signifierait la répétition de la même tentative par deux fois essayée à Londres et qui est toujours restée sans sanction.

Le Gouvernement roumain, dont les droits avaient été méconnus, a refusé d'adhérer au Traité de 1883 et la situation dans cette portion du Danube n'a pas changé.

Sa conception d'alors - aussi ferme que sa volonté de ne rien abandonner de ses droits souverains - sont restés et resteront toujours les mêmes.

Pour continuer à subsister - malgré le caractère moyenâgeux de ses prérogatives - la Commission européenne a besoin de faire tout son possible pour s'acquitter consciencieusement des charges techniques qui justifiaient en 1856 sa raison d'être et en même temps de chercher à entretenir avec la Puissance territoriale les meilleurs rapports de bonne intelligence.

Au lieu - ou au moins à côté - de ces deux préoccupations légitimes, la majorité de ses membres paraissent poursuivre des buts simplement orgueilleux, car rien, dans leur démarche récente, n'a en vue un autre intérêt, ni un progrès à réaliser dans la navigation maritime danubienne; le tout se réduit, en effet, au désir - bien peu concevable entre Etats amis et alliés - d'annihiler sur une nouvelle portion du Danube les droits souverains du pays territorial, afin de les faire exercer par les organes de la Commission, lesquels donneraient des sentences en son nom. Si, pour cette unique tendance des trois Gouvernements composant la majorité de la Commission européenne, la Commission consultative des communications et du transit s'estimait compétente de se prononcer et croyait utile de faciliter par un avis favorable l'ouverture d'une époque de conflits sans terme, le Gouvernement roumain tout en déclinant l'honneur de participer à ses débats, réitère sa déclaration que, pour lui, les questions soumises à son examen sont entièrement et définitivement closes et fait les réserves les plus formelles quant à l'exécution éventuelle d'une décision ignorant les droits souverains du pays territorial.

MÉMORANDUM DU GOUVERNEMENT ITALIEN SUR LE DIFFÉREND RELATIF AUX LIMITES DE LA JURIDICTION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE.

QUESTION PRINCIPALE: JURIDICTION SUR LE SECTEUR GALATZ-BRAILA.

L'article VI de la Convention établissant le statut définitif du Danube, signée à Paris le 23 juillet 1921, stipule que :

«La compétence de la Commission européenne s'étend, dans les mêmes conditions que par le passé et sans aucune modification à ses limites actuelles, sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale. »

D'autre part, l'article IX de la même Convention définit comme suit la compétence territoriale de la Commission internationale :

«La compétence de la Commission internationale s'étend sur la partie du Danube comprise entre Ulm et Braila... »

On devrait donc en déduire, sans qu'une autre interprétation put être possible, que, si l'on se place sur le terrain solide du droit conventionnel, la compétence territoriale de la Commission européenne s'étend depuis les embouchures du fleuve jusqu'à Braila, qui est le point où commence la compétence de la Commission internationale.

Toutefois, la délégation roumaine à la Commission européenne du Danube observe :

1° Que le même article VI stipule également que la compétence de la Commission européenne doit s'étendre «*dans les mêmes conditions que par le passe et sans aucune modification à ses limites actuelles*»; la délégation roumaine soutenant, en outre, que cette compétence était, au moment de ladite stipulation, limitée par le port de Galatz, en déduit que Galatz doit marquer la limite de cette juridiction.

2° Que, précisément en vue de dissiper toute incertitude quant à cette limite, un protocole interprétatif dudit article VI aurait été rédigé à l'occasion de la Conférence de Paris et signé par les représentants de l'Italie, de la Grande-Bretagne, de la France et de la Roumanie, au sein de la Commission du Danube, puis déposé aux archives de la Conférence même.

Nous aurons plus loin l'occasion de nous étendre sur la valeur de ce protocole. Qu'il nous soit permis de rappeler ici que ce protocole n'a jamais été publié officiellement, ni comme annexe à la Convention de Paris du 23 juillet 1921 ni dans les Actes de la Commission européenne. Il n'est mentionné que dans les protocoles de la Conférence de Paris et dans un discours du délégué roumain à la Commission européenne, en date du 9 novembre 1921, où il est dit :

« ... et, afin d'éviter tout malentendu et d'apporter une plus grande précision dans la question, un protocole interprétatif de l'article VI a été rédigé par la Commission européenne du Danube, à la date du 6 mai 1921, dans les termes suivants :

» Les délégués soussignés déclarent qu'en stipulant que la compétence de la Commission européenne s'étend sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale, l'article VI du Statut n'apporte et ne doit apporter à l'avenir aucune modification aux conditions ni aux limites dans lesquelles ce régime administratif a été appliqué jusqu'aujourd'hui. Il est donc clairement entendu que les pouvoirs de la Commission ne sont, en vertu de cette disposition,

ni augmentés ni diminués et qu'ils doivent continuer à s'exercer sur le fleuve de la même manière que par le passé, en conformité avec les Traités, Actes internationaux et Règlements de navigation auxquels tous les Etats représentés ont adhéré. Il est également entendu qu'entre Galatz et Braila, la Commission européenne continuera, comme par le passé, à entretenir le chenal navigable et son service de pilotage.

» Ainsi qu'on le voit, le protocole interprétatif, en insistant encore sur ce fait que rien n'est diminué ni ajouté aux pouvoirs que la Commission tient des traités, indique nettement quels sont les droits que la Commission européenne du Danube exercera entre Braila et Galatz, et les délégués de France et de Grande-Bretagne, qui ont signé à Paris, avec leur collègue de Roumanie, ledit protocole versé aux archives de la Conférence, avant sa signature, par leur collègue d'Italie, doivent se rappeler toutes les considérations qui l'ont précédé. »

Nous nous trouvons donc en présence de deux questions bien distinctes :

A. Une question *de fait*, relative à la compétence de la Commission européenne, antérieurement aux stipulations de la Convention du 23 juillet 1921, à savoir: la Roumanie se refuse à reconnaître que cette compétence s'étendait également sur le secteur Galatz-Braila ;

B. Une question *de droit*, relative à la valeur qu'il convient d'attribuer au protocole interprétatif ci-dessus mentionné et à la contradiction que présenteraient entre elles, si l'on accepte la thèse roumaine, les dispositions des articles VI et IX de la Convention.

Passant à l'examen séparé de chacune des deux questions, nous rappellerons tout d'abord, *en fait*, que la Commission européenne du Danube à exercé ses pouvoirs, avant la guerre, dans les meilleures conditions de cordialité et conformément aux droits, attributions et immunités qu'elle tenait des divers traités, conventions, actes et accords internationaux.

La Commission et la Puissance territoriale avaient toujours fait preuve d'une parfaite considération, l'une pour l'autre, et entretenu d'excellents rapports. Les rares incidents qui, au cours d'environ soixante années de collaboration, avaient pu se produire n'avaient jamais été que des nuages passagers vite dissipés, grâce à la bonne volonté manifestée des deux cotes; souvent même des questions de droit très épineuses avaient été réglées en fait à la satisfaction des deux parties.

Ceci dit, pour établir les conditions *de fait* dans lesquelles la Commission européenne exerçait ses pouvoirs avant la guerre, il nous faut avant tout rappeler la situation *de droit* sur laquelle reposaient ces conditions.

La Commission européenne tenait alors ses pouvoirs des instruments suivants :

Traité de Paris du 30 mars 1856, qui créait la Commission ;

Acte public du 2 novembre 1865, qui en fixait les attributions et en établissait la compétence sur le secteur compris entre Isaccea et la mer ;

Traité de Londres du 13 mars 1871, qui, entre autres, en prolongeait les pouvoirs:

Traité de Berlin du 13 juillet 1878, qui, reconnaissant l'indépendance de la Roumanie, comme Etat souverain, l'appelait à faire partie de la Commission dont les pouvoirs juridictionnels étaient étendus jusqu'à Galatz et devaient s'exercer *en pleine indépendance de l'autorité territoriale*.

Acte additionnel du 28 mai 1881 à l'Acte public susmentionné, qui établissait de nouvelles règles destinées à mieux assurer la complète indépendance de la Commission dans l'exercice de sa juridiction, ainsi que l'indépendance de ses agents.

Traité de Londres du 10 mars 1883, par lequel la juridiction de la Commission était étendue jusqu'à Braila.

Comme on le sait, la validité juridique de ce dernier traité, signé et ratifié par toutes les Puissances signataires du Traité de Berlin de 1878, n'a jamais été reconnue *en droit* par la Roumanie.

En fait, toutefois, il en a été autrement, et le Traité de Londres, sur la valeur juridique duquel les Puissances signataires ne conçurent jamais le moindre doute, n'en fut pas moins régulièrement appliqué dans toute son étendue, par accord tacite entre la Commission européenne et la Puissance territoriale.

C'est ainsi que fut pleinement appliqué l'article 2 (nous parlerons plus loin de l'article 1), qui prolongeait les pouvoirs de la Commission pour une durée de vingt et un ans, à partir du 24 avril 1883, et stipulait qu'à l'expiration de cette période, lesdits pouvoirs se renouvelleront par tacite reconduction, de trois ans en trois ans, sauf opposition de l'une des Hautes Parties contractantes, signifiée en temps utile.

De même, les articles 4, 5 et 6, relatifs à la situation spéciale du bras de Kilia, et l'article 8, qui maintenait toutes les stipulations antérieures non annulées par le traité, furent appliqués sans restriction.

Par contre, l'article 7, qui adoptait un règlement spécial de navigation et de police fluviale pour la partie du Danube comprise entre les Portes de Fer et Braila, ne fut pas appliqué. Mais, comme il s'agit dans cet article d'un point entièrement étranger au différend qui nous occupe, nous jugeons tout à fait superflu de rechercher les raisons pour lesquelles cette stipulation particulière n'a pas été exécutée.

Nous nous étendrons plus longuement sur l'article 1 du Traité de Londres, article qui étend de Galatz à Braila la juridiction de la Commission européenne, ainsi que sur son application affirmée, d'une part, et niée, de l'autre.

Les deux parties admettent, toutefois, que la Commission européenne a exercé effectivement une assez large partie de ses pouvoirs sur le secteur Galatz-Braila ; nous voulons dire toute la partie de ses attributions qui se rapporte au service de pilotage et aux travaux d'entretien de la voie navigable (dragage, balisage, etc.).

Au cours de la séance de la Commission européenne du 23 octobre 1922 (voir protocole N^o 965), le même délégué de Roumanie admettait que :

« Bien que la Roumanie n'ait jamais adhéré au Traité de Londres de 1883, ni reconnu une valeur quelconque à ce Traité, sous l'empire de nécessités pratiques et dans l'intérêt de la navigation, la Commission fut amenée à s'occuper, dès 1857, de pilotage en amont de Galatz, puis, beaucoup plus tard, du dragage et du balisage dans la même section du fleuve. »

Revenant sur cet argument au cours de la séance du 30 octobre 1923 de la Commission européenne (protocole N^o 987), le même délégué roumain déclarait :

« ... que la Commission ne rencontrera jamais de difficultés de la part des autorités territoriales en ce qui concerne l'entretien du chenal navigable et l'exercice du pilotage entre Galatz et Braila, charges exclusives que le Gouvernement roumain lui a, cette fois-ci, formellement reconnues ».

Il est donc admis, comme nous le disions, que la Commission européenne du Danube exerçait avant la guerre, en *droit*, selon nous, ou tout au moins en *fait*, selon la Roumanie, une partie très considérable de ses pouvoirs sur le secteur objet du litige, et notamment ceux qui avaient trait :

- a) A l'entretien du chenal navigable ;
- b) Au service de pilotage.

La controverse en question est donc singulièrement restreinte, puisqu'il s'agit uniquement de déterminer si la Commission exerçait ou non avant la guerre, en fait, sinon en droit (pour suivre la Roumanie sur son propre terrain), ses autres pouvoirs, c'est-à-dire :

- c) L'exercice de la police fluviale par l'intermédiaire de ses agents.

Ici également, il importe avant tout d'établir une distinction nette, dans l'exercice de la police de la navigation, entre ce qui a trait à la réglementation technique de la navigation même et ce qui se rapporte aux pouvoirs juridictionnels de l'inspecteur de la navigation de la Commission du Danube ; seuls ces derniers souvenirs sont contestés par la Roumanie, car il n'y a pas contestation en ce qui concerne l'application technique, sur le secteur Galatz-Braila, du règlement de navigation et de police de la Commission européenne du Danube.

Cette affirmation se trouve nettement confirmée à la page 145 de la dernière édition du *règlement de navigation et de police, applicable au Bas-*

Danube, du 10 novembre 1911, Guide du navigateur, Avis aux navigateurs, édition de 1923, où il est dit:

«Le service de l'inspection charge d'assurer le police fluviale est fait par quatre surveillants qui parcourent le fleuve entre Soulina et Braila. »

Il est peut-être intéressant d'ajouter que, depuis 1880, l'un des agents de pilotage de la Commission européenne est établi à Braila.

Il ne nous reste donc plus qu'à rechercher si l'inspecteur de la navigation exerçait ou non, avant la guerre, ses pouvoirs juridictionnels sur le secteur navigable de Galatz à Braila.

Quiconque a une certaine pratique de la navigation fluviale internationale ne saurait manquer de reconnaître *a priori* que l'application technique d'un règlement de navigation et de police établissant, entre autres, un service de pilotage obligatoire et prévoyant toutes les mesures nécessaires pour la protection des ouvrages fluviaux, au sujet desquels la compétence de la Commission n'est pas contestée, est inséparable de l'exercice de la juridiction prévue par le règlement même. Le contraire équivaudrait à l'application de la clause expresse de l'article 53 du Traité de Berlin, en vertu de laquelle la Commission doit exercer tous ses pouvoirs dans une complète indépendance de l'autorité territoriale.

Que telle ait été, *en fait*, la pratique courante, de nombreuses preuves concourent à le démontrer.

Une enquête ouverte à cet effet par la Commission européenne, parmi ses pilotes et ses fonctionnaires, avait conduit à une conclusion dans le sens indiqué; mais, le délégué roumain ayant nié la valeur de cette enquête dans la Commission, il nous suffira de l'avoir rappelée. Au cours de la discussion intervenue, pendant ladite séance du 26 octobre 1922, le délégué roumain fit la déclaration suivante:

«Quant à la juridiction, à supposer même qu'elle put s'acquérir juridiquement par une pratique prolongée - ce que M. Contzesco n'admet pas, - elle n'a jamais appartenu à la Commission en ce qui concerne le secteur Galatz-Braila. Le délégué de Roumanie a apporté avec lui un dossier abondant qu'il s'excuse d'être obligé d'utiliser: il contient plus de 400 condamnations prononcées par les autorités roumaines, depuis 1894 jusqu'en 1914, pour des faits délictueux qui se sont passés entre Galatz et Braila. »

Mais, invité par ses collègues à examiner de plus près les 400 et quelques cas mentionnés, il dut, au cours de la séance suivante du 27 octobre 1922, reconnaître que, sur ces 453 cas, 55 seulement avaient trait à des incidents, avaries, collisions, etc., survenus sur le fleuve (c'est-à-dire en dehors des ports de Braila et de Galatz), et présentaient un intérêt au point de vue de la discussion. D'autre part, le même délégué avait déjà admis, au cours de la séance précédente, l'existence de 65 cas dans lesquels l'inspecteur de la navigation avait exercé ses pouvoirs juridictionnels dans le secteur contesté.

Il convient de rappeler ici que, par suite des événements de la guerre, la presque totalité des archives de la Commission européenne a été détruite et qu'il est, de ce fait, très difficile, sinon impossible, de trouver, dans ce qui a échappé à la destruction, cette abondance de preuves à l'appui de notre thèse que des archives bien conservées nous auraient fournies.

Si, néanmoins, le délégué roumain, qui a à sa disposition toutes les archives de son Gouvernement, ne réussit à trouver que 55 cas d'intervention de l'autorité roumaine et en trouve, au contraire, 65 où la juridiction a été exercée par l'inspecteur de la navigation de la Commission, il faut bien convenir qu'en fait, cette juridiction était couramment exercée.

Le délégué de la Grande-Bretagne à la Commission européenne, le seul parmi les délégués actuels qui remplissait déjà ses fonctions avant la guerre, avait signalé, au cours de la séance de la Commission du 9 novembre 1921, que le même accord tacite, non contesté, par lequel la Commission assurait le service du pilotage et l'entretien du secteur navigable Galatz-Braila, s'était également appliqué aux questions de juridiction; le délégué britannique ajouta avec à propos:

«... que si, au cours d'une interprétation d'une aussi longue durée, les représentants successifs de la Roumanie à la Commission européenne n'avaient pas admis le droit de juridiction de la Commission, ils n'auraient pas manqué de s'élever contre cette pratique et d'en informer leur gouvernement, qui aurait soulevé la question posée aujourd'hui. Or, il n'en a rien été, comme on peut le constater par la lecture des protocoles. »

Le délégué roumain ayant objecté que, pendant cette période, la Commission n'avait élevé aucune protestation pour les actes de juridiction accomplis par les autorités territoriales sur le secteur contesté, le même délégué britannique déclara :

«... que cette abstention est due à ce que la Commission a ignoré les interventions des autorités roumaines qui ont été citées et l'on n'a, d'ailleurs, fait état d'instructions ou de jugements émanant de ces autorités que postérieurement à la guerre, c'est-à-dire à une époque où la Commission n'avait pas été régulièrement constituée. »

De tout ce qui précède, il est donc permis de déduire que: le Traité de Londres de 1883, contesté et non reconnu en *droit* par la Roumanie, était, en *fait*, couramment appliqué, en ce qui concerne les dispositions relatives au Bas-Danube, en aval de Braila.

La partie adverse est donc mal fondée à vouloir déduire de la non-reconnaissance de ce traité une situation de fait différente de celle que nous venons d'indiquer.

Cette constatation pourrait nous dispenser de poursuivre notre argumentation en exposant les points de droit sur lesquels s'appuie notre thèse, d'autant plus qu'au cours de la séance du 15 avril 1921 de la Conférence, réunie à Paris, pour élaborer le statut définitif du Danube qui devait être ensuite établi par la Convention du 23 juillet 1921, le même délégué roumain, après avoir exposé les raisons de certaines réserves qu'il avait déjà faites, lors de la première lecture de l'article VI, concluait comme suit :

«Pour me résumer, la délégation roumaine déclare qu'elle entend respecter loyalement l'article 346 du Traité de Versailles et reconnaître à la Commission européenne exactement la même compétence qu'elle avait avant la guerre, jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale du Danube, mais avec la réserve formelle des restrictions de *fait* ayant existé avant la guerre entre Braila et».

Peut-être que, dans cette circonstance, l'expression a quelque peu dépassé sa pensée et que le délégué roumain voulait probablement dire que son pays avait l'intention de respecter loyalement l'article VI du projet en discussion ; et c'est sur ce dernier que porterait la réserve. Car toute promesse de respecter loyalement un traité déjà signé et ratifié à la date du 15 avril 1921 devait paraître superflue et l'on n'aurait pas manqué de juger déplacées des réserves se rapportant à ce traité.

Il résulte donc clairement de la déclaration solennelle que nous venons de citer que la Roumanie abandonnait alors complètement le terrain du droit pour se placer sur celui des faits.

D'autre part, le même article VI, dans la partie invoquée plus spécialement par la Roumanie, tient compte de la situation de fait plutôt que de la situation de droit à l'endroit où il est question de la compétence de la Commission européenne qui doit s'étendre « dans les mêmes conditions que par le passé et sans aucune modification à ses limites actuelles ».

Toutefois, en droit, puisqu'à l'appui de sa thèse, la Roumanie, par le soin de son délégué à la Commission européenne du Danube, a invoqué à plusieurs reprises le protocole interprétatif, déjà cité, du 6 mai 1921, le moment est venu d'examiner si ce protocole, bien qu'existant matériellement en fait, existe également en droit, et si l'on peut en déduire, dans le ressort du droit conventionnel, des obligations internationales.

Peu de mots suffiront pour prouver que le protocole en question ne saurait avoir une telle portée.

La Convention relative au statut définitif du Danube n'a commencé à avoir d'existence légale que le 23 juillet 1921, date à laquelle elle a été signée. Avant cette date, elle était «inexistante ». Il pouvait y avoir un projet, et même plusieurs projets, des aspirations, des vues particulières, des discussions, mais, avant la date

en question, il n'existait pas de convention. Comment pourrait-on donc reconnaître juridiquement l'existence d'un protocole soi-disant interprétatif de l'article VI d'une convention qui, à la date du 6 mai 1921, c'est-à-dire à l'époque où le protocole lui-même a été rédigé et signé, n'existait pas encore.

Le fait que ce protocole a été versé aux archives de la Conférence et rédigé à la demande de cette Conférence, elle-même, ne suffit pas à lui donner une valeur juridique quelconque, car, d'une part, les archives de la Conférence ne représentent que la collection des différents projets, documents et procès-verbaux déposés au cours des négociations, sans que l'on puisse attribuer à aucun de ces documents la valeur d'un engagement quelconque: d'autre part, la Conférence, convoquée uniquement en vue d'établir le Statut du Danube n'avait aucune qualité pour demander à une partie de ses membres la rédaction d'un protocole interprétatif d'un projet d'article.

Si, cependant, la conférence ou les signataires du protocole avaient eu véritablement l'intention de lui donner une valeur obligatoire, le protocole aurait dû être annexé à la Convention qui termina les travaux de la Conférence et être soumis à la même procédure en vue de sa ratification et de sa mise en vigueur.

La chose est tellement claire et évidente qu'elle n'a pu échapper au délégué roumain à la Conférence du Danube, qui, de fait, à la séance du 15 avril 1921, a déclaré être :

«... d'avis que la Commission européenne du Danube, qui est directement intéressée dans cette question, pourrait être sollicitée par le président de la Conférence de préciser elle-même dans un protocole spécial, *qui ferait partie intégrante du Statut du Danube*, l'étendue exacte de ses pouvoirs tels qu'elle les a exercés avant la guerre.»

Mais, en définitive, il ne semble point que la Conférence ou les Etats intéressés aient partagé cette façon de voir, puisque, en fait, il ne fut plus parlé du protocole à la Conférence, et que ce protocole, comme on le sait, ne fut pas appelé à faire partie intégrante du Statut du Danube, ainsi que le délégué de la Roumanie l'avait désiré.

Ce que nous venons de dire au sujet de l'existence juridique de ce protocole nous dispense de tout autre examen, y compris celui de la valeur qu'il y aurait lieu d'attribuer à un protocole rédigé par les membres de la Commission européenne du Danube, hors du siège légal de cette Commission, sans que cette dernière eut été régulièrement convoquée et, enfin, alors que ses membres se trouvaient réunis à Paris en toute autre qualité.

Il serait également superflu de faire porter notre examen sur le fond de la disposition du protocole en question; cette disposition, plus encore qu'une simple cause interprétative, nous semble être une véritable modification du texte qui, simple projet au moment de la rédaction du protocole, devint, par la suite, l'article

VI de la Convention. Tandis que, comme nous l'avons vu, cet article tient uniquement compte d'une situation *de fait*, le protocole tendait à introduire une motion très stricte *de droit* en stipulant que les pouvoirs de la Commission seraient exercés en conformité avec les traités, actes internationaux et règlements de navigation auxquels tous les Etats représentés ont adhère.

Il convient d'ajouter qu'une stipulation de ce genre était nettement contraire, non seulement à la lettre et à l'esprit de l'article VJ qu'elle prétendait interpréter, mais encore à la disposition précise de l'article V, où il est dit: «*Il n'est rien change aux droits, attributions et immunités qu'elle (la Commission) tient des traités, conventions, actes, arrangements internationaux relatifs au Danube et à ses embouchures*». Il est donc question, dans cet article, de traités, actes, conventions, etc., c'est-à-dire tous les traités, actes, conventions, etc., et non seulement de ceux auxquels tous les Etats représentés à la Commission auraient adhère.

Il n'y a pas lieu de s'étonner qu'aucun des gouvernements dont les représentants à la Conférence participèrent à la rédaction et à la signature de ce protocole n'ait alors songé à lui attribuer l'importance qu'on veut aujourd'hui lui donner, en demandant qu'il soit annexe à la Convention principale ou au protocole de clôture, ou bien encore qu'il soit ratifié régulièrement.

Après avoir ainsi déblayé le terrain de ce dernier débris des négociations qui aboutirent heureusement au Statut définitif du Danube, il ne nous reste plus qu'à résoudre la question de la corrélation entre les dispositions de l'article VI et celles de l'article IX de la Convention du 23 juillet 1921.

Il est évident que, si l'on admettait l'interprétation roumaine de l'article VI, il y aurait une contradiction flagrante entre les dispositions de cet article et celle de l'article IX, car il n'y aurait pas coïncidence entre le point où commence la compétence territoriale d'une Commission et le point où finit celle de l'autre, coïncidence que le texte des deux articles, rap-proches l'un de l'autre, établit nettement.

Déjà le délégué italien à la Commission européenne du Danube, relevant cette contradiction, eut l'occasion, à la séance du 9 novembre 1921, de déclarer :

« ... La Conférence a décidé de partager le fleuve en deux sections, l'une confiée à la Commission internationale, l'autre à la Commission européenne. Comme sphère de son activité, il a été décidé que la Commission internationale du Danube finit où commence la juridiction de la Commission européenne du Danube. Si la juridiction de la Commission européenne finit à Galatz, étant admis que celle de la Commission internationale se terminerait à Braila, il y aurait là une solution de continuité, entre Braila et Galatz, chose qui n'est pas admissible, s'agissant d'un fleuve déclaré et reconnu international, même par la Puissance territoriale. C'est

donc jusqu'à Braila que doit s'exercer la juridiction pleine de la Commission européenne. »

Or, il est inadmissible de supposer que la Conférence du Danube ait rédigé, discute et signe un acte international entaché d'une contradiction aussi flagrante, et qu'un acte semblable ait été ratifié par tous les Etats adhérents, y compris la Roumanie. En effet, si la Roumanie avait défendu dès cette date la thèse qu'elle soutient aujourd'hui, elle n'aurait certainement pas manqué de relever une telle contradiction; il est donc nécessaire d'admettre qu'il n'y a pas contradiction et que, conformément à la seule interprétation que l'on ait pu en donner au moment de la signature et de la ratification de la Convention du 23 juillet 1921, l'article VI dit bien ce que l'article IX, qui suit, lui fait dire, à savoir: que la compétence de la Commission européenne finit là où commence celle de la Commission internationale, c'est-à-dire à Braila, avec toutes les conséquences qui en découlent.

*PREMIÈRE QUESTION SUBSIDIAIRE :
LIMITE DU PORT DE GALATZ EN AVAL.*

La question qui a été soulevée au sein de la Commission européenne du Danube au sujet du point précis où devait cesser, à Galatz, la juridiction de ladite Commission, aux termes de l'article 33 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878, bien que subsidiaire à la question principale de la juridiction sur le secteur Braila-Galatz, n'en a pas moins une importance réelle.

En effet, l'interprétation *de principe* que la haute juridiction invoquée donnera à cette question devra être la même dans les deux cas: que la limite de la juridiction de la Commission européenne soit fixée, comme la Roumanie le demande, à Galatz, ou qu'elle soit établie à Braila, conformément aux dispositions corrélatives des articles VI et IX de la Convention de Paris du 23 juillet 1921.

Ce qu'il importe de bien déterminer, c'est ce qu'il convient d'entendre par «Galatz» (ou «Braila») comme limite en amont de la juridiction de la Commission.

Le Gouvernement roumain, par la voix de son délégué à la Commission européenne, estime que, par «Galatz», il convient d'entendre la limite en aval de la juridiction du capitaine du port de Galatz, limite fixée, comme de raison, par la Roumanie elle-même, en vertu d'un acte de suzeraineté.

Si l'on acceptait cette thèse, ce serait admettre qu'une seule des parties intéressées peut fixer à son gré la limite d'une juridiction internationale, et il pourrait arriver que la Roumanie, pour les nécessités de son administration intérieure, étendit progressivement la juridiction territoriale du capitaine du port de Galatz et restreignît, du même coup et dans les mêmes proportions, la juridiction territoriale de la Commission européenne.

Une telle hypothèse est manifestement absurde et la seule interprétation logique des termes de l'article 53 du Traité de Berlin «jusqu'à Galatz» est évidemment celle suivant laquelle «Galatz» signifie la ville de Galatz avec ses quais et ses débarcadères, tels qu'ils existaient au 13 juillet 1878, date de la Convention de Berlin.

Puisque l'article en question stipule que la juridiction de la Commission européenne doit s'étendre «jusqu'à Galatz», il est juste d'en conclure que «Galatz» telle que nous l'avons définie ci-dessus, doit rester en dehors de cette juridiction.

Par contre, puisque, suivant la Convention de Paris du 23 juillet 1921, la juridiction de la Commission européenne doit finir là où commence celle de la Commission internationale et que celle-ci s'étend d'Ulm à Braila, il est évident, d'après le même principe, que Braila devrait être soustraite à la compétence de la Commission internationale et mise, par conséquent, sous celle de la Commission européenne.

*SECONDE QUESTION SUBSIDIAIRE:
INTERPRETATION DU TERME «PORT».*

L'article 2 de l'Acte additionnel du 2 novembre 1865 stipule que :

« L'agent spécialement préposé à la police du fleuve en aval de Galatz, et à l'exclusion du port de Soulina, portera dorénavant le titre d'Inspecteur de la Navigation du Bas-Danube...

» L'inspecteur de la navigation et le capitaine du port de Soulina remplissent leurs fonctions sous l'autorité directe de la Commission, qui les rétribue, et entre les mains de laquelle ils prêtent, ainsi que leurs subordonnés, le serment d'office.

» Ils prononcent, en qualité de juges de première instance sur les contraventions commises dans l'étendue de leur ressort respectif, en matière de police de la navigation, et leurs jugements sont rendus au nom de la Commission européenne du Danube».

De son côté, le règlement de navigation et de police approuvé par la Commission européenne du Danube, le 10 novembre 1911, conformément aux conventions citées, établissait nettement que :

«Article 1. - L'exercice de la navigation sur le Bas-Danube en aval de Galatz est placé sous l'autorité de l'inspecteur de la navigation et du capitaine du port de Soulina.

»L'autorité de ces deux agents s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons. »

«Article 2. - L'exécution des règlements applicables au Bas-Danube est également assurée par l'action des bâtiments de guerre, stationnant aux embouchures, conformément à l'article 19 du Traité de Paris. Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traites et des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

» A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la Puissance territoriale. »

«Article 3. - L'inspecteur est spécialement préposé à la police du Bas-Danube en aval de Galatz, à l'exclusion du port de Soulina... »

«Article 4. - Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina. »

Il est donc évident que, du point de vue du droit conventionnel en vigueur sur le Bas-Danube, en aval de Galatz, les seules autorités compétentes en matière de navigation, au sens le plus large du mot, sont les deux agents de la Commission européenne prévus par les Traités: l'inspecteur de la navigation et le capitaine du port de Soulina.

La juridiction, en matière de navigation, exercée par toute autre autorité, sur le secteur du Danube indique, entre la mer Noire et Galatz, est donc contraire au droit conventionnel en vigueur et, par conséquent, illégale.

Il est admis que la « police des ports » relève de la compétence de l'autorité territoriale, mais il s'agit là, on le comprend aisément, de tout autre chose que de l'exercice et de la police de la navigation.

La réglementation des amarrages, la surveillance des quais, le mouvement des embarcations et des marchandises, les questions relatives au travail et à la main-d'œuvre, ainsi que d'autres similaires, font l'objet de la « police des ports »; ce sont autant de questions sur lesquelles la Commission européenne n'a jamais prétendu, comme de juste, étendre son autorité, et qui relèvent, au contraire, exclusivement de la compétence de l'autorité territoriale.

Et, lorsque la Roumanie affirme que la « police des ports » doit être laissée à l'autorité territoriale, nul ne songe à soulever des objections; ce qui est inadmissible, c'est que l'on donne au terme « police des ports » une extension qui, non seulement est contraire à son acception courante, mais qui est en contradiction formelle avec les traites en vigueur.

Prenons, par exemple, le cas d'une collision entre deux bateaux navigants, en supposant que l'endroit du chenal navigable internationalise ou a eu lieu la collision, se trouve devant une ville plutôt qu'en pleine campagne, il ne s'agit pas moins d'un incident de navigation, relevant, comme tel, de la compétence de la Commission européenne.

Si l'on avait voulu, dans les actes internationaux d'où découlent les obligations et les droits de la Commission européenne stipuler que la police de la navigation sur le Bas-Danube, en aval de Galatz, serait exercée d'une manière concomitante, soit par la Commission, soit par l'autorité territoriale, suivant les divers accidents géographiques traversés par le chenal navigable, on aurait employé un langage tout différent; et, notamment, le règlement de navigation et de police du Bas-Danube n'établirait pas d'une manière aussi absolue et indiscutable que l'«exercice de la navigation sur le Bas-Danube en aval de Galatz est placé sous l'autorité de l'inspecteur de la navigation et du capitaine du port de Soulina ».

A l'exclusion d'un incident provoqué par l'autorité du port de Tulcea, en 1879, dans les premiers mois d'existence du nouvel Etat souverain que constituaient, sur les rives du Danube, les provinces détachées de l'Empire ottoman - incident qui se termina par les explications les plus satisfaisantes du Ministère des Affaires étrangères de la Principauté de Roumanie -, jamais, avant la guerre (et la longue série des protocoles de la Commission européenne en fait foi), des objections n'ont été soulevées quant à la plénitude des droits de la Commission en matière de juridiction sur tout le cours du Bas-Danube, en aval de Galatz.

Et puisque le développement de notre argumentation nous amène à faire allusion aux incidents de 1879, il est assez intéressant de rappeler ici les termes mêmes en lesquels le secrétaire général du Ministère des Affaires étrangères roumain, intervenu expressément au cours d'une séance de la Commission européenne du Danube, le 14 mai 1879, exposait, sur la question qui nous occupe, les intentions et le point de vue de son gouvernement:

«Passant à la question du règlement relatif à la police des ports et des rives roumaines du Danube, édicte par le Gouvernement princier, le 24 mars 1879, M. Mitilino dit qu'en arrêtant ce règlement, son gouvernement n'a eu aucunement l'intention de régler la navigation du Danube ni entre les Portes de Fer et Galatz, ni moins encore entre Galatz et la mer, mais simplement de prendre des mesures d'intérêt local, en réglant l'action de ses agents, dans ses ports et la police de ses rives ; qu'en agissant ainsi, en vertu d'un droit qui ne saurait lui être contesté, et en vue d'une nécessité impérieuse, celle de remédier à un état de choses anormal, résultant de l'absence à peu près complète de dispositions réglementaires légales, le gouvernement a eu soin de ne toucher en rien au principe de la liberté de la navigation sur le Danube, inscrit dans le Traité de Paris, non plus que *l'exercice de la police fluviale et de la surveillance sur ce fleuve*, qui appartiennent à la Commission européenne du Danube; que tel étant le point de vue adopté par le Gouvernement princier, il s'entend de soi que le règlement du 24 mars ne peut mettre en question les règlements édictés par la Commission européenne, dans la plénitude de ses attributions *relativement à la partie du fleuve en aval de Galatz*, règlements qui doivent continuer à produire leur plein effet comme par le passé;

que le Gouvernement roumain reconnaît la nécessité d'une entente pour éviter les conflits entre ses agents et les agents de la Commission, mais que n'hésitant pas à éclairer son propre personnel sur les droits et prérogatives de ladite commission avec invitation de les respecter scrupuleusement, il ne croit pas qu'il y ait péril à mettre le règlement du 24 mars en application sur tout le littoral roumain, pour telle partie du règlement, bien entendu, qui ne serait pas, en quelque lieu que ce soit, surtout en aval de Galatz, incompatible avec l'action des organes de la Commission européenne...

» ... En terminant ses communications, M. Mitilineo affirme derechef le vif désir qu'éprouve le Gouvernement roumain de contribuer à écarter toutes les difficultés que la commission pourrait rencontrer dans l'accomplissement de sa tâche; il dit que, loin de songer à contester aucune des attributions des délégués européens, le Gouvernement de Son Altesse Royale, appréciant comme il le mérite, l'honneur de participer à leurs travaux et de voir son représentant siéger à côté de ceux des grandes Puissances, entend respecter ses attributions, et que les droits dont la Commission a été investie ne sont pas pour lui moins précieux que pour les autres gouvernements intéressés».

Au cours de la même séance, M. Mitilineo communiquait à la Commission le texte de certaines instructions télégraphiques, envoyées par son gouvernement à diverses autorités. Parmi celles-ci, il est intéressant de citer le texte des instructions envoyées au capitaine du port de Tulcea, dans les termes suivants :

«A Monsieur le capitaine du port de Tulcea: Dans l'application des dispositions d'intérêt local, résultant des règlements que vous êtes appelé à exécuter, vous ferez attention de ne provoquer aucun conflit ni de méconnaître les attributions des organes de la Commission européenne du Danube, qui sont chargées d'exécuter les règlements de navigation fluviale, de police et de surveillance, *sur la partie du fleuve en aval de Galatz.*

» Observez l'Acte public de 1865 et les règlements annexes à cet acte, et donnez même, en cas de besoin, votre concours pour l'exécution desdits actes. »

Par la suite, pendant la séance du 16 novembre 1880, au cours de la discussion, par la commission, de l'article I du règlement de navigation et de police (cite plus haut), le délégué roumain avait soulevé, dès le début, des objections non sur la *question des « ports »* que l'on veut maintenant discuter, mais simplement sur celle des « rives »; les délégués d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de France, d'Italie et de Grande-Bretagne opposèrent à ces objections des arguments probants que le délégué roumain ne peut réfuter.

Le Protocole N^o 367 résume ainsi cette discussion:

« Le texte de l'article I du règlement est arrêté ainsi qu'il suit: l'exercice de la navigation sur le Bas-Danube, en aval de Galatz, est placé sous l'autorité de

l'inspecteur de la navigation et du capitaine du port de Soulina. L'autorité de ces deux agents s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

«Le *délégué de la Roumanie* dit que, selon sa manière de voir, et conformément aux explications données pendant la discussion de l'Acte additionnel, cette autorité de l'inspecteur et du capitaine du port ne peut *s'exercer que sur les eaux mêmes du fleuve ou de la rade, et en aucun cas sur la rive*. Il fait remarquer que sous le régime de l'Acte public de 1865, ces deux agents étaient nommes par la Sublime Porte, que, par conséquent, ils tenaient leurs pouvoirs du gouvernement territorial et que leur action sur la terre ferme était par là légitimée; qu'aujourd'hui, au contraire, l'un et l'autre étant nommes par la Commission, leur compétence se restreint d'elle-même dans les limites du ressort de la Commission, c'est-à-dire aux eaux du fleuve.

« *Le délégué d'Allemagne* répond à ces observations qu'il est impossible de tracer une limite aussi absolue à la compétence des agents chargés de la police de la navigation. Il exprime l'opinion que le droit d'appliquer les règlements de la Commission sur les eaux fluviales entraîne forcément celui d'agir sur les rives, autant qu'il est nécessaire pour assurer cette application; il cite, notamment, l'exemple des dispositions concernant le mouillage et l'amarrage des bâtiments à Soulina, lesquels exigent de toute évidence, que le capitaine du port puisse agir sur les quais.

«*Le délégué d'Autriche-Hongrie* ne croit pas que la portée qui a été attribuée jusqu'à présent à la disposition de l'article I et aux dispositions du règlement de police puisse être modifiée par une interprétation restrictive.

« *Les délégués de France et d'Italie* se prononcent dans le même sens.

« *Le délégué de Grande-Bretagne* fait remarquer que la police du halage n'a jamais cessé d'être exercée par la Commission et qu'elle implique nécessairement le droit d'agir sur les rives; qu'il en est de même pour les dispositions qui règlent le dépôt du lest et pour celles dont l'objet est de protéger les travaux d'amélioration établis à terre. »

Ce résumé ne peut laisser de doute sur le point de vue que défendait alors le Gouvernement roumain, au sujet des pouvoirs de la Commission sur toute l'étendue des eaux fluviales en aval de Galatz.

Il ressort nettement des textes cités que si, avant la guerre et à une époque très reculée, certaines divergences d'opinions s'étaient manifestées entre la Commission et le Gouvernement roumain au sujet de l'interprétation de l'étendue des droits de la Commission, elles avaient rapidement disparu, la Roumanie ayant fini par reconnaître pleinement les droits aujourd'hui contestés.

En conséquence, si l'on a présent à l'esprit tous les faits antérieurs relatifs à la question et les stipulations précises du droit conventionnel en vigueur, il est évident qu'il paraît superflu de faire des recherches pour le sens à donner au mot «port» afin de déterminer si la partie du chenal navigable se trouvant devant un port ou entre les rives d'un port, doit ou non être comprise dans les limites du port même.

Au contraire si l'on voulait admettre que dans les limites des « ports » doit cesser, contrairement au droit conventionnel déjà plusieurs fois invoqué, le pouvoir juridictionnel de la Commission européenne, en matière d'«exercice et de police de la navigation», il semble qu'il serait inutile de donner au mot «port» la définition qui paraîtrait la plus appropriée; car le seul fait d'admettre cette thèse conduirait progressivement, par l'extension du nombre et de la superficie des ports, dans le secteur du fleuve contesté, à la suppression complète des pouvoirs juridictionnels de la Commission européenne, et, par conséquent, à la suppression de la Commission elle-même. Or, cette fin n'est certainement pas celle que visent les traités.

En résumé, le point de vue du Gouvernement italien est le suivant:

1° La juridiction et les pouvoirs de la Commission européenne du Danube, tels qu'ils sont définis par les divers traités, actes publics, conventions et autres accords internationaux en vigueur avant la guerre, y compris le Traité de Londres de 1883 et tels qu'ils étaient en fait exercés avant la guerre européenne, concordent avec les dispositions corrélatives des articles VI et IX de la Convention de Paris, du 23 juillet 1921, établissant le statut définitif du Danube, et sont entièrement applicables sur tout le secteur du Bas-Danube compris entre Galatz et Braila.

2° Il est donc superflu de déterminer le point où, suivant le Traité de Berlin, devait cesser, à Galatz, la juridiction de la Commission européenne du Danube; étant donné, par contre qu'aux termes de l'article IX de la Convention de Paris du 23 juillet 1921, la Compétence de la Commission internationale du Danube doit cesser à Braila, il serait opportun de stipuler qu'au cas où la partie du fleuve située devant cette ville serait soustraite à la compétence de la Commission internationale, elle tomberait automatiquement, de ce fait, sous la compétence de la Commission européenne.

Au cas où le Comité et la Commission technique consultative ne partageraient pas le point de vue exposé au paragraphe 1 des présentes conclusions, le Gouvernement italien estime :

Que le point où devrait cesser, à Galatz, la pleine juridiction de la Commission européenne du Danube doit être le point où se trouvait, le 13 juillet 1878, la limite en aval de la ville de Galatz avec ses quais.

3° Etant donné qu'aux termes du droit conventionnel en vigueur l'exercice et la police de la navigation sur le Bas-Danube, dans le secteur relevant de la compétence de la Commission européenne du Danube, sont placés sous l'autorité exclusive de l'inspecteur de la navigation et du capitaine du port de Soulina, agents de la Commission européenne, et, que l'exercice et la police de la navigation sont entièrement indépendants de la police intérieure des ports à proprement parler, le Gouvernement italien est d'avis qu'il est superflu de définir ce que l'on entend par le mot de «port» et de déterminer si, dans ce mot, on doit ou non comprendre la partie du chenal navigable qui se trouve devant un port ou entre les deux rives d'un même port.

SOCIETATEA NAȚIUNILOR

COMISIA CONSULTATIVĂ ȘI TEHNICĂ A COMUNICAȚIILOR ȘI TRANZITULUI

COMITETUL SPECIAL PENTRU CHESTIUNEA JURISDICȚIEI COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII*

Memoriile transmise de reprezentanții și experții
guvernelor britanic, francez, italian și român
(Traducere)

*COMUNICAREA MINISTERULUI DE EXTERNE BRITANIC CĂTRE
SECRETARUL GENERAL AL SOCIETĂȚII NAȚIUNILOR*

a) Scrisoarea Ministerului de Externe Britanic către Secretarul General al Societății Națiunilor

Londra, 6 septembrie 1924

Din ordinul domnului Ramsay MacDonald, secretar de stat, am onoarea să vă rog să supuneți problema următoare Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit, în aplicarea articolului 376 al Tratatului de la Versailles și a rezoluției Adunării din data de 9 decembrie 1920, și conform procedurii prevăzute în articolul 7 al Regulamentului de organizare al Comisiei Consultative și Tehnice adoptat la Barcelona :

Diferendul care s-a produs între Marea Britanie, Franța și Italia, pe de o parte, și România, pe de altă parte, în legătură aplicarea articolelor 346, 348 și 349 ale Tratatului de la Versailles privind problema limitelor jurisdicției Comisiei Europene a Dunării.

Veți găsi, alăturat scrisorii prezente, un memoriu unde este expusă, în liniile sale generale, problema care face obiectul diferendului între Comisiei și guvernul român.

(semnat) Miles W. LAMPSON

* Société des Nations, Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit. *Comité Spécial pour la question de la juridiction de la Commission Européenne du Danube*, C.C.T./C.D./10, S.d.N., Imp. Réunies, Lausanne, p. 1-6, 8-13, 23-31.

MEMORIU RELATIV LA DIFERENDUL DINTRE MAREA BRITANIE, FRANȚA ȘI ITALIA, PE DE O PARTE, ȘI ROMÂNIA, PE DE ALTĂ PARTE, ÎN LEGĂTURĂ CU LIMITELE JURISDICȚIEI COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII.

Tratatul de la Londra (1883) extinsese jurisdicția Comisiei Europene a Dunării de la Galați la Brăila și, deși guvernul român a refuzat să recunoască validitatea acestui tratat, cu excepția anumitor clauze ale sale, relative la administrarea brațului Chilia, Comisia a exercitat totuși, până după război, o supraveghere întemeiată pe secțiunea Galați-Brăila.

Articolul 346 al Tratatului de la Versailles stabilește că Comisia Europeană a Dunării își va exercita din nou puterile, pe care le avusese înainte de război, și articolele 348 și 349 prevăd reunirea unei conferințe a puterilor, desemnate de puterile aliate și asociate, cu scopul de a stabili statutul definitiv al Dunării.

În cursul pregătirii convenției de la 23 iulie 1921, elaborată pentru a da curs articolelor de mai sus și pentru a stabili statutul definitiv al Dunării, s-a făcut efortul de a se reglementa situația : articolul VI al acestui instrument prevede, într-adevăr, că competența Comisiei Europene trebuie să se întindă, în aceleași condiții ca în trecut și fără nici o modificare a limitelor sale actuale, de la gurile fluviului și până la punctul unde începe competența Comisiei Internaționale. Acest punct este definit în articolul IX, articol care extinde competența Comisiei Internaționale la partea Dunării cuprinsă între Ulm și Brăila. Trebuie să se observe, în această privință, că un protocol interpretativ a fost semnat anterior la Paris, la 6 mai 1921, de delegații Franței, Marii Britanii, Italiei și României, adică de delegația a patru din cele opt puteri desemnate de Puterile aliate și asociate în vederea stabilirii statutului definitiv al Dunării. Deși acest protocol nu face nicidecum parte din instrumentul final care stabilește statutul definitiv al Dunării și care a fost semnat, cum am spus mai sus, la 23 iulie 1921, este totuși, pe acest instrument guvernul român își fondează revendicările sale, în special pe pasajul care stabilește că acest articol (articolul VI al proiectului de convenție) nu sporește, nici nu diminuează puterile Comisiei, care vor trebui să se exercite pe fluviu, ca și în trecut, conform tratatelor, actelor internaționale și regulamentelor de navigație, de asemenea, în mod nominal, că, între Galați și Brăila, Comisia Europeană va fi însărcinată, ca și în trecut, cu întreținerea șenalului navigabil și serviciul de pilotaj pe numitul șenal.

Aceste dispoziții ar avea ca efect limitarea practicii anterioare a jurisdicției Comisiei, care cuprinde aplicarea regulamentelor stabilite de ea pentru navigație și competența agenților săi de a ancheta cazurile de infrațiune la dispozițiile luate de ea, care pot să se producă pe șenalul navigabil al fluviului, cu excepția porturilor. Guvernul român pretinde că limita în amonte, în trecut, era portul Galați ; în răspuns la acest argument, se susține că articolul 346, conținând dispoziția următoare : “Comisia Europeană a Dunării va exercita noile puteri pe care *le avea*

înainte de război“, nu limitează numitele puteri la acelea pe care ea le-a putut *exercita*.

Guvernul român refuză să recunoască Comisiei dreptul de a aplica regulamentele sale de navigație sau de a cunoaște cazurile de infracțiuni pe șenalul navigabil între Galați și Brăila. În afară de aceasta, el susține că jurisdicția Comisiei trebuie să înceteze într-un punct situat la șase mile și jumătate, nautice, în aval de Galați, la confluența Prutului și a Dunării. El declară că competența căpitanului portului Galați se întinde până la acest punct și a comunicat un plan care prevede eventuala extindere a portului până la confluența cu Prutul. În afară de aceasta, el sprijină, ca principiu general, ideea că, pretutindeni unde există un port, cele două maluri ale fluviului și șenalul navigabil care le separă, trebuie considerate ca și cuprinse în limitele numitului port. Comisarii Marii Britanii, Franței și Italiei, neacceptând acest punct de vedere, Comisia se vede în speță în imposibilitate de a ajunge la un acord.

Cât despre o limită geografică precis luată în considerație, atunci când este menționat un port ca constituind limita de jurisdicție a unei comisii fluviale, este evident că, atunci când se indică ca limită Brăila-Galați, sau un alt oraș sau port, situat pe fluviu, se înțelege un punct precis al numitului oraș sau numitului port, adică fie la fie la limita amonte, fie la limita aval, fie chiar un punct intermediar. Această problemă ridică desigur ceva divergențe de opinie, în special când portul în discuție este dat ca constituind limita în amonte a unei jurisdicții și limita aval a alteia. În cazul de față, jurisdicția Comisiei Internaționale a Dunării este definită prin articolul IX al Convenției din 23 iulie 1921, ca întinzându-se pe partea Dunării cuprinsă între Ulm și Brăila; dat fiind, pe de altă parte, că jurisdicția Comisiei Europene este, precum s-a spus mai sus, definită în termenii articolului VI al aceleiași Convenții, ca întinzându-se de la gurile Dunării până în punctul unde începe jurisdicția Comisiei Internaționale, este evident că o decizie în legătură cu limitele prescrise prin articolul IX, constituie o condiție prealabilă a oricărei decizii privind limitele jurisdicției Comisiei Europene, în măsura în care această limită este fixată la Brăila sau definită în raport cu Brăila. Această problemă, dacă e cazul, ar putea fi reglementată conform articolului XXXVIII din Convenție.

În măsura în care Galațiul poate fi portul față de care poate fi definită limita până unde se întinde jurisdicția certă a Comisiei Europene a Dunării, nu va fi posibil să se adopte aceeași procedură. Așa că pare că este cazul să se înscrie această problemă în prezentul expozeu.

Cât despre principiul general pe care guvernul român se străduiește să-l stabilească, adică că, acolo unde există un port, cele două maluri ale fluviului și șenalul navigabil care le separă trebuie să fie considerate ca și cuprinse în limitele numitului port – independent de faptul că un port poate fi situat, din punct de vedere geografic, în întregime pe un singur mal – acest principiu pare a fi invocat numai în scopul de a obscuriza problema, căci guvernul român pare să lase să se înțeleagă – și caută astfel implicit să stabilească principiul – că o jurisdicție oarecare a unei comisii fluviale internaționale nu ar putea să se exercite în

interiorul limitei portului. Este un punct de vedere care trebuie combătut cu toată hotărârea. În plus, se afirmă că jurisdicția autorităților portului nu ar aduce atingere naturii și întinderii jurisdicției comisiilor internaționale, așa cum sunt ele definite prin tratatele internaționale, convențiile și celelalte angajamente externe. Cu toate acestea, nimic nu împiedică, evident, ca jurisdicția autorității portului și aceea a Comisiei fluviale să se exercite concomitent pe aceleași sectoare ale fluviului sau a șenalului navigabil, fie traversat, fie care mărginește un port, dar este necesar, atunci când sunt stabilite regulamentele fiecăreia din autoritățile în discuție, să fie date dispoziții proprii pentru a evita orice suprapunere sau orice conflict.

Deci, următoarele probleme sunt pendinte între Puterile interesate :

a) Jurisdicția și puterile Comisiei Europene a Dunării, așa cum sunt ele definite în tratate, acorduri și alte instrumente în vigoare înainte de declararea războiului din 1914, inclusiv cele cuprinse în Tratatul de la Londra din 1883, se aplică ele pe deplin secțiunii de fluviu situat între Galați și Brăila ? Dacă nu pe deplin, în ce măsură, mai puțin întinsă se aplică ele ?”

b) În măsura în care Galațiul ar fi limita geografică legal prescrisă ca fiind aceea a unei părți oarecare a competenței Comisiei Europene a Dunării, în ce punct precis, față de acest port, trebuie a fi fixată numita limită?

c) Șenalul navigabil al Dunării poate fi considerat ca fiind sustras într-un sens oarecare, jurisdicției Comisiei Europene, pe motiv că șenalul în discuție traversează sau mărginește un port legal constituit, situat pe cele două maluri ale fluviului sau pe unul singur?

***b) Răspunsul Secretarului General al Societății Națiunilor
către Foreign Office***

Geneva, 15 septembrie 1924

Am onoarea a vă comunica primirea scrisorii Dumneavoastră din data de 6 septembrie 1924, ca și a memoriului menționat la aliniatul 2 din această scrisoare.

Eu voi aduce aceste documente la cunoștința președintelui Comisiei consultative și tehnice a Comunicațiilor și Tranzitului, pentru aplicarea articolului 376 din Tratatul de la Versailles și a rezoluției Adunării din data de 9 decembrie 1920, și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 7 din regulamentul de organizare a Comisiei Consultative și Tehnice a Comunicațiilor și Tranzitului adoptată la Barcelona.

(Semnat) Eric DRUMMOND

SCRISOARE ȘI MEMORIU ALE GUVERNULUI FRANCEZ CĂTRE SECRETARUL GENERAL AL SOCIETĂȚII NAȚIUNILOR

Paris, 12 februarie 1925

Ați binevoit, prin scrisoarea Dvs. din 28 ianuarie anul curent să-mi faceți cunoscut că chestiunea jurisdicției Comisiei Europene a Dunării va fi examinată de un Comitet special care va avea calitatea „de a examina toate problemele de fond sau de competență și de a primi orice comunicare, scrisă sau verbală, a guvernelor interesate sau a reprezentanților lor”.

Am onoarea a vă adresa, în acest plic, un memoriu în care guvernul francez își exprimă punctul de vedere asupra problemei și pe care veți binevoi să-l transmiteți Comitetului.

Guvernul francez este în întregime dispus, dacă Comitetul și-ar exprima dorința să obțină explicații verbale suplimentare, să desemneze care s-ar duce în acest scop la Geneva.

[Semnat] J. Laroche.

JURISDICȚIA COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII PE SECTORUL GALAȚI-BRĂILA 1. Problema competenței

Pentru a stabili competența Societății Națiunilor în ceea ce privește fixarea limitelor teritoriale ale Comisiei Europene, se pune o primă întrebare: aceea de a ști cum este textul convențional de unde își trage actualmente puterile. Se subliniază în această privință mai întâi articolul 346 al Tratatului de la Versailles și articolele similare ale altor tratate de pace. Acest articol 346 spune:

„Comisia Europeană a Dunării va exercita din nou puterile pe care le avea înainte de război. Totuși și provizoriu, reprezentanții Marii Britanii, Franței, Italiei și României vor face singurii parte din această Comisie”.

Dar această dispoziție trebuie să fie comparată cu articolul 349, care spune:

„Germania se angajează să agreeze regimul care va fi stabilit pentru Dunăre de o conferință a puterilor desemnată de puterile aliate și asociate; această conferință, la care reprezentanții Germaniei vor putea fi prezenți, se va reuni într-un interval de un an de la intrarea în vigoare a prezentului tratat”.

Va putea Conferința prevăzută să modifice competența Comisiei Europene ? În acest caz va trebui căutată în convenția care stabilea statutul definitiv al Dunării din 23 iulie 1921 baza convențională a puterilor actuale ale Comisiei

Europene a Dunării. Sau totuși cadrul regimului stabilit de conferința vizată de articolul 346 a fost tratat de tratatul de pace?

Însăși termenii tratatului sunt în favoarea acestei din urmă teze. Nu se spune în nici o parte a articolului 346 că puterile restituite Comisiei Europene sunt cu titlul provizoriu, așa cum aceasta este specificată în a doua frază a articolului 346, relativ la componența Comisiei Europene a Dunării.

Interpretarea rațională a celor două dispoziții combinate este deci că regimul de stabilit de Conferința Dunării trebuia să lase intacte stipulațiile inserate în prima frază a articolului 346 în ceea ce privește puterile Comisiei. Această interpretare este confirmată de lectura articolelor 347 și 348. Articolul 347 plasează Dunărea, începând din punctul unde încetează competența Comisiei Europene, sub administrația unei Comisii Internaționale, a cărei compoziție este stabilită. Aici nu este vorba de o organizație provizorie ci, ca în prima frază a articolului 346, de o organizație definitivă. Dimpotrivă, articolul 348 prevede că Comisia Internațională „își va asuma *provizoriu* administrarea fluviului, în conformitate cu dispozițiile articolelor de la 332 la 337, până ce statutul Dunării va fi stabilit de puterile desemnate de puterile aliate și asociate”.

Între articolele 347 și 348 se regăsește deci aceeași antiteză ca între cele două fraze ale articolului 346: pe de o parte, dispozițiile cu un caracter tranzitoriu marcate de cuvintele „provizoriu” și „până când un regim definitiv va fi stabilit”; pe de altă parte dispozițiile cu un caracter permanent, care nu fac obiectul nici unei rezerve și, pe care regimul definitiv al Dunării trebuie să le respecte.

De altfel, în acest sens s-a pronunțat, într-o manieră generală, Conferința Dunării. În ședința din 24 septembrie 1920 (Protocoale, volumul I, p. 118), plenipotențiarul României declara: „Deci dacă Conferința este de părere că această Comisie (europeană) a fost menținută de tratatele de pace, noi nu putem decât să ne raportăm la dispozițiile tratatelor anterioare, ca și la acelea ale noilor tratate, pentru tot ceea ce privește organizarea și funcționarea numitei Comisii. Dacă, dimpotrivă, conferința apreciază că îi revine să revizuiască fie compoziția, fie jurisdicția Comisiei, atunci eu am nu numai dreptul, ci, de asemenea, și datoria să vă cer abolirea acestei Comisii”.

Ca răspuns la această intervenție, plenipotențiarul Franței, președintele Comisiei a declarat: „Textul tratatelor de pace prevede formal coexistența celor două comisii; lui i s-ar părea util să se amintească aceasta în statut”.

Aceste declarații nu păreau să fi fost contestate și Statutul Dunării reproduce, în esență, în primele aliniate ale articolelor 3 și 5 dispozițiile articolului 346 ale Tratatului de la Versailles. Rezultă din declarația formală a plenipotențiarului României că această clauză a putut fi acceptată de România numai pentru motivul că puterile Comisiei Europene depindeau din tratatele de pace.

Acest punct odată stabilit, este de remarcat că articolul 376 al Tratatului de la Versailles și dispozițiile analoage ale diferitelor tratate de pace prevăd că: „Diferențele care s-ar putea produce între puterile interesate, în subiectul și a aplicării dispozițiilor precedente, vor fi reglementate așa cum va fi prevăzut de Societatea Națiunilor”.

Prin rezoluția din data de 9 decembrie 1920, Adunarea Societății Națiunilor, în virtutea articolelor 336, 337, 376 și 386 ale Tratatului de la Versailles și dispozițiile analoage ale altor tratate de pace și n-ar putea fi reglementate de procedura de conciliere prevăzută în rezoluția relativă la Organizația de tranzit vor fi aduse în fața Curții Permanente de Justiție Internațională”.

Guvernul Republicii apreciază, în consecință, că Comisia Consultativă și Tehnică de Comunicații și Tranzit a Societății Națiunilor a fost în mod valabil sesizată despre o procedură de conciliere în ceea ce privește reglementarea diferendului produs despre stabilirea exactă a puterilor Comisiei Europene, care depinde de interpretarea dată articolului 346 al Tratatului de la Versailles.

2. *Chestiunea de fond*

Articolul 346b al Tratatului de la Versailles prevede că Comisia Europeană trebuie să exercite, din nou, puterile pe care ea le avea înainte de război. Această clauză poate viza numai puterile care aparțineau juridic Comisiei Europene. Într-adevăr, nu este vorba de puterile pe care ea le exercita în fapt ci de puterile pe care ea *le avea*, adică de puterile care îi erau conferite de tratatele anterioare. În această privință, articolul 53 al Tratatului de la Berlin din 13 iulie 1878 stipulează că Comisia Europeană a Dunării, în cadrul căreia România va fi reprezentată, este menținută în funcțiile sale și le va exercita, de acum înainte, până la Galați, într-o completă independență față de autoritatea teritorială. Articolul 54 adaugă că, cu un an înainte de expirarea duratei asigurată Comisiei Europene, puterile se vor pune de acord asupra prelungirii puterilor sale sau asupra modificărilor pe care ele le considerau necesare să le introducă. Conform Tratatului de la Londra din 13 martie 1871, articolul 4, puterile Comisiei Europene trebuiau să expire la 24 aprilie 1883. În consecință, în 1883 s-a reunit o conferință la Londra pentru a asigura aplicarea articolului 54. Toate puterile semnatare ale Tratatului de la Berlin au fost invitate să participe și au participat efectiv la această conferință. O invitație pentru a se face ascultate fusese adresată statelor riverane, a căror naștere a fost consacrată prin Tratatul de la Berlin și care nu erau semnatare ale acestui tratat. Dintre aceste state, Serbia și Bulgaria și-au trimis reprezentanții la conferință, dar România a refuzat.

În aceste condiții a intervenit Tratatul de la Londra din 10 martie 1883, care a fost semnat și ratificat de toate puterile semnatare ale Tratatului de la Berlin. Articolul întâi al acestui tratat stabilea că jurisdicția Comisiei Europene a Dunării

s-a extins de la Galați la Brăila. România a refuzat întotdeauna să recunoască validitatea juridică a acestui tratat în privința sa. Totuși, este de remarcat că puterile, care recunoșteau, în termenii articolului 43 al Tratatului de la Berlin din 1878, independența României, erau motivate să pună anumite condiții acestei recunoașteri și, printre aceste condiții se regăsea menținerea Comisiei Europene, ca și eventuala prelungire a puterilor sale. Este vorba de un drept pe care Înaltele Părți Contractante și l-au rezervat în mod expres prin articolul 54 al tratatului, termenul „puteri”, care este folosit putând să vizeze numai puterile semnatare ale tratatului.

Guvernul Republicii apreciază, în consecință, că dispozițiile Tratatului de la Londra au intervenit în mod regulamentar, că puterile pe care ea le conferea Comisiei Europene au fost confirmate de tratatele de pace și că aceste puteri trebuie să fie, în consecință, respectate de toate statele semnatare ale acestor tratate, pentru binele comun pentru care a fost menținută sau făcută efectivă internaționalizarea rețelilor fluviale servind ca acces la mare mai multor state.

În fapt, de altfel, articolul întâi al Tratatului de la Londra a fost aplicat în largă măsură și nici nu putea fi altfel. Jurisdicția Comisiei Europene nu a fost extinsă succesiv de la Isaccea la Galați, în 1878, apoi la Brăila, în 1883., pentru un motiv arbitrar: ea a fost extinsă pe măsură ce lucrările întreprinse de Comisie din aval spre amonte au permis navelor maritime să urce mai sus pe fluviu. Datorită dragajelor efectuate de Comisie între Galați și Brăila, acest din urmă port este acum cap de linie al navigației maritime și ar constitui un mare inconvenient ca acesta să fie supuse între Brăila și mare, la două regimuri și la două jurisdicții diferite, după cum se găseau, în amonte sau în aval de Galați. De altfel, articolul VI al Statutului Dunării prevede că competența Comisiei Europene se întinde, în aceleași condiții ca în trecut și fără nici o modificare a limitelor sale actuale pe Dunărea maritimă, adică de la gurile fluviului până în punctul unde începe competența Comisiei Internaționale și articolul IX precizează că „competența Comisiei Internaționale se întinde pe porțiunea Dunării cuprinsă între Ulm și Brăila etc.”.

Este adevărat că articolul VI a făcut obiectul unui protocol, semnat de delegații Marii Britanii, Franței, Italiei și României la Comisia Europeană la data de 6 mai 1921 la Paris și că, conform acestui articol, nu se aduce și nu trebuie să se aducă, în viitor, nici o modificare nici condițiilor, nici limitelor în care acest regim administrativ (al Comisiei Europene) a fost aplicat până acum. Este clar înțeles că puterile Comisiei nu sunt, în virtutea acestei dispoziții, nici sporite, nici diminuate, și că ele trebuie să continue să se exercite pe fluviu în același mod ca în trecut, în conformitate cu tratatele, actele internaționale și regulamentele de navigație, la care toate statele reprezentate au aderat. Este, de asemenea, stabilit că, între Galați și Brăila, Comisia Europeană va continua, ca în trecut, să întrețină șenalul navigabil și serviciul său de pilotaj”.

Această declarație constituie, după proprii săi termeni, un act de vărsat în arhivele Comisiei Europene a Dunării; ea nu a fost anexată la statut și nu a fost supusă parlamentelor, în vederea ratificării numitului statut. Deci ea constituie, în

ciuda comunicării care ar fi trebuit făcută Conferinței Dunării, un documente intern al Comisiei Europene. Acest document nu putea lega guvernele de un act care ar fi contrar tratatelor, cu atât mai mult cu cât acest regim nu a fost instituit numai în interesul puterilor reprezentate în Comisia Europeană, ci în interesul întregii navigații fluviale, căruia aceste puteri trebuie să-i rămână gardieni fideli. Convenția Dunării nu putea să meargă împotriva dispozițiilor Tratatului de la Versailles, așa cum s-a indicat, în subiectul problemei competenței; încă și mai puțin un protocol interpretativ al acestui statut, intervenit în cadrul unei comisii care nu a fost însărcinată să interpreteze clauzele tratatului, putea să contravină dispozițiilor numitului tratat, mai ales că Societatea Națiunilor a fost desemnată spre a proceda la această interpretare.

Guvernul Republicii apreciază, în consecință, că Societatea Națiunilor trebuie să examineze problema în deplină independență și neacordând protocolului din 6 mai 1921 decât valoarea unui element de apreciere, reprezentând opinia membrilor unei comisii chemată să aplice tratatele și care putea, pe bună dreptate, să fixeze o directivă a lucrărilor sale, fără ca această directivă să poată lega guvernele, în cazul când rezulta din practică că ea nu răspunde nevoilor și stipulațiilor convenționale.

Cu titlu subsidiar, Guvernul Republicii crede că trebuie să remarce că, în fapt, Comisia Europeană a Dunării nu s-a mărginit, pe sectorul cuprins între Galați și Brăila, să întrețină șenalul și să asigure pilotajul; ea a exercitat, în plus, pe acest sector, puteri importante și, în special, o putere de jurisdicție în privința actelor de navigație. Articolul 346 al Tratatului de la Versailles a menținut, în întregime, puterile pe care Comisia le exercita în fapt și, protocolul interpretativ din 6 mai 1921 este încheiat în același sens, pentru că el prevede că aceste puteri trebuie să continue să le exercite în același mod ca în trecut.

Ar aparține Societății Națiunilor, dacă ea se plasa pe acest teren, să determine prin examinarea precedentelor, care erau în fapt aceste puteri.

Cât despre problema, de asemenea, subsidiară a portului Galați, guvernul Republicii consideră că limitele în aval ale acestui port, admitând că ele trebuie să fie fixate ca limite ale deplinului exercițiu al puterilor Comisiei, nu pot fi decât acelea pe care potul le avea în 1878, epoca în care Tratatul de la Berlin a extins până la acest port competența Comisiei. Actele unilaterale ale unei puteri, care extinde limitele portului Galați nu pot să modifice starea de drept asupra căreia s-au pus de acord atunci puterile.

În sfârșit, despre extinderea transversală a numitelor limite, guvernul Republicii consideră că ea nu poate îngloba șenalul navigabil, la fel și toate părțile fluviului care depind de acesta și care sunt necesare navigației. Într-adevăr, nu este posibil să admită că o parte oarecare a unui fluviu internațional să poată fi sustrasă reglementării internaționale datorită faptului că un port este constituit pe cele două maluri care mărginesc această parte.

**MEMORIU PREZENTAT SECRETARULUI GENERAL
AL SOCIETĂȚII NAȚIUNILOR DE DOMNUL CONȚESCU,
MINISTRU PLENIPOTENȚIAR, ÎN NUMELE
GUVERNULUI ROMÂN**

Printr-o scrisoare din 6 septembrie 1924, guvernul Majestății Sale Britanice a sesizat, atât în numele său personal, cât și în acela al guvernelor francez și italian Societatea Națiunilor – Comisia Consultativă și Tehnică de Comunicații și de Tranzit – despre un “diferend” care ar exista între cele trei guverne, pe de o parte și guvernul român, pe de altă parte, în subiectul aplicării articolelor 346, 348 și 349 ale Tratatului de la Versailles.

Întrebările precise, dezvoltate într-un memorandum anexat la numita scrisoare și indicate drept “pendinte între puterile interesate” sunt următoarele:

a) Jurisdicția și puterile Comisiei Europene a Dunării, așa cum au fost ele definite în tratatele, acordurile și celelalte instrumente în vigoare înainte de declararea războiului din 1914, inclusiv Tratatul de la Londra din 1883, se aplică pe deplin secțiunii fluviului, situată între Galați și Brăila; dacă nu pe deplin, în ce măsură mai restrânsă se aplică ele?

b) În cazul că Galațiul ar putea fi limita geografică legal prevăzută a unei părți oarecare a competenței Comisiei Europene a Dunării, în ce punct precis, față de acest port, trebuie să fie fixată numita limită?

c) Șenalul navigabil al Dunării poate fi considerat ca fiind sustras, într-un sens oarecare, jurisdicției Comisiei Europene, pe motiv că șenalul în discuție traversează sau mărginește un port legal constituit, situat pe cele două maluri ale fluviului sau numai pe un mal?

Examinarea ansamblului acestor întrebări trebuie făcută din două puncte de vedere diferite:

I. *Sub raport juridic*: Există realmente un “diferend” între cele trei guverne mai sus numite – compunând majoritatea Comisiei Europene a Dunării – și guvernul român?

Comisia Europeană, creată și reglementată printr-o întreagă serie de acte internaționale, încă în vigoare, poate recunoaște – fie în ceea ce privește acțiunea sa ca instituție independentă, fie în ceea ce privește pe aceea a fiecăruia din cele patru state care o compun – competența unui organism străin, oricare ar fi acela?

Obiectul litigiului este real și pendanț?

II. *Sub raport material*. Până unde se întinde portul Galați?

Care este punctul geografic precis unde trebuie să înceteze jurisdicția Comisiei Europene, în raport cu contactul acesteia cu competența Comisiei Internaționale a Dunării?

Pedepsirea contravențiilor la regulamentul de navigație, comise pe șenalul navigabil, în limitele unui port, aparține organelor teritoriale, sau acelor ale Comisiei?

Admițând, pentru moment, competența Societății Națiunilor, ca indiscutabilă, este necesar, mai întâi, să examinăm dacă propriul său statut ar fi aplicabil în cazul de față.

Articolul 376 al Tratatului de la Versailles, - pe care se fondează cererea guvernelor britanic, francez și italian, spun: “Diferențele care ar putea să se ridice între puterile interesate, în problema interpretării și aplicării *dispozițiilor precedente*, vor fi reglementate... etc.”.

Printre dispozițiile *precedente* – făcând parte din capitolul referitor la navigație, porturi etc. ... nu există decât una singură care ar putea fi invocată, aceea din articolul 346, care spune: “Comisia Europeană a Dunării își va exercita din nou *puterile pe care le avea înainte de război...*” (partea a doua, care tratează despre compoziția sa nu interesează).

Deci “diferendul” – pentru a putea reuni elementele juridice care să-l plaseze în competența Societății Națiunilor – trebuie să se raporteze *exclusiv* la *puterile* pe care Comisia Europeană le avea înainte de război și nu ar putea, în orice caz, să se raporteze, de asemenea, la celelalte două întrebări indicate în memorandumul britanic: *întinderea porturilor și exercitarea poliției navigației* pe șenalul navigabil în apele porturilor, care rămân în mod virtual excluse.

În ceea ce privește *puterile* Comisiei Europene în porțiunea Dunării cuprinsă între Brăila și Galați, întreaga problemă a fost pe larg dezbătută și definitivă reglementată de Conferința Internațională a Dunării, ținută la Paris în 1920-1921 – care a ajuns la stabilirea unui Statut definitive al Dunării de către membrii Comisiei însăși, acționând în virtutea unui mandat formal dat de aceasta și având drept scop să-i reprezinte și apere interesele în sânul Conferinței; un protocol interpretative special, semnat de ei și anexat la actele conferinței stabilea, pentru totdeauna, punctual de vedere al Comisiei Europene în subiectul întinderii puterilor sale pe numita porțiune a Dunării.

Aceeași problemă a fost apoi reluată și discutată, în cele mai mici detalii, în Comisia Europeană în momentul aplicării practice a stipulațiilor convenite la Paris, în ceea ce privește mai ales situația piloților; un memoriu expunând întreaga afacere și conținând citate din toate tratatele și actele internaționale în vigoare, din vechile protocoale ale Comisiei, din regulamentele și din instrucțiunile de aplicare, din corespondența oficială schimbată între Comisie și reprezentanții României, din actele Conferinței de la Paris, în sfârșit tot ceea ce ar putea contribui la studiul

complet al problemei, a fost prezentat colegilor săi de delegatul României la Comisie în luna octombrie 1922.

Ca urmare a unor prelungite dezbateri, delegatul României a prezentat, de asemenea, un proiect de aranjament pe care Comisia – după câteva modificări consimțite de delegatul român – l-a făcut al său, l-a adoptat și, propus, ca “ofertă definitivă” guvernului român.

Protocoalele Comisiei conțin afirmarea concretă a acordului stabilit după ce – încă anterior, adică în noiembrie 1921 – a suspendat provizoriu dreptul inspectorului de navigație de a instrumenta de la Brăila până la mila 78.

Acest acord, prin care jurisdicția statului teritorial era recunoscută în mod concret, a fost deci acceptată de cele trei guverne reclamante, de vreme ce a fost propus de ele ca „ofertă definitivă” guvernului român; nu mai rămânea în discuție decât fixarea sigură a punctului geografic, corespunzător indicației cam vagi exprimată în actele internaționale și regulamentele Comisiei prin cuvintele “în aval de Galați”.

Din cele de mai sus rezultă că, din punct de vedere principial, adică în problema de a ști dacă între Brăila și “în aval de Galați” jurisdicția aparține guvernului teritorial sau Comisiei Europene, acordul este deja perfectat, acceptat de unanimitatea membrilor Comisiei și supus, sub forma unui “modus vivendi” sancționării guvernului român.

Guvernul român, luând ca bază delimitarea portului Galați făcută în 1879, adică imediat după Tratatul de la Berlin, care a extins jurisdicția Comisiei de la Isaccea la Galați, ca și importante interese economice ale regiunii cuprinse între Brăila și Galați, a fixat limita în aval a acestui din urmă port la gura Prutului, la mila 71 și jumătate.

Este adevărat că delegații celor trei guverne neriverane au obiectat contra acestui punct și neputând să-l accepte direct și-au rezervat dreptul să-l comunice guvernelor lor promițând totodată delegatului României să-i aducă răspunsul lor la o sesiune ulterioară.

În ciuda acestei rezerve, ei au acceptat de atunci să dea ordine inspectorului de navigație să-și restrângă raza de aplicare a autorității sale și să nu mai instrumenteze în viitor decât până la gura Prutului.

Acest răspuns este încă așteptat de delegatul român: și, în momentul în care colegii săi au făcut în sfârșit cunoscut, în timpul sesiunii plenare din toamna anului 1924, că numitul răspuns va fi dat de Societatea Națiunilor, delegatul român nu a întârziat să facă cunoscute rezervele sale cele mai formale față de inițiativa neașteptată și neobișnuită comunicată de colegii săi, adăugând totodată că, oricare ar fi rezultatul demersului lor, acesta va trebui prezentat numai în Comisie și discutat ca opinie personală a fiecărui guvern.

În fața acestor rezerve, delegații celor trei guverne s-au angajat, încă o dată, să prezinte răspunsul promis ca venind din partea guvernelor lor.

Dacă aceasta este situația – și dezbaterile Comisiei stau ca mărturie – unde rămâne “diferendul”?

A existat vreodată conflict, din cauza celor două teze în prezență?

A existat o singură plângere a navigației străine, provocată de aplicarea, în limitele porturilor rezervate autorităților teritoriale, a unui regim diferit de acela pe care Comisia însăși îl aplică?

Nimic de felul acesta.

În problema aceasta, ca și în atâtea altele în care Comisia și guvernul nu au putut să se înțeleagă mereu într-un mod absolut perfect, o soluție amiabilă și tacită valorează mai mult decât satisfacerea unui orgoliu, susceptibil de a leza drepturile suverane și a da naștere la conflicte permanente.

La ora actuală, nu există deci nici un “diferend” între cele trei guverne și guvernul român și articolul 376 nu ar juca nici un rol în această împrejurare.

În ceea ce privește competența unui organism străin de a tranșa afacerile Comisiei Europene, trebuie recunoscut că problema nu este introdusă *în numele Comisiei*, fiind, de altfel, imposibil de făcut, având în vedere că Comisia, adică unanimitatea membrilor ei, nu a fost chemată deloc să se pronunțe asupra măsurii pe care numai trei dintre ei își propuneau să o ia.

Dar nu este mai puțin adevărat că memorandumul britanic spune clar că “diferendul” are ca obiect “limitele și jurisdicția Comisiei Europene a Dunării”; această afirmație este repetată în mai multe rânduri; de altfel, nota oficială a Ministerului de Externe britanic vorbește de diferendul “dintre Comisie și guvernul român”.

Nu poate deci exista îndoială: aici este vorba nu de o reclamație a unuia sau mai multor guverne, în subiectul interpretării anumitor probleme de principiu rezultate din Tratatul de la Versailles, ci de cererea majorității membrilor Comisiei Europene în subiectul interpretării și aplicării actelor internaționale care au creat-o.

Acest succint expozeu al situației de fapt nu se va opri asupra problemei juridice de a ști dacă un organism rezultat din Tratatul de la Versailles poate sau nu avea forță retroactivă și să se ocupe de o instituție care nu este menționată de tratat decât pentru a fi menționată în vechile sale drepturi și privilegii; el nu se va opri decât asupra a ceea ce rezultă din înșiruirea și compararea câtorva texte oficiale precise.

Tratatul de la Versailles, prin articolele sale 348 și 349, invocate de guvernul britanic, a decis convocarea unei conferințe internaționale, chemată să stabilească statutul *definitiv* al Dunării; această conferință s-a reunit în 1920 la Paris.

La rândul său, Comisia Europeană a decis să fie reprezentată de toți aceia dintre delegații săi care erau, în același timp, membri ai conferinței, ceea ce era cazul tuturor celor patru.

Toți acești mandatar, legal autorizați, s-au pus de acord pentru a susține la conferință intangibilitatea regimului anterior și menținerea integrală a actelor internaționale în vigoare și, într-adevăr, în nici o circumstanță, membrii Comisiei, datorită unei solidarități, care nu s-a dezmințit niciodată, nu a admis nici cea mai mică modificare a vechiului său regim.

Ei nu au admis nici ca ea să fie controlată de vreun organism internațional străin, nici ca urmare a cererii unuia din membrii săi, nici ca urmare a oricărui altceva. Ea și-a păstrat deci intactă omnipotența sa patriarhală, mai presus și contra tuturor noilor stipulații referitoare la Comisia Internațională de la Bratislava, pe care conferința a creat-o în întregime.

Convenția din 1921 spune în articolul XLI că “toate tratatele, convențiile, actele și aranjamentele relative la regimul fluviilor internaționale și a Dunării și gurilor sale, în special, în vigoare în momentul semnării prezentei Convenții, sunt menținute în toate acele dispoziții ale lor care nu sunt abrogate sau modificate de stipulațiile precedente”.

Ori, așa cum s-a spus mai sus, nimic din vechile tratate nu s-a modificat, în afară de compoziție și de admiterea de noi membri, singurul punct asupra căruia ar putea avea loc un recurs; dar atunci nu ar mai fi problema unei afaceri tratate în sânul Comisiei, ci de o afacere tratată de la guvern la guvern pe cale diplomatică.

În cursul discuției asupra acestui subiect, plenipotențiarul român a declarat: “...în statutul Comisiei Europene nu este prevăzut nici un recurs contra deciziilor sale și nu există nici o jurisdicție competentă cunoscută”.

Plenipotențiarul britanic, aderând la declarația de mai sus, adăuga, la rândul său: “că nu se poate admite vreun apel, fie contra deciziilor Comisiei Europene, fie contra aceloră luată de statele care fac parte din această Comisie. Conferința nu este competentă, după părerea sa, să modifice puterile Comisiei”.

Plenipotențiarul Franței și Italiei nu făcuseră nici o obiecție contra celor două declarații, la care au aderat prin tăcerea lor.

Deci, în unanimitate, Comisia Europeană s-a pronunțat în acest sens.

Oare actualul președinte al Comisiei Consultative de Tranzit a pierdut din vedere să amintească guvernului său cuvintele pe care le pronunțase la Paris ca plenipotențiar al acestuia la conferință?

Și cele trei guverne neriverane, împreună, pot ele invoca o schimbare a părerii lor și să se pronunțe astăzi altfel?

Dacă plenipotențiarul lor nu ar fi apărut, alături de plenipotențiarul României, un principiu asupra căruia ei se puseseră, în mod formal, de acord, acesta din urmă ar fi protestat energic atunci.

Acest acord de a nu aduce vechiului regim al Comisiei nici o creștere și nici o diminuare, era în asemenea măsură formal că plenipotențiarul român declara în altă ședință: “Cea mai mică breșă, făcută de Conferință în statul actual al Comisiei Europene sau cea mai mică veleitate de extindere a vechilor sale puteri, manifestată de Comisia Europeană însăși, ar fi pentru guvernul român semnalul unei cereri formale de abolire a acestei instituții perimate”.

Nici unul din ceilalți trei membri ai Comisiei nu a pronunțat acest avertisment categoric.

Dacă înțelegerea în această problemă nu ar fi fost completă și durabilă, pentru ce, în articolul XXXVIII al Convenției de la Paris nu se spune nimic despre Comisia Europeană atunci când se precizează modalitățile după care ar urma să fie reglementate conflictele iscate între membrii Comisiei Internaționale a Dunării?

Nu poate exista decât un singur răspuns: pentru că numai această din urmă Comisie, creație a Tratatului de la Versailles, era supusă competenței noilor organisme internaționale, pe când Comisia Europeană nu era deloc.

Dacă, prin urmare, Comisia Europeană și-a afirmat cu tenacitate independența, de-a lungul a peste 60 de ani de existență, dacă ea și-a confirmat-o cu claritate în momentul când o schimbare putea, într-adevăr, să survină, nu este oare ciudat că aceleași trei guverne care compun majoritatea sa cred posibil să se plângă contra celui de-al patrulea și să-l invite, fără știrea și fără asentimentul său, în fața unuia din acele organisme străine cărora ele le neagă, de comun acord și atât de categoric, competența?

Înțeleg ele oare să-și dezavueze plenipotențiarul la Conferința Dunării, dintre care unul a avut onoarea să o prezideze?

Guvernul român refuză să admită acestea și consideră angajamentele luate reciproc la Paris – și confirmate, de altfel, de litera și spiritul vechilor tratate – ca păstrându-și întreaga lor semnificație de întotdeauna.

Pentru el, actele Comisiei Europene nu ar putea fi judecate decât de ea însăși și, de guvernele care sunt reprezentate în Comisie, în completă independență de orice organism străin, având în vedere că nimic din vechiul ei statut nu s-a modificat.

După ce am vorbit de cele două probleme prejudiciale este important să stabilim dacă obiectul pretinsului diferend există. S-a spus mai sus că articolul 376 al Tratatului de la Versailles nevorbind decât despre *puterile* pe care Comisia *le avea* înainte de război și articolul 376 neautorizând un recurs decât exclusiv pentru această problemă, din punct de vedere juridic celelalte două probleme (porturile și șenalul) nu ar intra în cadrul cererii guvernului britanic.

Deci, în ce constau “puterile” Comisiei în porțiunea Brăila-Galați înainte de război?

Guvernul român afirmă că tratatele, convențiile, actele publice internaționale, regulamentele de navigație etc., într-un cuvânt toate actele pe care România le-a semnat sau la care a aderat nu au recunoscut niciodată, în nici un fel, nici direct, nici indirect, Comisiei Europene nici cea mai mică “putere” juridică în numitul sector.

Necesitățile tehnice și practice ale navigației maritime au determinat guvernul teritorial să concedă, în mod benevol, Comisiei Europene dreptul de a executa lucrările de balizaj a șenalului navigabil, de la Galați până la Brăila, fără ca prin aceasta organele tehnice teritoriale să fi fost depedate de drepturile lor de a lucra pe aceeași porțiune a Dunării, ca și dreptul de a exercita pilotajul, în scopul ca navele maritime să evite să se oprească la Galați numai pentru a-și îmbarca sau debarca pilotul.

Dar această concesie de ordin etnic, consimțită înainte de Tratatul de la Londra nu a implicat niciodată, un drept de jurisdicție în favoarea Comisiei, ea a rămas, deplină și întreagă, în mâinile autorităților teritoriale, s-a constatat totuși că, de la crearea Comisiei, au existat 65 de cazuri în care organele sale de navigație, disprețuindu-și îndatoririle și drepturile, au instrumentat și în această porțiune și chiar în porturi.

Cele 65 de cazuri constituie tot atâtea abuzuri și ori de câte ori delegații guvernului teritorial au luat cunoștință, nu au întârziat deloc să protesteze.

Comisia Europeană nu a omis, nici ea, să-și reînnoiască ordinele către inspectorul său de navigație să se abțină în viitor.... Dar aceste ordine erau verbale și, după toate aparențele, fiecare nouă abatere era privită cu complezență de Comisie, care vedea în repetarea acestui abuz posibila stabilire a unui drept, fondat pe o stare de fapt.

Tratatul de la Londra din 1883 – la care România nu a aderat și care extindea jurisdicția Comisiei până la Brăila – a contribuit la producerea, în anumite spirite, a unei noi și posibile confuzii, din moment ce abuzurile nu au încetat definitiv decât după ce măsuri severe au fost luate de guvernul român contra acelor din agenții săi care tolerau încă asemenea imixțiuni.

Este aproape inutil să se adauge că, întotdeauna, autoritățile teritoriale nu au încetat să instrumenteze pe această porțiune a Dunării și că numărul sentințelor lor se numără cu sutele; ele au condamnat pentru contravenții chiar propriile vase ale *Comisiei* (iahtul și remorcherul ei), fără nici un protest din partea acesteia.

Dacă Comisia *avea realmente* “puteri” pe această porțiune dunăreană, de ce a primit ea protestele delegaților români și de ce nu a protestat niciodată contra imixțiunii organelor teritoriale?

Răspunsul nu e greu de dat – pentru că Comisia cunoștea bine întinderea veritabilelor sale drepturi – ea se lăsa, dar se prefăcea mereu că a avut câte ceva.

La Conferința de la Paris această situație trebuia să fie absolut clarificată.

Plenipotențiarii români au făcut, cu această ocazie, o concesie: aceea de a recunoaște, în mod formal, Comisiei Europene, pe acest sector al fluviului, cele două sarcini, care îi fuseseră consimțite anterior în mod tacit, balizajul și pilotajul, dar insistând, în mod special, asupra necesității de a se pune capăt, în mod ferm, oricărei ambiguități sau unei noi abateri, din partea organelor sale, în ceea ce privește drepturile juridice asupra acestui sector, care continua să aparțină, ca și în trecut, în mod exclusiv puterii teritoriale.

S-a stabilit un acord complet între delegația celor patru state; el avea un triplu scop:

- a) să mențină intacte drepturile de jurisdicție ale guvernului teritorial;
- b) să recunoască Comisiei Europene o competență pur tehnică, adică dreptul de a se ocupa exclusiv de balizaj și de pilotaj;
- c) să concilieze aceste două prime preocupări cu prevederile Tratatului de la Versailles, care stipulau că competența celor două comisii trebuiau să se atingă într-un singur punct.

Și după o formulă provizorie, admisă la prima lectură, a Statutului Dunării – vorbind despre competența *tehnică* a Comisiei Europene – membrii săi s-au pus de acord asupra formulei actuale, redactată în mod intenționat într-o manieră mai largă, în scopul de a nu mai ridica obiecțiile care se manifestaseră la prima lectură.

Dar, pentru a nu insera în chiar textul Convenției toate detaliile acordului stabilit între delegații Comisiei Europene – și cei trei colegi ai săi, ca și întreaga Conferință, au admis – ca el să fie precizat de Comisia Europeană însăși, într-un protocol interpretativ special a articolului VI, protocol “care făcea parte integrantă din Statutul Dunării, întinderea exactă a puterilor sale, așa după cum le-a exercitat înainte de război. În acest mod – adăuga delegatul României – nimeni nu putea să se înșele în viitor asupra adevăratei întinderi a competenței sale, care, luând sfârșit exact în punctul unde începe aceea a Comisiei Internaționale, nu se exercită în același fel între Marea Neagră și Galați ca între Galați și Brăila”.

Acest protocol stabilește dreptul *exclusiv* al Comisiei Europene în această porțiune “de a întreține șenalul navigabil și serviciul său de pilotaj” și va fi stabilit – spune procesul verbal al ședinței din 6 mai 1921 – ca urmare a unui acord între delegații celor patru state actualmente reprezentate în Comisia Europeană și *va servi drept interpretare a articolului VI*.

După toate aceste precizări și precauții luate, atât de delegatul României, ca și de Conferință, cu scopul de a evita orice nouă interpretare a intențiilor membrilor Comisiei însăși, se poate concepe ca trei dintre ei să vină astăzi să facă, în memorandumul britanic afirmații ca cele următoare:

- a) “...Comisia a exercitat totuși până după război o supraveghere intermitentă în secțiunea Galați Brăila?”

Ce înseamnă “supraveghere intermitentă”? Pentru ce numai “supraveghere” și nu “jurisdicție” dacă ea avea acest drept, așa cum o pretind cei trei membri ai săi? Și de ce numai “intermitentă” și nu “continuă” – dacă acest drept îi aparține realmente?

Guvernul român opune, de altfel, o dezmințire formală acestei afirmații.

b) “... Deși acest protocol nu face parte deloc din instrumentul final... totuși pe acest instrument își fondează revendicările guvernul român”.

Memorandumul britanic omite să menționeze valoarea exactă a acestui protocol “*făcând parte integrantă din statutul Dunării*” și “*încheiat de Comisia Europeană a Dunării*” în scopul de a fixa interpretarea pe care ei (membrii săi) au înțeles să o dea dispoziției susmenționate (articolul VI).

Guvernul român nu poate, spre viul său regret, să urmeze guvernul britanic în uitarea totală a acestor constatări oficiale.

c) “Articolul 376 ... nu limitează numitele puteri (pe care Comisia le avea înainte de război) la acelea pe care ea le putuse exercita”.

Aceasta lăsa să se subînțeleagă două eventualități: ca Comisia să fi avut mai multe puteri pe care ea nu le-a exercitat, abandonând, în mod generos, o parte guvernului teritorial; că Comisia socotea printre puterile sale, exercitate într-o manieră intermitentă, toate abuzurile comise, în numele său, de organele sale.

Prima eventualitate este exclusă de gelozia feroce cu care Comisia și-a apărât adevăratele sale puteri; cea de-a doua nu ar putea fi nici măcar discutată, fiind în contradicție cu cele mai elementare principii morale sau juridice.

Pentru toate aceste considerente – sprijinite pe texte oficiale și la adăpost de orice contestare – guvernul român își păstrează opinia, ferm exprimată deja de delegatul său în Comisia Europeană, că aceleași guverne care, sub semnătura plenipotențiarilor săi legal acreditați, au tranșat această problemă într-o conferință internațională, în maniera clară expusă mai sus, nu ar mai putea-o relua astăzi și să încerce să o interpreteze din nou, de organisme și în circumstanțe diferite. În afară de aceasta, guvernul român este convins că cele trei guverne care constituie majoritatea Comisiei Europene își vor onora semnătura pusă de plenipotențiarilor lor pe Protocolul interpretativ, a cărui valoare reală pare de asemenea să fie pusă la îndoială.

Din toate cele de mai sus, rezultă că pretinsul litigiu este lipsit complet de obiect.

După părerea guvernului român, tot ceea ce trebuia și putea fi spus, a fost spus, consimțit și semnat la Paris; este, deci pentru el o chestiune în întregime și definitivă închisă, asupra căreia el nu poate reveni, nici admite posibilitatea unei modificări tinzând la o diminuare a drepturilor sale suverane.

În ceea ce privește racordul competențelor celor două comisii dunărene, nu este mai puțin uimitor pentru guvernul român să constate că și asupra acestui punct îi sunt cerute noi justificări.

Cele trei guverne trebuie totuși să-și amintească, la fel de bine ca și celelalte guverne participante la Conferința de la Paris, că numai în prezența existenței situației particulare, create de necesitățile navigației maritime, ca și a dorinței, formal exprimată de Comisia Europeană însăși, de a-și păstra drepturile de pilotaj și de balizaj în porțiunea Galați-Brăila, guvernul român a acceptat textele actuale; altfel, el ar fi susținut până la sfârșit oferta pe care o făcuse de atunci conferinței de a extinde competența Comisiei Internaționale a Dunării, nu numai până la Brăila, ci până la punctual unde ea întâlnea efectiv jurisdicția Comisiei Europene, adică în aval de Galați.

În acest fel, nu ar fi putut fi invocată nici o discontinuitate, deși ea nu ar fi fost decât aparentă.

În realitate, pe porțiunea cuprinsă între Brăila și Galați, regimul internațional nu este altfel aplicat decât pe restul fluviului; întreaga navigație o știe și nimeni nu s-ar hazarda să afirme că, după Conferința de la Paris, s-ar fi produs între cele două porturi o restricție sau o diferență oarecare, cât de mici.

Pentru a înlătura dacă, odată în plus, orice suspiciune, tot atât de puțin fondată, pe cât de dușmănoasă și a dovedi lumii întregi că regimul actual nu oferă guvernului român nici un avantaj ilicit, el declară că își menține permanent oferta de a extinde competența Comisiei Internaționale până la punctual în aval de Galați (mila 71 și jumătate), unde ea va atinge jurisdicția Comisiei Europene.

Extinderea în aval a competenței Comisiei Internaționale, potolind aprehensiunile cele mai rigide, ar lăsa intacte drepturile suverane ale țării riverane – principiu din care s-a inspirat întreaga operă a Conferinței de la Paris – pe când o extindere în amonte a privilegiilor Comisiei Europene a Dunării – în detrimentul suveranității României – ar însemna repetarea aceleiași tentative, încercată de două ori la Londra și care a rămas mereu nesancționată.

Guvernul român, ale cărui drepturi fuseseră nesocotite, a refuzat să adere la tratatul din 1883 și situația în această porțiune a Dunării, nu s-a schimbat.

Concepția sa de atunci – la fel de fermă ca și voința sa de a nu abandona nimic din drepturile sale suverane – au rămas și vor rămâne mereu aceleași.

Pentru a continua să existe – în ciuda caracterului medieval al prerogativelor sale – Comisia Europeană are nevoie să facă tot posibilul pentru a se achita conștiincios de sarcinile tehnice care îi justificau în 1856 rațiunea de a fi și, în același timp, să caute să întrețină ca putere teritorială cele mai bune raporturi de bună înțelegere.

În loc – sau cel puțin alături – de aceste două preocupări legitime, majoritatea membrilor ei, par să urmărească scopuri pur orgolioase, căci nimic, în

recentul lor demers, nu are în vedere alt interes, nici un progres de realizat în navigația maritimă danubiană; totul se reduce, într-adevăr, la dorința – totuși greu de conceput între state amice și aliate – de a anihila, pe o nouă porțiune a Dunării drepturile suverane ale statului teritorial, în scopul de a le face exercitate de organele Comisiei, care ar da sentințe, în numele său. Dacă, pentru această unică tendință a celor trei guverne care compun majoritatea Comisiei Europene, Comisia Consultativă de Comunicații și Tranzit se socotește competentă să se pronunțe și crede util să faciliteze, printr-un aviz favorabil, deschiderea unei epoci de conflicte fără sfârșit, guvernul român, declinând onoarea de a participa la dezbaterile sale, își reiterează declarația că, pentru el, problemele supuse examinării sale sunt în întregime și definitive închise și face rezervele cele mai formale în privința eventualei executări a unei decizii care ignoră drepturile suverane ale statului teritorial.

**MEMORANDUMUL GUVERNULUI ITALIAN
ASURPA DIFERENDULUI PRIVITOR LA LIMITELE
JURISDICȚIEI COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII.**

Problema principală: jurisdicția în sectorul Galați-Brăila.

Articolul VI al Convenției stabilind statutul definitiv al Dunării, semnat la Paris la 23 iulie 1921, stipulează că:

„Competența Comisiei Europene se întinde, în aceleași condiții ca în trecut și fără nici o modificare a limitelor sale actuale, pe Dunărea maritimă, adică de la gurile Dunării până la punctul unde începe competența Comisiei Internaționale.”

Pe de altă parte, articolul IX al aceleiași Convenții definește după cum urmează competența teritorială a Comisiei Internaționale:

„Competența Comisiei Internaționale se întinde pe porțiune Dunării cuprinsă între Ulm și Brăila...”

Trebuie deci să deducem, fără ca o altă interpretare să fie posibilă, că, dacă ne plasăm pe terenul solid al dreptului convențional, competența teritorială a Comisiei Europene se întinde de la gurile Dunării până la Brăila, care este punctul unde începe competența Comisiei Internaționale.

Totuși, delegația română la Comisia Europeană a Dunării observă:

1. Că același articol VI stipulează, de asemenea, că competența Comisiei Europene „în aceleași condiții ca în trecut și fără nici o modificare a limitelor sale actuale”; delegația română susținând, în plus, că această competență era, în

momentul numitei stipulații, limitată de portul Galați, deduce din aceasta că Galațiul trebuie să marcheze limita acestei jurisdicții.

2. Că, tocmai în scopul de a risipi orice incertitudine despre această limită, ar fi fost redactat, cu ocazia Conferinței de la Paris, un protocol interpretativ al numitului articol VI și, semnat de reprezentanții Italiei, Marii Britanii, Franței și României la Comisia Europeană a Dunării, apoi depus în arhivele Conferinței.

Vom avea, mai de parte, ocazia să discutăm asupra valorii acestui protocol.

Să ne fie permis să amintim aici că acest protocol nu a fost niciodată publicat oficial, nici ca anexă la Convenția de la Paris din 23 iulie 1921, nici în actele Comisiei Europene. El nu este menționat decât în protocoalele Conferinței de la Paris și, într-un discurs al delegatului român la Comisia Europeană din data de 9 noiembrie 1921, unde se spune:

„...și, în scopul de a evita orice neînțelegere și, pentru a aduce o mai mare precizie în problemă, a fost redactat de Comisia Europeană a Dunării, la 6 mai 1921, un protocol interpretativ al articolului VI, în următorii termeni:

Subsemnații delegați declară că, stipulând că competența Comisiei Europene se întinde pe Dunărea maritimă, adică de la gurile fluviului până în punctul unde începe competența Comisiei Internaționale, articolul VI al Statutului nu aduce și nu trebuie să aducă în viitor nici o modificare nici condițiilor, nici limitelor în care acest regim administrativ a fost aplicat până astăzi. Se înțelege deci clară că puterile nu sunt, în virtutea acestei dispoziții, nici sporite, nici diminuate și că ele trebuie să continue să se exercite pe fluviu în același fel ca în trecut, în conformitate cu tratatele, actele internaționale și regulamentele de navigație, la care toate statele reprezentate au aderat. De asemenea, este înțeles că, între Galați și Brăila, Comisia Europeană va continua, ca în trecut, să întrețină șenalul navigabil și serviciul său de pilotaj.”

Astfel, după cum se vede, protocolul interpretativ, insistând asupra faptului că nimic nu s-a diminuat, nici adăugat puterilor pe care Comisia le deține din tratate, indică clar care sunt puterile pe care Comisia Europeană a Dunării le va exercita între Brăila și Galați și, delegații Franței și Marii Britanii, care au semnat la Paris, înainte de semnarea sa de către colegul lor din Italia trebuie să-și amintească toate considerațiile care l-au precedat.”

Deci, ne găsim în fața a două probleme distincte:

A. O problemă *de fapt* relativă la competența Comisiei Europene, anterior stipulațiilor Convenției din 23 iulie 1921, adică: România refuză să recunoască că această competență se întinde, de asemenea, în sectorul Galați-Brăila.

B. O problemă *de drept*, relativă la valoarea care trebuie atribuită protocolului interpretativ mai sus menționat și contradicției care ar prezenta-o între ele, dacă se acceptă teza românească, articolele VI și IX ale Convenției.

Trecând la examinarea separată a fiecăreia din cele două probleme, vom reaminti, mai întâi, *în fapt*, că Comisia Europeană a Dunării și-a exercitat puterile înainte de război, în cele mai bune condiții de cordialitate și conform drepturilor, atribuțiilor și imunităților pe care le deținea din diversele tratate, convenții, acte și acorduri internaționale.

Comisia și puterea teritorială au făcut mereu proba unei perfecte considerații, una față de cealaltă, și au întreținut raporturi excelente. Rarele incidente care putuseră să se producă, în cursul a circa 60 de ani de colaborare, nu fuseseră decât nori trecători repede risipiți, grație bunăvoinței manifestate de cele două părți: adesea chiar probleme de drept foarte spinoase fuseseră reglementate în fapt spre satisfacerea celor două părți.

Acestea spuse, pentru a stabili condițiile *de fapt* în care Comisia Europeană își exercita puterile înainte de război, trebuie amintită situația *de drept* pe care se bazau aceste condiții.

Comisia Europeană își deținea atunci puterile din următoarele instrumente:

Tratatul de la Paris din 30 martie 1856, care a creat Comisia;

Actul Public din 2 noiembrie 1865, care îi stabilea atribuțiile și competența pe sectorul cuprins între Isaccea și marea;

Tratatul de la Londra din 13 martie 1871 care, între altele, îi prelungea puterile;

Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878 care, recunoscând independența României ca stat suveran, o chema să facă parte din Comisie, ale cărei puteri jurisdicționale erau extinse până la Galați și trebuiau să se exercite *în deplină independență față de autoritatea teritorială*.

Actul adițional din 28 mai 1881 la Actul Public mai sus menționat, care stabilea noi reguli destinate să asigure mai bine completa independență a Comisiei în exercitarea jurisdicției sale, ca și independența agenților săi.

Tratatul de la Londra din 10 martie 1883, prin care jurisdicția Comisiei era extinsă până la Brăila.

După cum se știe, validitatea juridică a acestui din urmă tratat, semnat și ratificat de toate puterile semnatare ale Tratatului de la Berlin din 1878, nu a fost niciodată recunoscută *de drept* de România.

În fapt, a fost totuși astfel și Tratatul de la Londra, asupra valorii juridice a căruia puteri semnatare nu au nutrit niciodată nici cea mai mică îndoială, nu a fost mai puțin regulat aplicat, în tot cuprinsul său, prin acordul tacit dintre Comisia Europeană și puterea teritorială.

Astfel, a fost pe deplin aplicat articolul 2 (vor vorbi mai departe de articolul 1) care prelungea puterile Comisiei pentru o durată de 21 de ani, începând de la 24 aprilie 1883, și stipula că, la expirarea acestei perioade, numitele puteri se

reînnoiau, prin prelungire tacită, în afară de caz de opoziție a uneia din Înaltele Puteri Contractante, semnalată în timp util.

La fel, articolele 4, 5 și 6, relative la situația specială a brațului Chilia, și articolul 8, care menținea toate stipulațiile anterioare, neanulate de tratat, au fost aplicate fără restricție.

Ne vom ocupa mai mult de articolul 1 al Tratatului de la Londra, articol care extinde de la Galați la Brăila jurisdicția Comisiei Europene, ca și asupra aplicării sale, afirmată, de o parte, și negată de alta.

Cele două părți admit, totuși, că Comisia Europeană și-a exercitat o destul de largă parte a puterilor sale pe sectorul Galați-Brăila; vreau să spunem toată partea atribuțiilor sale care se raportează la serviciul de pilotaj și la lucrările de întreținere a căii navigabile (dragaj, balizaj etc.).

În cursul ședinței Comisiei Europene din 23 octombrie 1922 același delegat al României admitea că:

„Deși România nu a aderat niciodată la Tratatul de la Londra din 1883, nici nu a recunoscut vreo valoare acestui tratat, sub imperiul necesităților practice și în interesul navigației, Comisia a fost admisă să se ocupe, de la 1857 de pilotajul în amonte de Galați apoi, mult mai târziu, de dragaj și de balizaj pe aceeași secțiune a fluviului”.

Revenind asupra acestui argument în ședința Comisiei Europene din 30 octombrie 1923, același delegat român declara:

„...că Comisia nu va întâmpina niciodată dificultăți din partea autorităților teritoriale în ceea ce privește întreținerea șenalului navigabil și exercitarea pilotajului între Galați și Brăila, sarcini exclusive pe care, de data aceasta, guvernul român i le-a recunoscut în mod formal”.

Este deci admis, cum spuneam, că Comisia Europeană a Dunării își exercita, înainte de război, *de drept*, după părerea noastră, sau cel puțin *de fapt*, după părerea României, o parte considerabilă a puterilor sale pe sectorul obiect al litigiului și în special acelea care aveau legătură:

- a) cu întreținerea șenalului navigabil;
- b) cu serviciul de pilotaj.

Controversa în discuție este deci, deosebit de restrânsă, pentru că este vorba numai de a stabili dacă Comisia își exercita sau nu înainte de război de fapt, dacă nu de drept (pentru a urma România pe propriul ei teren) celelalte puteri ale sale, adică:

- c) exercitarea poliției fluviale prin intermediul agenților săi.

Aici este, de asemenea, important, înainte de toate, să se stabilească o distincție tehnică a navigației însăși și ceea ce se raportează la puterile jurisdicționale ale inspectorului navigației al Comisiei Dunării; numai acestea din urmă sunt contestate de România, căci nu există contestație în ceea ce privește

aplicarea tehnică, pe sectorul Galați-Brăila, a regulamentului de navigație și de poliție al Comisiei Europene a Dunării.

Această afirmație se găsește net confirmată la pagina 145 a ultimei ediții a *Regulamentului de navigație și de poliție, aplicabil pe Dunărea de Jos din 10 noiembrie 1911, Ghidul navigatorului, Aviz către navigatori*, ediția 1923, unde se spune:

„Serviciul de inspecție însărcinat să asigure poliția fluvială este făcut de patru supraveghetori care parcurg fluviul între Sulina și Brăila”.

Poate este interesant de adăugat că, de la 1880, una din agențiile de pilotaj ale Comisiei Europene este stabilită la Brăila.

Nu ne va rămâne deci decât să cercetăm dacă inspectorul navigației își exercita, înainte de război, puterile sale jurisdicționale pe sectorul navigabil dintre Galați și Brăila.

Oricine are o anumită practică a navigației fluviale internaționale nu va întârzia să recunoască *a priori* că aplicarea tehnică a unui regulament de navigație și de poliție, care stabilește, între altele, un serviciu obligatoriu de pilotaj și care prevede toate măsurile necesare pentru protecția lucrărilor fluviale, subiect în care competența Comisiei nu este contestată, este inseparabilă de exercitarea jurisdicției prevăzută de regulamentul însuși. Contrariul ar aduce atingere aplicării clauzei exprese a articolului 53 al Tratatului de la Berlin, în virtutea căruia Comisia trebuie să-și exercite puterile sale într-o completă independență față de autoritatea teritorială.

Numeroase probe concurează să demonstreze că așa a fost, *in fact*, practica curentă.

O anchetă deschisă, în acest scop, de Comisia Europeană printre piloții și funcționarii săi, duse la o concluzie în sensul indicat, dar delegatul român negând valoarea acestei anchete în Comisie, va trebui să o amintim. În cursul discuției intervenite, în timpul numitei ședințe din 26 octombrie 1922, delegatul român a făcut următoarea declarație:

„Cât despre jurisdicție, presupunând chiar că ea poate să se dobândească juridic printr-o practică prelungită – ceea ce domnul Coțescu nu admite – ea nu a aparținut niciodată Comisiei în ceea ce privește sectorul Galați-Brăila. Delegatul României a adus cu el un dosar voluminos, pe care se scuză că este obligat să-l utilizeze: acesta conține peste 400 de condamnări pronunțate de autoritățile românești, din 1894 până în 1914, pentru delikte care s-au petrecut între Galați și Brăila”.

Dar, invitat de colegii săi să examineze mai îndeaproape cele 400 și ceva de cazuri menționate, el a trebuit, în cursul următoarei ședințe din 27 octombrie 1933 să recunoască că din cele 453 de cazuri, numai 55 tratau incidente, avarii, coliziuni etc., survenite pe fluviu (adică în afara porturilor Brăila și Galați) și ar

prezenta un interes din punctul de vedere al problemei discutate. Pe de altă parte, aceleași delegat admisesese deja, în cursul ședinței precedente existența a 65 de cazuri în care inspectorul de navigație își exercitase puterile jurisdicționale în sectorul contestat.

Trebuie să amintim aici că, ca urmare a evenimentelor războiului, aproape totalitatea arhivelor Comisiei Europene a fost distrusă și că, din acest motiv, foarte dificil, dacă nu imposibil, să se găsească, în ceea ce a scăpat de la distrugere, acea abundență de probe în sprijinul tezei noastre, pe care arhive bine conservate ne-ar fi furnizat-o.

Dacă totuși delegatul român, care are la dispoziția sa toate arhivele guvernului român și se găsesc, dimpotrivă, 65 unde jurisdicția a fost exercitată de inspectorul de navigație al Comisiei, trebuie convenit că, de fapt, această jurisdicție a fost exercitată în mod curent.

Delegatul Marii Britanii la Comisia Europeană a Dunării, singurul dintre delegații actuali care își îndeplinea deja funcția înainte de război, semnalase, în cursul ședinței Comisiei din 9 noiembrie 1921 că același acord tacit, necontestat, prin care Comisia exercita serviciul de pilotaj și întreținerea sectorului navigabil Galați-Brăila, se aplicase, de asemenea, problemelor de jurisdicție: delegatul britanic adăuga, în legătură cu aceasta:

„... că dacă, în cursul unei interpretări de așa lungă durată, reprezentanții succesivi ai României la Comisia Europeană n-ar fi admis dreptul de jurisdicție al Comisiei, ei nu ar fi întârziat să se ridice contra acestei practici și să-și informeze guvernul, care ar fi ridicat problema pusă astăzi. Ori, nimic nu s-a întâmplat, după cum se poate constata din lectura protocoalelor”.

Delegatul român obiectând că, în timpul acestei perioade, Comisia nu ridicase nici un protest pentru actele de jurisdicție îndeplinite de autoritățile teritoriale pe sectorul contestat, același delegat britanic declara:

„...că această abținere se datorează faptului că Comisia a ignorat intervențiile autorităților românești care au fost citate și, de altfel, nu a ținut seama de instrucțiunile și de sentințele emaneate de la aceste autorități decât după război, adică într-o epocă când Comisia nu era regulamentar constituită”.

Din toate cele precedente, este deci permis să se deducă că: Tratatul de la Londra din 1883, contestat și nerecunoscut *de drept* de România, era *în fapt*, în mod convenit aplicat în ceea ce privește dispozițiile relative la Dunărea de Jos, în aval de Brăila.

Deci partea adversă greșește, dorind să se deducă din nerecunoașterea acestui tratat o situație de drept diferită de aceea pe care noi o indicăm.

Această constatare ar putea să ne scutească să ne continuăm argumentația prin expunerea punctelor de drept pe care se sprijină teza noastră, cu atât mai mult cu cât în cursul ședinței din 15 aprilie 1921 a Conferinței de la Paris pentru

elaborarea statutului definitiv al Dunării, care urma apoi să fie stabilit prin Convenția din 23 iulie 1921, același delegat român, după ce a expus motivele anumitor rezerve, pe care le făcuse deja în momentul primei lecturi a articolului VI, concluziona:

„Pentru a rezuma, delegația română declară că ea înțelege să respecte cu loialitate articolul 346 al Tratatului de la Versailles și recunoaște Comisiei Europene exact aceeași competență pe care o avea înainte de război, până în punctul unde începe competența Comisiei Internaționale a Dunării, dar cu rezerva formală a restricțiilor *de fapt* existente înainte de război între Brăila și Galați.”

Poate că, în această împrejurare, exprimarea a depășit oarecum gândirea și delegatul României dorea probabil să spună că țara sa avea intenția să respecte cu loialitate articolul VI al proiectului discutat; și asupra acestuia din urmă își păstra rezerva. Căci orice promisiune de a respecta cu loialitate un tratat deja semnat și ratificat la data de 15 aprilie 1921 trebuia să pară de prisos și rezervele referitoare la acest tratat ar fi fost judecate, fără întârziere, ca deplasate.

Rezultă deci cu claritate din declarația solemnă pe care am citat-o că România abandona atunci complet terenul dreptului pentru a se plasa pe acela al faptelor.

Pe de altă parte, același articol VI, în partea invocată în special de România ține cont mai curând de situația de fapt decât de situația de drept când este vorba de competența Comisiei Europene, care trebuie să se extindă „în aceleași condiții ca în trecut și fără nici o modificare a limitelor sale actuale”.

Totuși, de drept, pentru că în sprijinul tezei sale România, prin grija delegatului său la Comisia Europeană a Dunării, a invocat în mai multe rânduri protocolul interpretativ, deja citat, din 6 mai 1921, a sosit momentul să examinăm dacă acest protocol, deși existând materialmente în fapt, există de asemenea în drept și dacă se pot deduce, în domeniul dreptului convențional, obligații internaționale.

Vor fi suficiente cuvinte pentru a dovedi că protocolul discutat nu ar avea o asemenea semnificație.

Convenția relativă la statutul definitiv al Dunării nu a început să aibă existență legală decât la 23 iulie 1921, dată la care ea a fost semnată. Înainte de această dată ea era „inexistentă”. Puteau exista un proiect și chiar mai multe proiecte, aspirații, vederi particulare, discuții, dar, înainte de data în chestiune, nu exista convenția. Cum s-ar putea deci recunoaște juridic existența unui protocol așa-zis interpretativ al articolului VI a unei Convenții care, la data de 6 mai 1921, adică atunci când protocolul însuși a fost redactat și semnat, nu exista încă.

Faptul că acest protocol a fost vărsat în arhivele Conferinței și redactat la cererea acesteia nu este suficient pentru a-i da o valoare juridică oarecare căci, pe de o parte, arhivele Conferinței nu reprezintă decât colecția diferitelor proiecte,

documente și procese-verbale, depuse în cursul negocierilor fără ca să se poată atribui nici unuia din aceste documente valoarea unui angajament oarecare; pe de altă parte, Conferința, convocată numai în scopul de a stabili Statutul Dunării, nu avea nici o calitate să ceară unei părți din membrii săi să redacteze un protocol interpretativ al unei proiect de articol.

Dacă totuși, conferința sau semnatarii protocolului avuseseră cu adevărat intenția de a-i da o valoare obligatorie, protocolul ar fi trebuit anexat la convenția care încheia lucrările conferinței și supus aceleiași proceduri în vederea ratificării și punerii sale în vigoare.

Lucrul era atât de evident că nu a putut scăpa delegatului român la Conferința Dunării care, de fapt, la ședința din 15 aprilie 1921 s-a declarat a fi:

„... de părere că Comisia Europeană a Dunării, care este direct interesată în această problemă, ar putea fi solicitată de președintele Conferinței să precizeze, ea însăși, într-un protocol special, *care ar face parte integrantă din Statutul Dunării*, întinderea exactă a puterilor sale, așa cum ea le exercitase înainte de război”.

Dar, în definitiv, nu se pare deloc că Conferința sau Actele interesate au împărțășit acest punct de vedere, pentru că, de fapt, nu a fost vorba de protocol al Conferinței și că acest protocol, cupă cum se știe, nu a făcut parte integrantă din Statutul Dunării, așa cum o dorea delegatul României.

Ceea ce am spus despre existența juridică a acestui protocol ne scutește de orice altă examinare, inclusiv de aceea care ar fi fost de atribuit unui protocol redactat de membrii Comisiei Europene a Dunării, în afara sediului legal al acestei Comisii, fără ca aceasta din urmă să fie regulamentar convocată și, în sfârșit, în timp ce membrii săi se găseau reuniți la Paris, în cu totul altă calitate.

Ar fi, de asemenea, de prisos să ne îndreptăm examinarea asupra fondului dispoziției protocolului în discuție: această dispoziție, mai mult decât o simplă clauză interpretativă, ni se pare a fi o veritabilă modificare a textului care, simplu proiect în momentul redactării protocolului, devine, ca urmare, articolul VI al Convenției. În timp ce, cum am văzut, acest articol ține cont numai de o situație *de fapt*, protocolul tindea să introducă o noțiune foarte strictă *de drept*, stipulând că puterile Comisiei sunt *în conformitate cu tratatele, actele internaționale și regulamentele de navigație la care toate statele reprezentate au aderat*.

Trebuie adăugat că o stipulație de acest gen era net contrară nu numai literei și spiritului articolului VI, pe care pretindea că-l interpretează, ci chiar dispoziției precise a articolului V, unde se spune: „*Nu s-a schimbat nimic în drepturile, atribuțiile și imunitățile pe care ea (Comisia) le deține din tratate, convenții, acte, aranjamente internaționale relative la Dunăre și la gurile sale*”. Deci, este vorba în acest articol, de tratate, acte, convenții etc., adică de toate tratatele, actele, convențiile, etc. și nu numai de acelea la care *toate* statele reprezentate în Comisiei au aderat.

Nu este cazul să ne mirăm că nici unul din guvernele ai căror reprezentanți la Conferință au participat la redactarea și la semnarea acestui protocol nu s-au găsit atunci să-i atribuie importanță, care se dorește astăzi să i se dea cerându-le ca el să fie anexat la Convenția principală, sau măcar ca el să fie regulamentar aplicat.

După ce am eliberat astfel terenul de această ultimă rămășiță a negocierilor care, din fericire, au dus la Statutul definitiv al Dunării, nu ne mai rămâne decât să rezolvăm chestiunea corelării între dispozițiile articolului VI și acelea ale articolului IX ale Convenției din 23 iulie 1921.

Este evident că, dacă se admite interpretarea românească a articolului VI, ar exista o contradicție flagrantă între dispozițiile acestui articol și acelea ale articolului IX, căci nu ar exista coincidență între punctul unde începe competența teritorială a unei comisii și punctul unde sfârșește aceea a celeilalte, coincidență pe care textul celor două articole, apropiate unul de celălalt, o stabilește net.

Deja delegatul italian la Comisia Europeană a Dunării, relevând această contradicție, a avut ocazia, în ședința din 9 noiembrie 1921, să declare.

„... Conferința a decis să împartă fluviul în două secțiuni, una încredințată Comisiei Internaționale, cealaltă Comisiei Europene. Ca sferă a activității sale, s-a decis că Comisia Internațională a Dunării sfârșește unde începe Comisia Europeană a Dunării. Dacă jurisdicția Comisiei Europene sfârșește la Galați, fiind admis că aceea a Comisiei Internaționale s-ar termina la Brăila, ar exista acolo o soluție de continuitate, între Brăila și Galați, lucru care nu este admisibil, fiind vorba de un fluviu declarat și recunoscut internațional, chiar de puterea teritorială. Deci jurisdicția deplină a Comisiei Europene trebuie să se exercite până la Brăila”.

Ori de inadmisibil să se presupună ca, Conferința Dunării să fi redactat, discutat și semnat un act internațional stigmatizat de o contradicție atât de flagrantă să fi fost ratificată de toate statele care au aderat, inclusiv România. Într-adevăr, dacă România apăruse la acea dată teza pe care o susține astăzi, ea n-ar întârzia desigur să evedențieze o asemenea contradicție; deci este necesar să se admită că nu este nici o contradicție și că, conform singurei interpretări care i se putea da în momentul semnării și ratificării convenției din 23 iulie 1921, articolul VI spune ceea ce articolul IX, care urmează, îl face să spună: că competența Comisiei Europene sfârșește acolo unde începe aceea a Comisiei Internaționale, adică la Brăila, cu toate consecințele care decurg de aici.

Prima problemă subsidiară: limita portului Galați în aval.

Problema care a fost ridicată în Comisia Europeană a Dunării în subiectul punctului precis unde trebuia să înceteze, la Galați, jurisdicția numitei Comisii, în termenii articolului 53 al Tratatului de la Berlin din 13 iulie 1878, deși subsidiară problemei principale a jurisdicției pe sectorul Brăila-Galați, nu are o importanță

reală mai mică.

Într-adevăr, interpretarea *de principiu* pe care înalta jurisdicție invocată o va da acestei chestiuni va trebui să fie aceeași în cele două cazuri: ca limita jurisdicției Comisiei Europene să fie fixată, așa cum o cere România, la Galați, sau ca ea să fie stabilită la Brăila, conform dispozițiilor corelative ale articolelor VI și IX ale Convenției de la Paris din 23 iulie 1921.

Ceea ce este important să fie bine stabilit, este ceea ce trebuie să se înțeleagă prin „Galați” (sau „Brăila”) ca limită în amonte a jurisdicției Comisiei.

Guvernul României, prin vocea delegatului său la Comisia Europeană, consideră că, prin „Galați” trebuie să se înțeleagă limita în aval a jurisdicției căpitanului portului Galați, limită fixată, cum e și drept, de România însăși, în virtutea unui act de suzeranitate.

Dacă s-ar accepta această teză, s-ar admite ca una singură din părțile interesate poate fixa, după bunul său plac, limita unei jurisdicții internaționale și s-ar putea ajunge ca Românie, pentru necesitățile administrației sale interne să extindă progresiv jurisdicția teritorială a căpitanului portului Galați și să restrângă, în același timp și în aceleași proporții, jurisdicția teritorială a Comisiei Europene.

O asemenea ipoteză este evident absurdă și singura interpretare logică a termenilor articolului 53 al Tratatului de la Berlin „până la Galați” este desigur aceea conform căreia „Galați” înseamnă orașul Galați, cu cheurile și debarcaderele sale, așa cum existau ele la 13 iulie 1878, data Convenției de la Berlin.

Pentru că articolul în discuție stipulează că jurisdicția Comisiei Europene trebuie să se întindă „până la Galați”, este drept să conchidem că „Galațiul”, așa cum l-am definit mai sus, trebuie să rămână în afara acestei jurisdicții.

Dimpotrivă, pentru că, conform Convenției de la Paris din 23 iulie 1921, jurisdicția Comisiei Europene trebuie să se sfârșească acolo unde începe aceea a Comisiei Internaționale și că aceasta se întinde de la Ulm la Brăila, este evident, după același principiu, ca Brăila trebuie să fie sustrasă competenței Comisiei Internaționale și pusă, în consecință, sub aceea a Comisiei Europene.

A doua chestiune subsidiară: interpretarea termenului „port”.

Articolul 2 al Actului adițional din 2 noiembrie 1865 stipulează :

„Agentul special însărcinat cu poliția fluvială în aval de Galați, exclusiv portul Sulina, va purta de acum înainte titlul de inspector de navigație al Dunării de Jos...

Inspectorul de navigație și căpitanul portului Sulina își îndeplinesc funcțiile sub autoritatea directă a Comisiei, care îi retribuește, și față de care ei, ca și subordonații lor, depun jurământul de serviciu.

Ei se pronunță, în calitate de judecători de primă instanță, asupra contravențiilor comise în raza lor de competență, în materie de poliție a navigației și sentințele lor sunt pronunțate în numele Comisiei Europene a Dunării”.

La rândul său, regulamentul de navigație și de poliție, aprobat de Comisia Europeană a Dunării la 10 noiembrie 1911, conform convențiilor citate, stabilea net că:

„Articolul 1. Exercițarea navigației pe Dunărea de Jos, în aval de Galați, este plasată sub autoritatea inspectorului de navigație și a căpitanului portului Sulina.

Autoritatea acestor doi agenți se exercită în mod egal față de toate pavilioanele.

Articolul 2. Executarea regulamentelor aplicabile pe Dunărea de Jos este de asemenea asigurat prin acțiunea vaselor de război, care staționează la gurile fluviului, conform articolului 19 al Tratatului de la Paris. Fiecare stațiune navală acționează asupra navelor de naționalitatea sa și asupra acelorora asupra cărora ea se găsește chemată să le protejeze pavilionul, fie în virtutea tratatelor și de obicei, fie care urmare a unei delegații generale sau speciale.

În lipsa unui vas de război care are calitatea de a interveni, autoritățile însărcinate cu poliția fluvială pot recurge la navele de război ale puterii teritoriale.

Articolul 3. Inspectorul este special însărcinat cu poliția pe Dunărea de Jos în aval de Galați, cu excepția portului Sulina...

Articolul 4. Căpitanul portului Sulina este însărcinat cu poliția portului și a radei exterioare de la Sulina”.

Este deci evident că, din punct de vedere al dreptului convențional în vigoare pe Dunărea de Jos, în aval de Galați, singurele autorități competente în materie de navigație, în sensul cel mai larg al cuvântului, sunt cei doi agenți ai Comisiei Europene, prevăzuți de tratate: inspectorul de navigație și căpitanul portului Sulina.

Jurisdicția, în materie de navigație, exercitată de oricare altă autoritate, pe sectorul indicat al Dunării, între Marea Neagră și Galați, este deci contrară dreptului convențional în vigoare și, în consecință, ilegală.

Este admis că „poliția porturilor” revine competenței autorității teritoriale, dar este vorba aici, se înțelege cu ușurință, de cu totul alt lucru decât exercitarea poliției navigației.

Reglementarea acostărilor, supravegherea cheiurilor, mișcarea ambarcațiunilor și a mărfurilor, probleme relative la muncă și la mâna de lucru, ca și altele similare, fac obiectul „poliției porturilor”; sunt tot atâtea probleme asupra cărora Comisia Europeană nu a pretins niciodată, așa cum este corect, să-și extindă autoritatea și care revin, dimpotrivă, exclusiv competenței autorității teritoriale.

Și, atunci când România afirmă că „poliția porturilor” trebuie să fie lăsată autorității teritoriale, nimeni nu se gândește să ridice obiecții; ceea ce este inadmisibil este ca să se dea termenului „poliția porturilor” care, nu numai că este contrarie accepției curente, dar este în contradicție formală cu tratatele în vigoare.

Să luăm, de exemplu, cazul unei coliziuni între două vase, presupunând că locul șenalului navigabil internaționalizat unde a avut loc coliziunea se găsește în fața unui oraș mai curând decât în plină câmpie; nu este mai puțin vorba de un incident de navigație ținând, neschimbat, de competența Comisiei Europene.

Dacă s-ar fi dorit, în actele internaționale de unde decurg obligațiile și drepturile Comisiei Europene să se stipuleze că poliția navigației pe Dunărea de Jos, în aval de Galați, va fi exercitată concomitent fie de către Comisie, fie de către autoritatea teritorială, urmând diversele accidente geografice traversate de șenalul navigabil, s-ar fi folosit un limbaj cu totul diferit; și, în special, regulamentul de navigație și de poliție al Dunării de Jos nu ar fi stabilit într-un mod atât de absolut și indiscutabil că „exercitarea navigației pe Dunărea de Jos și în aval de Galați este plasată sub autoritatea inspectorului de navigație și a căpitanului portului Sulina”.

Cu excepția unui incident provocat de autoritatea portului Tulcea, în 1879, în primele luni de existență a noului stat suveran care constituția, pe malurile Dunării, provinciile detașate de Imperiul Otoman – incident care s-a terminat prin explicațiile cele mai satisfăcătoare ale Ministerului Afacerilor Externe al Principatului României – niciodată, înainte de război (și lunga serie a protocoalelor Comisiei aduc mărturie) nu au fost ridicate obiecția privind plenitudinea drepturilor Comisiei în materie de jurisdicție pe întreg cursul Dunării de Jos, în aval de Galați.

Și pentru că dezvoltarea argumentației noastre ne-a condus să facem aluzie la incidentele din 1879, este destul de interesant să amintim aici termenii în care secretarul general al Ministerului Afacerilor Externe române, care a intervenit în mod expres în cursul unei ședințe a Comisiei Europene a Dunării, la 14 mai 1879, expunea, în chestiunea de care ne ocupăm, intențiile și punctul de vedere a guvernului său.

„Trecând la problema regulamentul poliției porturilor și a malurilor românești ale Dunării, promulgat de guvernul princiar la 24 martie 1879, dl. Mitileneu spunea că întocmind acest regulament, guvernul său *nu are deloc intenția de a reglementa navigația* la Dunăre, nici între Porțile de Fier și Galați, nici, cu atât mai puțin, *între Galați și mare*, ci, pur și simplu, să ia măsuri de interes local, reglementând acțiunea agenților săi, în porturile sale și poliția malurilor sale; că acționând astfel, în virtutea unui drept care nu i-ar pute fi contestat și în scopul unei necesități imperioase, aceea de a remedia o stare de lucruri anormală, rezultând din absența aproape completă a dispozițiilor regulamentare legale, guvernul a avut grijă să nu atingă cu nimic principiul libertății navigației pe Dunăre, înscris în Tratatul de la Paris, și nici *exercitarea poliției fluviale și a supravegherii pe acest*

fluviu, care aparține Comisiei Europene a Dunării; că acesta fiind punctul de vedere adoptat de guvernul princiar, se înțelege de la sine că regulamentul din 24 martie nu poate pune în discuție regulamentele promulgate de Comisia Europeană, în plenitudinea atribuțiilor sale *relative la partea fluviului din aval de Galați*, regulamente care trebuie să-și producă deplinul lor efect, ca în trecut; că guvernul român recunoștea necesitatea unei înțelegeri pentru a evita conflictele între agenții săi și agenții Comisiei, dar că, neezitând să clarifice propriului său personal asupra drepturilor și prerogativelor numitei Comisii, cu invitația de a le respecta cu scrupulozitate, el nu crede că ar fi periculos să pună în aplicare regulamentul din 24 martie pe întreg litoralul românesc, bineînțeles, pentru acea parte din regulament, care nu ar fi, în oricare loc, mai ales în aval de Galați, incompatibil cu acțiunea organelor Comisiei Europene...

... Terminându-și comunicarea, domnul Mitileneu afirmă din nou, via dorință pe care o demonstrează guvernul român de a contribui la îndepărtarea tuturor dificultăților pe care Comisia ar putea să le întâlnească în îndeplinirea sarcinii sale; el spune că, departe de a se gândi să conteste vreuna din atribuțiile delegaților europeni, guvernul Alteței Sale Regale, apreciind așa cum o merita, onoarea de a participa la lucrările sale și de a-și vedea reprezentantul stând alături de aceia ai marilor puteri, înțelege să respecte atribuțiile sale și, că drepturile cu care Comisia a fost investită nu-i sunt lui mai puțin prețioase decât pentru celelalte guverne interesate”.

În cursul aceleiași ședințe, domnul Mitileneu comunica Comisiei textul anumitor instrucțiuni telegrafice, trimise de guvernul său diferitelor autorități. Printre acestea, este interesant de citat textul instrucțiunilor trimise căpitanului portului Tulcea, în următorii termeni:

„Domnului căpitan al portului Tulcea: În aplicarea dispozițiilor de interes local, rezultate din regulamentele pe care ați fost chemat să le executați, veți fi atent să nu provocați nici un conflict, nici să subestimați atribuțiile organelor Comisiei Europene a Dunării, care sunt însărcinate să execute regulamentele de navigație fluvială, de poliție și de supraveghere *pe partea fluviului din aval de Galați*.

Respectați Actul public din 1865 și regulamentele anexate la acest act și, la nevoie, dați-vă chiar concursul pentru executarea numitelor acte”.

Prin urmare, la ședința din 16 noiembrie 1880, în cursul discutării de către Comisie a articolului 1 al regulamentului de navigație și de poliție (citat mai sus) delegatul român ridicase, de la început, obiecția nu asupra *chestiunii porturilor*, ci numai a „malurilor”; delegația Germaniei, Austro-Ungariei, Franței, Italiei și Marii Britanii au opus acestor obiecții argumente pertinente, pe care delegatul român nu le-a putut respinge.

Protocolul nr. 367 rezumă astfel această discuție:

„Textul articolului 1 al regulamentului este încheiat după cum urmează: exercitarea navigației pe Dunărea de Jos, în aval de Galați, este plasată sub autoritatea inspectorilor de navigație și a căpitanului portului Sulina. Autoritatea acestor doi agenți se exercită în mod egal față de toate pavilioanele.

Delegatul României spune că, din punctul său de vedere și conform explicațiilor date în timpul discutării Actului adițional, această autoritate a inspectorului și a căpitanului portului nu poate să se exercite decât asupra apelor înseși ale fluviului sau ale radei și în nici un caz pe mal. Trebuie remarcat că, sub regimul Actului public din 1865, cei doi agenți erau numiți de Sublima Poartă și, în consecință, ei își dețineau puerile de la guvernul teritorial și că acțiunea lor pe pământul ferm era legitimată prin aceasta; că astăzi, dimpotrivă, unul și celălalt fiind numiți de Comisie, însăși competența lor se restrângea în limitele resortului Comisiei, adică la apele fluviului.

Delegatul Germaniei răspunde acestor observații că este imposibil să se trateze o limită atât de absolută competenței agenților însărcinați cu poliția navigației. El exprimă opinia că dreptul de a aplica regulamentele Comisiei pe apele fluviale antrenează obligatoriu pe acela de a acționa pe maluri, atât cât este necesar pentru a asigura această aplicare; el citează, în special, exemplul dispozițiilor privind ancorarea și amararea vaselor la Sulina care cer, evident, ca căpitanul portului să poată acționa pe chei.

Delegatul Austro-Unagriei nu crede că anvergura care a fost atribuită, până în prezent, dispoziției articolului 1 și dispozițiilor regulamentului de poliție pot fi modificate printr-o interpretare restrictivă.

Delegații Franței și Italiei se pronunță în același sens.

Delegatul Marii Britanii remarcă că poliția de halaj nu a încetat niciodată să fie exercitată de Comisie și că ea implică, în mod necesar, dreptul de a acționa pe maluri; că este similar dispozițiilor care reglementează depozitarea leșului și pentru acelea al căror obiect este de a proteja lucrările de ameliorare stabilite pe pământ.

Acest rezumat nu poate lăsa îndoială asupra punctului de vedere pe care îl apăra atunci guvernul român în problema puterilor Comisiei pe întreaga întindere a apelor fluviale în aval de Galați.

Rezultă clar din textele citate că, dacă înainte de război și într-o epocă foarte îndepărtată, s-au manifestat anumite divergențe de opinii între Comisie și guvernul român în subiectul interpretării întinderii drepturilor Comisiei, ele au dispărut rapid, România sfârșind prin a recunoaște, pe deplin, drepturile astăzi contestate.

În consecință, dacă se ține cont de spiritul tuturor faptelor anterioare relative la chestiune și de stipulațiile precise ale dreptului convențional în vigoare, este evident că ar părea inutil să se facă cercetări pentru sensul cuvântului „port”,

în scopul de a se stabili dacă partea șenalului navigabil aflată în fața unui port sau între malurile unui port, trebuie să fie sau nu cuprinse în limitele portului însuși.

Dimpotrivă, dacă s-ar admite că, în limitele „porturilor” trebuie să înceteze, contrar dreptului convențional, invocat deja de mai multe ori, puterea jurisdicțională a Comisiei Europene, în privința „exercitării poliției navigației” pare că ar fi inutil să se dea cuvântului „port” definiția care ar părea cea mai potrivită; căci numai faptul de a admite această teză ar conduce progresiv, prin extinderea numărului și suprafeței porturilor, în sectorul contestat al fluviului, la suprimarea completă a puterilor jurisdicționale ale Comisiei Europene și, în consecință, suprimarea Comisiei însăși. Ori, cu siguranță, nu acest scop era vizat de tratate.

În rezumat, punctul de vedere al guvernului italian este următorul:

1. Jurisdicția și puterile Comisiei Europene a Dunării, așa cum sunt ele definite de diversele tratate, acte publice, convenții și alte acorduri în vigoare înainte de război, inclusiv în Tratatul de la Londra din 1883 și așa cum erau ele exercitate în fapt înainte de războiul european, concordă cu dispozițiile corelative ale articolelor VI și IX ale Convenției de la Paris din 23 iulie 1921, care stabilește statutul definitiv al Dunării și sunt în întregime aplicabile pe întreg sectorul Dunării de Jos cuprins între Galați și Brăila.

2. Este deci superflu să se stabilească punctul unde, conform Tratatului de la Berlin, trebuia să înceteze, la Galați, jurisdicția Comisiei Europene a Dunării; dimpotrivă, dat fiind că, în termenii articolului IX al Convenției de la Paris din 23 iulie 1921, competența Comisiei Internaționale a Dunării trebuie să înceteze la Brăila, ar fi oportun să se stipuleze că în cazul când partea fluviului situată în fața acestui oraș ar fi sustrasă competenței Comisiei Internaționale, ea ar cădea automat, ca urmare a acestui fapt, sub competența Comisiei Europene.

În cazul în care Comitetul și Comisia Tehnică Consultativă nu ar împărtăși punctul de vedere expus în paragraful I al prezentei concluzii, guvernul italian consideră:

Că punctul unde trebuie să înceteze la Galați, jurisdicția Comisiei Europene trebuie să fie punctul unde se găsea, la 13 iulie 1878, limita în aval a orașului Galați, cu cheiurile sale.

3. Dat fiind că, în termenii dreptului convențional în vigoare, poliția navigației pe Dunărea de Jos, în sectorul competenței Comisiei Europene a Dunării, sunt plasate sub autoritatea exclusivă a inspectorului de navigație și a căpitanului portului Sulina, agenți ai Comisiei Europene, și că exercitarea și poliția navigației sunt în întregime independente de poliția interioară propriu-zisă a porturilor, guvernul italian este de părere că este inutil să se definească ceea ce se înțelege prin cuvântul „port” și să se stabilească dacă, în acest cuvânt, trebuie sau nu să se cuprindă partea șenalului navigabil, care se găsește în fața unui port sau între cele două maluri ale aceluiași port.

SOCIÉTÉ DES NATIONS

Genève, le 20 février 1925

COMMISSION CONSULTATIVE ET TECHNIQUE DES COMMUNICATIONS ET DU TRANZIT

*Procès-Verbal de la septième session
tenue à Genève du 26 au 29 novembre 1924**

PREMIÈRE SÉANCE

tenue le mercredi 26 novembre 1924, à 10 heures 30.

III. DIFFÉRENDS TOUCHANT L'ODER ET LE DANUBE

Le Président déclare que la Comité mixte chargé d'examiner le différend relatif à l'application des articles du traité de paix au sujet de l'Oder n'a pas encore terminé ses travaux.

Quant au différend touchant le Danube, il n'est pas encore arrivé de réponse définitive du Gouvernement roumain, et le délégué roumain a été empêché, pour raisons de santé, d'assister aux séances de la Commission. *Le président propose donc d'ajourner cette question et de confier au Bureau le soin de nommer, le moment venu, une Commission d'étude pour examiner cette question.*

* Société des Nations, Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit, C.72.M.36. 1925. VIII. [C.C.T./7-me Session/P.V.], Imp. Kundig, p. 1, 7,9..

SOCIETATEA NAȚIUNILOR

Geneva, 20 februarie 1925

COMISIA CONSULTATIVĂ ȘI TEHNICĂ A COMUNICAȚIILOR ȘI TRANZITULUI

Proces-Verbal al celei de-a șaptea sesiuni
*ținută la Geneva între 26 și 29 noiembrie 1924**

(Traducere)

PRIMA ȘEDINȚĂ
ținută miercuri 26 noiembrie 1924, la orele 10,30

III. DIFERENDELE REFERITOARE LA ODER ȘI LA DUNĂRE

Președintele declară că Comitetul mixt însărcinat cu examinarea diferendului privitor la aplicarea articolelor tratatului de pace referitoare la Oder nu a încheiat încă lucrările sale.

Cât despre diferendul referitor la Dunăre, nu a sosit încă răspunsul definitiv al guvernului român, și delegatul român a fost împiedicat, din motive de sănătate, să asiste la ședințele Comisiei (Comitetului). *Președintele a propus deci amânarea acestei chestiuni și a încredințat Biroului să numească, la momentul oportun, o Comisie de studiu pentru examinarea acestei chestiuni.*

* Société des Nations, Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit, C.72.M.36. 1925. VIII. [C.C.T./7-me Session/P.V.], Imp. Kundig, p. 1, 7,9..

SOCIÉTÉ DES NATIONS

COMMISSION CONSULTATIVE ET TECHNIQUE DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT

*RAPPORT DU COMITÉ SPÉCIAL POUR LA QUESTION DE LA JURIDICTION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE**

HISTORIQUE SOMMAIRE DU RÉGIME JURIDIQUE DU BAS-DANUBE.

Les principaux textes de traité ou d'actes susceptibles d'affecter les questions contestées de pouvoirs et de compétence territoriale de la Commission européenne du Danube, sont les suivants :

Traité de Paris (30 mars 1856), articles 15 et 16.

Acte public (2 novembre 1865), articles 7 et 8.

Traité de Londres (13 mars 1871), article 4.

Traité de Berlin (13 juillet 1878), articles 53, 54 et 55.

Acte additionnel (28 mai 1881), préambule, articles 1 et 2.

Traité de Londres (10 mars 1883), articles 1 et 2.

Traité de Versailles, articles 331, 332 à 337, 338, 346, 347, 348, 349.

Statut du Danube (Danube maritime et dispositions générales).

Convention de Barcelone.

Le Traité de Paris, du 30 mars 1856, par lequel la Russie rétrocédait à la Turquie les bouches du Danube, a appliqué au Danube et à ses embouchures les principes de l'acte du Congrès de Vienne concernant la liberté de la navigation sur les fleuves qui séparent ou traversent plusieurs Etats; les Puissances contractantes y déclarent que cette dispositions fait désormais partie du droit public de l'Europe et elles le prennent sous leur garantie. Dans le but de réaliser ces dispositions, une Commission, dite européenne, composée des représentants de la France, de l'Autriche, de la Grande-Bretagne, de la Prusse, de la Russie, de la Sardaigne et de la Turquie est chargée de «désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires,

* Société des Nations, Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit. C.C.T./C.D./8, S.d.N., Imp. Réunies S.A., Lausanne, p. 4-8, 18-27, 29-39, 45-48.

depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y environnantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin, de mettre cette partie du fleuve et lesdites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité». Une Commission, dite riveraine, composée des représentants de l'Autriche, de la Bavière, de la Sublime Porte et du Wurtemberg «auxquels se réuniront les commissaires des trois principautés danubiennes», de caractère permanent doit: 1° élaborer les règlements de navigation et de police fluviale; 2° faire disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du Traité de Vienne; 3° ordonner et faire exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve et 4° veiller, après la dissolution de la Commission européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes. Il était entendu que la Commission européenne aurait terminé sa tâche et que la Commission riveraine aurait terminé les travaux désignés sous les N^{os} 1 et 2 dans l'espace de deux ans; les Puissances signataires, réunies en conférence, informées de ce fait, devraient prononcer, après en avoir pris acte, la dissolution de la Commission européenne et, dès lors, la Commission internationale jouirait des mêmes pouvoirs que ceux dont la Commission européenne avait été investie jusqu'alors.

La Commission riveraine élaborait, en effet, un règlement, soit acte de navigation du Danube, daté du 7 novembre 1857; mais les Puissances signataires du Traité de Paris, réunies en conférence en cette même ville, en 1858, se refusèrent à le reconnaître conforme aux traités et à l'agréer. Elles n'agréèrent pas davantage les six articles additionnels à l'acte de navigation élaborés par les Etats riverains le 1^{er} mars 1859. La Commission riveraine se trouva, dès lors, entravée dans son activité. La Commission européenne, au contraire, qui avait commencé ses travaux, fut prolongée par protocole du 19 avril 1858, auquel l'Autriche adhéra ultérieurement.

A l'expiration de ce terme, l'Acte public, du 2 novembre 1865, signé par les Puissances signataires du Traité de Paris, stipule à son article 1^{er}, que tous les ouvrages et établissements, créés en exécution de l'article 16 de ce traité continueraient à être affectés exclusivement à l'usage de la navigation danubienne et seraient placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international. «La Commission européenne du Danube, ou l'autorité qui lui succédera en droit restera chargée, à l'exclusion de toute ingérence quelconque, d'administrer, au profit de la navigation, ces ouvrages et établissements, de veiller à leur maintien et conservation et de leur donner tout le développement que les besoins de la navigation pourront réclamer». Spécialement aussi, disait l'article 2, en vue de rendre définitives les améliorations, jusqu'aujourd'hui provisoires, du bras et de l'embouchure de Soulina. D'après l'article 8 l'exercice de la navigation sur le Bas-

Danube était placé sous l'autorité et la surveillance de l'inspecteur général du Bas-Danube et du capitaine du port de Soulina, nommés par la Sublime Porte. Cet acte fut reconnu à la Conférence de 1866 des Puissances signataires du Traité de Paris et les pouvoirs de la Commission européenne furent en même temps prolongés de cinq ans. Ces cinq ans passés, la Conférence de Londres, par le Traité du 13 mars 1871 les prolongea de douze ans jusqu'au 24 avril 1883, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté; la Commission recevait en même temps la faculté de percevoir une taxe sur les navires de commerce jusqu'à extinction de la dette.

Le Traité de Berlin conclu entre l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Russie et l'Empire Ottoman, par lequel la Russie redevint riveraine du Danube, sans changer cette durée, dispose à son article 54, qu'une année avant l'expiration du terme, les Puissances se mettront d'accord sur la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne et sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaires d'y introduire. L'article 53 stipule: «La Commission européenne du Danube, au sein de laquelle la Roumanie sera, représentée, est maintenue dans ses fonctions et les exercera dorénavant jusqu'à Galatz, dans une complète indépendance de l'autorité territoriale. Tous les traités, arrangements, actes et décisions relatifs ses droits, privilèges, prérogatives et obligations sont confirmés». Enfin, l'article 55 charge la Commission européenne, assistée de délégués des Etats riverains, d'élaborer les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes de Fer jusqu'à Galatz et de les mettre en harmonie avec ceux édictés ou à édicter en aval de Galatz. La Commission européenne était donc composée dorénavant des représentants des Etats suivants: Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Grande-Bretagne, Italie, Roumanie, Russie et Empire Ottoman.

Par acte additionnel à l'Acte public du 2 novembre 1865, fait à Galatz le 28 mai 1881, les Puissances représentées au sein de la Commission européenne, désirant mettre l'Acte public en harmonie avec le Traité de Berlin, stipulèrent, à l'article 1^{er}, que «les droits, attributions et immunités de la Commission européenne du Danube, tels qu'ils résultent des Traités de Paris du 30 mars 1856 et de Londres du 13 mars 1871, de l'Acte public du 2 novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieurs au Traité de Berlin du 13 juillet 1878, continueront à régir ses rapports avec les nouveaux Etats riverains, et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz, sauf les modifications ci-après spécifiées». L'article 2 disait, entre autres, que l'agent spécialement préposé à la police du fleuve, en aval de Galatz et à l'exclusion du port de Soulina, porterait dorénavant le titre d'inspecteur de la navigation du Bas-Danube.

Cependant, dans la Commission européenne, l'accord ne put se faire entre tous les Etats, ni sur les règlements de navigation, de police et de surveillance, prévus à l'article 55 du Traité de Berlin, ni sur la constitution de l'autorité chargée

de veiller à leur exécution, la Roumanie restant opposée aux propositions agréées par les autres Etats.

Quelque temps avant l'expiration des pouvoirs de la Commission européenne les signataires du Traité de Berlin se réunirent à Londres afin de décider 1° sur la prolongation de ces pouvoirs; 2° de leur extension jusqu'à Braila; 3° sur la confirmation du règlement général, élaboré en vertu de l'article 55 du Traité de Berlin.

La Roumanie n'ayant pas été admise avec voix délibérative à la Conférence, s'en abstint complètement et protesta contre les décisions qui pourraient y être prises sans sa participation, en les déclarant non obligatoires pour elle.

La Conférence se prononça pour les trois principes soumis à ses délibérations. Le Traité de Londres du 10 mai 1883 stipula, en effet, à l'article 1^{er}: «La juridiction de la Commission européenne du Danube est étendue de Galatz à Braila.»

Quant à la durée des pouvoirs de la Commission, l'article 2 dit: «Les pouvoirs de la Commission européenne sont prolongés pour une période de vingt et un ans, à partir du 24 avril 1883. A l'expiration de cette période, les pouvoirs de ladite Commission seront renouvelés par tacite reconduction de trois en trois ans, sauf le cas où l'une des Hautes Parties contractantes notifierait, un an avant l'expiration d'une de ces périodes triennales, l'intention de proposer des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs.»

Enfin le règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, élaboré le 2 juin 1882 par la Commission européenne du Danube fut déclaré applicable à la partie du Danube située entre les Portes de Fer et Braila (Article 7).

Ce Traité fut ratifié par les puissances signataires du Traité de Berlin, qui l'avaient négocié à Londres. La Roumanie refusa d'y adhérer.

Tels sont les actes juridiques sur lesquels reposait jusqu'à la guerre l'institution de la Commission européenne. Ces actes sont connus, mais il n'a pas paru superflu de les rappeler avant d'examiner les actes récents qui ont trait à la matière.

Après la guerre, on inséra dans le Traité de Versailles, outre des dispositions communes à l'Elbe, l'Oder, le Niemen et le Danube, certaines «dispositions spéciales au Danube» entre autres les articles suivants:

Article 346. - «La Commission européenne du Danube exerce de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Toutefois et provisoirement, les représentants de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et de la Roumanie feront seuls partie de cette Commission.»

Article 347. - «A partir du point où cesse la compétence de la Commission européenne, le réseau du Danube visé à l'article 331 qui est placé sous l'administration d'une commission internationale, composée comme suit: 2 représentants des Etats allemands riverains; 1 représentant de chacun des autres Etats riverains; 1 représentant de chacun des Etats non riverains représentés à l'avenir à la Commission européenne du Danube.

»Si quelques-uns de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité, les décisions de la Commission seront néanmoins valables.»

Article 348. - «La Commission internationale, prévue à l'article précédent, se réunira aussitôt que possible après la mise en vigueur du présent Traité et assumera provisoirement l'administration du fleuve en conformité des dispositions des articles 332 à 337, jusqu'à ce qu'un statut définitif du Danube soit établi par les Puissances désignées par les Puissances alliées et associées».

Dans les «Dispositions générales» du même chapitre III, l'article 331 déclare international entre autres: «le Danube depuis Ulm».

Ces dispositions se retrouvent aussi dans les Traités de Saint-Germain, Neuilly et Trianon.

En application des articles 349 du Traité de Versailles, 304 du Traité de Saint-Germain, 232 du Traité de Neuilly, et 288 du Traité de Trianon, les Puissances alliées et associées désignèrent pour faire partie de la Conférence prévue à l'article 348 les Puissances suivantes: Etats-Unis d'Amérique, Belgique, France, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Roumanie, Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et Tchécoslovaquie. Ces Etats, à l'exception des Etats-Unis se réunirent en conférence à Paris, en 1920 et 1921.

Cette Conférence, appelée d'après l'article 348 (Versailles) à établir le statut définitif du Danube, s'occupa aussi du Bas-Danube et de la Commission européenne.

Quant à l'existence et à la composition de cette Commission, la Roumanie proposa de créer pour tout le Danube une seule commission internationale avec des comités techniques pour la portion entre Galatz et Souline et pour les Portes de Fer. Elle explique que la Commission européenne avait été maintenue par le Traité de paix et que la conférence ne pouvait, sans excéder sa compétence, modifier son organisation et son fonctionnement; mais que, si la Conférence estimait qu'il lui appartenait d'en réviser soit la composition, soit la juridiction, la Roumanie en demanderait l'abolition. D'autre part, la France proposa d'admettre dans la Commission européenne, comme Etat nouveau, la Grèce et de prévoir l'admission de tout Etat européen qui justifierait d'intérêts maritimes suffisants aux embouchures du Danube et, plus tard, dans le projet français amendé (art. VII), elle

proposa de prévoir que «les pouvoirs de la Commission européenne ne pourront être modifiés ou prendre fin que par l'effet d'un arrangement international auquel tous les Etats signataires de la présente Convention auraient été appelés à participer».

En fait, des opinions divergentes furent exprimées sur la question de savoir si la Conférence pouvait décider de l'existence et de la composition de la Commission européenne ou si elle était liée sur ce point par les dispositions des Traités de paix.

La même divergence se manifesta au sujet des pouvoirs de la Commission européenne. Les uns estimaient que la Conférence avait entière liberté pour établir le statut définitif du Danube, aussi bien sur le Danube maritime que sur la portion supérieure du fleuve; les autres, au contraire, déclaraient que les Traités de paix avaient maintenu définitivement la Commission européenne avec ses pouvoirs actuels et par là aussi la dualité des régimes juridiques du Danube.

L'article V, adopté sans discussion en première lecture, portait: «La Commission européenne exerce les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre. Il n'est rien changé aux droits, attributions et immunités qu'elle tient des Traités, conventions, actes et arrangements internationaux relatifs au Danube et à ses embouchures». En seconde lecture, la Roumanie renouvela les réserves qu'elle avait faites relativement au Traité de Londres. Au reste, l'article fut maintenu sans changement.

Sur l'article VI, par contre, une discussion plus longue s'engagea. D'après le projet français amendé, discuté en première lecture, l'article était conçu comme suit: «La juridiction de ladite Commission s'étend, comme il est dit à l'article III, sur le Danube maritime, c'est-à-dire de la mer Noire jusqu'à Galatz, à l'exclusion des ports fluviaux autres que le port de Soulina. Toutefois la compétence technique de la Commission s'étendra comme par le passe sur le chenal navigable entre Galatz et Braila. Le service de pilotage reste compris dans cette compétence.»

L'Allemagne avait fait ressortir que la compétence générale de la Commission européenne avait été étendue par le Traité de Londres du 10 mars 1883 jusqu'à Braila, et que, si l'on ne lui accordait maintenant que la compétence technique sur la partie du fleuve entre Galatz et Braila, on modifiait les pouvoirs que la Commission avait exercés avant la guerre et qui avaient été expressément maintenus par l'article 346 du Traité de Versailles. Le plénipotentiaire roumain répondit que le Traité de Londres n'avait jamais été reconnu par la Roumanie; que la Commission européenne avait fait seulement des travaux techniques entre Galatz et Braila, le pilotage et le balisage étant également du ressort de la Commission européenne sur cette partie du fleuve, et que la rédaction du président, qui tenait compte de cette situation de fait et de droit, était la seule qui pût satisfaire la délégation de Roumanie. Le délégué britannique, de son côté, constata que l'article

VI se bornait à consacrer les attributions exercées en fait par la Commission européenne qui, de Galatz à Braila, avait exécuté les dragages et le balisage, et exerçait encore le pilotage.

Sous le bénéfice de ces observations, l'article VI fut adopté en première lecture.

En seconde lecture, le président, rappelant les objections de la délégation allemande, soumit au nom de la délégation française un texte nouveau, «afin d'assurer sans solution de continuité la compétence des deux commissions: la Commission internationale et la Commission européenne, sur tout le cours internationalisé du fleuve».

Selon ce texte, «la juridiction de la Commission européenne s'étend, dans les mêmes conditions que par le passé et sans aucune modification, aux limites actuelles de la compétence, sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la juridiction de la Commission internationale».

M. Legrand, parlant en qualité de plénipotentiaire de France, fit observer que le texte n'apportait aucune modification de fond à l'article VI, mais une simple modification de forme destinée à donner plus de précision à la rédaction de cet article et à faire disparaître une anomalie apparente qui existe dans son texte primitif.

La délégation roumaine proposa l'amendement suivant:

«La compétence de ladite Commission s'étend sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis la mer Noire jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale, à l'exclusion des ports fluviaux autres que le port de Soulina. Toutefois, entre Galatz et Braila, cette compétence doit être entendue comme n'apportant, ni en fait ni en droit, la moindre modification à la situation d'avant guerre».

Cet amendement, expliquait le plénipotentiaire roumain, n'a qu'une seule tendance, celle de présenter les mêmes idées que le texte actuel de l'article VI sous une forme qui ne prête à aucune interprétation erronée au sujet du point de contact des compétences des deux commissions danubiennes. D'après le délégué roumain, il fallait distinguer entre la compétence *générale* de la Commission européenne jusqu'en aval de Galatz et la compétence *spéciale* entre Galatz et Braila. La première tient des traités; la seconde uniquement de l'acquiescement volontaire du Gouvernement roumain offert à la Commission européenne. Le Gouvernement roumain lui a accordé, de son propre gré, lesdites facilités d'ordre purement technique; la délégation roumaine a voulu la précision afin d'éviter tout malentendu. «C'est là, d'ailleurs, la seule différence entre ces deux amendements; le fond, comme M. le président l'a déclaré, en est exactement le même.» En résumé, «la délégation roumaine déclare qu'elle entend respecter loyalement

l'article 346 du Traité de Versailles, et reconnaître à la Commission européenne du Danube exactement la même compétence qu'elle avait avant la guerre, jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale du Danube, mais avec la réserve formelle des restrictions de fait ayant existé avant la guerre entre Braila et Galatz ».

La délégation allemande avait voulu attirer l'attention de la Conférence sur la lacune qui existait dans le contrôle du Danube, du fait de la différence de rédaction entre l'article VI et l'article IX; l'amendement de la France et celui de la Roumanie donnaient entière satisfaction à l'Allemagne qui laissa à la Conférence le soin de décider de la compétence de laquelle des deux commissions dépendra le secteur en question du Danube, sous cette réserve que la situation de fait qui existait avant la guerre soit maintenue.

Le délégué britannique déclara accepter le texte présenté par le plénipotentiaire de France, «texte qui est tout à fait clair et suffisant». Répondant à une question du délégué de la Serbie sur la situation des ports autres que Soulina, le même délégué britannique dit que le nouveau texte de l'article VI maintenait à tous égards la situation telle qu'elle existait dans le passé.

Après une discussion sur la situation légale des ports fluviaux, la délégation roumaine, vu la préférence que la Conférence paraissait manifester pour le texte français et étant donné l'accord quant au principe même contenu dans les deux amendements, déclara accepter la rédaction française avec quelques modifications. M. Contzesco est cependant d'avis que la Commission européenne du Danube - qui est directement intéressée dans cette question - pourrait être sollicitée par le président de la Conférence de préciser elle-même dans un protocole spécial, qui ferait partie intégrante du statut du Danube, l'étendue exacte de ses pouvoirs tels quelle les a exercés avant la guerre. «De cette façon personne ne pourra se méprendre à l'avenir sur la véritable portée de la compétence qui, tout en prenant fin où celle de la Commission internationale commence, ne s'exerce pas de la même manière entre la mer Noire et Galatz qu'entre Galatz et Braila.»

Le plénipotentiaire *hongrois* demanda quelle était l'autorité à laquelle incombait l'élaboration des règlements de navigation et leur application entre Galatz et Braila: la Commission européenne ou l'autorité territoriale ?

Après un échange de vues, dit le protocole N^o 34 du 15 avril 1921, il est décidé que le protocole à dresser par la Commission européenne dans les conditions proposées par le plénipotentiaire de Roumanie, devra contenir toutes ces précisions. Ce protocole, qui sera établi à la suite d'un accord entre les délégués des quatre Etats actuellement représentés à la Commission européenne, servira d'interprétation à l'article VI.

Le président donne, en conséquence, lecture du texte suivant de l'article VI, dans lequel le mot «juridiction» a été remplacée par «compétence», à la demande du plénipotentiaire de Roumanie:

Article VI. - «La compétence de la Commission européenne s'étend, dans les mêmes conditions que par le passé et sans aucune modification à ces limites actuelles sur le Danube maritime, c'est-à-dire depuis les embouchures du fleuve jusqu'au point où commence la compétence de la Commission internationale».

L'article VI, dans cette forme, est adopté.

Passant à la discussion de l'article VII, mentionné plus haut, la Conférence revient à la question de la suppression de la Commission européenne.

Des opinions divergentes se firent jour sur la question de savoir si la Conférence pouvait, en regard des Traités de paix, prévoir et régler cette éventualité, et s'il fallait donner le droit de mettre fin aux pouvoirs de la Commission européenne aux Etats mêmes qui y sont représentés, comme le voulait le texte proposé de l'article VII, ou aux Etats signataires du statut. On discuta de même sur la portée qu'aurait la disparition de ladite Commission pour la région du Danube maritime; si la suite en serait l'extension des pouvoirs de la Commission internationale jusqu'à la mer Noire ou le transfert des pouvoirs de la Commission européenne aux Puissances riveraines, sous réserve du maintien des principes des articles 332 et suivants du Traité de Versailles.

Le président constata que l'article VII pouvait être considéré comme adopté, sous réserve d'un nouvel examen de la question au moment de la discussion relative à la fin des pouvoirs de la Commission internationale.

L'article VII fut adopté en première lecture dans le texte suivant:

«Les pouvoirs de la Commission ne pourront prendre fin que par l'effet d'un arrangement international conclu par tous les Etats représentés à la Commission.

«Le siège légal de la Commission demeure fixé à Galatz».

La question revint encore en discussion plusieurs fois.

Quant à la composition définitive de la Commission européenne, la Conférence, malgré l'opposition de l'Allemagne, adopta le deuxième alinéa de l'article IV, qui prévoit l'entrée de nouveaux Etats dans la Commission européenne avec l'assentiment des gouvernements de tous les Etats qui y sont représentés. La Roumanie déclare y adhérer, non par conviction, mais pour ne pas enlever tout espoir aux Etats intéressés d'être admis un jour à la Commission européenne.

A la séance du 25 avril, le président rappela qu'il avait été entendu que la Commission européenne, dont trois membres sont actuellement membres de la Conférence, se réunirait officieusement et rédigerait un protocole constatant l'interprétation qu'elle entend donner à l'article VI. Il s'agit là d'une question d'ordre

intérieur qui ne regarde que la Commission européenne. Il a été cependant convenu que ce protocole serait communiqué à la Conférence, pour servir de commentaire à l'article VI.

Le délégué de la Roumanie fit observer qu'il avait été convenu que le protocole ne serait qu'un extrait des traités, des actes internationaux et des propres règlements de navigation de cette Commission, destiné à montrer les limites de ses pouvoirs; ce n'est donc pas un acte susceptible de discussion ni d'amendements de la part de la Conférence, car alors celle-ci empiéterait sur les droits de la Commission européenne, ce qu'elle ne peut pas faire.

Le plénipotentiaire italien fit toutes réserves sur la forme dans laquelle le protocole serait établi en raison de l'absence du délégué de l'Italie à la Commission européenne. Le président ayant répondu que le protocole serait soumis à sa signature, le plénipotentiaire fit observer que le délégué d'Italie, président actuellement de la Commission européenne, devrait participer à ces délibérations sur la rédaction du protocole; à quoi le président répondit que c'était une question intérieure de la Commission européenne.

Au cours de la discussion de l'article XVII *bis*, la Serbie demanda, comme elle l'avait déjà fait précédemment, que le régime des ports du Danube maritime fût aussi réglé. Le président fit remarquer qu'il était placé sous la compétence de la Commission européenne, qui est définitivement réglée par la Conférence; et le délégué britannique confirma que la question des ports avait déjà été réglée. La Roumanie déclara que le régime appliqué au Danube maritime ayant été réglé définitivement par les Traités, la Conférence ne pouvait statuer à son égard d'une façon différente. L'Italie estima que la Conférence n'était pas compétente pour se prononcer sur les règlements des ports du Danube maritime, que c'était la Commission européenne qui était compétent pour administrer le Danube maritime, ses pouvoirs ayant été confirmés par les Traités de Paris. L'Allemagne fit observer, de son côté, qu'en parlant de l'article VII, «on a constaté que la compétence de la Commission européenne était étendue en fait jusqu'à Braila et c'est ce que le statut a consacré». A la séance suivante, l'Italie répéta que la Conférence devait s'occuper exclusivement du Danube fluvial, les traités lui défendant de s'occuper du Danube maritime; la Grèce, au contraire, estimait que la Conférence était compétente pour établir le Statut du Danube entier. La Serbie proposa de supprimer l'article VII (et l'article XXXIX). L'article V, dit-elle, prévoit qu'il n'est rien changé aux droits et pouvoirs que la Commission européenne tient des traités. Si ces traités permettent aux Etats représentés à la Commission de décider sa suppression, il est inutile d'insérer l'article VII et, d'autre part, la Conférence ne peut s'arroger le droit de décider la fin d'une organisation créée par quarante-quatre Puissances. La Roumanie déclara ne pouvoir accepter la suppression de l'article VII, parce qu'elle considérait comme indispensable que le statut prévoie la suppression de la

Commission européenne par l'accord des Etats qui y sont représentés. «La Roumanie, n'ayant pas adhère au Traité de Londres, avait un intérêt particulier à ce que cette clause fût inscrite dans le statut». L'article VII fut maintenu.

Enfin, à la dernière séance, le président rappela à la Conférence «que, lorsqu'elle s'était occupée d'établir la compétence de la Commission européenne, il avait été entendu, sur la proposition du plénipotentiaire de Roumanie, que la Commission européenne fixerait elle-même l'interprétation de l'article VII du statut dans un protocole spécial qui serait communiqué à la Conférence. Ce protocole, signé des quatre délégués à la Commission européenne, est parvenu au secrétariat général de la Conférence: le président en donne lecture et déclare qu'il sera versé aux archives de la Conférence et publié en annexe au protocole de la présente séance».

EXAMEN SUBSIDIAIRE DE L'ARTICLE 346 DU TRAITÉ DE VERSAILLES ET DE LA SITUATION JURIDIQUE D'AVANT-GUERRE.

Avant d'exposer les résultats de cette étude sur la situation de fait d'avant-guerre, il peut être intéressant de remarquer que la position juridique de la question, telle qu'elle résulte de l'application de la Convention de Paris, n'est pas sensiblement différente de celle qui eût résulte de l'application de l'article 346 du Traité de Versailles, au cas où cet article eût été considéré comme de valeur permanente et encore en vigueur. L'interprétation de l'article 346 eût conduit, elle aussi, à la recherche de la situation de fait d'avant-guerre dans le secteur de Galatz-Braila. Les problèmes qui se lient directement ou indirectement à l'interprétation de l'article 346 ayant fait l'objet, devant le Comité, d'exposés sûrement développés et de grande importance, et ces questions elles-mêmes touchant à des difficultés juridiques et historiques débattues pendant de longues années, le Comité croit devoir s'y arrêter, bien qu'à son avis le fondement juridique des pouvoirs actuels de la Commission européenne ne se trouve plus dans l'article 346, mais uniquement dans la Convention de Paris, et qu'une telle étude soit, en conséquence, à son point de vue, parfaitement superflue.

L'article 346 stipule que «la Commission européenne du Danube exercera de nouveau les pouvoirs qu'elle avait avant la guerre» (en anglais «The European Danube Commission reassumes the powers which it possessed before the war»).

Un certain nombre de questions d'interprétation se posent à propos de cet article. Il est clair qu'il entend d'une façon générale rétablir, pour la Commission européenne du Danube, la situation d'avant-guerre. Mais, 1° les «pouvoirs» qui sont mentionnés sont-ils seulement les pouvoirs résultant de

l'application des traités en vigueur ou également des pouvoirs qu'aurait pu exercer avant la guerre la Commission européenne du Danube, en vertu d'usages continus et consentis en fait ? 2° En ce qui concerne les pouvoirs correspondant à des droits résultant des traités en vigueur, l'article 346 entend-il se borner à conférer à la Commission européenne du Danube seulement les droits ayant déjà été exercés par elle avant la guerre, ou au contraire tous droits résultant des traités mêmes si ces droits n'avaient pas été exercés en fait par elle dans la période d'avant-guerre ?

Pour le premier point, le Comité estime que les mots employés et dans le texte français et dans le texte anglais de l'article, notamment le mot «pouvoirs» ou «powers» et non le mot «droit» ou «right», l'expression «exercera» mise en regard de l'anglais «possessed», indiquent que l'article 346 a entendu se référer à l'ensemble de la situation de fait d'avant-guerre quel que fût son fondement juridique, et sans d'ailleurs modifier en rien ce fondement. Il entend simplement, se plaçant au point de vue pratique et sans excès d'analyse, que la Commission européenne doit reprendre son statut et son oeuvre exactement comme si la guerre n'avait pas eu lieu, retrouvant à la fois tous ses pouvoirs exercés antérieurement, ainsi que l'indiquent clairement les mots français «exercera à nouveau», l'état de droit comme les usages éventuels d'avant-guerre gardant sans changement leur valeur respective.

Pour le deuxième point, il est visible, par les considérations précédentes, qu'il ne peut être question que des pouvoirs, même ceux résultant de traités qui ont été effectivement exercés avant la guerre, sans quoi les mots «exercera à nouveau» du texte français et le mot «possessed» du texte anglais seraient inexplicables.

Chercher les conséquences de l'application de l'article 346 au différend porte devant la Commission consultative et technique revient donc à se demander, quant au secteur Galati-Braila :

1° les traités en vigueur avant 1914 conféraient-ils compétence à la Commission européenne dans ce secteur ?

2° Dans l'affirmative, quels droits résultant de ces traités ont été effectivement exercés par la Commission européenne ?

3° Dans la négative, une pratique pouvant être considérée comme consentie en fait l'autorité territoriale et suffisamment longue et continue pour pouvoir être entendue raisonnablement comme une pratique normale, correspondant à des pouvoirs effectifs, s'est-elle en fait établie sur ce secteur au bénéfice de la Commission européenne ?

Quelle était donc, avant la guerre, la situation du secteur Galatz-Braila, selon les traités en vigueur ?

On sait que, selon le Traité de Berlin du 13 juillet 1878, la juridiction de la Commission européenne s'étendait à l'amont seulement jusqu'à Galatz. L'article 250

premier du Traité de Londres, auquel la Roumanie n'a pas adhéré, a entendu la porter de Galatz à Braila. Il paraît utile de rappeler ici le texte des articles 53, 54, 55 du Traité de Berlin, ainsi que les articles 1 et 2 du Traité de Londres :

Traité de Berlin :

Article 53. - La Commission européenne du Danube, au sein de laquelle la Roumanie sera représentée, est maintenue dans ses fonctions, et les exercera dorénavant jusqu'à Galatz, dans une complète indépendance de l'autorité territoriale. Tous les, traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, privilèges, prérogatives et obligations, sont confirmés.

Article 54. - Une année avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission européenne, les Puissances se mettront d'accord sur la prolongation de ses pouvoirs ou sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaire d'y introduire.

Article 55. - les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, seront élaborés par la Commission européenne du Danube, assistée de délégués des Etats riverains, et mis en harmonie avec ceux qui ont été ou seraient édictés pour le parcours en aval de Galatz.

Traité de Londres :

Article 1^{er}. - La juridiction de la Commission européenne du Danube est étendue de Galatz à Braila.

Article 2. - les pouvoirs de la Commission européenne sont prolongés pour une période de vingt et un ans à partir du 24 avril 1883.

A l'expiration de cette période, les pouvoirs de ladite Commission seront renouvelés par tacite reconduction, de trois en trois ans, sauf le cas où l'une des Hautes Parties contractantes notifierait, un an avant l'expiration de l'une de ces périodes triennales, l'intention de proposer des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs.

On sait dans quelles conditions les articles cités ci-dessus du Traité de Berlin ont été adoptés.

Lorsque la question territoriale eût été réglée sur la base de la confirmation de la rétrocession de la Bessarabie à la Russie et de l'attribution à la Roumanie de la Dobroudza, et que la question même du Statut du Danube vint en discussion, l'Autriche-Hongrie prit l'initiative de la proposition suivante:

«La Commission européenne du Bas-Danube est maintenue dans ses fonctions, qu'elle exercera à partir de Galatz jusqu'à la mer. Sa durée s'étendra au delà de 1883, jusqu'à la conclusion d'un nouvel accord. » C'était, selon les termes de

l'auteur même de la proposition, la consécration du principe de la «permanence de la Commission européenne. »

Lord Salisbury déclara adhérer aux principes généraux développés dans cette proposition, tout en faisant remarquer qu'on ne pouvait pas accepter, à la première lecture, un texte aussi détaillé.

La Russie, de son côté (qui, dans la paix de San Stefano (art. 12, al. 2) avait déclaré que «les droits, obligations et prérogatives de la Commission internationale du Bas-Danube étaient maintenus intacts) disait, par la bouche du prince Gortchacow, qu'elle ne s'expliquait pas la nécessité de dispositions nouvelles dans cette question.

La question revint devant la conférence à la séance suivante à laquelle la Russie, cette fois, fit une proposition conçue comme suit :

«La Commission européenne du Danube est maintenue dans ses fonctions... L'Acte public du 2 novembre 1865 relatif à son organisation sera révisé pour être *mis* en harmonie avec les circonstances actuelles. Ce travail sera confié à une commission spéciale, où seront admis des commissaires de tous les Etats riverains et soumis à l'examen et à la sanction définitive d'une conférence des représentants des Puissances signataires».

La procédure même qui a été suivie montre que l'article devenu 54 est le résultat d'une transaction entre les vues de l'Autriche-Hongrie et celles de la Russie. Il est donc raisonnable de lire le texte comme constituant une fusion des propositions autrichiennes et russes.

L'Autriche-Hongrie voulait ce que son plénipotentiaire appelait la permanence.

La Russie, au contraire, devenue riveraine du Danube en aval du confluent du Pruth, tout en affirmant sa volonté de respecter tous les droits et toutes les prérogatives de la Commission européenne, entendait tout au moins garder sa liberté pour l'échéance du 24 avril 1883 (Art. 4 du Traité de Londres du 13 mars 1871) dont elle comptait faire l'usage que l'événement devait démontrer, afin de s'efforcer de soustraire ses territoires à la compétence de la Commission européenne. Il est vraisemblable qu'en proposant, comme elle eut soin de le faire, que l'Acte public du 2 novembre 1865 devait être révisé «pour être mis en harmonie avec les circonstances actuelles » elle espérait même devancer cette échéance. Et cette impression est confirmée par les protocoles des séances de la Commission européenne ou cette dernière s'occupa de l'élaboration de l'Acte public révisé.

Quoi qu'il en fût à cet égard, il est certain que cette révision immédiate, également prévue, d'ailleurs, par le projet autrichien, s'imposait.

L'inspecteur de la navigation et le capitane du port de Soulina ne pouvaient plus être nommés et rétribués par la Sublime-Porte, qui cessait d'être

riveraine, et les sentences à rendre par eux ne pouvaient plus être prononcées au nom du Sultan; la gestion des phares réserves jusque-là à l'Administration ottomane-devait être réglée pour l'avenir; le Conseil de santé du Constantinople ne pouvait plus régler les dispositions sanitaires aux embouchures du Danube, etc.

Dans le texte né des pourparlers entre le comte de Saint-Vallier, le baron de Haymerle et M. d'Oubril, il n'est plus parlé de cette révision immédiate, qui s'est d'ailleurs réalisée en fait par l'Acte additionnel du 28 mai 1881, mais, par contre, l'éventualité d'une modification ultérieure à convenir à fait l'objet d'une mention expresse.

La réalisation du désir de la Russie se trouvait différée, mais il en était, en quelque sorte pris, acte entre les Puissances, cependant que les mots «se mettront d'accord sur la prolongation», sans constituer un engagement positif, marquaient pourtant d'une manière assez nette pour que les Puissances non riveraines puissent s'en contenter, que le moment venu il serait tenu compte de leurs desiderata.

Ainsi, des 1878, le compromis de Londres se trouvait préfiguré.

Dans la mesure où les protocoles permettent de se rendre compte de l'intention des auteurs du Traité, l'on constate que les Puissances non riveraines du Danube, tout autant que l'Autriche-Hongrie, ayant pris Galatz comme limite de la compétence de la Commission européenne, paraissaient ne viser qu'au maintien et à la «permanence» de la Commission européenne et que la Russie, devenue riveraine, s'opposait à cette permanence.

Ni la Grande-Bretagne, ni aucune autre des Puissances non riveraines ne paraît avoir soulevé à nouveau à ce propos la question de l'extension ultérieure de la compétence territoriale de la Commission jusqu'à Braila, quoique dès 1866, lord Cowley eût fait une déclaration dans ce sens.

On ne s'expliquerait guère que les Puissances non riveraines eussent donné leur assentiment à la proposition autrichienne de prendre désormais pour limite de la compétence de Commission européenne l'aval de Galatz, si cette limite, dans leur pensée, n'avait été que provisoire sans s'assurer pour la suite, par une disposition plus nette que l'article 54, l'accord par avance de l'Etat territorialement intéressé.

Quant à l'Autriche-Hongrie, en faisant choix de l'aval de Galatz plutôt que de l'amont de Braila comme limite de la compétence de la Commission européenne, elle obéissait sans doute des lors, au désir de jouir, dans ces deux ports, d'une influence plus directe et plus exclusive dont elle ne devait pas tarder à révéler l'ambition.

Les travaux préparatoires du Traité de Berlin donnent ainsi l'impression que les textes optent constituaient une transaction entre une thèse austro-hongroise tendant à la permanence de la Commission européenne et une thèse russe plutôt hostile à la Commission, et ils correspondaient aucunement au

moment de leur rédaction à une intention quelconque tension ultérieure des pouvoirs de la Commission européenne.

La Conférence qui s'ouvrit à Londres le 8 février 1883 (avec un retard considérable puisque ord qu'elle avait pour objet de réaliser avait été prévu, par l'article 54 du Traité de Berlin, devant être réalisée un an avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission européenne, c'est-à-dire avant le 24 avril 1882) avait, d'après son protocole d'ouverture, un objet: 1° l'extension des pouvoirs de la Commission jusqu'à Braila; 2° la confirmation règlement élaboré en vertu de l'article 55 dudit traité (de Berlin); 3° la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne. Lorsque la question de l'admission de la Roumanie vint en discussion, lord Granville, avoir fait donner lecture de la dépêche dans laquelle l'envoyé de Roumanie réclamait le droit pour son pays de participer à la Conférence, en invoquant, d'une part, le Protocole Congrès d'Aix-la-Chapelle du 15 novembre 1818, d'autre part, le fait qu'elle avait signé les autres Puissances l'Acte additionnel à l'Acte public de 1865 du 28 mai 1881, ainsi que le règlement de navigation et de police de 19 mai 1881, exprima l'espoir que la Roumanie; admise à la Conférence sur le même pied que les autres Puissances. Mais le plénipotentiaire d'Allemagne, agissant à l'instigation de l'Autriche, crut devoir s'y opposer, son gouvernement étant d'avis qu'il fallait conserver à la Conférence un caractère européen en s'abstenant de mettre la Roumanie au pair des grandes Puissances, et que, par ailleurs, il fallait éviter de donner à ce pays un droit de veto. En présence de cette opposition, les autres plénipotentiaires s'inclinèrent et il fut décidé de n'admettre la Roumanie qu'avec voix consultative.

Après en avoir référé à son gouvernement, le représentant de la Roumanie déclare ce qui suit (13 février 1883): «Je me trouve dans la nécessité de décliner l'honneur d'assister aux séances de la Conférence et au nom du Gouvernement du Roi, je fais les réserves les plus solennelles et je proteste contre les décisions qui seraient prises sans la participation de la Roumanie. »

Au reçu de cette dépêche, lord Granville demanda à la Conférence si elle était disposée à maintenir sa résolution. Le plénipotentiaire d'Italie proposa alors que la Conférence fit parvenir au Gouvernement roumain ses regrets de ce qu'il n'ait pas cru devoir autoriser son plénipotentiaire d'assister à la Conférence et lui communiquât «la raison qui a amené les plénipotentiaires des Puissances à adopter, dans la précédente séance, la résolution qui concerne la Roumanie». «Cette raison, ajouta-t-il, exposée par le plénipotentiaire d'Allemagne et admise par tous les autres plénipotentiaires, consiste dans le fait que la Conférence a cru devoir se considérer, en quelque sorte, comme la prolongation et la suite du Congrès de Berlin, auquel la Roumanie n'a pas participé comme signataire. » Cette proposition fut acceptée.

Dans l'entre-temps (10 février), les plénipotentiaires s'étaient déjà prononcés sans discussion d'une manière affirmative sur la première question. Le protocole porte ce qui suit: «Le comte Münster ayant cédé la parole à son collègue d'Autriche, le comte Karolyi, déclare ne s'opposer en aucune façon à cette extension, sous la réserve de l'acceptation définitive de la prolongation de la Commission européenne. Il n'entend pas préjuger son opinion quant à cette prolongation.»

Le baron de Mohrenheim (Russie), en se rangeant aux réserves que Vient d'exprimer leur d'Autriche, accepte également l'extension que les plénipotentiaires de France, d'Italie et de Turquie déclarent adopter.»

Restaient le deuxième et le troisième points.

Depuis le Congrès de Berlin, la Commission européenne s'était efforcée de réaliser la tâche 55 du Traité lui avait imposée, à savoir d'élaborer les «règlements de navigation, de *surveillance* depuis les Portes de Fer jusqu'à Galatz». Elle s'était heurtée à un obstacle insurmontable résultant des visées de l'Autriche-Hongrie, d'une part, de la résistance roumaine à ces visées, d'autre part. Au printemps de 1881, tandis que l'Acte additionnel à l'Acte du 28 mai 1881 était signé (dans l'ordre alphabétique) par les «Puissances représentées au sein de la Commission européenne et la Roumanie», les membres de la Commission européenne s'étaient séparés, sans réaliser l'accord sur le règlement du Danube fluvial et depuis lors leur oeuvre était restée en souffrance.

Le dernier état de la question était le suivant :

La Roumanie se trouvait en présence d'une proposition transactionnelle française, dite Barrère, à laquelle l'Autriche-Hongrie, de même que toutes les autres grandes Puissances avaient adhéré et aux termes de laquelle *l'exécution du Règlement* était placée sous l'autorité d'une «Commission mixte» de cinq membres composée de représentants de l'Autriche-Hongrie, de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Serbie et de la Commission européenne, *la présidence appartenant d'une manière constante au délégué de l'Autriche-Hongrie*, la représentation de la Commission européenne étant exercée à tour de rôle pour six mois par chacun de ses membres, y compris les membres autrichien et roumain. Les pouvoirs de la Commission mixte devaient avoir une durée égale à celle de la Commission européenne.

Sur ces points vitaux, la Roumanie proposait l'amendement suivant: l'Autriche-Hongrie ne serait pas représentée comme telle, mais, par contre, la Commission européenne aurait deux représentants, dont l'un serait nommé à la majorité des voix par la Commission européenne pour toute la durée de la Commission et jouirait de la présidence permanente, tandis que le second serait désigné par un roulement comme dans la proposition Barrère, mais avec cette différence que cette fonction ne serait jamais dévolue au

membre roumain; En outre, les attributions de la Commission devaient être celles d'une commission de surveillance et non d'exécution.

Comme c'est, manifestement, cette divergence de vues qui a déterminé l'attitude des Puissances à Londres, le Comité estime que, quoique cet objet ne rentre pas directement dans sa mission, il a néanmoins pour devoir de se faire une opinion au sujet du bien-fondé des positions respectives à cet égard.

Il est tout d'abord certain que les prétentions de l'Autriche-Hongrie s'étaient singulièrement accrues.

La proposition autrichienne au Congrès de Berlin se bornait à prévoir qu'un commissaire *délégué par la Commission européenne* veillerait à l'exécution des règlements. Le Traité lui-même (art. 55) se bornait à parler de «*règlements de surveillance*».

Il est donc certain que la Roumanie, en consentant à l'établissement d'une commission de surveillance dans laquelle la Commission européenne devait avoir deux représentants sur cinq, mais en s'opposant à la présence d'un représentant austro-hongrois, était dans son bon droit. Il est, en outre, certain que la proposition roumaine était équitable. Les Puissances ne pouvaient pas, équitablement, exiger de la Roumanie qu'elle consentît à la présence d'un représentant austro-hongrois. L'Autriche-Hongrie n'était pas riveraine du secteur en question même, depuis 1856, c'est elle qui entravait, par ses prétentions, l'établissement d'une commission pour l'ensemble du fleuve. Aucun autre Etat non riverain ne devait être représenté comme tel.

En outre, la Roumanie avait des craintes, qui n'étaient pas fondées, à n'envisager que les textes et les déclarations, mais que l'accroissement même des prétentions austro-hongroises ne permettait pas de considérer comme déraisonnables, si l'on envisage la situation de fait dans laquelle la Roumanie se serait trouvée à l'expiration des pouvoirs de la Commission européenne.

D'autre part, il est incontestable que l'attitude de la Roumanie était pleine de conciliation. Le dernier état de ses propositions telles que nous les avons relatées, accordait en fait à l'Autriche-Hongrie la présidence permanente qu'elle ambitionnait, mais en liant sa présence au sein de la Commission fluviale à un mandat reçu de la Commission européenne dans laquelle la Roumanie voyait la garante de ses droits contre les visées de sa Puissance voisine.

Au sein de la Conférence de Londres, le texte élaboré par la majorité des membres Commission européenne, et dont l'acceptation était une condition mise par l'Autriche-Hongrie au prolongement des pouvoirs de la Commission européenne, fut adopté avec certaines concessions autrichiennes, dont la seule à mentionner ici est que le membre autrichien de la Commission européenne ne représenterait jamais celle-ci au sein de la Commission mixte, si la même règle

était acceptée par la Roumanie quant à son représentant à la Commission européenne.

La Conférence se borna tout d'abord, contrairement au désir de l'Autriche-Hongrie qui voulait une décision «exécutoire», à adopter une «déclaration collective» dans laquelle le vœu était exprimé que «les Etats qui ne prennent pas part aux délibérations de la Conférence se rendront à ce vote unanime et adopteront également le règlement en question».

Mais, lorsque plus tard le texte du Traité fut rédigé, il y fut dit: (Art. 7) «Le règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, élaboré, le 2 juin 1882, par la Commission européenne du Danube, avec l'assistance des délégués de la Serbie et de la Bulgarie, est adopté et *déclaré applicable* à la partie du Danube située entre les Portes de Fer et Braila».

Le 20 février, la Conférence passa au troisième point.

Lord Granville, reprenant la proposition dont l'Autriche-Hongrie avait eu l'initiative à Berlin, se prononça en faveur de la permanence. Cette proposition fut acceptée par la France, par l'Italie et par la Turquie.

Le plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie fut d'avis «qu'une prolongation de huit ou dix ans serait celle à laquelle son gouvernement pourrait s'arrêter. Cependant, plus cette prolongation serait longue, plus elle obtiendrait son assentiment». Le plénipotentiaire d'Allemagne s'exprima dans le même sens.

Ultérieurement, à la séance du 1^{er} mars, le plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie précisa son point de vue en disant que son gouvernement ne pourrait accepter le principe de la permanence de la Commission, tout en insistant sur la corrélation indissoluble entre la Commission européenne et la Commission mixte. Dans son souci d'écartier les craintes de la Roumanie, il revint, le 7 mars, sur ce point, qui fut encore repris dans la séance du 10.

Le plénipotentiaire de Russie fit une déclaration d'ou il résultait en substance que son gouvernement, invoquant des raisons techniques, subordonnait son accord à la prolongation de la Commission européenne à la condition que, en aval du Tchatal d'Ismail, les eaux russes seraient soustraites à sa compétence. Cette proposition était rattachée par lui à «une disposition du Traité de Berlin qui témoigne d'un grand esprit de sagesse et de prévoyance», à savoir celle qui appelait la Conférence, en même temps qu'elle statuerait sur l'opportunité d'un renouvellement des pouvoirs de la Commission européenne, «à statuer concurremment sur l'opportunité qu'il pourrait y avoir à y introduire telles modifications qui seraient indiquées par les circonstances». Il ajouta: «L'alternative ainsi ouverte répond, en effet, selon nous, aux nécessités d'une situation nouvelle. Des événements d'une importance majeure, des faits historiques d'une portée considérable, ont profondément transformé dans ces contrées du Bas-Danube, l'état des choses antérieur, qu'avaient spécialement en vue des

arrangements internationaux adaptés à des circonstances qui n'ont plus guère rien de commun avec celles dont il n'importe pas moins de tenir aujourd'hui un compte tout aussi exact et équitable qu'alors.»

Il serait irrelevante, pour l'objet de ce rapport, d'entrer plus avant dans l'examen des négociations qui, à la suite de ces observations, conduisirent à l'accord sur les modifications des pouvoirs de la Commission européenne quant au bras de Kilia (art. 3 et suivants du Traité). On connaît, d'autre part, les protestations de la Roumanie à la suite de la conclusion du Traité de Londres.

Dans une lettre du ministre des Affaires étrangères à l'envoyé de Roumanie à Londres, du 24 mai 1883, le Comité a, en outre, relevé le passage suivant:

«L'article 1^{er} de l'Acte additionnel du 28 mai 1881 excluait une interprétation strictement littérale de l'article 54 du Traité de Berlin, en vertu de laquelle on aurait pu admettre que les Puissances signataires se sont réservées de décider seules de la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne et des modifications qu'elles jugeraient nécessaires d'y introduire». Ce même article stipule expressément: «Que les droits, attributions et immunités de la Commission européenne du Danube tels qu'ils résultent du Traité de Paris du 30 mars 1856 et de Londres de 1871, de l'Acte public du 2 novembre 1865 (ainsi que des traités et décisions antérieurs au Traité de Berlin du 13 juillet 1878) continueront à régir ses rapports avec les nouveaux Etats riverains et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz... ».

«La Roumanie, l'un des huit Etats composant la Commission européenne n'est-elle pas en droit d'invoquer ce texte comme l'interprétation authentique du Traité de Berlin ? Comment pourrait-on, après cette Convention, modifier en dehors de la Roumanie, les droits, attributions et immunités d'une Commission qui exerce ses pouvoirs sur le territoire roumain ? »

Et plus loin:

«Nous ne saurions pourtant passer sous silence certaines dispositions du Traité qui semblent porter une atteinte directe à des principes non contestés du droit international et à des conventions spéciales.

«Une extension, en même temps qu'une restriction des pouvoirs de la Commission européenne, y est projetée... »

« En 1866 et 1871, les Puissances ne se sont pas cru en droit d'étendre la juridiction de la Commission européenne de Galatz à Braila, à la suite de l'opposition de la Turquie. Comment pourrait-on étendre aujourd'hui la juridiction de la Commission à une nouvelle partie du territoire roumain en vertu d'une décision prise sans la participation de la Roumanie? Comment pourrait-on prendre à celle-ci ce qui lui appartient d'une manière incontestable, tandis qu'on donne à la Russie ce qu'elle n'avait pas d'après ces traités?»

La lettre fait ensuite ressortir les inconvénients résultent des concessions faites à la Russie et conclut:

« L'établissement de ces divers régimes n'est certes pas favorable aux intérêts de la navigation et du commerce... Il est nécessaire, d'un autre côté, de rappeler que le Gouvernement de S. M. le Roi n'a jamais demandé qu'une partie quelconque des embouchures du Danube fût soustraite à la juridiction de la Commission européenne.»

Dans l'annexe à la lettre du ministre de Roumanie à Londres au Gouvernement britannique du 14 juin 1883, le ministre indique les points que le Gouvernement roumain désirerait voir premier du Traité n'y fait l'objet d'aucune mention.

*
* *
*

Il convient maintenant de demander quelle était la valeur juridique en soi du Traité de Londres à l'égard de la Roumanie.

Le Gouvernement roumain, en protestant contre le refus des grandes Puissances de l'admettre sur un pied d'égalité au sein de la Conférence, tout comme ces Puissances elles-mêmes, en motivant leur refus, ne distinguait pas entre les divers objets dont cette conférence était saisie.

La protestation roumaine était basée sur deux arguments, dont la force juridique n'était guère concluante.

Le Protocole d'Aix-la-Chapelle du 15 novembre 1818 énonce, il est vrai, d'une manière générale, le principe que toutes conférences qui auraient pour objet des affaires spécialement liées aux intérêts des Etats autres que les Grandes Puissances n'auraient lieu « qu'à la suite d'une invitation formelle de la part de ces Etats que lesdites affaires concerneraient et sous la réserve expresse de leur droit d'y participer directement ou par leurs plénipotentiaires.» Mais la consécration générale de ce principe équitable ne pouvait recevoir son application à la matière que dans la mesure où le Traité de Berlin, dont l'acceptation par la Roumanie paraît incontestable, n'y aurait dérogé.

D'autre part, la signature par la Roumanie de l'Acte additionnel à l'Acte public de 1865, ne saurait être considérée comme impliquant que la Roumanie serait également appelée à se prononcer directement et de pair avec les autres Puissances sur toutes les questions relatives à la Commission européenne du Danube.

Cette Acte additionnel dont la nécessité résultait de la nature même des choses et qui, d'après son texte même, avait pour but de mettre le Statut du Danube «en harmonie avec les stipulations du Traité de Berlin » ne saurait être présumé constituer une novation de ce traité.

Ultérieurement, la Roumanie a invoqué un argument général plus impressionnant à savoir, le précédent de la Commission fluviale du Congrès de Vienne ou, s'agissant du règlement général des affaires du réseau rhénan, les petites Puissances riveraines de ce réseau avaient été appelées à prendre une part effective aux réunions. Ce précédent démontre assurément le respect témoigné par le Congrès de Vienne pour les droits des Etats riverains, mais comme l'Acte final du Congrès consacrant les résolutions de la Commission n'a été signé que par les grandes Puissances, l'argument n'est pourtant pas concluant.

D'autre part, les arguments invoqués par les grandes Puissances ne sont pas non plus juridiquement concluants. Les premiers motifs donnés par le comte Munster (nécessité de conserver à la Conférence son caractère «européen» et de ne pas permettre à la Roumanie de poser d'imposer son veto) ne sont pas des motifs juridiques.

La raison ultérieurement donnée par le comte Nigra et attribuée par lui au comte Münster «que la Conférence a cru devoir se considérer, en quelque sorte, comme la prolongation et la suite du Congrès de Berlin auquel la Roumanie n'a pas participé comme signataire» ne tient pas davantage, telle qu'elle est énoncée. En effet, même si toutes les stipulations de ce traité, constituant des charges pour la Roumanie, avaient été conçues comme des conditions mises à la reconnaissance de l'indépendance roumaine par les grandes Puissances, ce qui n'était pas, encore n'eût-il pas appartenu à ces dernières de modifier ces conditions sans l'accord de la Roumanie.

Il importe donc de se demander, quant à l'objet du présent différend, c'est-à-dire l'extension des pouvoirs de la Commission européenne sur le secteur Galatz-Braïla, si les «Puissances» en aient un mandat valable du Traité de Berlin.

Quel est, d'abord, le sens du mot «Puissances» à l'article 54 du Traité de Berlin? Selon les vues présentées par sir Cecil Hurst et M. Basdevant, le mot «Puissances» doit être compris comme s'appliquant aux grandes Puissances signataires du Traité de Berlin à l'exclusion de la Roumanie. Le Comité se rallie à cette interprétation.

Certains articles mentionnent, il est vrai, d'une manière plus explicite et plus juste les «Puissances signataires» (article 3, avant-dernier alinéa; article 6, article 9) ou les «Grandes Puissances européennes» (article 3, seconde phrase); mais si l'on envisage l'ensemble des passages où, comme à l'article 54, le mot «Puissances» est employé seul, l'on se convainc que ce mot vise partout les seules Puissances signataires.

Inversement, dans plusieurs cas où le mot «Puissances» vise, d'après le contexte, l'ensemble des Etats, le Traité précise.

Le mandat que les Puissances ainsi définies tenaient de l'article 54 du Traité de Berlin, leur permettait-il, sans la participation de la Roumanie, d'étendre les pouvoirs de la Commission européenne sur le secteur actuellement contesté? Sur ce point capital, le Comité croit devoir faire une réponse négative.

L'article 54 ne doit pas être lu isolément, mais en relation avec les articles 53 et 55. L'article 53 fixe Galatz comme limite de la compétence de la Commission européenne. Rien n'indique qu'il entend cette limite comme provisoire. Si l'article 54 permettait, dans les «modifications», que les Puissances introduiraient le chargement de cette limite, il y aurait peu de cohérence entre les articles 53 et 54 du même traité. Mais surtout, si cette interprétation du mot « modifications » était exacte, il y aurait contradiction absolue entre l'article 54 et l'article 55. En effet, si l'on examine les articles 53, 54 et 55, ils constituent deux groupes de stipulations d'application territoriale distinctes. L'article 55 prévoit, pour l'organisation de l'internationalisation du secteur Portes de Fer-Galatz, une procédure entièrement différente de celle prévue à l'article 54, lequel se lie étroitement, en conséquence, à l'article 53 qui fixe précisément Galatz comme limite de la Commission européenne, sur l'avenir de laquelle porte l'article 54. La procédure de l'article 55, obligatoire pour le secteur Portes de Fer-Galatz, est une procédure d'élaboration des règlements par la Commission européenne du Danube dans laquelle, en vertu de l'article 53, la Roumanie devait être représentée, par conséquent, une procédure impliquant la participation de la Roumanie sur un pied d'égalité avec les autres Puissances représentées à la Commission européenne.

En conséquence, le Comité n'estime pas que les Puissances réunies à Londres pouvaient, sous l'assentiment de la Roumanie, décider de l'extension de la juridiction de la Commission européenne du Danube de Galatz à Braila.

L'opinion a été émise que le Gouvernement roumain, par ses actes, a adhéré implicitement à l'article premier du Traité de Londres.

L'on a indiqué à cet égard:

1. Le fait que la Roumanie avait reconnu la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne sur la base de ce traité;

2. Le fait qu'elle avait admis le régime de ce traité pour le bras de Kilia, notamment en stipulant, dans le Traité de 1920 sur la Bessarabie, que le bras de Kilia était replacé sous l'autorité de la Commission européenne.

Le Comité ne croit pas que ces arguments soient concluants.

La Roumanie a accepté de prime abord la décision de la Conférence quant à la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne.

La lettre du 24 mai 1883, citée plus haut, dit à cet égard :

«La plus importante des décisions inscrites dans le traité est celle qui concerne la prolongation de la Commission européenne du Danube... Le Gouvernement roumain a eu déjà l'occasion de s'exprimer à ce sujet d'une

manière nette et précise et ne peut qu'applaudir à une décision destinée à assurer, pour ainsi dire, la permanence d'une institution dont l'action bienfaisante est aujourd'hui universellement reconnue.»

D'ailleurs, dans l'opinion du Comité, la Conférence était compétente pour statuer, en dehors de la Roumanie, sur la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne. Sans doute, le mandat lui-même donné par l'article 54 à ce sujet n'était pas indéfini. En prolongeant les pouvoirs de la Commission européenne, à partir du 24 avril 1883, les Puissances épuisaient que leur conférait cet article. Mais la prolongation qu'elles étaient en droit de stipuler n'était pas limitée dans le temps. Les Puissances eussent pu, comme l'Autriche-Hongrie le voulait et comme la France, la Grande-Bretagne et l'Italie le désiraient à Londres, proclamer la permanence, c'est-à-dire le maintien, sauf accord contraire de toutes les «Puissances». *A priori* pouvaient-elles stipuler le maintien, par tacite reconduction, entre les mêmes Puissances.

La Conférence étant ainsi compétente sur cette question, l'extension de la décision des Puissances à cet égard par la Roumanie ne pourrait être considérée comme une adhésion de la Roumanie à d'autres décisions dépassant, par contre, le mandat résultant de l'article 54 du Traité de Berlin.

En ce qui concerne les modifications des pouvoirs de la Commission européenne quant au bras de Kilia, il ne semble pas au Comité qu'aucun argument ne puisse être tiré du traité relatif à la Bessarabie. Par ce traité, en effet, la Roumanie est, en ce qui concerne la Bessarabie par rapport à la Russie, un Etat successeur. Par là, sauf disposition spéciale insérée dans ce traité modifiant le Traité de Londres qui avait incontestablement produit ses effets quant au bras de Kilia en ce qui concerne la Russie, la situation du bras de Kilia serait restée, dans la Bessarabie roumaine, ce qu'elle était dans la Bessarabie russe. L'insertion de cette disposition spéciale n'a donc aucune des conséquences qu'on a prétendu en tirer.

Il semble d'ailleurs au Comité difficile d'admettre, en cas d'adhésion tacite de la Roumanie à certaines dispositions du Traité de Londres, qu'on puisse tirer d'une telle adhésion la conséquence que la Roumanie aurait adhéré au Traité de Londres entier. Au surplus, cette opinion ne paraît pas avoir été formellement soutenue. Il n'est pas contesté que la Roumanie n'a l'article 7 du Traité de Londres, celui relatif à la commission à créer sur le Danube entre les Portes de Fer et Galatz. Pour l'établissement du régime prévu dans cet article qui a fait l'objet du différend principal entre la Roumanie et les grandes Puissances, les grandes Puissances, réunies en conférence à Londres, n'avaient d'ailleurs pas de mandat, puisque le mandat quant à l'élaboration du régime dans ce secteur avait été donné non aux grandes Puissances, mais à la Commission européenne. La Commission européenne avait délibéré sur cette question et l'article 55 du Traité de Berlin, qui

règle la procédure à ce sujet, est muet quant à l'éventualité d'un désaccord entre les membres de la Commission européenne qui devait élaborer les règlements. Dès lors, ou bien le règlement voté par la majorité valait comme tel, ou bien ce règlement ne pouvant être élaboré qu'à l'unanimité, seul l'accord de tous les Etats représentés pouvait le rendre valable. Il semble bien, d'ailleurs, que les plénipotentiaires réunis à Londres ne se sont pas fait beaucoup d'illusions à cet égard, non plus que sur la possibilité pratique, au cas où la Roumanie persisterait dans son attitude, de rendre exécutoires les décisions de la Conférence. Le défaut du mandat quant à l'article 55 n'est pas contesté. Il n'est pas contesté non plus que la Roumanie n'a jamais adhéré à l'article 7. Dans ces conditions, il importe peu qu'il puisse être établi que la Roumanie ait adhéré à certaines dispositions du Traité de Londres. Il est certain que le Traité de Londres, dans sa totalité, n'est pas en vigueur à l'égard de la Roumanie. Si l'on se propose d'établir que la Roumanie a adhéré à l'article premier, il faut l'établir directement et non pas par voie de conséquence indirecte de l'adhésion à d'autres stipulations du traité.

Peut-on établir directement que la Roumanie a adhéré à l'article premier du Traité de Londres comme tel? Il ne suffirait d'ailleurs pas de montrer que la Roumanie, à elle seule, par ses actes, a manifesté l'intention d'adhérer à cet article. Un traité forme un tout. L'article premier, dans le régime prévu par le Traité de Londres, est en relation étroite avec l'article 7, puisqu'à défaut de l'article premier, le régime de l'article 7 se serait appliqué au secteur Braïla-Galatz. L'Autriche-Hongrie n'avait consenti à reculer les bornes de la Commission européenne dans l'article premier, qu'en considération des avantages qu'elle obtenait par l'article 7. Ce qu'il y aurait lieu de rechercher, puisqu'une adhésion partielle à un traité qui forme une unité indissoluble ne se conçoit qu'avec l'accord unanime des co-contractants, c'est s'il y a eu, pour l'article 1^{er}, adhésion roumaine avec accord unanime des Etats contractants. Cet accord unanime a été réalisé tacitement pour la stipulation relative à la prolongation des pouvoirs de la Commission européenne et la même, ainsi qu'on l'a dit plus haut, les Puissances ayant agi dans la limite de leur mandat, il y a plutôt eu acceptation passive de la Roumanie dont l'adhésion n'était pas nécessaire. Mais, quant à l'article premier qui présente un caractère juridique différent, ce qu'il faudrait établir et ce que rien ne semble avoir établi, c'est que cette adhésion roumaine s'est produite et a été acceptée d'un accord unanime par tous les Etats contractants.

Le Comité n'estime donc pas que la disposition de l'article premier du Traité de Londres étendant les pouvoirs de la Commission européenne de Galatz

à Braila faisait partie des dispositions conventionnelles en vigueur avant la guerre, dispositions reprises par l'article 346. Mais il ne suit pas de là que la Roumanie n'ait pu consentir volontairement à la constitution des pouvoirs réguliers de la Commission européenne au sens de l'article 346 et à la formation, dans le secteur Galatz-Braila, d'usages ayant une valeur juridique par le seul fait qu'ils ont pu s'établir et se maintenir d'une façon continue du consentement unanime de tous les Etat intéressés. Si cela est établi, et seule l'analyse des faits d'avant-guerre peut l'établir, de tels usages faisaient partie intégrante des pouvoirs «régulièrement exercés» par la Commission européenne, pouvoirs repris par elle en vertu de l'article 346.

Que la Roumanie ait pu consentir à la constitution de tels pouvoirs indépendamment l'article premier du Traité de Londres et sans aucune référence à ce traité, cela n'a rien qui puisse paraître très surprenant en tenant compte des conditions politiques de l'époque. Il a déjà été signalé que, dans ces propositions de modifications au Traité de Londres, - propositions qui constituent, une offre non acceptée, - la Roumanie ne proposait aucune modification à l'article premier.

A cette époque, en effet, loin d'avoir des appréhensions quelconques vis-à-vis de la Commission européenne, la Roumanie y voyait plutôt un véritable palladium contre ses puissants voisins, et les raisons mêmes qui, en 1878, avaient fait choisir Galatz comme limite de compétence par l'Autriche-Hongrie, devaient faire souhaiter précisément à la Roumanie que cette limite fût placée à Braila, de manière à lui permettre de soustraire ces deux ports à l'influence de l'Empire austro-hongrois. Elle devait donc être d'accord sur le fond de l'article premier, et la lettre citée plus haut du ministre des Affaires étrangères de Roumanie au délégué roumain à la Commission européenne du Danube, lors des travaux relatifs à la Commission mixte prévue à l'article 55, confirme pleinement cette appréciation de fait.

La pensée roumaine ressort plus nettement encore de deux autres lettres du ministre Affaires étrangères de Roumanie au délégué roumain à la Commission européenne du Danube, auxquelles le Comité croit qu'il importe de donner une grande importance.

Dans la première de ces lettres, il est dit ce qui suit: «En conséquence, sur l'article premier du projet (de la proposition Barrère), vous voudrez bien proposer un amendement ainsi conçu: «L'exécution du présent Règlement est placée sous la surveillance de la Commission européenne du Danube, qui l'exercera au moyen d'un inspecteur général et qui aura à juger en appel tous les litiges dont elle sera saisie pour contraventions au présent Règlement». Le lendemain le ministre complète ses instructions en indiquant une forme nouvelle plaçant l'exécution du Règlement sous la surveillance d'une

Commission distincte dans laquelle la Commission européenne du Danube serait représentée par deux délégués, et il ajoute : «Il est bien entendu que vous ne proposerez cette rédaction que subsidiairement à la première et seulement à titre de transaction et dans le désir d'arriver à une entente.»

L'extension de la juridiction de la Commission européenne, loin d'être crainte, était donc la solution la plus désirée par la Roumanie. Aussi, sans qu'il y ait là raison suffisante pour admettre une adhésion implicite de la Roumanie à l'article premier du Traité de Londres, adhésion ayant valeur juridique, n'est-il pas impossible de prévoir que, malgré les protestations de la Roumanie contre sa non-participation à la Conférence de Londres, la Roumanie ait pu ne voir aucun inconvénient, et même ne voir que des avantages, à laisser se constituer ou se maintenir en fait des pouvoirs de la Commission européenne entre Galatz et Braila.

Si, de l'avis du Comité, le Traité de Londres n'a pas de valeur juridique comme tel, quant au secteur contesté, les dispositions conventionnelles en vigueur avant la guerre ne conféraient aucun pouvoir à la Commission européenne entre Galatz et Braila. Mais il est plausible que des pouvoirs n'ayant pas origine dans les dispositions conventionnelles, mais dans des usages ayant acquis valeur juridique par le consentement tacite de tous les Etats intéressés et notamment de la Roumanie, aient été régulièrement exercés dans ce secteur. Seule une enquête sur la pratique d'avant-guerre et les conditions dans lesquelles s'est poursuivie cette pratique, pourra montrer s'il en est bien ainsi. L'interprétation de l'article 346 du Traité de Versailles que le Comité, qui tient à le répéter, ne considère que comme ayant une valeur provisoire et ayant été remplacé par la Convention de Paris, même ainsi aux mêmes conclusions et aux mêmes recherches que l'interprétation de la Convention de Paris.

PRATIQUE D'AVANT-GUERRE.

Les controverses sur la nature et l'étendue en fait des pouvoirs exercés en pratique par la Commission européenne entre Galatz et Braila se sont produites déjà à la Conférence de Paris. Des déclarations des plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne et de Roumanie, il résulte qu'à ce moment, ces plénipotentiaires étaient d'accord pour estimer que la pratique d'avant-guerre de la Commission européenne du Danube se bornait, dans le secteur contesté, à l'exercice des pouvoirs techniques. Il semble, au contraire, que le plénipotentiaire d'Allemagne était d'un avis différent. On a vu plus haut comment des informations de fait ont été

alors demandées à la Commission européenne et n'ont pas été obtenues. La question restait entière.

Lorsqu'à la suite de l'abordage de *Bucegi-Stefan cel Mare*, le différend latent depuis lors eut éclaté, des premières recherches furent faites au sein de la Commission européenne. L'on fit faire à la capitainerie du port de Soulina des extraits remontant jusqu'à 1894, qui firent découvrir dix cas dans lesquels l'inspecteur de la navigation de la Commission européenne du Danube avait rendu des jugements dans le secteur contesté.

D'autre part, M. Contzesco déclara que des documents fournis à sa demande par les capitaines des ports de Galatz et de Braila et relatifs à des espèces jugées par eux depuis 1915 contenaient «plus de 65 cas rien que pour le port de Galatz et de nombreux autres cas pour le port de Braila».

Cette fois, le plénipotentiaire britannique déclara que la pratique de la compétence de la Commission européenne entre Braila et Galatz s'était établie par accord tacite en matière de juridiction comme en matière de pilotage et de travaux. Il fit remarquer que des précédents postérieurs à 1915 étaient sans valeur puisqu'ils se rapportaient à une période anormale.

C'est alors qu'une étude approfondie par le Comité exécutif fut ordonnée et que le *modus vivendi* (abstention provisoire de l'inspecteur et protestation dans chaque cas), fut décidé.

En vue d'accomplir son mandat, le Comité exécutif procéda en avril-mai 1922 à une enquête dont le procès-verbal a été *annexé* au présent rapport, et réuni un certain nombre de documents.

Lorsqu'elle revint en séance plénière, l'affaire fut remise à la séance d'automne, étant entendu que le Comité exécutif et le plénipotentiaire de Roumanie, continueraient à réunir les éléments de fait.

Dans l'intervalle, des difficultés d'application se produisirent à propos du *modus vivendi*, auxquelles le Comité ne croit pas devoir s'attarder, sauf en ce qui concerne le cas de l'Avis aux navigateurs relatif au port de Galatz, lequel ne sera toutefois traité, pour la commodité de l'exposé, que dans la partie suivante du rapport.

Dans la séance du 26 octobre 1922, le délégué de la Roumanie déposa un mémoire. Ce mémoire nous apprend incidemment que les recherches ultérieures avaient fait constater 65 interventions de l'inspecteur dans des cas d'infractions commises dans le secteur contesté.

Le mémoire roumain affirme, d'autre part, que les archives des autorités territoriales contiennent des centaines de cas d'infractions instruits par eux. Il signale que les archives de Braila ont été détruites en partie pendant la guerre, mais que celles du port de Galatz existent. «Le délégué de la Roumanie tient pour le moment à la disposition de la Commission les dossiers de 433 cas, rien que depuis

1894 jusqu'à ce jour ». Il ajoute: «Toutes ou presque toutes ces condamnations ont pour objet des infractions aux règlements de navigation et de police des ports roumains commises dans le secteur Braila-Galatz, y compris les ports. »

Une sous-annexe porte «cas d'abordage, avaries et autres infractions aux règlements de navigation et de police instruits par les autorités roumaines des ports de Braila et de Galatz ». Elle mentionne 224 cas pour Galatz et 209 cas pour Braila. Il signale que les autorités territoriales de Galatz ont puni pour infraction à leurs règlements de police même les bateaux de la Commission, le yacht *Carolus* et le remorqueur *Ister*.

Le délégué de Grande-Bretagne, en réponse à l'expose roumain, fit remarquer que la constatation de l'état de fait était malaisée à faire après la guerre, étant donné que les chefs de service étaient des nouveaux venus et que les archives de l'inspection du Toulcha avaient été transportées à Berlin. Il fit observer que le délégué roumain n'avait pas précisé si les cas qu'il citait s'étaient produits « dans les ports du secteur ou dans le chenal».

A la séance suivante, le délégué de la Roumanie déclara que des recherches nouvelles avaient permis de constater que, parmi les 433 cas roumains cités, 55 se rapportaient à « des accidents, avaries, collisions, survenus dans le fleuve». Il ajouta: «Ces faits se sont passés en 1896, 1899, 1904, 1905, 1909, 1911, 1912, 1914, 1921, 1922. Ils constituent donc une pratique constante établissant que les autorités roumaines instrumentaient aussi bien dans le fleuve que dans les ports.» Le protocole porte ensuite: «Pour répondre à une demande présentée par le délégué de la France, M. Contzesco ajoute que, dans certains cas qu'il a examinés, il s'agissait aussi de bateaux conduits par des pilotes de la Commission européenne du Danube ». Les délibérations se dirigèrent alors dans la voie de l'essai de compromis, dont l'issue a été relatée plus haut.

Le Comité, dans ces conditions, a dû, tant par l'examen des arguments présentés de part et d'autre que par l'étude originale de tous textes, dossiers et témoignages dont il a pu connaître, entreprendre l'étude d'ensemble de la question.

Les textes qu'il a consultés sont les protocoles de la Commission européenne, le règlement de navigation en vigueur portant en annexe les avis aux navigateurs, le règlement des ports roumains. Il a eu à sa disposition également la copie, figurant aux archives de la capitainerie du port de Soulina, de la liste des cas de juridiction présentée par la Commission européenne comme ayant été exercés par elle (on sait, en effet, que les archives de la Commission européenne à Galatz ont été brûlées et que les archives de l'inspection de la navigation de Toulcha ont été partiellement perdues), enfin les dossiers des cas de juridiction présentés par le plénipotentiaire de Roumanie comme ayant été exercés par les autorités roumaines. Il a entendu des témoignages tant de la part d'anciens pilotes, de fonctionnaires de la Commission européenne que d'anciens capitaines de port roumains ayant exercé

avant la guerre dans le secteur contesté. Il a entendu toutes les personnes qui lui ont été signalées de part et d'autre comme pouvant fournir des renseignements utiles à la solution du litige.

Avant de procéder à l'analyse détaillée des résultats de l'enquête, une remarque préliminaire d'ensemble doit être faite. D'après le caractère spécial que les traités ont imprimé à la Commission européenne du Danube - et en laissant de côté ses pouvoirs techniques -, la compétence de cet organisme sur un secteur du Danube est une et ne peut être scindée en divers éléments. Il n'y a pas lieu, comme pour d'autres fleuves, de distinguer, par exemple, entre le pouvoir d'élaborer le règlement de navigation, le procédé de mise en vigueur de ce règlement, enfin le pouvoir de veiller à son application par la constatation et la répression des infractions. Le pouvoir de réglementation et le pouvoir de juridiction proprement dite appartiennent selon la tradition du Danube maritime à une seule et même autorité. Le Traité de Berlin stipule que la Commission européenne exerce ses pouvoirs en pleine indépendance de l'autorité territoriale. Elle se suffit à elle-même. Elle possède en principe et sans aucun concours de l'autorité territoriale et jusque dans l'appareil militaire des stationnaires des Puissances, tous les moyens d'action nécessaires à l'exercice des mesures décidées par elle dans les limites de la mission qui lui est confiée. A moins de pratique contraire clairement démontrée, il faut donc admettre que la question de savoir si la Commission européenne a exercé le pouvoir réglementaire entre Galatz et Braila ou si elle a exercé des actes de juridiction répressive dans ce secteur en cas de contravention au règlement est une seule et même question.

Des renseignements à ce sujet ainsi compris ne peuvent être cherchés que dans les textes du règlement de navigation et des avis aux navigateurs ainsi que dans les dossiers des actes de juridiction soumis.

Textes réglementaires.

Le règlement de navigation, dont le texte, qu'il doive en être ainsi nécessairement ou non, a toujours été adopté à l'unanimité, et porte la trace à la fois de compromis et de remaniement à diverses périodes, ne manque pas d'apparaître comme d'une logique un peu déconcertante. Il convient de l'examiner de très près.

Le titre même du Règlement porte :

« Règlement de navigation et de police applicable à la partie du Danube comprise entre Galatz et les embouchures ».

L'article premier est ainsi conçu :

« L'exercice de la navigation sur le Bas-Danube en aval de Galatz est placé sous l'autorité de l'inspecteur de la navigation et du capitaine du port de Soulina.

L'autorité de ces deux agents s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons. »

Le guide aux navigateurs contient la disposition suivante :

«Le service de l'Inspection *charge d'assurer la police fluviale* est fait par quatre surveillants, qui parcourent le fleuve entre Soulina et Braila. » Ce texte ne fait que résumer le paragraphe 14 de l'instruction spéciale à l'inspecteur, conçu comme suit :

« Les surveillants du fleuve, au nombre de quatre places sous les ordres de l'inspecteur, assistent spécialement celui-ci dans l'exercice de la police fluviale; ils prêtent serment entre les mains de la Commission de faire leurs rapports et constatations conformes à la vérité.

» Chacun d'eux est préposé spécialement à la surveillance de l'une des quatre sections fluviales qui s'étendent:

» La première de la limite supérieure du port de Soulina au 13^e 1/2 milliaire;

» La deuxième, du 13^e 1/2 au 23^e 1/2 milliaire ;

» La troisième, du 23^e 1/2 au 34^e milliaire ;

» Et la quatrième, du 34^e milliaire jusqu'à Braila.

»Les surveillants des trois premières sections habitent dans les limites de leurs sections respectives, et ne peuvent s'en éloigner sans l'autorisation de l'inspecteur. Le surveillant de la quatrième section reste à bord du bateau d'inspection dont il est le patron.»

Il y a lieu de se reporter également aux articles 3, 35, 43, 96, 101, 102, 108, 109, 120, 146, 161, 162, 190.

Quel est le sens de ces divers textes ?

Il est incontestable que certains d'entre eux contiennent des dispositions qui, matériellement sont nécessairement applicables dans le secteur Galatz-Braila comme dans le reste du fleuve.

L'article 35 prescrit le ralentissement des navires et s'applique expressément dans les sections des «ports de Braila, Galatz...». Il en est de même de l'avis aux navigateurs N^o 1 (fleuve) du 10 novembre 1911 par lequel il est rappelé que la « différence entre le tirant d'eau du bâtiment et la profondeur existant sur les bas-fonds entre le port de départ et le port de destination située en aval de Braila doit être d'un pied au moins pour tous les bâtiments ».

Tous les articles précités (101, 102, 108, 109, 120) qui se rattachent à l'exercice du pilotage par la Commission européenne, pilotage exercé jusqu'à Braila, qui réglementent l'obligation de prendre un pilote, les contestations entre capitaines et pilotes, etc., s'appliquent nécessairement dans toute l'étendue du secteur sur lequel la Commission européenne exerce le pilotage.

Mais, il y a plus. Selon l'article 108, les pilotes sont tenus de dresser un procès-verbal pour toutes les contraventions commises en leur présence et de remettre ce document à l'inspecteur de la navigation ou au capitaine du port de Soulina.

Comme en vertu de l'article 120 le pilotage est obligatoire entre Braila et Soulina, et que les articles précédents (101 et 102 notamment) s'appliquent entre Soulina et Braila, l'article 108 doit avoir la même sphère d'application géographique.

Il devrait logiquement en être de même, tant par la place qu'il occupe que par le lien très étroit qui le rattache aux articles précédents, de l'article 109. Cet article permet à l'inspecteur de prononcer sur les contestations survenues entre les pilotes et les capitaine de commerce en précisant qu'il en est ainsi «dans les limites de son ressort».

L'article 190 qui est l'article général sur les pouvoirs de juridiction de l'inspecteur de la navigation emploie les mêmes mots en ce qui concerne l'inspecteur de la navigation et le capitaine du port de Soulina qui connaissent des contraventions commises «dans l'étendue de leur ressort ».

Rien ne permet de supposer que le « ressort » de l'inspecteur de la navigation soit différent quand il s'agit de sanctionner les dispositions du règlement en relation avec le pilotage de ce qu'il serait dans d'autres cas. Tous les articles du règlement sont sanctionnés d'ailleurs par un même groupe d'articles, les articles 168 à 175 et 183.

Le paragraphe 14 de l'instruction spéciale à l'inspecteur dit que sont placés sous les ordres de l'inspecteur, les surveillants du fleuve qui l'assistent spécialement dans l'exercice de la «police fluviale» et prêtent serment de faire leurs rapports et constatations conformes à la vérité. La surveillance est répartie entre quatre sections fluviales, dont la quatrième va jusqu'à Braila. Il semble impliqué par là que l'inspecteur de la navigation assure la police fluviale également jusqu'à Braila et la façon dont il assure la police fluviale est, sans aucune distinction entre sections définie dans l'article précité qui lui donne des pouvoirs de juridiction.

L'article 43 du règlement donne des indications dans le même sens. Quant aux articles 35 (paragraphe 1) et 146 qui emploient l'expression «Bas-Danube », il semble résulter des protocoles que cette expression vise l'ensemble du Danube maritime.

Comment, dans ces conditions, expliquer que les articles 96, 161 et 162 paraissent ne pas appliquer dans le secteur Galatz-Braila. Pour l'article 96 qui traite de l'interdiction de retirer sans autorisation les ancres, etc., abandonnées, il se peut que des raisons techniques aient justifié cette limitation ; mais il est plus probable qu'il s'agit de vestiges de l'ancien texte car il en est ainsi certainement dans le cas des articles 161 et 162 destinés à protéger les ouvrages d'art de la Commission

européenne. Par leur nature même, en effet, ces dispositions doivent s'appliquer partout où s'exerce l'activité technique de la Commission européenne du Danube, et cette activité n'est pas contestée dans le secteur Galatz-Braila. Quoique ces articles parlent du Danube en aval de Galatz, il semble certain qu'ils doivent s'appliquer au Bas-Danube tout entier.

Mais comment expliquer le titre du règlement et l'article premier? Ces articles sont en contradiction nette avec l'ensemble des textes cités ci-dessus. Il ne paraît pas au Comité que l'on ne puisse en découvrir la raison.

Le titre et l'article premier sont restés ce qu'ils étaient dans les anciens textes d'avant le Traité de Londres. Tout changement apporté à ces textes de principe eût pu être considéré par la Roumanie comme impliquant de sa part une adhésion formelle à ce traité. En revanche, il a déjà été signalé qu'en fait, la Roumanie n'avait aucune objection, bien au contraire, à l'exercice par la Commission européenne de pouvoirs entre Galatz et Braila. Il est naturel par là que, le titre et l'article premier n'étant pas modifiés, elle ait néanmoins consenti dans les articles de détail et d'application à concéder à la Commission européenne des pouvoirs équivalant à ceux qui eussent résulté de l'application de l'article premier du Traité de Londres, mais sans aucune liaison directe ou indirecte avec ce traité. Au sujet des véritables sentiments de la Roumanie à cet égard, on a déjà cité plus haut une lettre du ministre des Affaires étrangères de Roumanie au délégué roumain à la Commission européenne, lors des travaux de la Commission européenne relatifs à la commission mixte. On peut également signaler que, lorsque la Commission européenne entama à ce propos l'étude du règlement du Danube fluvial, la question du règlement applicable entre Galatz et Braila fut longuement discutée, et que la Roumanie avait tout au moins admis formellement l'exercice par la Commission européenne du pouvoir réglementaire entre Galatz et l'amont de Braila. C'est dans cette différence entre le point de vue juridique de la Roumanie quant à la question générale de la validité du Traité de Londres et son attitude vis-à-vis des problèmes concrets de pouvoirs de la Commission européenne que le Comité trouve l'explication de la contradiction entre le début du règlement de navigation et l'ensemble du texte.

Si l'énoncé de l'article premier, demeuré inchangé depuis 1881, suffit à démontrer que la Roumanie n'a jamais explicitement reconnu l'extension des pouvoirs de police de la Commission entre Galatz et Braila, et que la Commission européenne du Danube a été d'accord, pour éviter un conflit sur cette reconnaissance, par contre l'ensemble des textes contradictoires que nous venons de parcourir donne nettement l'impression que les pouvoirs d'exécution confiés à la Commission et à ses agents doivent s'exercer dans toute l'étendue de la sphère d'application géographique des dispositions matérielles, c'est-à-dire, en principe, sur tout le Danube maritime. Le règlement ne prévoit aucune autre surveillance,

aucune autre sanction, aucune autre juridiction que celles qu'il institue. Tout indique qu'il s'agit d'un système destiné à se suffire à lui-même. La contre-épreuve est, d'ailleurs, fournie par les textes et la pratique roumaine. Nulle part, on ne prévoit dans les règlements roumains que les agents de la police roumaine doivent assurer l'application du règlement de la Commission européenne, nulle sanction de ce règlement ne s'y trouve prévue, nulle règle de compétence n'est établie à cet égard. Les deux systèmes sont manifestement conçus comme devant fonctionner sans interpénétration.

Cela est si vrai que dans le cas survenu en 1922 (16 août, *Nérée*) d'un capitaine puni par les autorités roumaines pour avoir navigué de Braila à Galatz sans pilote fluvial, le capitaine du port de Galatz a basé sa décision non sur l'article du règlement de la Commission européenne du Danube applicable en l'espèce, mais sur l'article 10 de son propre règlement, obligeant les capitaines, patrons, pilotes ou conducteurs de bâtiments à porter sur eux leurs brevets respectifs. Au cours de l'enquête, un cas analogue qui venait de se produire, celui du *Main* nous a encore été signalé par le capitaine du port de Galatz qui nous a dit qu'il appliquait la même disposition.

Des lors, on est forcé de choisir entre deux hypothèses :

Ou bien, les dispositions matérielles du règlement de la Commission européenne du Danube, applicables entre Galatz et Braila, y compris celles expressément déclarées applicables à ce secteur, comme l'article 34, ou qui doivent s'y appliquer par leur nature comme celles protégeant les ouvrages d'art, y compris même les articles relatifs au pilotage et assurant le caractère obligatoire de ce dernier, sont dépourvus de sanctions, ou bien, et cette dernière hypothèse est seule vraisemblable, les articles 1 et 3 se trouvent dans le même cas que le titre du règlement lui-même et que les articles 161 et 162 et ne répondent plus à l'intention réelle des auteurs du règlement.

Le Comité fait encore observer que, parmi la statistique publiée annuellement par la Commission européenne du Danube, figure un relevé des condamnations prononcées pour infractions au règlement entre Braila et Soulina.

Le Comité a ainsi acquis la conviction que l'examen même des textes réglementaires et analogues tend à indiquer que la Commission européenne, avant la guerre, exerçait en fait de Galatz à l'amont de Braila les mêmes pouvoirs indissolubles de réglementation et de juridiction que dans le reste du Bas-Danube. Cette interprétation et cette impression sont confirmées absolument par l'examen des dossiers judiciaires fournis de part et d'autre au Comité.

Archives de la Commission européenne du Danube :

Un relevé des documents produits figure en annexe.

Parmi ces pièces figure un relevé de 71 cas (ci-annexe) établi par l'Inspectorat de la navigation.

Ces cas sont relatifs à la période 1884 à 1925.

Il ne s'est produit aucun cas au cours des années suivantes : 1884, 1885, 1886, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1914, 1915, 1916, 1917, 1919, 1922, 1924 et 1925.

Quant à la nature des faits :

10 cas sont relatifs au défaut de pilote ou à d'autres faits relatifs au pilotage.

3 cas sont relatifs aux feux réglementaires.

30 cas sont des faits de collision.

21 cas sont des faits d'échouement.

3 cas sont relatifs à l'excès de vitesse au passage des ports.

1 cas est relatif à la protection des travaux.

1 cas est relatif à des avaries non dénommées.

1 cas est relatif à un fait de remorquage sans licence.

1 Divers.

Quant au lieu :

Abordages. - 9, port de Braila, 19, port de Galatz, 2, entre les deux. (Total: 30.)

Echouements. - 5, port de Braila, 4, port de Galatz, 12, entre les deux. (Total: 21.)

Avaries. - 1, port de Braila.

Feux. — 1, port de Braila, 1, port de Galatz. (Total: 2.)

Vitesse. — 3, port de Galatz.

Travaux. — 1, entre les deux.

Divers. — 1, Braila.

Il s'est donc produit sur un total de 59 cas envisagés: 17 cas dans le port de Braila, 27 cas dans le port de Galatz, 15 cas dans l'intervalle entre les deux ports.

Des 71 cas présentes, le Comite ne croit pas devoir retenir les 4 derniers, c'est-à-dire le cas de la collision *Bucegi-Stefan cel Mare*, qui a été le point de départ du différend et les cas subséquents.

Il reste donc 67 cas dont 63 entre 1887 et 1899 ainsi qu'entre 1904 et 1914, soit en 21 ans (avec une interruption de 5 années), ce qui donne une moyenne environ de 3 cas par an.

Quelques cas doivent être notes du fait qu'ils sont à la limite d'une répartition rationnelle entre la police du fleuve et celle du port :

Tel est, par exemple, le cas des sentences N^o 2517 (de 1889), condamnation de la goëlette grecque *Marigo* qui, après avoir mouillé l'ancre dans

le port de Galatz, a négligé d'éteindre les feux de côtés, et N° 1183 (de 1886), évitage du steamer *Eleni Millas*, dans le port de Braila dans de mauvaises conditions atmosphériques.

En outre, il est à remarquer que la plupart des cas d'abordage dans les ports sont résumés si sommairement qu'à les envisager *in abstracto*, il se concevrait qu'il put s'agir de bâtiments dont aucun ne fût en cours de route, mais la circonstance que l'action répressive a, normalement, dû être déclenchée par un rapport du pilote exclut cette possibilité.

Archives roumaines :

Un relevé des documents produits figure en annexe.

Parmi ces pièces figurent 55 cas tous émanant de la capitainerie de Galatz que le Comité croit pouvoir identifier avec ceux invoqués par M. Contzesco, comme se rapportant à des infractions à la police de la navigation, commises dans le chenal navigable par opposition au port proprement dit : quais, débarcadères, etc.

Un sommaire de ces 55 cas est également annexe. Tous les autres dossiers roumains produits sont relatifs soit à des affaires civiles, soit à des cas qui se sont produits en dehors du secteur contesté.

Parmi les 55 cas, il y en a 10 qui se rapportent à la période 1901 à 1914 et 10 qui se rapportent à la période d'après-guerre. Ces derniers cas sont tous postérieurs à la naissance du différend et doivent donc être écartés. Il reste, par conséquent, 45 cas à analyser.

Parmi ces 45 cas, 21 cas sont relatifs à l'application de l'article 23 du règlement roumain.

Un de ces cas appelle une mention spéciale. C'est celui du steamer *Gorsemore* (12 août 1910), qui a quitté son emplacement dans les bassins sans l'assistance du pilote de port de la capitainerie, mais ayant à bord un pilote fluvial de la Commission européenne du Danube.

3 cas sont relatifs à l'application de l'article 66.

3 cas sont relatifs à l'application de l'article 41.

1 cas est relatif à l'application de l'article 45.

Tous ces cas peuvent être écartés *de plano*, comme se rapportant par définition d'une manière exclusive à des bâtiments autres que des bâtiments en cours de navigation.

Doivent également être écartés *de plano*, d'après l'énoncé des faits et les articles cités, les cas suivants :

29. Bâtiment condamné pour avoir jeté des céréales avariées.

25. Bâtiment condamné pour avoir déposé sa cargaison à un endroit non désigné.

27. Bâtiment ayant accoste pour laver sa chaudière.

28. Bâtiment n'ayant pas quitté son emplacement après avoir terminé son chargement.

33. Avoir accosté sans remplir les formalités préalables, etc.

48. Voies de fait à bord d'un bateau accoste.

49. Bâtiment ayant déchargé et étant parti sans autorisation.

50. 51 et 52. Bâtiments ayant quitte le port sans avoir rempli les formalités nécessaires et en abandonnant leurs papiers ou en omettant de les renouveler.

53. Bâtiment ayant fait de la contrebande.

54. Bâtiment ayant omis de faire part de ses opérations de chargement.

55. Trouvé ancré à la rive en dehors des limites du port sans justification et n'ayant pas obéi aux sommations faites.

Il reste donc 4 cas à examiner de plus près.

7. 14 juin 1901. Bâtiment *Brancoveanu*.

26. 26 octobre 1911. Bâtiment *Sterenji*.

Ces deux bâtiments ont été condamnés sur la base de l'article 3, pour excès de vitesse. L'article 3, tant par son texte que par la place qu'il occupe dans le règlement ne s'applique pas aux bâtiments qui ne font que traverser les ports. Dans le premier cas, il semble qu'il n'ait pu s'agir effectivement d'un bâtiment en cours de route puisque le *Brancoveanu* est décrit comme ayant passé *plusieurs fois* dans le port, ce qui ne s'explique que d'un petit bâtiment effectuant des opérations limitées à la zone même du port. Dans le second cas, il a pu s'agir d'un bâtiment encore en cours de route.

13 mars 1909. Barquette 77.

36. 30 novembre 1913. Remorqueur *Omonia*.

Le premier de ces bâtiments a été condamné pour avoir remonté le Danube sans lumière. Il l'a été sur la base de l'article 68. Le second a été condamné pour être venu de l'aval n'ayant pas les feux allumés. Il l'a été sur la base de l'article 81 :

Le premier de ces articles ne vise que les petites embarcations.

Le second de ces articles vise les bâtiments en cours de route pendant la nuit.

En résumé, des quatre cas analysés, deux doivent être écartés :

Le cas *Brancoveanu*, parce qu'il ne pouvait pas s'agir d'un bâtiment en cours de route; le cas de la barquette 77, parce qu'il s'agissait d'une barquette.

Deux cas doivent être retenus : celui du *Sterenji*, condamné pour excès de vitesse et celui de *Omonia*, condamné pour n'avoir pas porté les feux de route.

Il importe encore d'examiner les cas cités par le délégué de Roumanie des deux bâtiments de la Commission européenne du Danube elle-même :

«Les autorités territoriales ont puni pour infraction à leurs règlements de police, même les bateaux de la Commission, le yacht *Carolus* et le remorqueur *Isier*. »

Dans le premier cas, il s'agissait d'un procès civil; dans le deuxième cas, d'après une lettre du 21 avril 1901, de l'ingénieur Kuhl, au délégué de Roumanie et d'après les déclarations du capitaine, il s'agirait d'une condamnation pour excès de vitesse au départ du port de Galatz. Il s'agirait donc là d'un cas devant être retenu et rapproché de celui du *Sterenji*.

Le résultat, au demeurant presque entièrement négatif, de cette partie de l'enquête a été pleinement confirmé par l'audition des témoins produits du côté roumain.

Aucun de ces témoins ne nous a indiqué un cas précis ou une condamnation aurait été prononcée pour violation d'une disposition relative à la police de la navigation (par opposition à la police du port). Les catégories citées d'une manière générale par l'amiral Ionescu (excès de vitesse, jets de cendres, marche nocturne avec feux éteints) sont précisément des catégories dans lesquelles rentrent les trois seuls cas retenus, ce qui paraît confirmer l'absence des autres (violation des règles de route et de barre ayant entraîné une collision ou un échouement, etc). Quoique trois cas puissent vraiment être négligés, encore faut-il remarquer :

1. Que le cas *Omonia* semble être le résultat d'une erreur due au fait que le renvoi figurant en tête du chapitre 5 du titre 1 du règlement roumain a été incomplètement reproduit en tête du chapitre 6 ;

2. Que dans le cas *Sterenji* et vraisemblablement dans le cas *Isfer*, il a été fait application d'une règle qui ne vise pas les bâtiments en cours de route, de sorte que, où bien il s'est agi de bâtiments entrant dans le port ou en sortant (sous la conduite d'un pilote de port) ou bien, l'article ne paraît pas avoir été bien appliqué.

L'examen des dossiers des cas produits tant par la Commission européenne que du côté roumain montre donc qu'un grand nombre de cas de juridiction pour la répression des contraventions au règlement de navigation ont pu être établis comme ayant été exercés dans le secteur Galatz-Braila par la Commission européenne, qu'au contraire à peu près tous ou peut-être tous les cas de juridiction roumaine sont des cas n'ayant aucune portée dans le différend actuel, puisqu'ils rentrent dans des catégories de cas où la juridiction roumaine n'est aucunement contestée, c'est-à-dire des cas soit de litige civil soit non de police de navigation mais de police de port. Il sera d'ailleurs indiqué plus loin quels enseignements peuvent être tirés de la pratique roumaine elle-même quant à la répartition rationnelle des questions de police de navigation et de police de port.

Une circonstance nous a été signalée comme pouvant être de nature à expliquer le résultat négatif que nous avons constaté quant aux cas de juridiction

roumaine, autrement que par la confirmation de la thèse demanderesse. C'est le fait que la compétence *civile* du capitaine du port est limitée aux termes de l'article 171 du règlement à 300 lei.

Il s'ensuivrait que dans toutes les affaires ou l'intérêt civil dépasserait cette somme (c'est-à-dire dans toutes les affaires de quelque importance) le capitaine du port s'abstiendrait en pratique de prononcer une condamnation pour ne pas préjuger de la sentence des Tribunaux supérieurs, cette dernière sentence restant d'ailleurs purement civile.

Cette circonstance explique assurément le nombre relativement restreint de condamnations, mais elle ne constitue aucun motif d'admettre que les cas ou l'intérêt supérieur à 300 lei soient de nature différente des cas sur lesquels a jugé le capitaine de port. En toute hypothèse, elle ne change rien au fait que les cas de condamnation invoqués par le représentant roumain à l'appui de sa thèse ne prouvent nullement ce qu'ils devraient prouver.

Le Comité s'est ainsi convaincu que, d'après une pratique, interrompue *peut-être* pendant quelques années entre 1899 et 1904 mais plus vraisemblablement régulière et suivie tous les cas notables d'infractions à la police de la navigation proprement dite commis à bord de navires d'un certain tonnage ont été réprimés par l'action de la Commission européenne du Danube, l'action du capitaine du port roumain se limitant par contre normalement à la police des ports *sensu proprio*.

A titre de contre-épreuve, il est intéressant de voir comment s'établit la statistique des condamnations prononcées depuis le *modus vivendi* d'automne 1921, c'est-à-dire depuis l'époque où les autorités roumaines sont seules à instrumenter dans le secteur contesté. Des neuf cas produits, trois seulement sont à retenir comme pouvant se rapporter à la police de la navigation; deux sont des cas de jet de cendres et le troisième est le cas antérieurement indiqué de navigation sans pilote. Les autres cas sont relatifs à des questions d'emplacement (art. 23 et 46). Un navire ayant été condamné pour s'être mis à quai sans l'assistance du pilote de la capitainerie et sous la conduite du pilote fluvial.

Contre les conclusions tirées de cet examen de la pratique des pouvoirs de la Commission européenne dans le secteur contesté et dans l'absence de cas relevant de la juridiction roumaine, peut-on faire état des protestations du délégué roumain à la Commission européenne ou de certains actes administratifs roumains signalés par le plénipotentiaire de Roumanie à la Commission européenne ?

L'échange de vues suivant s'est produit au début du différend.

Le délégué de Grande-Bretagne fait remarquer que, si au cours d'une interprétation d'une aussi longue durée les représentants successifs de la Roumanie à la Commission européenne n'avaient pas admis le droit de juridiction de la Commission, ils n'auraient pas manqué de s'élever contre cette pratique et d'en

informer leur gouvernement qui aurait soulevé la question posée aujourd'hui. Or, il n'en a rien été, comme on peut le constater par la lecture des Protocoles.

Le délégué de Roumanie ne peut discuter la question à ce point de vue... Il ne connaît pas la conduite qu'ont tenue ses prédécesseurs et le fait que la Commission européenne du Danube a pu exercer cette juridiction dans une dizaine de cas depuis son existence prouverait seulement que telle était peut-être l'interprétation de la majorité, dans laquelle il n'est pas admissible de comprendre, jusqu'à ce que l'on en ait la preuve, l'opinion du représentant de la Roumanie. Le délégué de Grande-Bretagne soutient que la Commission européenne du Danube a un droit de juridiction dans le secteur contesté ; comment la Commission, qui est toujours si jalouse de ses privilèges, a-t-elle alors laisse s'exercer à maintes reprises la juridiction des autorités locales ? Peut-on lui présenter une seule protestation émanant de la Commission européenne contre ce qu'elle aurait sans aucun doute considéré comme un acte d'immixtion dans ses attributions si elle avait été convaincu de son droit ?

Le délégué de Grande-Bretagne répond que cette abstention est due à ce que la Commission a ignoré les interventions des autorités roumaines qui ont été citées, et l'on n'a d'ailleurs fait état d'instructions ou de jugements émanant de ces autorités que postérieurement à la guerre, c'est-à-dire à une époque où la Commission n'avait pas été régulièrement reconstituée.

Ultérieurement, M. Contzesco, discutant la valeur des témoignages recueillis par le Comité exécutif de la Commission européenne du Danube a dit : « Les centaines de condamnations que renferme le dossier de M. Contzesco montrent quelle créance il convient d'accorder à de pareilles affirmations. »

Dans son mémoire M. Contzesco a affirmé que *la Roumanie n'avait jamais manqué de protester toutes les fois que son délégué a pu prendre connaissance d'une immixtion des organes administratifs de la Commission dans les ports ou dans le secteur Galatz-Braila* et que si la conduite de l'inspecteur de la navigation avait trouvé au sein de la *était « sûrement en l'absence du délégué de Roumanie »*.

M. Contzesco produit ensuite à l'appui de ses affirmations les éléments suivants :

1. « Par des lettres formelles, la Commission transmettait régulièrement à son inspecteur l'ordre de se conformer exactement aux règles contenues dans l'avis aux navigateurs émis par les capitaines des ports de Galatz et Braila. »

2. « Le Gouvernement roumain s'est toujours formellement réservé ses droits sur le secteur tout entier et les déclarations nettes à ce sujet, du délégué de la Roumanie se trouvent consignées dans les protocoles des séances plénières.

3. « Toute la question des droits des autorités territoriales sur le secteur compris entre *l'aval de Galatz et Braila* est formellement tranchée,

catégoriquement reconnue par la Commission européenne à l'unanimité des six membres présents à la séance du 19 mars 1892, toujours à la suite des protestations réitérées du délégué de Roumanie contre l'immixtion abusive de l'inspecteur de la navigation dans une portion du Danube non prévue par les Traités.

Voici le texte de la note adressée par la Commission à tous ses délégués :

« Commission européenne du Danube

N° 432.

Galatz, le 20 mars 1892.

Monsieur et cher Collègue,

« Le Comité exécutif a l'honneur de vous informer que, dans sa séance du 19 mars courant, à la suite d'observations à lui soumises verbalement par M. le délégué de Roumanie concernant deux dépositions recueillies par l'inspecteur de la navigation sur les circonstances d'un échouement qui a eu lieu en *amont de Galatz*, la résolution suivante a été prise à l'unanimité des six délégués présents :

« La Commission européenne, désireuse de continuer les bons rapports qui existent si heureusement entre elle et le Gouvernement royal de Roumanie, s'engage à éviter tout conflit, en donnant les ordres nécessaires à l'inspecteur la navigation du Bas-Danube et à ses autres agents, de ne pas dresser d'actes de juridiction dans les localités situées en amont de Galatz. »

» Galatz, le 19 mars 1892 »

(Signé) : RAFFAUF, Percy SANDERSON, Giulio TESI, A. ROMANENKO, I. D. BALACEANO, M. AZARIAN. »

4. Le cas de la collision survenue en 1894 à Braila entre les bateaux *Etna* et *Marco* a fait l'objet d'une nouvelle protestation de la part du délégué de Roumanie.

5. M. Contzesco a trouvé dans les archives de Toultscha la lettre suivante, du 22 février 1890 adressée par le secrétaire général à l'inspecteur de la navigation :

« Après avoir examiné votre rapport du 19 décembre le Comité exécutif me charge de vous signaler que le second alinéa dudit rapport ne devrait pas y figurer vu que les mots par lesquels il se termine « endroit qui se soustrait à nia compétence » pourraient servir d'argument pour contester la juridiction de la Commission de Galatz à Braila... »

Il importe d'examiner ces faits :

1° Deux avis roumains aux navigateurs, l'un du 12/14 juin 1898, enjoignant aux navigateurs de passer devant les docks flottants de Galatz avec la plus petite vitesse lorsqu'un signal spécial indique la présence d'un bâtiment dans ces docks, l'autre du 29 mars/10 avril 1897 prescrivant des précautions spéciales pendant la construction de certains quais à Galatz ont été transmis par la Commission européenne du Danube à l'inspecteur en invitant ce fonctionnaire à ordonner aux

pilotes de s'y conformer. Ces deux avis sont basés sur l'article du règlement roumain dont le second contient le rappel avec cette particularité que tandis que l'article lui-même ne parle que des navires entrant ou sortant (entrant sans ostind) l'avis parle des navires en cours de route (trecand).

Ensuite une lettre de l'inspectorat des ports roumains adressée au délégué de Roumanie et priant ce dernier de bien vouloir prendre des mesures pour qu'il soit donné ordre aux pilotes de la Commission européenne du Danube d'avoir soin de mouiller les navires à proximité de la rive droite et en ligne de manière à ne pas encombrer le chenal navigable et de veiller à ce que les navires soient bien ancrés en vue de prévenir les accidents, est transmise à l'inspecteur aux mêmes fins que ci-dessus.

Les deux autres pièces invoquées sont: la première, une lettre de la marine roumaine adressée directement à l'inspecteur de la Commission européenne du Danube lui annonçant le placement dans le port de Braila de *Ducs d'Albe* et le priant de bien vouloir donner des ordres aux pilotes pour qu'ils mettent leurs navires au mouillage à droite de *Ducs d'Albe*; la seconde, une lettre de la Commission européenne du Danube à l'inspecteur l'invitant à soumettre à la Commission européenne du Danube un projet d'instruction aux pilotes fluviaux «rédige dans le même esprit que l'avis ci-inclus aux capitaines de bateaux du 1^{er} avril 1883 et s'appliquant à tous les ports du Danube». La lettre porte la mention au crayon «Avis aux navigateurs manquants». Le Comité ne croit pas que l'on puisse inférer de ces pièces des conclusions dans le sens de l'exercice de la police fluviale par la Roumanie. Le premier avis est relatif à des circonstances locales, le deuxième avis vise dans sa deuxième partie une situation passagère; la première partie il est vrai est générale et se rapporte aux bâtiments en cours de route. Mais ce que l'on peut en déduire, c'est que dans l'esprit des uns et des autres, il régnait une certaine confusion quant à la portée respective de l'article 35 du règlement international et de l'article 3 du règlement roumain. Quant à la troisième et à la quatrième pièces, elles se rapportent à la question du mouillage qui relève, normalement et sous une réserve qui sera précisée dans la partie suivante, de la police des ports. La cinquième pièce, enfin, a dû être citée par erreur.

2° Les réserves invoquées sont relatives au placement de bouées et non à des faits de police.

3° Il s'agit ici d'une décision prise par le Comité exécutif et dont il n'a pas été retrouvé de trace dans les protocoles de la Commission. Si cette décision avait la portée qu'y a attachée le représentant roumain, il serait tout de même bien étrange que le relevé de cas fourni par la Commission européenne du Danube ne mentionne pas au moins une courte interruption dans une pratique qui aurait été formellement condamnée. Or, il n'en est rien.

D'autre part, cette pièce est susceptible de deux interprétations.

Ne pas «dresser d'actes de juridiction dans les localités situées en amont de Galatz. Mais cela peut assurément vouloir dire ne pas instrumenter en amont de Galatz. Mais cela peut vouloir dire aussi: ne pas instrumenter à terre ailleurs qu'à Galatz même ou dans les localités en aval de Galatz.

L'emploi du mot «localités» suggère la deuxième interprétation plutôt que la première. D'autres circonstances tendent à confirmer cette version.

Comme on l'a vu par les instructions à l'inspecteur, le surveillant de la section qui coin' prend la partie Galatz-Braila, reste à bord du bateau d'inspection. Ceci démontre que l'autorités roumaines - et nous verrons plus loin des déclarations qui sont précisément dans ce sens - ont dû faire des objections à ce que la police du fleuve instrumentât sur la rive, tout au moins dans le secteur en amont de l'aval de Galatz.

La lettre parle de l'amont de Galatz, ce qui est logique si l'on veut interdire d'instrumenter à terre puisqu'à Galatz la Commission européenne du Danube a son siège même. L'hypothèse qui paraît au Comité nullement certaine mais vraisemblable est qu'une protestation roumaine a surgi *concernant deux dépositions recueillies*, parce que ces deux dépositions avaient été recueillies à terre.

Concevrait-on, d'ailleurs, qu'une telle décision n'eut pas été confirmée en séance plénière alors qu'elle dépassait la compétence de l'organisme international lui-même? Le Comité ne peut donc pas retenir le fait allégué comme étant à lui seul suffisamment probant.

S'il en était autrement et si le sens de la lettre venait à être précise par d'autres éléments, le Comité n'estimerait pas que cette circonstance serait concluante. Il en résulterait que la pratique antérieure à 1892 perdrait toute valeur, mais la pratique postérieure demeurerait et cette pratique est à elle seule suffisamment longue pour être concluante.

4^o Le Comité n'a pu recevoir aucune pièce mentionnant cette protestation et permettant d'en apprécier la portée.

5^o La lettre même ne permet pas de savoir si le délégué roumain a ou non participe à la décision du Comité exécutif. Cette décision montre sans doute que la juridiction de la Commission l'européenne du Danube entre Galatz et Braila préoccupait les esprits déjà à ce moment-là, mais elle ne prouve pas que le Comité exécutif ait admis son incompétence. Elle prouve plutôt le contraire.

Dans l'esprit du Comité, il y a une chose qui domine toutes ces considérations, c'est que en fait, la pratique d'avant-guerre, dans le secteur Galatz-Braila, a été l'exercice des pouvoirs de juridiction de la Commission européenne. Et l'article VI de la Convention de Paris a sanctionné cet état de fait. Même, d'une façon subsidiaire, et sur la base seulement de l'article 346 du Traité de Versailles, il va de soi que les délégués successifs de la Roumanie ayant participé à l'élaboration des dispositions réglementaires rappelées ci-dessus qui impliquent, nous l'avons vu,

que la juridiction devait en fait s'étendre jusqu'à Braila, ayant en outre régulièrement connaissance de toutes les sentences rendues en première instance qu'il y eut appel ou non, ne pouvant ignorer, d'ailleurs, - la chose est d'une évidence absolue - comment était faite la police répressive du secteur danubien comprenant les deux principaux ports roumains, ont tacitement, mais formellement acquiescé à cette pratique non pas en ce sens que le Gouvernement roumain aurait adhéré à l'article 1^{er} du Traité de Londres, mais en ce sens que toutes positions juridiques demeurant sauvées, un *modus vivendi* était observé de part et d'autre suivant lequel l'action de la Commission européenne s'étendait en fait, en matière de police répressive et de sentences pénales comme en matière de réglementation de la navigation, de pilotage, de balisage et de travaux, jusqu'à l'amont de Braila. Les faits infirment à cet égard complètement la distinction que le délégué roumain a cru apercevoir entre une compétence technique d'une part et la juridiction d'autre part.

PROPOSITION DE CONCILIATION

Le Comité, après avoir tenté d'établir quelle est la situation juridique actuelle quant aux questions faisant l'objet du différend porté devant la Commission consultative et technique, ne croit pas que cette Commission aurait terminé sa tâche en constatant cette situation. Il a été remarqué dès le début de ce rapport que le rôle essentiel de la Commission consultative et technique est un rôle de conciliation. Toutes les parties ont été d'accord pour attendre de la Commission consultative et technique un conseil en vue d'obtenir si possible un règlement amiable permettant les rapports indispensables de bonne entente et d'harmonie entre la Commission Européenne du Danube et le Gouvernement roumain. Le Comité ne pouvait donc manquer de se préoccuper de rechercher les bases d'une telle entente.

Mais une grave difficulté se présente: Pour qu'une transaction soit possible entre les parties, il faut que celles-ci aient le droit de transiger. Or, tel n'est pas le cas selon les traités en vigueur. La Commission européenne du Danube, ainsi qu'il a déjà été noté, n'a pas qualité pour changer, enter ou diminuer les attributions qui lui sont conférées par les traités et qui lui appartiennent de droit. Aucune décision de la Commission européenne ne peut modifier l'état juridique actuel.

Bien plus, les Etats représentés à la Commission européenne comme tels n'ont pas davantage par accord entre eux, le droit de modifier de cette manière les pouvoirs de la Commission européenne. Ils peuvent, certes, y mettre fin en vertu de l'article 7 de la Convention de Paris sur le Statut du Danube, ainsi conçu :

«Les pouvoirs de la Commission ne pourront prendre fin que par l'effet d'un arrangement international conclu par tous les Etats représentés à la Commission. » Ils ne peuvent les modifier, ce droit ne leur ayant été donné par

aucun texte, et même leur ayant été expressément et volontairement refusé lors de la rédaction de cet article 7.

Lors de la discussion, le plénipotentiaire de Belgique fit remarquer que « il ne paraîtrait pas logique que la Commission put modifier les dispositions adoptées par la Conférence sans l'intervention des Etats qui ont participé à leur élaboration », et, après discussion, les mots « ne pourront être modifiés ou prendre fin » qui figuraient au premier texte de l'article 7 ont été remplacés par les simples mots « ne pourront prendre fin ».

Dans ces conditions, sous réserve des cas expressément prévus de modifications de la composition de la Commission européenne pour lesquelles suffit l'accord unanime des gouvernements représentés à la Commission, ainsi que pour la fin des pouvoirs de la Commission, aucune modification à la situation juridique actuelle ne peut être faite, sinon dans les formes prévues à l'article 42 relatif à la révision du Statut du Danube. Cet article est ainsi conçu :

« A l'expiration d'un délai de cinq ans à dater de sa mise en vigueur, le présent Statut pourra être révisé si les deux tiers des Etats signataires en font la demande en indiquant les dispositions qui leur paraissent susceptibles de révision. Cette demande sera adressée au Gouvernement de la République Française lequel provoquera, dans les six mois, la réunion d'une conférence à laquelle tous les Etats signataires de la présente Convention seront invités à participer. »

Sans doute, une telle révision serait également possible même avant l'expiration de ce délai, si l'unanimité des Etats signataires était d'accord à cet effet.

Une telle situation oblige le Comité à une très grande réserve quant aux suggestions qui pourraient être faites pour modifier en vue de conciliation l'état juridique actuel. Néanmoins, quelle que soit la procédure nécessaire pour permettre une solution de conciliation, le Comité croit qu'il manquerait à son devoir s'il ne présentait pas les observations qui lui paraissent justifiées et de nature à faciliter une conciliation pratique et équitable, le jour où les Etats intéressés jugeraient désirable et opportun de modifier la situation juridique actuelle.

Le Comité est convaincu qu'aucune solution de conciliation ne doit être cherchée par la méthode qui consisterait à établir des pouvoirs différents de la Commission européenne selon les secteurs. Le Danube maritime commence à l'amont de Braila, ainsi qu'il a été définitivement établi par la Convention de Paris sur le statut du Danube. Aucune distinction n'est techniquement justifiable entre le secteur Braila-Galatz et le secteur Galatz à la mer. Le secteur Braila-embouchure est une unité économique et technique; Braila même, par son développement actuel, paraît tendre à devenir pour un grand nombre de produits le grand port maritime du Danube. C'est aussi ce que la Convention de Paris sur le Statut du Danube, au moins dans son esprit justement entendu consacrer en établissant pour

l'ensemble du Danube deux régimes (Danube fluvial et Danube maritime) et non pas trois.

Toute solution qui distinguerait donc entre diverses parties du secteur Braila-embouchure ne pourrait se défendre objectivement et amènerait sans doute par là dans la pratique de nombreuses difficultés d'application: Le même règlement - personne ne semble l'avoir jamais contesté en fait - doit s'appliquer de Braila à l'embouchure, et s'il en est ainsi, il doit être interprété comme appliqué et, en cas de contravention, sanctionné de la même manière sur tout le secteur.

La question est d'ailleurs plus profonde et si de bons rapports d'entente doivent s'établir entre la Roumanie et la Commission européenne, c'est dans une autre direction, conçue d'un plus large esprit, que la solution doit être cherchée. Seul un régime vraiment consenti et librement voulu par tous les Etats intéressés pourra établir entre eux l'accord sincère qui est indispensable à une oeuvre aussi hautement consacrée aux intérêts généraux que celle de la Commission européenne.

Le Comité a l'impression qu'à la source des difficultés entre la Commission européenne et la Roumanie, ne se trouvent nullement des divergences fondées sur des intérêts opposés ou des difficultés nées pour ainsi dire des pouvoirs de la Commission européenne dans leur matérialité ou dans leur aspect pratique, mais plutôt des froissements à une légitime sensibilité nationale due à l'atmosphère politique particulière ainsi qu'à l'armature juridique anormale qui entoure ces pouvoirs.

Les intérêts de la Roumanie et ceux de la navigation sur le Danube maritime que sert la Commission européenne du Danube sont identiques, le commerce extérieur roumain étant de beaucoup la plus importante partie du trafic. De là, bien des raisons pour justifier et rendre possibles entre la Roumanie et la Commission européenne une procédure et une attitude de collaboration et d'entraide. Au contraire, depuis le Traité de Berlin, les pouvoirs de la Commission européenne qui, quant au fond, n'avaient guère été changés par ce Traité, ont été organisés et présentés comme devant s'exercer en pleine «indépendance» de l'autorité territoriale. La Roumanie a eu ainsi l'impression, surtout quand il s'agit de questions de juridiction, d'une ingérence toujours plus difficilement subie d'une autorité étrangère exerçant comme une souveraineté sur son propre territoire et ayant même l'appareil militaire d'une souveraineté. Par là, a pu être perdue de vue de part et d'autre l'idée essentielle qui inspire aujourd'hui la création généralisée d'organismes internationaux, idée qui s'applique tout naturellement à une voie d'eau d'intérêt aussi nettement européen que le Danube, c'est-à-dire l'idée d'un concours volontaire de services entre Etats attachés à une oeuvre commune.

Peut-être serait-il possible, revenant d'ailleurs à un système qui par certains aspects serait assez analogue à celui de l'Acte public de 1865, de s'inspirer de ces

considérations et de transformer notamment le caractère des pouvoirs de réglementation et de juridiction de la Commission européenne du Danube, en donnant à l'ensemble de l'organisation un caractère purement pratique et utile et en s'attachant aux principes non d'indépendance ou presque d'ignorance réciproque entre la Commission européenne et l'autorité territoriale, mais au contraire de concours pour l'élaboration et l'exécution des décisions.

Le Comité désire donner quelques indications sur l'application d'un tel système aux principales questions contestées.

Dans ce système, quant au pouvoir de réglementation, la Commission européenne aura mission comme a présent d'élaborer le règlement de navigation et de police; peut-être des mesures pourraient-elles être prévues pour l'établissement en même temps d'une traduction officielle roumaine que le gouvernement roumain communiquerait officiellement à ses agents dans les mêmes formes que ses règlements nationaux.

Quant au pouvoir de juridiction, il pourrait être reconnu avantageux, en suivant l'expérience d'un grand nombre de pays, de séparer (sous réserve peut-être des cas à la fois de minime importance et ne faisant pas l'objet de contestation qui pourraient être déterminés dans le règlement de procédure) l'exercice du pouvoir de police et celui du pouvoir judiciaire, et de retirer le pouvoir de donner les sentences à l'inspecteur de la navigation. L'inspecteur de la navigation serait seulement officier de police judiciaire, aurait qualité pour dresser les procès-verbaux de contravention et pour agir comme ministère public devant toute juridiction compétente dans les cas où le Règlement de procédure prévoirait un office de ministère public.

L'organisation de cette juridiction pour laquelle le Comité a eu un égal souci de tenir compte des droits de souveraineté de l'Etat roumain et de la responsabilité de la Commission européenne pour l'exercice des missions qui lui sont confiées par les traites, pourrait être conçue de la façon suivante:

En première instance (et sous la même réserve possible que plus haut quant aux cas de minime importance et ne faisant pas l'objet de contestation), les affaires seraient portées devant un tribunal unique pour tout le secteur de Braila à la mer. Ce tribunal comprendrait trois membres désignés de la façon suivante: un juge pris parmi des personnes de nationalité roumaine ayant les connaissances juridiques voulues et désigne d'un commun accord par le Gouvernement roumain et la Commission européenne du Danube ou, à défaut d'accord, par le président de la cour d'appel dont il sera parlé plus loin; deux assesseurs techniques, experts nautiques, désignés l'un par le Gouvernement roumain, l'autre par la Commission européenne du Danube. Ces trois membres du tribunal de première instance seraient désignés pour trois ans et devraient être choisis parmi des personnes résidant sur place et n'exerçant aucune fonction de police judiciaire.

En cas d'appel, l'affaire serait portée soit par le prévenu, soit par le ministère public devant une cour d'appel mixte qui se réunirait deux fois par an et serait composée d'un juge choisi parmi les personnalités juridiques ayant une compétence particulière en matière de navigation et désigné pour une période de cinq années par le président de la Cour Permanente de Justice internationale. La cour d'appel mixte comprendrait en outre deux assesseurs techniques désignés pour une même période de cinq ans, l'un par le Gouvernement roumain, l'autre par la Commission européenne, et choisis parmi des personnalités donnant toutes garanties d'impartialité et de haute compétence nautique.

Le tribunal mixte de première instance serait placé sous la surveillance de la cour d'appel mixte; la cour d'appel serait chargée d'établir un règlement de procédure. Les jugements du tribunal et les arrêts de la cour d'appel seraient rendus «en vertu de la Convention du....», qui serait conclue en révision de la Convention de Paris. Les frais du tribunal et de la cour (ceux du tribunal recruté sur place étant d'ailleurs de peu d'importance) seraient par parties égales par le Gouvernement roumain et par la Commission européenne du Danube. Les assesseurs du tribunal et de la cour prêteraient serment devant leurs présidents respectifs le Président du tribunal prêterait serment devant le président de la cour d'appel et celui-ci devant le Président de la Cour permanente de Justice internationale. Les jugements du tribunal et en cas d'appel les arrêts de la Cour d'appel ne seraient susceptibles d'aucun recours.

Les autorités roumaines et la Commission européenne du Danube prêteraient assistance à la cour d'appel et au tribunal mixte en vue de l'instruction des procès. Les fonctionnaires et les agents des autorités roumaines et de la Commission européenne du Danube pourraient être cités directement comme témoins, par le tribunal ou par la cour d'appel. Le Gouvernement roumain revêtirait les jugements et arrêts en vue de leur exécution par les autorités roumaines sans aucune formalité supplémentaire, de la formule exécutoire roumaine. Il assurerait leur exécution en Roumanie par tous les moyens à sa disposition. La Commission européenne, de son côté, s'engagerait à faciliter l'exécution par tous les moyens en son propre pouvoir. La force de l'Etat roumain étant ainsi mise à la disposition de l'organisme international librement consenti par la Roumanie, et la Commission européenne, d'autre part, ayant des moyens efficaces de faciliter l'exécution des jugements par son contrôle et sa détention des papiers de bord, il deviendrait inutile de lui maintenir les moyens assez théoriques et superflus que constituent à cet égard les stationnaires à ses ordres.

Lorsqu'une contravention au règlement international aurait été signalée par les surveillants placés sous les ordres de l'inspecteur de la navigation, l'inspecteur de la navigation, après avoir fait une enquête et dans le cas où il conclurait à des poursuites, saisirait donc la juridiction constituée ainsi qu'il est prévu ci-dessus.

Toutefois, dans les catégories de cas graves que déterminerait le règlement de procédure établi par la Cour d'appel, le Comité estime qu'il serait préférable, suivant l'exemple de la procédure adoptée aujourd'hui dans un grand nombre de pays maritimes, que l'enquête elle-même qui est d'une importance primordiale, dans les cas d'abordage notamment, et ne peut être refaite ou complétée ultérieurement par suite du départ du bateau intéressé, fût faite elle-même par le Tribunal de première instance.

Si une telle organisation était adoptée, le Comité estime qu'elle devrait être compétente pour connaître non seulement des affaires intéressant l'application du règlement international, mais aussi des règlements de port; encore que la pratique ait montré une assez bonne répartition entre les questions ressortissant de ces deux catégories de règlement, il ne peut manquer de se produire dans un assez grand nombre de cas des conflits de compétence. Il est particulièrement avantageux, l'exemple du Rhin le montre entre autres, que les navires soient soumis à la même juridiction pour toutes les infractions qui peuvent être commises. Actuellement, la juridiction pour les affaires de navigation appartient à la Commission européenne, pour les de port, aux autorités roumaines. Si, comme il est proposé, une juridiction mixte est instituée, il paraît tout indiqué qu'elle soit compétente dans l'un et l'autre cas. L'intérêt de la navigation maritime dans le Bas-Danube ne manquerait pas d'y gagner. Pour les affaires de port, la procédure prévue ci-dessus s'appliquerait donc exactement, avec la seule différence bien entendu que le rôle dévolu à l'inspecteur de la navigation comme officier de police judiciaire et ministère public, appartiendrait non à l'inspecteur de la navigation mais à l'officier de port compétent, soit fonctionnaire du Gouvernement roumain, soit fonctionnaire de la Commission européenne du Danube (Soulina). Les conflits de compétence relatifs à la distinction entre affaires de navigation et affaires de port ne deviendraient plus que des conflits de compétence possible entre officiers de police et seraient dénués de toute importance réelle.

Le Comité estime, en outre, qu'avec une telle organisation un progrès très réel pourrait également être réalisé dans une autre voie. Actuellement, la tradition du Bas-Danube comporte la distinction absolue entre le mode de jugement des affaires répressives et le mode de jugement des affaires civiles. L'acte public de 1865 dit bien qu'en matière de contestation civile le règlement la Commission européenne fait loi; mais rien n'est prévu pour assurer l'application pratique de cette disposition. Le jugement des affaires civiles s'effectue d'une manière dispersée entre divers pays. Les juridictions civiles soit roumaines, soit de pays lointains connaissent de questions ayant déjà fait l'objet de jugements d'ordre répressif de la part de la Commission européenne du Danube en ce qui concerne les contraventions à l'application du règlement international sans aucun contact avec la juridiction répressive et peuvent être amenées à prendre sur des éléments communs

aux deux affaires, répressive et civile, des positions différentes. Les inconvénients de ce fait qui affectent vivement la question de la juridiction soumise au Comite lui ont été à diverses reprises signalés. En ce qui concerne l'application des règlements de port, d'ailleurs, l'absence de juridictions communes compétentes à la fois au répressif et au civil, a eu dans les cas de dommage excédant 300 leis, une conséquence différente et aussi fâcheuse, à savoir semble-t-il l'extinction de l'action répressive dans tous les cas des dommages importants. Un mode de juridiction commune aux affaires répressives et aux affaires civiles existe ailleurs depuis longtemps et a donné d'excellents résultats. L'organisation de la juridiction prévue ci-dessus semble au Comite pouvoir s'y adapter parfaitement. Le tribunal de première instance et la Cour d'appel devraient donc, dans les formes ci-dessus indiquées, connaître également de toutes contestations civiles connexes aux actions répressives dont ils seraient saisis. En matière civile, toutefois, il serait bon de limiter le droit d'appel aux contestations portant sur plus de 300 leis or (sauf le cas où l'action civile serait jointe à l'action répressive, et le cas également où l'appel serait fondé sur la violation du droit). En matière civile, le tribunal et la cour appliqueraient les lois civiles et commerciales roumaines qui sont d'ailleurs parmi les plus modernes et seraient assermentées à l'application de ces lois.

Serait considérée comme rentrant également dans les actions civiles mentionnées ci-dessus, toute action relative à des réclamations pour dommages causés à des ouvrages d'art, bouées, etc., propriété soit d'autorités roumaines, soit de la Commission européenne du Danube.

Il peut être enfin opportun de préciser que rien ne serait changé par rapport à l'état de choses actuel quant aux autorités ayant qualité pour encaisser le montant des amendes après condamnation. Elles seraient encaissées, comme aujourd'hui, par la Commission européenne du Danube en cas de contravention au Règlement de navigation, par l'autorité roumaine en cas de contravention au règlement de port.

L'application aux pilotes de peines disciplinaires soit de la Commission européenne, soit des autorités de ports roumains, resterait confiée aux autorités dont ils relèvent.

Le système ci-dessus exposé, fondé sur des tâches communes entre la Commission européenne du Danube et la Roumanie, l'interdépendance et la collaboration entre l'autorité territoriale roumaine et la Commission européenne du Danube exige une procédure pour le règlement de tous différends, et même de tous désaccords. La Roumanie et la Commission européenne ayant l'une et l'autre leur sphère d'action et leurs obligations, il convient en effet d'éviter dès l'origine toutes difficultés de nature à créer une méfiance ou une suspicion réciproque, à troubler l'atmosphère nécessaire de confiance et, en paralysant le travail, à nuire aux grands intérêts communs à la Roumanie et à la Commission européenne.

Un système de règlement des différends est le corollaire indispensable de tout arrangement fondé sur le concours de deux autorités. Il se recommande aussi par le fait qu'il peut surgir entre les Etats contractants des divergences sur bien d'autres questions encore. Afin d'éviter toute discussion à ce sujet dans l'avenir, les Etats contractants de la Convention de Paris révisée, dans le cas où une telle révision serait faite, devraient convenir que tous différends port soit sur l'interprétation ou l'application de tous textes conventionnels ou réglementaires applicables au Danube maritime, soit sur tout point de droit international relatif au régime international du Danube maritime, seraient réglés selon la procédure prévue dans la Convention de Barcelone sur le régime des voies navigables d'intérêt international.

Les lignes principales d'un accord sur ces bases devraient être tracées dans une convention internationale entre Etats contractants de la Convention de Paris; les détails d'application pourraient être insérés dans un nouveau règlement de navigation clairement établi et mis à jour, remplaçant le règlement actuel dont les obscurités et les survivances d'anciens textes sont en grande partie responsables des difficultés actuelles. Afin d'éviter toutes difficultés, le mode d'entrée en vigueur de la Convention devrait être fixe de telle sorte que Convention et Règlement entrent en vigueur à la même date.

C'est dans cette voie d'obligations réciproques entre la Commission européenne et l'autorité territoriale, de confiance et d'arbitrage pratiques, que le Comité croit que pourraient être orientés à la satisfaction de toutes les parties, à la fois inspirées du respect des sentiments nationaux et de l'esprit de la Société des Nations si éloquemment rappelés dans le mémoire de M. Popesco, les pouvoirs de réglementation et de juridiction de la Commission européenne du Danube en satisfaisant également les grands intérêts maritimes généraux que la Commission européenne a mission de sauvegarder et les droits nullement en conflit réel de la Roumanie indépendante.

Si les Puissances intéressées estiment qu'une modification au Statut juridique actuel rendra plus satisfaisantes et plus intimes les bonnes relations entre la Commission européenne et la Roumanie, elles pourront, dans la conférence de révision, qui alors serait nécessaire examiner ces suggestions.

Sur l'opportunité d'une telle révision, il n'appartient évidemment pas au Comité, ni à Commission consultative et technique, dans les limites du différend dont elle a été saisie, de donner un avis quelconque aux gouvernements responsables.

Genève, le 2 juillet 1925.

Robert HAAS,
*Secrétaire général de la Commission
Consultative et Technique
des Communications et du Transit.*

W. BURCKHARDT,
Président du Comité
J. HOSTIE. A. G. KRÖLLER.

SOCIETATEA NAȚIUNILOR

COMISIA CONSULTATIVĂ ȘI TEHNICĂ A COMUNICAȚIILOR ȘI TRANZITULUI

RAPORT AL COMITETULUI SPECIAL PENTRU CHESTIUNEA JURISDICȚIEI COMISIEI EUROPENE A DUNĂRII*

(Traducere)

SCURT ISTORIC AL REGIMULUI JURIDIC AL DUNĂRII DE JOS

Principalele texte ale tratatelor sau actelor susceptibile să afecteze problemele contestate ale porturilor și competenței teritoriale ale Comisiei Europene a Dunării sunt următoarele:

Tratatul de la Paris (30 martie 1856), articolele 15 și 16.

Actul public (2 novembre 1865), articolele 7 și 8.

Tratatul de la Londra (13 martie 1871), articolul 4.

Tratatul de la Berlin (13 iulie 1878), articolele 53, 54 și 55.

Actul adițional (28 mai 1881), preambul, articolele 1 și 2.

Tratatul de la Londra (10 martie 1883), articolele 1 și 2.

Tratatul de la Versailles, articolele 331, 332 la 337, 338, 346, 347, 348,

349.

Statutul Dunării (Dunărea maritimă și dispoziții generale).

Convenția de la Barcelona.

Tratatul de la Paris din 30 martie 1856, prin care Rusia retroceda Turciei gurile Dunării a aplicat Dunării și gurilor sale principiile actului de la Viena privind libertatea navigației pe fluviile care separă sau traversează mai multe state; puterile contractante au declarat că aceste dispoziții fac, de acum înainte, din dreptul public al Europei și le-au garantat. În scopul de a realiza aceste dispoziții, o Comisie, numită europeană, compusă din reprezentanți ai Austriei, Marii Britanii,

* Société des Nations, Commission Consultative et Technique des Communications et du Tranzit. C.C.T./C.D./8, S.d.N., Imp. Réunies S.A., Lausanne, p. 4-8, 18-27, 29-39, 45-48.

Prusiei, Rusiei, Sardiniei și Turciei este însărcinată “să desemneze și să execute lucrările necesare, de la Isaccea, pentru a degaja gurile Dunării, ca și părțile învecinate ale mării, de nisipuri și celelalte obstacole, care le astupă, cu scopul de pune această parte a fluviului și numitele părți ale mării în cele mai bune condiții posibile de navigație”. O comisie numită riverană, compusă din reprezentanți ai Austriei, Bavariei, Sublimei Porți și Wurtembergului ”la care se vor adăuga comisarii celor trei principate dunărene”, cu caracter permanent, trebuia : 1) să elaboreze regulamentele de navigație și poliție fluvială ; 2) să facă să dispară obstacolele, de orice natură ar putea fi ele, care se opun încă aplicării pe Dunăre a dispozițiilor Tratatului de la Viena ; 3) să ordoneze și să execute lucrările necesare pe întreg parcursul fluviului și 4) să vegheze, după dizolvarea Comisiei Europene, la menținerea navigabilității gurilor Dunării și a părților învecinate ale mării. Se stabilise că Comisia Europeană își va termina sarcina și că Comisia Riverană va termina lucrările, desemnate sub nr. 1 și 2 într-un interval de doi ani ; puterile semnate, reunite în conferință, informate de acest fapt, trebuiau să pronunțe, după ce vor fi luat act, dizolvarea Comisiei Europene și, imediat, Comisia Internațională s-ar bucura de aceleași puteri cu care fusese până atunci investită Comisia Europeană.

Comisia Riverană a elaborat, într-adevăr, un regulament, adică act de navigație pe Dunăre, datat 7 noiembrie 1857; dar puterile semnate ale Tratatului de la Paris, reunite în conferință în același oraș, în 1858, au refuzat să-l recunoască conform tratatelor și să-l agreeze. Cu atât mai mult, ele nu au agreat cele șase articole adiționale ale actului de navigație elaborate de statele riverane la 1 martie 1859. Comisia Riverană se găsea de atunci, oprită în activitatea sa. Dimpotrivă, Comisia Europeană, care își începuse lucrările, a fost prelungită prin protocolul din 19 aprilie 1858, la care Austria a aderat ulterior. La expirarea acestui termen, Actul Public din 2 noiembrie 1865, semnat de puterile semnate ale Tratatului de la Paris, stipulează, în articolul 1, că toate lucrările și stabilimentele, create spre executarea articolului 16 al acestui tratat vor continua să fie afectate exclusiv folosinței navigației dunărene și vor fi plasate sub garanția și ocrotirea dreptului internațional. “Comisia Europeană a Dunării, sau autoritatea care îi va succeda de drept, va rămâne însărcinată, cu excluderea oricărei ingerințe, să administreze, în profitul navigației, aceste lucrări și stabilimente, să vegheze la menținerea și conservarea lor și să le dea întreaga dezvoltare pe care nevoile navigației o vor putea cere”. În special, spunea articolul 2, în scopul de a face definitive ameliorările, până atunci provizorii, pe brațul și la gura Sulina. Conform articolului 8, exercitarea navigației pe Dunărea de Jos era plasată sub autoritatea și supravegherea inspectorului general al Dunării de Jos și a căpitanului portului Sulina, numiți de Sublima Poartă. Acest act a fost recunoscut la Conferința din 1866 a puterilor semnate ale Tratatului de la Paris și, în același timp, prelungite

cu cinci ani. Trecând acești cinci ani, Conferința de la Londra, prin tratatul din 13 martie 1871, le-a prelungit cu 12 ani, până la 24 aprilie 1883, termenul de amortizare al împrumutului contractat ; în același timp, Comisia primea dreptul de a percepe o taxă pe navele de comerț, până la stingerea datoriei.

Tratatul de la Berlin, încheiat între Germania, Austria, Ungaria, Franța, Marea Britanie, Italia, Rusia și Imperiul Otoman, prin care Rusia redevine riverană Dunării, fără a schimba această durată, dispune în articolul 54, ca, un an înainte de expirarea termenului, puterile se vor pune de acord asupra prelungirii împuternicirilor Comisiei Europene și asupra modificărilor pe care ele ar considera necesar să le introducă. Articolul 53 stipulează : “Comisia Europeană a Dunării, în care România va fi reprezentată, este menținută în funcțiile sale și le va exercita, de acum înainte, până la Galați, într-o completă independență față de autoritatea teritorială. Toate tratatele, aranjamentele, actele și deciziile relative la drepturile, privilegiile, prerogativele și obligațiile sale sunt confirmate”. În sfârșit, articolul 55 însărcinează Comisia Europeană, asistată de delegații statelor riverane, să elaboreze regulamentele de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere, de la Porțile de Fier până la Galați și să le armonizeze cu cele edictate sau de edictat în aval de Galați. Comisia Europeană era deci compusă, de acum înainte, din reprezentanții următoarele state: Germania, Austro-Ungaria, Franța, Marea Britanie, Italia, România, Rusia și Imperiul Otoman.

Prin Actul Adițional la Actul Public din 2 noiembrie 1865, făcut la Galați la 28 mai 1881, puterile reprezentate în Comisia Europeană, dornice să armonizeze Actul Public cu Tratatul de la Berlin, stipulează, la articolul 1, că “drepturile, atribuțiile și imunitățile Comisiei Europene a Dunării, așa cum rezultă ele din tratatele de la Paris din 30 martie 1856 și de la Londra din 13 martie 1871, din Actul Public din 2 noiembrie 1865, ca și din actele și deciziile anterioare Tratatului de la Berlin din 13 iulie 1878, vor continua să reglementeze raporturile sale cu noile state riverane și efortul lor se va extinde până la Galați, cu excepția modificărilor specificate aici”. Articolul 2 spunea, între altele, că agentul special însărcinat cu poliția fluvială, în aval de Galați și exclusiv portul Sulina, va purta, de acum înainte, titlul de inspector al navigației Dunării de Jos.

Totuși, nu s-a putut face un acord, în Comisia Europeană, între toate statele, nici asupra regulamentelor de navigație, de poliție și de supraveghere, prevăzute la articolul 55 al Tratatului de la Berlin, nici asupra constituirii autorității însărcinate să vegheze la executarea lor, România opunându-se propunerilor agreeate de alte state.

Puțin timp înainte de expirarea puterilor Comisiei Europene, semnatarii Tratatului de la Berlin s-au reunit la Londra în scopul de a decide 1) asupra prelungirii acestor puteri; 2) asupra extinderii lor până la Brăila; 3) asupra

confirmării regulamentului general, elaborat în virtutea articolului 55 al Tratatului de la Berlin.

România, nefiind admisă cu vor deliberative la conferință, s-a abținut complet și a protestat contra deciziilor care ar putea fi luate acolo fără participarea sa, declarându-le neobligatorii pentru ea.

Conferința s-a pronunțat asupra celor trei principii supuse deliberărilor sale. Tratatul de la Londra din 10 martie 1883 stipula, într-adevăr, la articolul 1: “jurisdicția Comisiei Europene a Dunării se extinde de la Galați la Brăila”.

Cât despre durata puterilor Comisiei, articolul 2 spune: “Puterile Comisiei Europene sunt prelungite pentru o perioadă de 21 de ani, începând de la 24 aprilie 1883. La expirarea acestei perioade, puterile numitei Comisii vor fi reînnoite, prin tacită continuare, din trei în trei ani, în cazul când una din Înaltele Puteri Contractante ar notifica, cu un an înainte de expirarea uneia din aceste perioade triennale, intenția de a propune modificări în constituirea sau în puterile sale”.

În sfârșit, regulamentul de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere, elaborat de Comisiei Europene a Dunării la 2 iunie 1882, a fost declarat aplicabil părții Dunării situată între Porțile de Fier și Brăila (articolul 7).

Acest tratat a fost ratificat de puterile semnatare ale Tratatului de la Berlin, care îl negociaseră la Londra. România a refuzat să adere.

Acestea sunt actele juridice pe care se baza, până la război, instituția Comisiei Europene. Aceste acte sunt cunoscute, dar nu a părut inutil să fie reamintite, înainte de a examina actele recente, care au legătură cu problema.

După război, au fost înscrise, în Tratatul de la Versailles, în afară de dispozițiile comune Elbei, Oderului, Niemenului și Dunării, anumite “dispoziții speciale pentru Dunăre”, între altele următoarele articole:

Art.346 - Comisia Europeană a Dunării exercită, din nou, puterile pe care le avea înainte de război. Totuși, și în mod provizoriu, reprezentanții Marii Britanii, Franței, Italiei și României vor face parte din această Comisie.

Art.347. - “Începând din punctual unde încetează competența Comisiei Europene, rețeaua Dunării vizată de articolul 331, este plasată sub administrația unei comisii internaționale, compusă după cum urmează: doi reprezentanți ai statelor germane riverane; un reprezentant al fiecăreia din celelalte state riverane; un reprezentant al fiecăreia din statele neriverane, reprezentate în viitor în Comisia Europeană a Dunării.

Dacă unii din acești reprezentanți nu pot fi desemnați în momentul punerii în vigoare a prezentului tratat, deciziile Comisiei vor fi totuși valabile”.

Art.348. - “Comisia Internațională, prevăzută la articolul precedent, se va reuni cât mai curând posibil după intrarea în vigoare a prezentului tratat și își va asuma, provizoriu, administrarea fluviului, în conformitatea dispozițiilor articolelor

de la 332 la 337, până ce va fi stabilit, de către puterile desemnate , de puterile aliate și asociate un statut definitiv al Dunării”.

În “Dispozițiile generale” ale aceluiași capitol II, articolul 331, declară internaționale, între altele “Dunărea de la Ulm”.

Aceste dispoziții se regăsesc, de asemenea, în tratatele de la Saint-Germain, Neuilly și Trianon.

În aplicarea articolelor 349 al Tratatului de la Versailles, 304 al Tratatului de la Saint-Germain, 232 al Tratatului de la Neuilly și 288 al Tratatului de la Trianon, Puterile aliate și asociate au desemnat să facă parte din conferința prevăzută în articolul 348 următoarele puteri: Statele Unite ale Americii, Belgia, Franța, Marea Britanie, Grecia, Italia, România, Regatul Sârbilor, Croaților și Slovenilor și Cehoslovacia. Aceste state, cu excepția Statelor Unite ale Americii s-au reunit în Conferința de la Paris în 1920 și 1921.

Această conferință, chemată, conform articolului 348 (Versailles) să stabilească statutul definitiv al Dunării, s-a ocupat de asemenea de Dunărea de Jos și de Comisia Europeană.

În privința existenței și componenței acestei Comisii, România a propus să se creeze pentru întreaga Dunăre o singură comisie internațională, cu comitete tehnice pentru porțiunea dintre Galați și Sulina și pentru Porțile de Fier. Ea explică că Comisia Europeană fusese menținută de tratatul de pace și că Conferința nu putea, fără să-și depășească competența, să-i modifice organizarea și funcționarea, dar că, conferința estima că îi revine să-i revizuiască fie compoziția, fie jurisdicția, România i-ar cere abolirea. Pe de altă parte, Franța a propus să fie admisă în Comisie Grecia, ca stat nou, și să se prevadă admiterea oricărui stat european care ar justifica interese maritime suficiente la gurile Dunării și, mai târziu, în proiectul francez amendat (art. VII), ea a propus să se prevadă că: “puterile Comisiei Europene nu vor putea fi modificate sau să ia sfârșit decât ca efect a unui aranjament internațional, la care toate statele semnatare ale prezentei convenții ar fi chemate să participe”.

În fapt, au fost exprimate opinii divergente asupra problemei de a ști dacă conferința putea să decidă asupra existenței și compoziției Comisiei Europene sau dacă era legată, asupra acestui punct, de dispozițiile tratatelor de pace.

Aceleași divergențe s-au manifestat în subiectul puterilor Comisiei Europene. Unii estimau că conferința avea deplina libertatea pentru a stabili statutul definitiv al Dunării, la fel de bine pe Dunărea maritimă, ca și pe porțiunea superioară a fluviului; alții, dimpotrivă, declarau că tratatele de pace menționaseră definitiv Comisia Europeană, cu puterile sale actuale și, prin aceasta, dualitatea regimurilor juridice ale Dunării.

Articolul V, adoptat fără discuție la prima lectură stabilea: “Comisia Europeană își exercită puterile pe care le avea înainte de război. Nu s-a schimbat

nimic în drepturile, atribuțiile și imunitățile pe care le deține din tratatele, convențiile, actele și aranjamentele internaționale relative la Dunăre și la gurile sale”. La a doua lectură, România și-a reînnoit rezervele pe care le făcuse relativ la Tratatul de la Londra. În rest, articolul a fost menționat fără schimbare.

Din contră, asupra articolului VI s-a angajat o discuție mai lungă. După proiectul francez amendat, discutat în prima lectură, articolul era încheiat după cum urmează: “jurisdicția numitei Comisii se întinde, așa cum se spune în articolul III, pe Dunărea maritimă, adică de la Marea Neagră până la Galați, cu excluderea porturilor fluviale, altele decât portul Sulina. Totuși, competența tehnică a Comisiei se întinde, ca și în trecut, pe șenalul navigabil între Galați și Brăila. Serviciul de pilotaj rămâne cuprins în această competență”.

Germania a scos în evidență că, competența generală a Comisiei Europene se extinsese, prin Tratatul de la Londra din 10 martie 1883 până la Brăila și că, dacă nu i se acordă acum decât competența tehnică asupra părții fluviului dintre Galați și Brăila, se modifica puterile pe care Comisia le exercitase înainte de război și care fuseseră în mod expres menționate prin articolul 346 al Tratatului de la Versailles. Plenipotențiarul român răspunde că Tratatul de la Londra nu a fost niciodată recunoscut de România; că Comisia Europeană făcuse numai lucrări tehnice între Galați și Brăila, pilotajul și balizajul fiind de asemenea de resortul Comisiei Europene pe această parte a fluviului și că redactarea președintelui care ținea cont de această situație de fapt și de drept, era singura care putea satisface delegația României. La rândul său, delegatul britanic, constată că articolul VI se mărginea să consacre atribuțiile exercitate în fapt de Comisia Europeană care, de la Galați la Brăila, executase dragajele și balizajul și exercită încă pilotajul.

Sub rezerva acestor observații, articolul VI a fost adoptat la prima lectură.

La a doua lectură, președintele, amintind obiecțiunile delegației germane, supune, în numele delegației franceze, un text nou, “în scopul de a asigura fără drept de apel, competența celor două comisii: Comisia Internațională și Comisia Europeană, pe întreg cursul internaționalizat al fluviului”.

După acest text, “jurisdicția Comisiei Europene se întinde, în aceleași condiții ca în trecut și fără nici o modificare, în limitele actuale de competență, pe Dunărea maritimă, adică de la gurile fluviului până la punctul unde începe competența Comisiei Internaționale”.

Domnul Legrand, vorbind în calitate de plenipotențiar al Franței, face observația că textul nu aducea nici o modificare de fond articolului VI, ci o simplă modificare de formă, destinată să dea mai multă precizie redactării acestui articol și să facă să dispară o anomalie aparentă, care există în textul său primar.

Delegația română a propus următorul amendament:

“Competența numitei Comisii se întinde pe Dunărea maritimă, adică de la Marea Neagră până în punctul unde începe competența Comisiei Internaționale, cu

excepția porturilor fluviale, altele decât portul Sulina. Totuși, între Galați și Brăila această competență trebuie să fie înțeleasă ca neaducând, nici în fapt, nici în drept, cea mai mică modificare a situației de dinainte de război”.

Acest amendament, explica delegatul României, nu are decât un singur scop, acela de a prezenta aceleași idei cu textul actual al articolului VI sub o formă care nu lasă loc nici unei interpretări eronate în subiectul punctului de contact al competențelor celor două comisii dunărene. După delegatul român, trebuia să se facă deosebire între competența *generală* a Comisiei Europene, până în aval de Galați și competența *specială*, între Galați și Brăila. Prima ține de tratate; a doua numai de acceptarea voluntară a guvernului român, dată Comisiei Europene. Guvernul român i-a acordat, de bună voie, numitele facilități de ordin pur tehnic; delegația română a dorit precizarea, în scopul de a evita orice neînțelegere. „De altfel, este singura diferență între cele două amendamente; așa cum a declarat domnul președinte, fondul este exact același”. În rezumat, „delegația română declară că ea înțelege să respecte în mod loial articolul 346 al Tratatului de la Versailles și recunoaște Comisiei Europene a Dunării exact aceeași competență pe care ea o avea înainte de război, până în punctul unde începe competența Comisiei Internaționale a Dunării, dar cu rezerva formală a restricțiilor de fapt, existente înainte de război între Brăila și Galați”.

Delegația germană a dorit să atragă atenția conferinței asupra lacunei care exista în controlul Dunării, datorită diferenței de redactare între articolul VI și articolul IX; amendamentul Franței și acela al României dădeau întreaga satisfacție Germaniei, care lăsa conferinței grija de a decide de competența căreia din cele două comisii va depinde sectorul în discuție al Dunării, sub rezerva că situația de fapt care exista înainte de război să fie menținută.

Delegatul britanic declara că acceptă textul prezentat de plenipotențiarul Franței, „text care este într-un totuși clar și suficient”. Răspunzând la o întrebare a delegatului Serbiei asupra situației porturilor altele decât Sulina, același delegat britanic spune că noul text al articolului VI menținea, în toate privințele, situația așa cum era ea în trecut.

După o discuție asupra situației legale a porturilor fluviale, delegația română, văzând preferința conferinței părea să o manifeste pentru textul francez și dat fiind acordul de principiu conținut în cele două amendamente, declară că acceptă, cu câteva modificări, redactarea franceză. Domnul Coștescu este totuși de părere că Comisia Europeană a Dunării – care este direct interesată în această chestiune – ar putea fi solicitată de președintele conferinței să-și precizeze ea însăși, într-un protocol special, care ar face parte integrantă din statutul Dunării, întinderea exactă a puterilor sale, așa cum ea le-a exercitat înainte de război. „În acest fel nimeni nu va putea să se înșele în viitor asupra veritabilei întinderi a competenței care, luând sfârșit acolo unde începe aceea a Comisiei Internaționale,

nu se exercită în același mod între Marea Neagră și Galați, ca între Galați și Brăila”.

Plenipotențiarul *maghiar* întreba care era autoritatea căreia îi revenea elaborarea regulamentelor de navigație și aplicarea lor între Galați și Brăila: Comisia Europeană sau autoritatea teritorială?

După un schimb de vederi, spune protocolul nr. 34 din 15 aprilie 1921, s-a hotărât ca protocolul, care va fi întocmit de Comisia Europeană în condițiile propuse de plenipotențiarul României, va trebui să conțină toate aceste precizări. Acest protocol, care va fi stabilit ca urmare a unui acord între delegații celor patru state actualmente reprezentate în Comisia Europeană, va servi la interpretarea articolului VI.

În consecință, președintele citește următorul text al articolului VI, în care cuvântul „jurisdicție” a fost înlocuit prin „competență”, la cererea plenipotențiarului României:

ARTICOLUL VI

„Competența Comisiei Europene se întinde, în aceleași condiții ca în trecut și fără nici o modificare a acestor limite actuale pe Dunărea maritimă, adică de la gurile fluviului până la punctul unde începe competența Comisiei Internaționale”.

În această formă, articolul VI este adoptat.

Trecând la discutarea articolului VI, menționat mai sus, conferința revine la problema suprimării Comisiei Europene.

S-au manifestat opinii divergente asupra problemei de a ști dacă conferința putea, în raport cu tratatele de pace, să prevadă și să reglementeze această eventualitate și dacă trebuia să se dea dreptul de a pune capăt puterilor Comisiei Europene chiar statelor care sunt reprezentate acolo, așa cum o dorea textul propus al articolului VII sau statelor semnatare ale statutului. S-a discutat, de asemenea, asupra influenței pe care ar avea-o dispariția numitei Comisii pentru regiunea Dunării maritime; dacă urmarea ar fi extinderea puterilor Comisiei Internaționale până la Marea neagră cu transferul puterilor Comisiei Europene puterilor riverane, sub rezerva menținerii principiilor articolelor 332 și următoarele din Tratatul de la Versailles.

Președintele a constatat că articolul VII putea fi considerat ca adoptat, sub rezerva unei noi examinări a chestiunii momentului discuției relative la sfârșitul puterilor Comisiei Internaționale.

Articolul VII a fost adoptat, la prima lectură, cu următorul text:

„Puterile Comisiei Europene nu vor putea lua sfârșit decât prin efectul unui aranjament internațional, încheiat de toate statele reprezentate în Comisie.

Sediul legal al Comisiei rămâne fixat la Galați”.

Problema revine în discuție de mai multe ori.

Cât despre compoziția definitivă a Comisiei Europene, conferința, în unda opoziției Germaniei, a adoptat al doilea aliniat al articolului IV, care prevedea intrarea de noi state în Comisia Europeană cu asentimentul guvernelor tuturor statelor care sunt reprezentate acolo. România declară că aderă, nu din convingere, ci pentru a nu răpi orice speranță statelor interesate să fie admise, într-o zi, în Comisia Europeană.

În ședința din 25 aprilie, președintele a amintit că se stabilise ca Comisia Europeană, din care trei membri sunt actualmente membri ai Conferinței, se va reuni oficial și va redacta un protocol, constatând interpretarea pe care ea intenționează să o dea articolului VI. Este vorba de o problemă de ordin intern, care nu privește decât Comisia Europeană. S-a convenit totuși că acest protocol va fi comunicat conferinței, pentru a servi drept comentariu la articolul VI.

Delegatul României observă că fusese convenit că protocolul nu ar fi decât un extras din tratatele, actele internaționale și propriile regulamente de navigație ale acestei Comisii, destinate să demonstreze limitele puterilor sale; deci nu este un act susceptibil de discutare, nici de amendamente din partea conferinței, căci atunci aceasta ar împieta asupra drepturilor Comisiei Europene, ceea ce ea nu o poate face.

Plenipotențiarul italian face toate rezervele asupra formei în care protocolul ar fi stabilit, pe motivul absenței delegatului Italiei la Comisia Europeană. Președintele răspunzând că protocolul va fi supus semnăturii acestuia, plenipotențiarul observă că delegatul Italiei, prezidând actualmente Comisia Europeană, ar trebui să participe la aceste deliberări asupra redactării protocolului; la care președintele răspunde că era o problemă internă a Comisiei Europene.

În cursul discutării articolului XIII bis, Serbia a cerut, așa cum o mai făcuse deja, ca regimul porturilor Dunării maritime să fie, de asemenea, reglementat. Președintele remarcă că el fusese plasat sub competența Comisiei Europene, care este definiția reglementată de conferință; și delegatul britanic a confirmat că problema porturilor fusese deja reglementată. România a declarat că regimul aplicat Dunării maritime fiind definiția reglementată prin tratate, conferința nu putea statua, în privința sa, într-un mod diferit. Italia estima că, Conferința nu era competentă „să se pronunțe asupra reglementărilor porturilor Dunării maritime, că Comisia Europeană era competentă pentru a administra Dunărea maritimă, puterile sale fiind confirmate de Tratatul de la Paris. Germania observa, la rândul său, că, vorbind de articolul VII „se constată că competența Comisiei Europene fiind extinsă în fapt până la Brăila și statutul a consacrat-o”. La ședința următoare, Italia a repetat că conferința trebuia să se ocupe exclusiv de Dunărea fluvială, tratatele oprind-o să se ocupe de Dunărea maritimă; Grecia, dimpotrivă, estima că conferința era competentă să stabilească statutul întregii Dunări. Serbia a propus să se suprima articolul VI (și articolul XXXIX). Articolul II, spunea ea, prevede că nu

s-a schimbat nimic în drepturile și puterile pe care Comisia Europeană le deține din tratate. Dacă aceste tratate permiteau statelor reprezentate în Comisie să decidă suprimarea sa, este inutil să le insereze articolul VII și, pe de altă parte, conferința nu poate să-și aroge dreptul de a decide sfârșitul unei organizații create de 44 de puteri. România declara că nu putea accepta suprimarea articolului VII, pentru că ea considera ca indispensabil faptul că statutul prevede suprimarea Comisiei Europene prin acordul statelor reprezentate. „România neaderând la Tratatul de la Londra, avea un interes special ca această clauză să fie înscrisă în statut”. Articolul VII a fost menținut.

În sfârșit, la ultima ședință, președintele a amintit conferinței „că, atunci când ea s-a ocupat să stabilească competența Comisiei Europene, se înțelesese, la propunerea plenipotențiarului României, că Comisia Europeană va fixa, ea însăși, interpretarea articolului VI al statutului, într-un protocol special care va fi comunicat conferinței. Acest protocol, semnat de cei patru delegați la Comisia Europeană, a parvenit Secretariatului general al Conferinței: președintele îl citește și declară că va fi vărsat în arhivele conferinței și publicat în anexa la protocolul prezentei ședințe”.

EXAMINARE SUBSIDIARĂ A ARTICOLULUI 346 AL TRATATULUI DE LA VERSAILLES ȘI SITUAȚIA JURIDICĂ ANTEBELICĂ

Înainte de a expune rezultatele acestui studiu asupra situației antebelice de fapt, poate fi interesant să se remarce că poziția juridică a problemei, așa cum rezultă din aplicarea Convenției de la Paris nu este în mod sensibil diferită de aceea care ar fi rezultat din aplicarea articolului 346 al Tratatului de la Versailles, în cazul când acest articol ar fi fost considerat ca de valoare permanentă și încă în vigoare. Interpretarea articolului 346 ar fi condus, ea însăși, la cercetarea situației antebelice de fapt în sectorul Galați-Brăila. Problemele care se leagă direct sau indirect de interpretarea articolului 346 făcând obiectul, în fața Comitetului, a unor expuneri dezvoltate cu competență și de mare importanță și însăși aceste probleme antrenând dificultăți juridice și istorice, dezbătute timp de ani întregi, Comitetul crede ca să se oprească asupra acestora, deși, după părerea sa, fundamentul juridic al puterilor actuale ale Comisiei Europene nu se mai găsește în articolul 346, ci numai în Convenția de la Paris și că un asemenea studiu nu ar fi, din punctul său de vedere, perfect inutil.

Articolul 346 stipulează că „Comisia Europeană a Dunării va exercita din nou puterile pe care le avea înainte de război”.

Se pun un anumit număr de probleme de interpretare în legătură cu acest articol. Este clar că el înțelege să stabilească, în general, pentru Comisia Europeană a Dunării situația antebelică. Dar 1) „puterile” care sunt menționate sunt numai acelea rezultate din aplicarea tratatelor în vigoare sau, în mod egal, puterile care ar fi putut să le exercite înainte de război Comisia Europeană a Dunării, în virtutea uzanțelor continue și consimțite în fapt? 2) În ceea ce privește puterile corespunzătoare drepturilor rezultate din tratatele în vigoare, articolul 346 înțelege să se mărginească să confere Comisiei Europene a Dunării numai drepturile deja exercitate de aceasta înainte de război sau, dimpotrivă, toate drepturile rezultate din tratatele însăși, dacă aceste drepturi nu fuseseră exercitate în fapt de ea în perioada antebelică?

În privința primului punct, Comitetul apreciază că cuvintele folosite în textele francez și englez, în special cuvântul „pouvoirs” sau „powers” și nu cuvântul „droit” sau „right”, expresia „exercera” comparată cu cea engleză „possessed” indică că articolul 346 a înțeles să se refere la ansamblul situației antebelice de fapt, oricare ar fi fost fundamentul său juridic și fără a modifica cu nimic, de altfel, acest fundament. Plasându-se pe punctul de vedere juridic și fără exces de analiză, el înțelege, pur și simplu, că Comisia Europeană trebuie să-și reia statutul și opera exact ca și cum războiul nu ar fi avut loc, regăsindu-și, deodată, toate punctele sale exercitate anterior, așa cum o indică clar cuvintele franceze „exercera a nouveau”, stare de drept ca și eventualele uzanțe antebelice păstrându-și, neschimbate, valoarea lor.

În ceea ce privește cel de-al doilea punct, este vizibil, din considerațiile precedente, că nu poate fi vorba decât de puterile, chiar de acelea care rezultă din tratate, care au fost în mod efectiv exercitate înainte de război, interpretare fără de care cuvintele „exercera *de nouveau*” ale textului francez și cuvântul „possessed” din textul englez ar fi inexplicabile.

A cerceta consecințele aplicării articolului 346 asupra diferendului adus în fața Comisiei Consultative și Tehnice înseamnă a ne întreba, în privința sectorului Galați-Brăila:

1) Tratatelor în vigoare înainte de 1914 confereau competență Comisiei Europene în acest sector?

2) În cazul unui răspuns afirmativ, care drepturi rezultate din aceste tratate au fost în mod efectiv exercitate de Comisia Europeană?

3) În cazul unui răspuns negativ, s-a stabilit pe acest sector, în beneficiul Comisiei Europene, o practică putând fi considerată ca consimțită în fapt de autoritatea teritorială și suficient de lungă și continuă pentru a putea fi înțeleasă, în mod rezonabil, ca o practică normală, corespunzând la puteri efective?

Care era deci, înainte de război, situația sectorului Galați-Brăila, după tratatele în vigoare?

Se știe că, după Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878, jurisdicția Comisiei Europene se întindea în amonte numai până la Galați. Articolul întâi al Tratatului de la Londra, la care România nu a aderat, a înțeles să o ducă de la Galați la Brăila. Pare util să se reamintească aici textul articolelor 53, 54, 55 ale Tratatului de la Berlin, ca și articolele 1 și 2 ale Tratatului de la Londra:

Tratatul de la Berlin:

Articolul 53. – Comisia Europeană a Dunării, în cadrul căreia România va fi reprezentată, este menținută în funcțiile sale și le va exercita, de acum înainte, până la Galați, într-o completă independență față de autoritatea teritorială. Toate tratatele, aranjamentele, actele și deciziile relative la drepturile, privilegiile, prerogativele și obligațiile sale sunt confirmate.

Articolul 54. – Cu un an înainte de expirarea termenului asigurat duratei Comisiei Europene, Puterile se vor pune de acord asupra prelungirii puterilor sale sau asupra modificărilor pe care ele ar judeca necesar să le introducă.

Articolul 55. – Regulamentele de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere, de la Porțile de Fier până la Galați, vor fi elaborate de Comisia Europeană a Dunării, asistată de delegații statelor riverane, și armonizate cu acelea care au fost sau vor fi edictate pentru parcursul în aval de Galați.

Tratatul de la Londra:

Articolul 1. – Jurisdicția Comisiei Europene a Dunării se extinde de la Galați la Brăila.

Articolul 2. – Puterile Comisiei Europene a Dunării sunt prelungite pentru o perioadă de 21 de ani, începând de la 24 aprilie 1883.

La expirarea acestei perioade, puterile numitei Comisii vor fi prelungite, prin tacită continuare, din trei în trei ani, în afară de cazul când una din Înaltele Părți Contractante ar notifica, cu un an înainte de expirarea uneia din aceste perioade triennale, intenția de a propune modificări în constituția sau în puterile sale.

Se știe în ce condiții au fost adoptate articolele citate mai sus ale Tratatului de la Berlin.

Când chestiunea teritorială a fost reglementată pe baza confirmării retrocedării Basarabiei Rusiei și atribuirii Dobrogei României și problema însăși a statutului Dunării a intrat în discuție, Austro-Ungaria a luat inițiativa următoarei propuneri.

„Comisia Europeană a Dunării de Jos este menținută în funcțiile sale, pe care le va exercita începând de la Galați până la mare. Durata sa se va extinde după 1883, până la încheierea unui nou acord”. Era, după cuvintele autorului însuși al propunerii, consacrarea principiului „permanenței Comisiei Europene”.

Lordul Salisbury a declarat că aderă la principiile generale dezvoltate în această propunere, remarcând totuși că nu se putea accepta, la prima lectură, un text atât de detaliat.

La rândul său, Rusia (care, prin pacea de la San Stefano – articolul 12, aliniatul 2, declarase că „drepturile, obligațiile și prerogativele Comisiei Internaționale a Dunării de Jos erau menținute intacte”) spunea, prin vocea prințului Gorceakov, că ea nu-și explica necesitatea a noi dispoziții în această problemă.

Problema revine în fața conferinței la ședința următoare, la care Rusia, de data aceasta, face o propunere formulată după cum urmează:

„Comisia Europeană a Dunării este menținută în funcțiile sale... Actul public din 2 noiembrie 1865, relativ la organizarea sa, va fi revizuit pentru a fi armonizat cu circumstanțele actuale. Această lucrare va fi încredințată unei comisii speciale, unde vor fi admiși comisarii tuturor statelor riverane și supusă examinării și sancționării unei conferințe a reprezentanților Puterilor semnatare”.

Chiar procedura care a fost urmată demonstrează că articolul devenit 54 este rezultatul unei tranzacții între vederile Austro-Ungariei și cele ale Rusiei. Este deci rezonabil să citim textul ca constituind o fuziune a propunerilor austriece și rusești.

Austro-Ungaria dorea ceea ce plenipotențiarul său numea permanența.

Rusia, dimpotrivă, devenită riverană la Dunăre în aval de confluența cu Prutul, afirmându-și mereu voința de a respecta drepturile și toate prerogativele Comisiei Europene, înțelege cel puțin să-și păstreze libertatea de acțiune pentru scadența de la 24 aprilie 1883 (articolul 4 al Tratatului de la Londra din 13 martie 1871) de care ea socotea să facă uz, așa după cum evenimentele urmau să o demonstreze, în scopul de a se strădui să-și sustragă teritoriile de sub componența Comisiei Europene. Este verosimil că propunând, așa cum ea a avut grijă să o facă, că Actul public din 2 noiembrie 1865 trebuia revizuit „pentru a fi armonizat cu circumstanțele actuale”, ca să fie sperat chiar să devanseze această scadență. Și această impresie este confirmată de protocoalele Comisiei Europene, unde aceasta din urmă s-a ocupat de elaborarea Actului public revizuit.

Orice s-ar fi spus în această privință, este sigur că această revizuire imediată, prevăzută, de altfel, de proiectul austriac se impunea.

Inspectorul de navigație și căpitanul portului Sulina nu mai puteau fi numiți și retribuiți de Sublima Poartă, care înceta de a fi riverană, și sentințele date de ei nu mai puteau fi pronunțate în numele sultanului; gestiunea farurilor încredințată până atunci Administrației otomane, trebuia să fie reglementată pentru viitor; Consiliul Sănătății de la Constantinopol nu mai putea să reglementeze dispozițiile sanitare la gurile Dunării etc.

În textul născut în urma convorbirilor dintre contele de Saint-Vallier, baronul de Haymerle și domnul d'Oubril nu s-a mai vorbit de această revizuire imediat, care este de fapt realizată prin Actul adițional din 28 mai 1881, ci, din contra, eventualitatea unei modificări ulterioare de convenit a făcut obiectul unei mențiuni exprese.

Realizarea dorinței Rusiei se găsea amânată dar, într-un fel, se luase act între Puteri, în timp ce cuvintele „se vor pune de acord asupra prelungirii”, fără a constitui un angajament pozitiv marca totuși, destul de net, pentru ca Puterile neriverane să poată fi mulțumite, că odată momentul sosit, se va ține cont de dezideratele lor.

Astfel, de la 1878, se prefigura compromisul de la Londra.

În măsura în care protocoalele ne permit să ne dăm seama de intenția autorilor tratatului, se constată că Puterile neriverane Dunării, la fel și Austro-Ungaria, luând Galațiul ca limită a competenței Comisiei Europene păreau să nu vizeze decât menținerea și „permanența” Comisiei Europene și că Rusia, devenită riverană, se opunea acestei permanențe.

Nici Marea Britanie, nici vreo altă din Puterile neriverane nu părea să fi ridicat din nou, în legătură cu această problema extinderii ulterioare a competenței teritoriale a Comisiei până la Brăila, deși în 1866 (Conferința de la Paris, protocolul 3 din 26 martie 1866) lordul Cowley făcuse o declarație în acest sens.

Nu s-ar explica deloc de ce Puterile neriverane și-au dat asentimentul la propunerea austriacă de a lua, de acum înainte ca limită a competenței Comisiei Europene în aval de Galați, dacă această limită, în concepția lor, nu ar fi fost decât provizorie și nu și-ar fi asigurat imediat, printr-o dispoziție mai netă decât articolul 54, acordul în avans al statului teritorial interesat.

Cât despre Austro-Ungaria, alegând avalul de Galați mai curând decât amonte de Brăila ca limită a competenței Comisiei Europene, ele se supuneau, fără îndoială, de atunci, dorinței de a avea, în aceste două porturi, o influență mai directă și mai exclusivă, căreia nu trebuia să întârzie să-i probeze ambiția.

Lucrările preparatorii ale Tratatului de la Berlin dau deci impresia că textele adoptate constituie o tranzacție între o teză austro-ungară, tinzând la permanența Comisiei Europene și o teză rusă mai curând ostilă Comisiei, și ele nu corespund de loc, în momentul redactării lor, unei intenții oarecare de extindere ulterioară a puterilor Comisiei Europene.

Conferința care s-a deschis la Londra la 8 februarie 1883 (cu o întârziere considerabilă, pentru că acordul pe care ea îl avea ca obiect de realizat fusese prevăzut, prin articolul 54 al Tratatului de la Berlin ca trebuind să fie realizat un an înainte de expirarea termenului asigurat duratei Comisiei Europene, adică înainte de 24 aprilie 1882) avea, după protocolul său de deschidere, un triplu obiectiv: 1) extinderea puterilor Comisiei până la Brăila; 2) confirmarea regulamentului

elaborat în virtutea articolului 55 al numitului tratat (de la Berlin); 3) prelungirea puterilor Comisiei Europene.

Când problema admiterii României a intrat în discuție, lordul Granville, după ce a dat citire depeșei, în care trimisul României reclama dreptul țării sale de a participa la conferință invocând, pe de o parte, protocolul Congresului de la Aix-la-Chapelle din 15 noiembrie 1818 și, pe de altă parte, faptul că ea semnase, cu celelalte Puteri, Actul adițional la Actul public din 1865 la 28 mai 1881, ca și regulamentul de navigație și de poliție din 19 mai 1881, și-a exprimat speranța că România va fi admisă la conferință pe picior de egalitate cu celelalte Puteri. Dar plenipotențiarul Germaniei, acționând la instigarea Austriei a crezut că trebuie să se opună, guvernul său fiind de părere că trebuia să se păstreze caracterul european al conferinței, abținându-se să pună România la egalitate cu marile Puteri și că, de altfel, trebuia să se evite de a se da acestei țări un drept de veto față de această opoziție, ceilalți plenipotențiarți s-au înclinat și s-a hotărât ca România să nu fie admisă decât cu vot consultativ.

După ce a raportat guvernului său, reprezentantul României declară următoarele (13 februarie 1883): „Mă gădesc deci în situația de a declina onoarea de a asista la ședințele Conferinței și, în numele guvernului regală, fac rezervele cele mai solemne și protestez contra deciziilor care ar fi luate fără participarea României.

La primirea acestei depeșă, lordul Granville a întrebat Conferința dacă ea era dispusă să-și mențină rezoluția. Plenipotențiarul Italiei a propus atunci ca conferința să facă să parvină guvernului român regretele sale pentru că nu crezuse că trebuie să autorizeze pe plenipotențiarul său să asiste la Conferință și să-i comunice „rațiunea care a condus pe plenipotențiarul Puterilor să adopte, în precedenta ședință, rezoluția care privește România”. „Această rațiune, adăuga el, expusă de plenipotențiarul Germaniei și admisă de toți ceilalți plenipotențiarți, constă în faptul că Conferința a crezut că trebuie să se considere, într-un fel, ca prelungirea și continuarea Congresului de la Berlin, la care România nu a participat ca semnatară”. Această propunere a fost acceptată.

Între timp (10 februarie), plenipotențiarții se pronunțaseră deja, fără discuție, în mod afirmativ asupra primei probleme. Protocolul conține următoarele: „Contele Münster cedând cuvântul colegului său din Austria, contele Karolyi, declară că nu se opune în nici un fel acestei extinderi, sub rezerva acceptării definitive a prelungirii Comisiei Europene. El nu înțelege să-și aprecieze dinainte opinia despre această prelungire”.

Baronul de Mohrenheim (Rusia), alăturându-se rezervelor pe care tocmai le-a exprimat ambasadorul Austriei, acceptă de asemenea, extinderea pe care plenipotențiarții Franței, Italiei și Turciei declară că o adoptă.

Rămâneau punctele doi și trei.

De la Congresul de la Berlin, Comisia Europeană se străduise să realizeze sarcina pe care i-o impusese articolul 55 al tratatului, adică să elaboreze „regulamentele de navigație, de poliție și de *supraveghere* de la Porțile de Fier până la Galați”. Ea s-a lovit de un obstacol insurmontabil, rezultând din obiectivele Austro-Ungariei, pe de o parte, și rezistența română față de aceste obiective, pe de altă parte. În primăvara lui 1881, în timp ce era semnat (în ordine alfabetică) Actul adițional la Actul public din 28 mai 1881 „de Puterile reprezentate în cadrul Comisiei Europene și de România”, membrii Comisiei Europene s-au despărțit fără a realiza acordul asupra regulamentului Dunării fluviale și de atunci opera lor a rămas neterminată.

Ultima situație a problemei era următoarea:

România se găsea în fața unei propuneri tranzacționale franceze, denumită propunerea Barrère, la care Austro-Ungaria aderase, la fel ca celelalte mari Puteri, și în termenii căreia *executarea regulamentului era plasată sub autoritatea* unei „Comisii mixte” de cinci membri, compusă din reprezentanții *Austro-Ungariei*, *Bulgariei*, *României*, *Serbiei* și *Comisiei Europene*, *președinția aparținând permanent delegatului Austro-Ungariei*, reprezentarea Comisiei Europene, pe rând, câte șase luni de fiecare din membrii săi, inclusiv membrii austriac și român. Puterile Comisiei Mixte trebuiau să aibă o durată egală cu acelea ale Comisiei Europene.

Asupra acestor puncte vitale, România propunea următorul amendament: Austro-Ungaria nu va fi reprezentată ca atare ci, dimpotrivă, Comisia Europeană va avea doi reprezentanți, din care unul va fi numit cu majoritatea voturilor Comisiei Europene pentru toată durata Comisiei și va beneficia de președinția permanentă, în timp ce al doilea va fi desemnat prin rotație, ca în propunerea Barrère, dar cu diferența că această nu ar fi niciodată încredințată delegatului român. În afară de aceasta, atribuțiile Comisiei trebuiau să fie acelea a unei comisii de supraveghere și nu de execuție.

Cum este evident că această divergență de vederi a determinat atitudinea Puterilor la Londra, Comitetul consideră că, acest subiect nu ține direct de misiunea sa, el are totuși datoria unei opinii asupra temeiului pozițiilor respective.

Înainte de orice este cert că pretențiile Austro-Ungariei erau în mod deosebit sporite.

La Congresul de la Berlin, propunerea se mărginea să prevadă că nun comisar, *delegat de Comisia Europeană* va veghea la executarea regulamentelor. Tratatul însuși (articolul 55) se mărginea să vorbească de „*regulament de supraveghere*”.

Este deci sigur că România, consimțind la stabilirea unei comisii, dar opunându-se prezenței unui reprezentant austro-ungar, avea dreptate. În afară de aceasta, este sigură că propunerea românească era echitabilă. Puterile nu puteau, în

mod echitabil, să ceară României ca ea să consimtă la prezența unui reprezentant austro-ungar. Austro-Ungaria nu era riverană a sectorului în discuție și, de la 1856, chiar ea împiedicase, prin pretențiile sale, stabilirea unei comisii pentru ansamblul fluviului. Nici un alt stat neriveran nu trebuia să fie reprezentat astfel.

În afară de aceasta, România avea temeri, care nu erau fondate, dacă nu se iau în considerație decât textele și declarațiile, dar pe care chiar creșterea pretențiilor austro-ungare nu ar permite să fie considerate ca nerezonabile, dacă se examinează situația de fapt în care s-ar fi găsit România la expirarea puterilor Comisiei Europene.

Pe de altă parte, este incontestabil că atitudinea României era pe deplin conciliatoare. Ultima formă a propunerilor sale, așa cum ne-au fost relatate, acorda de fapt Austro-Ungariei președinția permanentă pe care o dorea, dar legând prezența sa în cadrul Comisiei fluviale de un mandat primit de la Comisia Europeană, în care România vedea garanția drepturilor sale contra obiectivelor puternicei sale vecine.

În cadrul Conferinței de la Londra, textul elaborat de majoritatea membrilor Comisiei Europene și a cărui acceptare era o condiție pusă de Austro-Ungaria pentru prelungirea puterilor Comisiei Europene a fost adoptat cu anumite concesiuni austriece, din care singura de menționat aici este că membrul austriac al Comisiei Europene nu o reprezenta niciodată pe aceasta în cadrul Comisiei Mixte, dacă aceeași regulă era acceptată de România în ceea ce-l privește pe reprezentantul său la Comisia Europeană.

Mai întâi, Conferința s-a mărginit, contrar dorinței Austro-Ungariei, care dorea o decizie „executorie”, să adopte o „declarație colectivă” în care era exprimată dorința ca „statele care nu iau parte la deliberările Conferinței se vor alătura acestui vot unanim și vor adopta, de asemenea, regulamentul în discuție”.

Dar, atunci când mai târziu a fost redactat textul tratatului, s-a spus:

(Articolul 7) „Regulamentul de navigație, de poliție fluvială și de supraveghere, elaborat la 2 iunie 1882, de Comisia Europeană a Dunării, cu asistența delegaților Serbiei și Bulgariei, este adoptat și *declarat aplicabil* pe porțiunea Dunării dintre Porțile de Fier și Brăila”.

La 20 februarie, Conferința a trecut la al treilea punct.

Lordul Granville, reluând propunerea, pe care o inițiase Austro-Ungaria la Berlin, s-a pronunțat în favoarea permanenței. Această propunere a fost acceptată de Franța, Italia și Turcia.

Ulterior, la ședința din 1 martie, plenipotențiarul Austro-Ungariei și-a precizat punctul de vedere spunând că guvernul său nu ar putea să accepte principiul permanenței Comisiei, insistând totodată asupra corelației indisolubile dintre Comisia Europeană și Comisia Mixtă. În grija sa de a îndepărta temerile

României, el revine asupra acestui punct la 7 martie, reluat, încă o dată, în ședința din 10.

Plenipotențiarul Rusiei a făcut o declarație de unde reieșea, în esență, că guvernul său, invocând rațiuni tehnice, subordona acordul său pentru prelungirea Comisiei Europene condiției ca, în aval de Ceatalul Ismail, apele rusești să fie sustrate competenței Comisiei. Acestei propuneri îi era atașată unui „dispozitiv a Tratatului de la Berlin care dă dovadă de un mare spirit de înțelepciune și de prevedere”, adică aceea care chema conferința, în același timp când statua asupra oportunității unei reînvieri a puterilor Comisiei Europene, „să statueze concomitent asupra oportunității pe care ar avea-o introducerea unor modificări care ar fi indicate de circumstanțe”. El a adăugat: „Alternativa astfel deschisă răspunde, într-adevăr, după părerea noastră, necesităților unei situații noi. Evenimente de o importanță majoră, fapte istorice de o anvergură considerabilă, au transformat profund pe aceste meleaguri ale Dunării de Jos starea de lucruri anterioară, care fusese avută în mod special în vedere de aranjamentele internaționale, adoptate la circumstanțe care nu mai au nimic în comun cu acelea de care este nu mai puțin important să ținem astăzi cont, la fel de exact și echitabil ca atunci”.

Ar fi irelevant, pentru obiectivul acestui raport, să mai avansăm în examinarea negocierilor care, ca urmare a acestor observații, au dus la acordul asupra modificărilor puterile Comisiei Europene pe brațul Chilia (articolul 3 și următoarele din tratat).

Se cunosc, pe de altă parte, protestele României, ca urmare a încheierii Tratatului de la Londra.

Dintr-o scrisoare a ministrului Afacerilor Externe către trimisul României la Londra din 24 mai 1883 Comitetul relevă, în plus, următorul pasaj:

„Articolul 1 al Actului adițional de la 28 mai 1881 excludea o interpretare strict literală a articolului 54 al Tratatului de la Berlin; în virtutea căruia s-ar fi putut admite că Puterile semnatare și-au rezervat dreptul de a decide singure despre prelungirea puterilor Comisiei Europene și modificările pe care ele le-ar judeca necesar să le introducă. Același articol stipulează în mod expres: „Că drepturile, atribuțiile și imunitățile Comisiei Europene a Dunării, așa cum rezultau ele din Tratatul de la Paris din 30 martie 1856 și de la Londra din 1871, din Actul public din 2 noiembrie 1865 (ca și din tratatele și deciziile anterioare Tratatului de la Berlin din 13 iulie 1878) vor continua să reglementeze raporturile sale cu noile state riverane și efectul lor se va extinde până la Galați...”.

România, unul din cele opt state componente ale Comisiei Europene nu are dreptul să invoce acest text ca interpretarea autentică a Tratatului de la Berlin? Cum s-ar putea modifica, conform acestei convenții, în lipsa României drepturile, atribuțiile și imunitățile unei comisii care își exercită puterile pe teritoriul românesc?”

Și mai departe:

„Noi n-am putea totuși trece sub anumite dispoziții ale tratatului de pace să aducă o atingere directă principiilor necontestate ale dreptului internațional și convențiilor speciale.

Este proiectată o extindere, în același timp cu o restricție a puterilor Comisiei Europene...

În 1866 și 1871, Puterile nu s-au crezut în drept să extindă jurisdicția Comisiei Europene de la Galați la Brăila, ca urmare a opoziției Turciei. Cum s-ar putea extinde astăzi jurisdicția Comisiei la o nouă parte a teritoriului românesc în virtutea unei decizii luate fără participarea României? Cum ar putea fi luată acesteia ceea ce îi aparține incontestabil, în timp ce se dă Rusiei ceea ce, conform tratatelor, ea nu avea?”

Scrisoarea scoate apoi în evidență inconvenientele rezultate din concesiile făcute Rusiei și concluzionează:

„Stabilirea acestor diverse regimuri nu este desigur favorabilă intereselor navigației și comerțului... Este necesar, pe de altă parte, să reamintim că guvernul Majestății Sale regele, nu a cerut niciodată ca cu o parte oarecare a gurilor Dunării să fie sustrasă jurisdicției Comisiei Europene”.

În anexa scrisorii ministrului României la Londra către guvernul britanic din 14 iunie 1883, ministrul indică punctele pe care guvernul român ar dori să le vadă modificate. Articolul întâi al tratatului nu face obiectul nici unei mențiuni.

*

* *

Se impune acum să ne întrebăm care era valoarea juridică în sine a Tratatului de la Londra în privința României.

Guvernul român, protestând împotriva refuzului marilor Puteri de a admite pe picior de egalitate în cadrul Conferinței, la fel ca și aceste Puteri inसेle, în motivarea refuzului lor, nu făcea distincție între diversele obiective cu care această conferință era confruntată.

Protestul român era bazat pe două argumente, a căror forță juridică nu era deloc concludentă.

Protocolul de la Aix-la-Chapelle din 15 noiembrie 1818 enunța, este adevărat, într-o manieră generală că toate conferințele care vor avea ca obiect afaceri în mod special legate de interese ale unor state, altele decât Marile Puteri, nu vor avea loc „decât ca urmare a unei invitații formale din partea acestor state pe care numitele afaceri le-ar privi și sub rezerva expresă a dreptului lor de a participa direct sau prin plenipotențiarilor lor”. Dar consacarea generală a acestui principiu echitabil nu putea fi aplicat în materie decât în măsura în care Tratatul de la Berlin, a cărui acceptare de către România părea incontestabilă, să fie derogat.

Pe de altă parte, semnarea de către România a Actului adițional la Actul public din 1865, nu putea fi considerată ca implicând România să fie, de asemenea, chemată să se pronunțe direct și la egalitate cu celelalte Puteri asupra tuturor problemelor relative la Comisia Europeană a Dunării.

Acest Act adițional, a cărui necesitate rezulta din natura însăși a lucrurilor și care după însăși textul său avea ca scop de a pune Statutul Dunării „în armonie cu stipulațiile Tratatului de la Berlin” nu putea fi considerat ca constituind o inovație a acestui tratat.

Ulterior, România a invocat un argument general, mai impresionant decât precedentul, Comisiei fluviale a Congresului de la Viena unde, fiind vorba de reglementarea generală a afacerilor bazinului renan, micile Puteri riverane ale acestei rețele fuseseră chemate să participe efectiv la reuniuni. Acest precedent demonstrează desigur respectul mărturisit de Congresul de la Viena pentru drepturile statelor riverane dar cum Actul final al Congresului, care consacra rezoluțiile Comisiei, nu a fost semnat decât de marile Puteri, argumentul nu este totuși concludent.

Pe de altă parte, argumentele invocate de marile Puteri nu sunt mai concludente din punct de vedere juridic. Primele motive date de contele Münster (necesitatea de a păstra caracterul „european” al Conferinței și de a nu permite României să-și impună veto-ul) nu sunt motive juridice.

Motivarea dată ulterior de contele Nigra și atribuită de acesta contelui Münster „că Conferința a crezut că trebuie să se considere, într-un fel, ca prelungire la urmarea Congresului de la Berlin, la care România nu a participat ca semnatară”, așa cum este enunțată, nu valorează mai mult. Într-adevăr, chiar dacă toate stipulațiile acestui tratat, care constituiau obligații pentru România, fuseseră încheiate ca și condiții pentru recunoașterea independenței românești, de către marile Puteri, ceea ce nu era cazul, și încă nu le revenea acestora din urmă modificarea acestor condiții fără acordul României.

Este deci important să ne întrebăm, referitor la obiectul prezentului diferend, adică extinderea puterilor Comisiei Europene pe sectorul Galați-Brăila, dacă „Puterile” aveau un mandat valabil din Tratatul de la Berlin.

Mai întâi, care este sensul cuvântului „Puteri” în articolul 54 al Tratatului de la Berlin? După punctele de vedere prezentate de sir Cecil Hurst și domnul Basdevant, cuvântul „Puteri” trebuie să fie înțeles ca aplicându-se marilor Puteri semnatare ale Tratatului de la Berlin, exceptând România. Comitetul se raliază acestei interpretări.

Este adevărat că anumite articole menționează, într-o manieră mai explicită și mai exactă „Puterile semnatare” sau „marile Puteri europene”; dar dacă le examinează ansamblul pasajelor unde, ca în articolul 54, cuvântul „Puteri” este

folosit singur ne convingem că acest cuvânt vizează pretutindeni Puterile semnate.

Invers, în mai multe cazuri când cuvântul „Puteri” vizează, după context, ansamblul statelor, tratatul o precizează.

Mandatul pe care Puterile astfel definite îl dețineau din articolul 54 al Tratatului de la Berlin le permitea lor, fără participarea României, să extindă puterile Comisiei Europene asupra sectorului actualmente contestat? Asupra acestui punct capital, Comitetul crede că trebuie să dea un răspuns negativ.

Articolul 54 nu trebuie citit izolat, ci în relație cu articolele 53 și 55. Articolul 53 fixează Galațiul ca limită a competenței Comisiei Europene. Nimic nu indică că el înțelege această limită ca provizorie. Dacă articolul 54 permitea ca în „modificările” pe care Puterile le introduceau și schimbarea acestei limite, ar fi fost puțină coerență a cuvântului „modificări” era exactă, ar fi fost o contradicție absolută între articolul 54 și articolul 55. Într-adevăr, dacă se examinează articolele 53, 54 și 55, ele constituie două grupuri distincte de aplicare teritorială. Articolul 55 prevede, pentru organizarea internaționalizării sectorului Porțile de Fier – Galați, o procedură diferită de cea prevăzută la articolul 54. Procedura articolului 55, obligatorie pentru sectorul Porțile de Fier – Galați, este o procedură de elaborare a regulamentelor de către Comisia Europeană a Dunării în care, în virtutea articolului 53, România trebuie să fie reprezentată, în consecință, o procedură implicând participarea României pe picior de egalitate cu celelalte Puteri reprezentate în Comisia Europeană.

În consecință, Comitetul nu apreciază că Puterile reunite la Londra puteau, fără asentimentul României, să decidă asupra extinderii jurisdicției Comisiei Europene a Dunării de la Galați la Brăila.

A fost emisă opinia că guvernul român, prin actele sale, a aderat implicit la articolul întâi al Tratatului de la Londra.

S-a indicat în această privință:

1. Faptul că România recunoscuse prelungirea puterilor Comisiei Europene, pe baza acestui tratat;
2. Faptul că ea a admis regimul acestui tratat pentru brațul Chilia, în special stipulând, în tratatul din 1920 asupra Basarabiei, că brațul Chilia era replasat sub autoritatea Comisiei Europene.

Comitetul nu crede că aceste argumente sunt concludente.

România a acceptat, de la bun început, decizia Conferinței referitoare la prelungirea puterilor Comisiei Europene.

Scrisoarea din 24 mai 1883, citată mai sus, spune în această privință:

„Cea mai importantă din deciziile înscrise în tratat este aceea care privește prelungirea Comisiei Europene a Dunării... Guvernul român a avut deja ocazia să se exprime în această privință într-un mod net și precis și nu poate decât să aplaude o decizie destinată să asigure, pentru a spune astfel, permanența unei instituții a cărei acțiune binefăcătoare este astăzi universal recunoscută”.

De altfel, în opinia Comitetului, Conferința era competentă să statueze, în afara României, asupra prelungirii puterilor Comisiei Europene. Fără îndoială, mandatul însuși dat de articolul 54 în acest subiect nu era înfinit. Prolungind puterile Comisiei Europene, începând de la 24 aprilie 1883, Puterile au epuizat dreptul pe care li-l conferea acest articol. Dar prelungirea pe care ele erau în drept să o stipuleze nu era limitată în timp. Puterile au putut, așa cum voia Austro-Ungaria la Berlin și cum o doreau Franța, Marea Britanie și Italia la Londra, să proclame permanența, adică menținerea, cu excepția acordului contrar al tuturor „Puterilor”. *A fortiori*, ele puteau stipula menținerea, prin recunoaștere tacită, între aceleași puteri.

Conferința fiind astfel competentă asupra acestei chestiuni, extinderea deciziei Puterilor în această privință de către România nu putea fi considerată ca o adeziune a României la alte decizii care depășeau, din contră, mandatul rezultat din articolul 54 al Tratatului de la Berlin.

În ceea ce privește modificarea puterilor Comisiei Europene privitoare la brațul Chilia, Comitetului îi se pare că nu poate fi tras din tratatul referitor la Basarabia. Într-adevăr, prin acest tratat România este, în raport cu Rusia, în ceea ce privește Basarabia, un stat succesor. Prin aceasta, în afara unei dispoziții speciale, inserată în acest tratat, care modifică Tratatul de la Londra, care își produsese, în mod incontestabil, efectele în privința brațului Chilia, în ceea ce privește Rusia, situația acestui braț ar fi rămas, în Basarabia românească, aceeași care fusese în Basarabia rusească. Inserția acestei dispoziții speciale nu are deci consecințele, care se pretinde că le are.

De altfel, Comitetului îi pare dificil să admită, în caz de adeziune tacită a României la anumite dispoziții ale Tratatului de la Londra că, dintr-o asemenea adeziune, se poate trage concluzia că România ar fi aderat la întregul Tratat de la Londra. În plus, această opinie nu părea să fi fost formal susținută. Nu se contestă că România nu a aderat la articolul 7 al Tratatului de la Londra, cel relativ la înființarea comisiei pe Dunăre între Porțile de Fier și Galați. Pentru stabilirea regimului prevăzut în acest articol, care a constituit obiectul principalului diferend dintre România și marile Puteri, acestea din urmă, reunite în conferință la Londra, nu avuseseră, de altfel, mandat, pentru că pentru elaborarea regimului în acest sector fusese dat nu marilor Puteri, ci Comisiei Europene. Comisia Europeană deliberase asupra acestei chestiuni și articolul 55 al Tratatului de la Berlin, care reglementează procedura în acest subiect, este nul în eventualitatea unui dezacord

între membrii Comisiei Europene, care trebuiau să elaboreze regulamentele. De aici, sau regulamentul votat de majoritate valora ca atare, sau acest regulament, neputând fi elaborat decât în unanimitate, numai acordul tuturor statelor reprezentate îl putea face valabil. De altfel, se pare că plenipotențiarilor reuniți la Londra nu și-au făcut multe iluzii în această privință, nu mai multe decât asupra posibilității practice, în cazul când România persistă în atitudinea sa, să facă executorii deciziile Conferinței. Lipsa mandatului din partea articolului 55 nu a fost contestată. Nu se contestă nici că România nu a aderat la anumite dispoziții ale Tratatului de la Londra. Este sigur că Tratatul de la Londra, în totalitatea sa, nu este în vigoare față de România. Dacă ne propunem să stabilim că România a aderat la articolul întâi, aceasta trebuie făcută direct, și nu pe calea consecinței indirecte a adeziunii la alte stipulații ale tratatului.

Se poate stabili direct că România a aderat la articolul întâi al Tratatului de la Londra ca atare? De altfel, nu ar fi suficient să se demonstreze că România, singură, prin actele sale, a manifestat intenția de a adera la acest articol. Un tratat formează un tot. Articolul întâi, în regimul prevăzut de Tratatul de la Londra este în strânsă relație cu articolul 7 pentru că, în lipsa articolului întâi, regimul articolului 7 s-ar aplica sectorului Brăila-Galați. Austro-Ungaria nu consimțise să restrângă limitele Comisiei Europene, în articolul întâi, decât luând în considerație avantajele pe care le obținea prin articolul 7. Pentru că o adeziune parțială la un tratat care formează o unitate indisolubilă nu este de conceput decât cu acordul unanim al tuturor părților contractante, ar fi cazul să se cerceteze dacă a existat, pentru articolul întâi, adeziunea românească, cu acordul unanim al statelor contractante. Acest acord unanim a fost realizat, în mod tacit, pentru stipulația relativă la prelungirea puterilor Comisiei Europene și acolo, așa cum s-a spus mai sus, Puterile acționând în limita mandatului lor, a existat mai curând acceptarea pasivă a României, a cărei adeziuni nu era necesară. Dar, în ceea ce privește articolul întâi, care prezintă un caracter juridic diferit, ceea ce ar trebui să se stabilească și nimeni nu pare să fi stabilit, este dacă această adeziune românească s-a produs și a fost acceptată de toate statele contractante.

Comitetul nu consideră deci că dispoziția articolului întâi al Tratatului de la Londra, care extinde puterile Comisiei Europene de la Galați la Brăila făcea parte din dispozițiile convenționale în vigoare înainte de război, dispoziții preluate de articolul 346. Dar aceasta nu înseamnă că România nu putea consimți, în mod voluntar, la constituirea de puteri regulate ale Comisiei Europene, în sensul articolului 346, și la formarea, în sectorul Galați-Brăila, de uzanțe cu valoare juridică, prin însuși faptul că ele s-au putut stabili și menține, în mod continuu, prin consimțământul unanim al tuturor statelor interesate. Dacă se stabilește aceasta, și numai analiza faptelor antebelice poate să o stabilească, asemenea uzanțe făceau

parte integrantă din puterile „regulamentare exercitate” de Comisia Europeană, puteri reluate de aceasta în virtutea articolului 346.

Că România a putut să consimtă la constituirea unor asemenea puteri, independent de articolul întâi al Tratatului de la Londra și fără nici o referință la acest tratat, aceasta nu ar părea de loc surprinzător ținând cont de condițiile politice ale epocii. Deja s-a semnalat că, în aceste propuneri de modificări ale Tratatului de la Londra – propuneri care au constituit o ofertă neacceptată – România nu propunea nici o modificare a articolului întâi.

Într-adevăr, în această parte, departe de a avea oarecare temeii față de Comisia Europeană, România vedea în aceasta mai curând un veritabil scut contra puternicilor săi vecini și aceleași rațiuni care, în 1878, făcuseră să fie ales Galațiul, de către Austro-Ungaria, ca limită a competenței, trebuiau să determine România să dorească tocmai ca această limită să fie plasată la Brăila, în așa fel încât să-i permită să sustragă aceste două porturi influenței Imperiului austro-ungar. Deci ea trebuia să fie de acord, în fondul articolului întâi, și scrisoarea mai sus citată a ministrului Afacerilor Externe al României către delegatul român la Comisia Europeană a Dunării, în momentul lucrărilor relative la Comisia Mixtă prevăzută în articolul 55, confirmă pe deplin această apreciere de fapt.

Concepția românească reiese și mai clar încă din alte două scrisori ale ministrului Afacerilor Externe al României către delegatul român la Comisia Europeană a Dunării, cărora Comitetul crede că trebuie să le dea o mare importanță.

În prima din aceste scrisori se spune ceea ce urmează: „În consecință, asupra articolului întâi (al propunerii Barrère) veți binevoi să propuneți un amendament astfel conceput: „Executarea prezentului Regulament este plasată sub supravegherea Comisiei Europene a Dunării, care o va exercita prin mijlocirea unui inspector general și care va avea de judecat, în apel, toate litigiile, despre care va fi sesizată, pentru contravenții la prezentul Regulament”. A doua zi, ministrul își completează instrucțiunile, indicând o nouă formă, care plasează executarea Regulamentului sub supravegherea unei comisii distincte, în care Comisia Europeană a Dunării va fi reprezentată de doi delegați, și el adaugă: „Este de la sine înțeles că nu veți propune această redactare decât subsidiar primeia și numai cu titlu de tranzacție și în dorința de a ajunge la o înțelegere”.

Departe de a fi temeră, extinderea jurisdicției Comisiei Europene era deci soluția cea mai dorită de România. Astfel, fără să avem suficientă motivație spre a admite o adeziune implicită a României la articolul întâi al Tratatului de la Londra, adeziune cu valoare juridică, nu este imposibil de prevăzut că, în ciuda protestelor României împotriva neparticipării sale la Conferința de la Londra, România putea să nu vadă nici un inconvenient și chiar să nu vadă decât avantaje, lăsând să se

constituie sau să se mențină, în fapt, puteri ale Comisiei Europene între Galați și Brăila.

Parcă, după părerea Comitetului, Tratatul de la Londra nu are valoare juridică ca atare, referitor la sectorul contestat, dispozițiile convenționale în vigoare înainte de război nu confereau nici o putere Comisiei Europene între Galați și Brăila. Dar este plauzibil ca puteri, neavând originea în dispozițiile convenționale, ci în uzanțe, să fi căpătat valoare juridică, prin consimțământul tacit al tuturor statelor interesate și în special al României, fiind astfel în mod regulat exercitate în acest sector. Numai o anchetă asupra practicii antebelice și a condițiilor în care se urma această practică, va putea demonstra dacă așa este. Interpretarea articolului 346, pe care, Comitetul ține să o repete, nu-l consideră decât ca având o valoare provizorie și ca fiind înlocuit de Convenția de la Paris, duce astfel la aceleași concluzii cu interpretarea Convenției de la Paris.

PRACTICA ÎNAINTE DE RĂZBOI

Controversele asupra naturii și întinderii în fapt a puterilor exercitate în practică de Comisia Europeană a Dunării între Galați și Brăila s-au produs deja la Conferința de la Paris. Din declarațiile plenipotențiarilor Franței, Marii Britanii și României rezultă că, în acel moment, acești plenipotențiarți erau de acord să aprecieze că practica antebelică a Comisiei Europene a Dunării se mărginea, în sectorul contestat, la exercitarea puterilor tehnice. Dimpotrivă, se pare că plenipotențiarul Germaniei era de o părere diferită. S-a văzut mai sus cum au fost cerute Comisiei Europene informații de fapt și nu au fost obținute. Problema rămânea întregă.

Atunci când, ca urmare a abordajului dintre *Bucegi* și *Ștefan cel Mare*, diferendul latent până atunci a izbucnit, primele cercetări au fost făcute în cadrul Comisiei Europene. S-au făcut la Căpitania portului Sulina extrase urcând până în 1894, care au descoperit zece cazuri în care inspectorul de navigație al Comisiei Europene a Dunării dăduse sentințe în sectorul contestat.

Pe de altă parte, domnul Coștescu declara că documente furnizate la cererea sa de căpitanii porturilor Galați și Brăila și relative la spețele judecate de aceștia după 1915 conțineau „peste 65 de cazuri numai pentru portul Galați și numeroase alte cazuri pentru portul Brăila”.

De data aceasta, plenipotențiarul britanic declara că practica competenței Comisiei Europene între Brăila și Galați era stabilită printr-un acord tacit în materie de jurisdicție, la fel ca și în materie de pilotaj și de lucrări. El remarca că precedentele posteroare anului 1915, erau fără valoare, pentru că se raportau la o perioadă anormală.

Atunci a fost ordonat un studiu aprofundat al Comitetului Executiv și a fost decis *modusul vivendi* (abținere provizorie a inspectorului și protest în fiecare caz).

În scopul de a-și îndeplini mandatul, Comitetul Executiv a procedat, în aprilie-mai 1922, la o anchetă al cărei proces-verbal a fost *anexat* la prezentul raport și a strâns un anumit număr de documente.

Când a revenit în ședință plenară, afacerea a fost remisă sesiunii de toamnă, fiind stabilit că Comitetul Executiv și plenipotențiarul României vor continua să strângă fapte.

Între timp, s-au produs dificultăți de aplicare a *modusului vivendi*, asupra cărora Comitetul nu crede că trebuie să zăbovească, în afară de cazul avizului către navigatori relativ la portul Galați care nu va fi totuși tratat, pentru comoditatea expunerii, decât în partea următoarea a raportului.

În ședința din 26 octombrie 1922, delegatul României a depus un memoriu. Acesta ne comunică, în mod incidental, că cercetările ulterioare constataseră 65 de intervenții ale inspectorului în cazuri de infracțiuni comise în sectorul contestat.

Pe de altă parte, memoriul român afirmă că arhivele autorităților teritoriale conțin sute de cazuri de infracțiuni, anchetate de ele. El semnalează că arhivele de la Brăila au fost distruse în parte în timpul războiului, dar că acelea ale portului Galați există. „Delegatul României ține, pentru moment, la dispoziția Comisiei dosarele a 433 de cazuri, numai din 1894 până astăzi”. El adaugă: „Toate sau aproape toate aceste condamnări au ca obiect infracțiuni la regulamentele de navigație și de poliție ale porturilor românești, comise în sectorul Brăila-Galați, inclusiv în porturi”.

O subanexă cuprinde „cazuri de abordaj, avarii și alte infracțiuni la regulamentele de navigație și de poliție, anchetate de autoritățile românești ale porturilor Brăila și Galați”. Ea menționează 224 de cazuri pentru Galați și 209 pentru Brăila. Se menționează că autoritățile teritoriale de la Galați au pedepsit pentru infracțiune la regulamentele lor de poliție chiar navele Comisiei, iahtul *Carolus* și remorcherul *Ister*.

Ca răspuns la expozeul românesc, delegatul Marii Britanii a remarcat că constatarea stării de fapt era dificilă după război, dat fiind că șefii de serviciu erau noi veniți și că arhivele inspecției de la Tulcea fuseseră transportate la Berlin. El a observat că delegatul român nu precisase dacă cazurile pe care le cita se produseseeră „în porturile sectorului sau pe șenal”.

La ședința următoare, delegatul României a declarat că noi cercetări permiseseră să se constate că, printre cele 433 de cazuri, citate de partea română, 55 se raportau la „incidente, avarii, coliziuni survenite pe fluviu”. El adăuga: „Aceste fapte s-au petrecut în 1896, 1899, 904, 1905, 1909, 1911, 1912, 1914, 1921, 1922”. Ele constituie deci o practică constantă, care stabilește că autoritățile românești instrumentau la fel de bine pe fluviu, ca și în porturi”. Protocolul spune

apoi: „Pentru a răspunde la o întrebare pusă de delegatul Franței, domnul Conțescu adaugă că, în anumite cazuri pe care le-a examinat, era vorba, de asemenea, de vase conduse de piloți ai Comisiei Europene a Dunării”. Deliberările se dirijează atunci pe calea încercării de compromis, al cărui rezultat a fost relatat mai sus.

În acest condiții, Comitetul a trebuit, atât prin examinarea argumentelor prezentate, de o parte și de cealaltă, cât și prin propriul studiu al tuturor textelor, dosarelor și mărturiilor pe care le-a putut cunoaște, să întreprindă studiul de ansamblu al chestiunii.

Textele pe care le-a consultat sunt protocoalele Comisiei Europene a Dunării, regulamentul de navigație în vigoare, având anexate avizele către navigatori, regulamentul porturilor românești. El a avut, de asemenea, la dispoziția sa copia din arhivele Căpitaniei portului Sulina, a listei cazurilor de jurisdicție, prezentate de Comisia Europeană ca fiind exercitate de aceasta (într-adevăr, se știe că arhivele de la Galați ale Comisiei Europene au fost arse și că arhivele de la Tulcea ale Inspecției de Navigație au fost parțial pierdute) în sfârșit dosarele cazurilor de jurisdicție, prezentate de delegatul României ca fiind exercitate de autoritățile românești. Au fost ascultate mărturiile, atât din partea vechilor piloți, ale funcționarilor Comisiei Europene, cât și ale unor foști căpitani de porturi românești, care își exercitaseră funcția înainte de război în sectorul contestat. Au fost audiate toate persoanele care i-au fost semnalate, de o parte și de cealaltă, ca putând furniza informații utile pentru soluționarea litigiului.

Înainte de a proceda la analiza detaliată a rezultatelor anchetei, trebuie făcută o remarcă preliminară de ansamblu. După caracterul special pe care tratatele l-au imprimat Comisiei Europene a Dunării – și lăsând la o parte puterile sale tehnice – competența acestui organism pe un sector al Dunării este unică și nu poate fi scindată în diverse elemente. Nu este cazul, ca pentru alte fluvii, să se facă distincție, de exemplu, între puterea de a elabora regulamentul de navigație, procedeul de punere în vigoare al acestui regulament, în sfârșit puterea de a veghea la aplicarea sa, prin constatarea și reprimarea infrațiunilor. Puterea de reglementare și puterea de jurisdicție propriu-zisă aparțin, după tradiția Dunării maritime, unei singure și aceleiași autorități. Tratatul de la Berlin stipulează că Comisia Europeană își exercită puterile în deplină independență de autoritatea teritorială. Ea este suficientă ei însăși. Ea posedă, în principiu și fără nici un concurs al autorității teritoriale și până și în aparatul militar al staționarelor Puterilor, toate mijloacele de acțiune necesare exercitării măsurilor decise de ea, în limitele misiunii care i-a fost încredințată. Cel puțin cât practica contrarie nu este clar demonstrată, trebuie deci să admitem că chestiunea de a ști dacă Comisia Europeană a exercitate puterea reglementară între Galați și Brăila sau dacă ea a exercitat acte de jurisdicție respectivă în acest sector, în caz de contravenție la regulament, este una și aceeași chestiune.

Informația despre acest subiect, astfel înțeles, nu pot fi cercetate decât în textele regulamentului de navigație și ale avizelor către navigatori, ca și în dosarele actelor de jurisdicție.

Texte regulamentare

Regulamentul de navigație al cărui text, că era necesar sau nu, a fost întotdeauna adoptat în unanimitate și purtând simultan semnul compromisului și remanierii, la diverse perioade, nu întârzie să apară ca fiind de o logică un pic deconcertantă.

Titlul însuși al Regulamentului se prezintă:

„Regulament de navigație și poliție aplicabil părții Dunării cuprinsă între Galați și gurile fluviului”.

Articolul întâi este astfel formulat:

„Exercitarea navigației pe Dunărea de Jos, în aval de Galați, este plasată sub autoritatea inspectorului de navigație și a căpitanului portului Sulina. Autoritatea acestor doi agenți se exercită în mod egal față de toate pavilioanele”.

Ghidul navigatorilor conține următoarea dispoziție:

„Serviciul de inspecție, *însărcinat să asigure poliția fluvială*, este făcut de patru supraveghetori, care parcurg fluviul între Sulina și Brăila”.

Acest text nu face decât să rezume paragraful 14 al instrucțiunilor speciale pentru inspector, conceput după cum urmează:

„Supraveghetorii fluviali, în număr de patru, puși sub ordinea inspectorului, îl asistă în special pe acesta în exercitarea poliției fluviale; ei prestează jurământ față de Comisie în sensul că își vor face rapoartele și constatările conform adevărului.

„Fiecare dintre ei este însărcinat în mod special cu supravegherea uncea din cele patru secțiuni fluviale care se întind:

Prima de la limita superioară a portului Sulina până la mila 13 ½;

A doua, de la mila 13 ½ la mila 23 ½;

A treia, de la mila 23 ½ până la mila 34;

Și a patra, de la mila 34 până la Brăila.

Supraveghetorii primelor trei secțiuni locuiesc în limitele secțiunilor respective și nu pot să se îndepărteze de acestea fără autorizația inspectorului. Supraveghetorul celei de-a patra secțiuni rămâne la bordul navei de inspecție, căreia îi este patron”.

Este cazul să ne raportăm, de asemenea, la articolele 3, 35 (paragrafele 1 și 2), 43, 96, 101, 102, 108, 109, 120, 146, 161, 162, 190.

Care este sensul acestor diverse texte?

Este incontestabil că unele dintre ele conțin dispoziții care, din punct de vedere practic, sunt în mod necesar aplicabile în sectorul Galați-Brăila, ca și pe restul fluviului.

Articolul 35 prescrie mersului navelor și se aplică în mod expres în secțiunile „porturilor Brăila, Galați...”. Același este cazul avizului către navigatori nr. 1 (fluviu) din 10 noiembrie 1911, prin care se reamintește că „diferența între pescajul vasului și adâncimea existentă la zonele de mică adâncime, între portul de plecare și portul de destinație, situat în aval de Brăila trebuie să fie de cel puțin un picior pentru toate navele”.

Toate articolele mai sus citate (101, 102, 108, 109, 120), care se leagă de exercitarea pilotajului de către Comisia Europeană, pilotaj exercitat până la Brăila, care reglementează de a lua un pilot, contestațiile între căpitani și piloți etc., se aplică în mod necesar pe toată întinderea sectorului pe care Comisia Europeană exercită pilotajul.

Dar, mai mult. Conform articolului 108, piloții sunt obligați să întocmească un proces verbal pentru toate contravențiile comise în prezența lor și să remită acest document inspectorului de navigație sau căpitanului portului Sulina.

Cum, în virtutea articolului 120, pilotajul este obligatoriu între Brăila și Sulina și articolele precedente (101 și 102 în special) se aplică între Sulina și Brăila, articolul 108 trebuie să aibă aceeași sferă de aplicare geografică.

În mod logic, trebuia ca situația să fie identică cu articolul 109, atât prin locul care îl ocupă, cât și prin legătura sa foarte strânsă cu articolele precedente. Acest articol permite inspectorului să se pronunțe asupra contestațiilor survenite între piloți și căpitani navelor comerciale, precizând că astfel el este „în limitele resortului său de competență”.

Articolul 190, care este articolul general asupra puterilor de jurisdicție ale inspectorului de navigație, folosește aceleași cuvinte în ceea ce-i privește pe inspectorul de navigație și căpitanul portului Sulina, care cercetează contravențiile comise „În întinderea resortului lor de competență”.

Nimic nu permite să se presupună că „resortul” inspectorului de navigație este diferit când este vorba de a sancționa dispozițiile regulamentului legate de pilotaj și de cele legate de alte cazuri. De altfel, toate articolele regulamentului sunt sancționate de același grup de articole, acelea de la 168 la 175 și 183.

Paragraful 14 al instrucțiunilor speciale pentru inspectorul de navigație spune că supraveghetorii fluviali sunt plasați în subordinea inspectorului, pe care îl asistă, în special, în exercitarea „poliției fluviale” și prestează jurământul că-și vor face rapoartele și constatările conform cu adevărul. Supravegherea este repartizată între patru secțiuni fluviale, din care a patra merge până la Brăila. Această pare să implice că inspectorul de navigație asigură de asemenea, poliția fluvială până la

Brăila și modul în care el o asigură este, fără nici o diferență între secțiuni, definit în articolul precedent, care îi dă puteri de jurisdicție.

Articolul 43 al regulamentului dă indicații în același sens. Cât despre articolele 55 (paragraful 1) și 146, care folosesc expresia „Dunărea de Jos”, pare să rezulte din protocoale că această expresie vizează ansamblul Dunării maritime.

Cum, în aceste condiții, se explică că articolele 96,161 și 162 par să nu se aplice în sectorul Galați-Brăila? Pentru articolul 96, care tratează interdicția de a retrage fără autorizație ancorele etc., abandonate, se poate ca această limitare să se justifice prin rațiuni tehnice; dar este mai probabil că este vorba de vestigii ale vechiului text, ceea ce este sigur în cazul articolelor 161 și 162, destinate să protejeze lucrările Comisiei Europene. Într-adevăr, prin însăși natura lor, aceste dispoziții trebuie să se aplice pretutindeni unde se exercită activitatea tehnică a Comisiei Europene a Dunării și această activitate nu este contestată în sectorul Galați-Brăila. Deși acest articol vorbește de Dunărea în aval de Galați, pare sigură că el trebuie să se aplice pe întreaga Dunăre de Jos.

Dar cum se explică titlul regulamentului și articolul întâi? Aceste articole sunt în netă contradicție cu ansamblul textelor citate mai sus. Comitetul nu crede că se poate descoperi rațiunea acestui fapt.

Titlul și articolul întâi au rămas ceea ce ele erau în vechile texte de dinaintea Tratatului de la Londra. Orice schimbare aduse acestor texte de principiu puteau fi considerate de România ca implicând din partea sa o adeziune formală la acest tratat. În schimb, s-a semnalat deja că, de fapt, România nu avea nici o obiecție, ci dimpotrivă, la exercitarea de puteri de către Comisia Europeană între Galați și Brăila. Este natural că, titlul și articolul întâi nefiind modificate, ea să fi constituit, în articolele de detaliu și de aplicare, să conceadă Comisiei Europene puteri echivalente cu acelea care ar fi rezultat din aplicarea articolului întâi al Tratatului de la Londra, dar fără nici o legătură directă sau indirectă cu acest tratat. În subiectul veritabilelor sentimente ale României în această privință, am citat deja mai sus o scrisoare a ministrului Afacerilor Externe al României către delegatul român la Comisia Europeană, în momentul lucrărilor acesteia relative la comisia mixtă. Se poate, de asemenea, semnala că, atunci când Comisia Europeană a început studiul regulamentului Dunării fluviale, problema regulamentului aplicabil între Galați și Brăila a fost îndelung discutată și că România aproape admisesese formal exercitarea de către Comisia Europeană a puterii regulamentare între Galați și Brăila. Comitetul găsește explicația contradicției între începutul regulamentului de navigație și ansamblul textului în această diferență dintre punctul de vedere juridic al României referitor la chestiunea generală a valabilității Tratatului de la Londra și atitudinea sa față de problemele concrete ale Comisiei Europene.

Dacă enunțul articolului întâi, rămas neschimbat din 1881, este suficient ca să demonstreze că România nu a recunoscut niciodată, în mod explicit, extinderea

puterilor de poliție ale Comisiei între Galați și Brăila, dimpotrivă, ansamblul textelor contradicției pe care le-am parcurs dă net impresia că Comisia Europeană a Dunării a fost de acord, pentru a evita un conflict asupra acestei recunoașteri, dimpotrivă, ansamblul textelor contradictorii, pe care le-am parcurs, dă net impresia că puterile de execuție încredințate Comisiei și agenților ei trebuie să se exercite pe toată întinderea sferei de aplicare geografică a dispozițiilor materiale, adică, în principiu, pe întreaga Dunăre maritimă. Regulamentul nu prevede nici o altă supraveghere, nici o altă sancțiune, nici o altă jurisdicție decât aceea pe care el o instituie. Totul indică că este vorba de un sistem, destinat să-i fie suficient lui însuși. De altfel, proba contrarie este furnizată de textele și practica românești. Nicăieri nu se prevede în regulamentele românești că agenții poliției românești trebuie să asigure aplicarea regulamentelor Comisiei Europene, nici o sancțiune a acestui regulament nu este prevăzută, nici o regulă de competență nu este stabilită în această privință. Cele două sisteme sunt concepute, în mod evident, să funcționeze fără interpretare.

Aceasta este atât de adevărat că, în cazul survenit în 1911 (16 august, *Nérée*) a unui căpitan pedepsit de autoritățile românești pentru că a navigat de la Brăila la Galați fără pilot fluvial, căpitanul portului Galați și-a bazat decizia nu pe articolul din regulamentul Comisiei Europene a Dunării aplicabil în speță, ci pe articolul 10 al propriului său regulament, care obligă pe căpitanii, patronii, piloții sau conducătorii de nave să poarte asupra lor cele două brevete respective. În cursul anchetei, un caz analog care le produsese, acela a lui Main ne-a mai fost semnalat de căpitanul portului Galați, care ne-a spus că el aplicase aceeași dispoziție.

De aici rezultă că suntem obligați să alegem între două ipoteze:

Sau dispozițiile materiale ale regulamentului Comisiei Europene a Dunării, aplicabile între Galați și Brăila, inclusiv acelea declarate în mod expres aplicabile pe acest sector, ca articolul 34, sau care trebuie să se aplice aici, prin natura lor, ca acelea care protejează lucrările de artă, închizând chiar articolele relative la pilotaj și care asigură caracterul obligatoriu al acestuia din urmă, sunt lipsite de sancțiuni, sau, și această din urmă ipoteză este singura verosimilă, articolele 1 și 3 se găsesc în aceeași situație ca titlul însuși al regulamentului și că articolele 161 și 162 nu mai răspund intenției reale a autorilor regulamentului.

Comitetul mai observă că, printre statisticile publicate anual de Comisia Europeană a Dunării figurează un extras al condamnărilor pronunțate pentru infracțiuni la regulament între Brăila și Galați.

Comitetul a căpătat astfel convingerea că chiar examinarea textelor regulamentare și celor analoge acestora tinde să indice că Comisia Europeană exercita de fapt, înainte de război de la Galați până în amonte de Brăila aceleași puteri indisolubile de reglementare și de jurisdicție ca pe restul Dunării de Jos.

Această interpretare și această impresie sunt confirmate în mod absolut de examinarea dosarelor judiciare, furnizate și de o parte și de cealaltă Comitetului.

Arhivele Comisiei Europene a Dunării:

Un extras din documentele prezentate figurează în anexă.

Printre aceste piese figurează un extras de 71 de cazuri stabilit de Inspectorul de Navigație.

Aceste cazuri se referă la perioada dintre 1884 și 1925.

Nu s-a produs nici un caz în cursul următorilor ani: 1884, 1885, 1886, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1914, 1915, 1916, 1917, 1919, 1922, 1924 și 1925.

Cât despre natura cazurilor:

10 cazuri se referă la lipsa pilotului sau fapte relative la pilotaj.

3 cazuri se referă la luminile regulamentare.

30 de cazuri sunt coliziuni.

21 de cazuri sunt eșuări.

3 cazuri se referă la excesul de viteză la trecerea prin fața porturilor.

1 caz se referă la protecția lucrărilor.

1 caz de referă la avarii nenominalizate.

1 caz se referă la remorcaj fără pilotaj.

1 divers.

Cât despre loc:

Abordaje: - 9 în portul Brăila, 19 în portul Galați, 2 între cele două. (Total: 30).

Eșuări: - 5 în portul Brăila, 4 în portul Galați, 12 între cele două (Total: 21).

Avarii: - 1 în portul Brăila.

Lumini: - 1 în portul Brăila, 1 în portul Galați (Total: 2).

Viteză: - 3 în portul Galați.

Lucrări: - 1 între cele două.

Diverse: 1 Brăila.

S-au produs deci, dintr-un total de 59 de cazuri examinate: 17 cazuri în portul Brăila, 27 de cazuri în portul Galați, 15 cazuri în intervalul dintre cele două porturi.

Din 71 de cazuri prezentate, Comitetul nu a crezut că trebuie să le rețină pe ultimele 4, adică cazul coliziunii *Bucegi – Ștefan cel Mare*, care a fost punctul de plecare al diferendului (23.06.1921) și cazurile următoare.

Rămân deci 67 de cazuri, din care 63 între 1887 și 1899, ca și între 1904 și 1914, adică în 21 de ani (cu o întrerupere de 5 ani) ceea ce dă o medie de circa 3 cazuri pe an.

Câteva cazuri trebuie să fie notate datorită faptului că ele sunt la limita unei repartiții raționale între poliția fluviului și cea a portului.

Așa este, de exemplu, cazul sentințelor nr. 2517 (din 1889), condamnare a goeletei grecești *Marigo*, după ce aruncase ancora în portul Galați, a neglijat să-și stingă luminile laterale, și nr. 1183 (din 1886), evitarea vaporului *Eleni Milas*, în portul Brăila, în proaste condiții atmosferice.

În afară de aceasta, este de remarcat că majoritatea cazurilor de abordaj în porturi sunt rezumate atât de sumar, încât, dacă sunt de examinat *in abstracto*, s-ar crede că putea fi vorba de nave din care nici una nu era în marș, dar împrejurarea că acțiunea represivă a trebuit, în mod normal, să fie declanșată de un suport al pilotului exclude această posibilitate.

Arhivele românești:

Un extras al documentelor prezentate figurează în anexă.

Printre aceste piese figurează 55 de cazuri provenind de la Căpitania portului Galați, pe care Comitetul crede că poate să le identifice cu acelea invocate de domnul Conțescu ca raportându-se la infracțiuni la poliția navigației, comise pe șenalul navigabil, în opoziție cu portul propriu-zis: cheiuri, debarcadere etc.

Un sumar al acestor 55 de cazuri este, de asemenea, anexat. Toate celelalte dosare românești prezentate sunt relative fie la afaceri civile, fie la cazuri care s-au produs în afara sectorului contestat.

Printre cele 55 de cazuri, există 10 care se raportează la perioada de la 1901 la 1914 și 10 care se raportează la perioada interbelică. Aceste din urmă cazuri sunt toate posterioare nașterii diferendului și trebuie să fie deci înlăturate. Rămân, în consecință, 45 de cazuri de analizat.

Printre cele 45 de cazuri, 21 sunt relative la aplicarea articolului 23 al regulamentului românesc.

Unul din aceste cazuri solicită o mențiune specială. Este acela al vaporului *Gorsemore* (12 august 1910), care și-a părăsit amplasamentul din bazin, fără asistența pilotului portului, de la căpitanie, dar având la bord un pilot fluvial al Comisiei Europene a Dunării.

3 cazuri se referă la aplicarea articolului 66.

3 cazuri se referă la aplicarea articolului 41.

1 caz se referă la aplicarea articolului 45.

Toate aceste cazuri pot fi îndepărtate *de plano*, ca raportându-se prin definiție în mod exclusiv la alte nave decât vase în curs de navigație.

Trebuie să fie, de asemenea, înlăturate *de plano*, după enunțarea faptelor și a articolelor citate, următoarele cazuri:

29. Vas condamnat pentru că a aruncat cereale degradate.

25. Vas condamnat pentru că și-a depozitat încărcătura într-un loc nedeseșnat pentru aceasta.

27. Vas care a acostat pentru a-și spăla căldările.

28. Vas care nu și-a părășit amplasamentul după ce și-a terminat încărcarea.

33. Vas acostat fără a îndeplini formalitățile prealabile etc.

48. Circulație la bordul unui vas acostat.

49. Vas descărcat și plecat fără autorizație.

50, 51 și 52. Vase care părășesc portul fără să fi îndeplinit formalitățile necesare și abandonându-și documentele sau omițând să le reînnoiască.

53. Vas care făcea contrabandă.

54. Vas care a omis să facă cotă parte la operațiunile sale de încărcare.

55. Găsit ancorat la mal în afara limitelor portului fără motiv și nesupunându-se somațiilor făcute.

Rămân deci de examinat mai amănunțit patru cazuri.

7. 14 iunie 1901. Vasul *Brâncoveanu*.

26. 26 octombrie 1901. Vasul *Strenji*.

Aceste două nave au fost condamnate, pe baza articolului 3, pentru exces de viteză.

Articolul 3, atât prin textul său, ca și prin locul pe care îl ocupă în regulament (capitolul 1, din care el face parte, se referă la vasele care intră în porturi, staționează aici sau ies) nu se aplică navelor care nu fac decât să traverseze porturile. În primul caz, se pare că nu poate fi vorba efectiv de un vas în marș, pentru că *Brâncoveanu* este descris ca trecând *de mai multe ori* prin port, ceea ce nu se explică decât dacă este vorba de un vas mic, făcând operațiuni limitate la zona însăși a portului. În al doilea caz, putea fi vorba de un vas încă în marș.

15. 3 martie 1901. Bărcuța 77.

36. 30 noiembrie 1913. Remorcherul *Omonia*.

Primul din aceste vase a fost condamnat pentru că a urcat pe Dunăre fără lumini. Aceasta s-a făcut pe baza articolului 68. A doua a fost condamnată pentru că a venit în aval fără lumini aprinse. Aceasta s-a făcut pe baza articolului 81.

Primul dintre aceste articole nu vizează decât micile ambarcațiuni.

Al doilea dintre aceste articole vizează vasele în marș în timpul nopții.

În rezumat, din cele patru cazuri analizate, două trebuie înlăturate:

Cazul *Brâncoveanu* pentru că nu putea fi vorba de o navă în marș; cazul bărcuța 77, pentru că era vorba de o bărcuță.

Două cazuri trebuie reținute: acela al lui *Sterenji*, condamnat pentru exces de viteză și acela al *Omoniei*, pentru că nu a purtat luminile de marș.

Este important să se examineze cazurile citate de delegatul României ale celor două nave ale Comisiei Europene a Dunării însăși.

„Autoritățile teritoriale au pedepsit pentru infracțiune la regulamentele lor de poliție chiar vapoarele Comisiei, iahtul *Carolus* și remorcherul *Ister*”.

În primul caz, era vorba de un proces civil; în al doilea caz, conform unei scrisori din 21 aprilie 1901 a inginerului Kuhl către delegatul României și după declarațiile căpitanului, era vorba de o condamnare pentru exces de viteză la plecarea din portul Galați. Deci aici era vorba de un caz care trebuie reținut și apropiat de acela al lui *Sterengi*.

Rezultatul, rămas aproape în întregime negativ, al acestei părți a anchetei a fost pe deplin confirmat de audierea martorilor produși de partea română.

Nici unul din acești martori nu ne-a indicat un caz precis când o condamnare ar fi fost pronunțată pentru violarea unei dispoziții relative la poliția navigației (în opoziție cu poliția portului). Categoriile citate, în mod general, de amiralul Ionescu (exces de viteză, aruncare de cenușă, marș nocturn cu luminile stinse) sunt tocmai categoriile în care intră cele trei cazuri reținute, ceea ce pare să confirme absența altora (violarea regulilor de rută sau de bară, antrenând o coliziune sau o eșuare etc.). Deși trei cazuri pot fi cu adevărat neglijate, trebuie totuși să se remarce:

1. Că cazul *Omonia* pare să fie rezultatul unei erori datorate faptului că trimiterea care figurează în capul capitolului 5 al titlului 1 al regulamentului românesc a fost incomplet reprodus în capul capitolului 6;

2. Că în cazul *Sterengi* și, în mod verosimil, în cazul *Ister* s-a făcut aplicarea unei reguli care nu vizează navele în marș, astfel că, sau este vorba de vase intrând în port sau ieșind (sub conducerea unui pilot de port) sau articolul nu pare să fi fost bine aplicat.

Examinarea dosarelor cazurilor produse atât de Comisia Europeană, cât și de partea română arată deci că un mare număr de cazuri de jurisdicție în privința reprimării contravențiilor la regulamentul de navigație au putut fi stabilite ca fiind exercitate în sectorul Galați-Brăila de Comisia Europeană că, dimpotrivă, aproape toate sau toate cazurile de jurisdicție românească sunt cazuri unde jurisdicția română nu a fost de loc contestată, adică cazuri fie de litigiu civil, fie nu de poliție a navigației, ci de poliție a portului. De altfel, se va indica mai departe ce învățăminte pot fi trase din practica românească însăși, în ceea ce privește repartitia rațională a problemelor de poliție a navigației și de poliție a porturilor.

Ne-a fost semnalată o circumstanță care poate fi de natură să explice rezultatul negativ pe care l-am constatat în privința cazurilor de jurisdicție românească, în alt mod decât prin confirmarea tezei reclamante. Este faptul că competența *civilă* a căpitanului de port este limitată, în termenii articolului 17 al regulamentului, la 300 de lei.

Ar rezulta că, în toate afacerile unde interesul civil ar depăși această sumă (adică în toate afacerile de oarecare importanță), căpitanul portului s-ar abține în

practică să pronunțe o condamnare, pentru a nu prejudicia sentința tribunalelor superioare, această din urmă sentință rămânând, de altfel, pur civilă.

Această circumstanță explică desigur numărul relativ restrâns de condamnări, dar ea nu constituie nici un motiv pentru a admite că cazurile unde interesul este superior sumei de 300 de lei sunt de natură diferită de cazurile în care a judecat căpitanul portului. În orice caz, ea nu schimbă cu nimic faptul că cazurile de condamnare, invocate de reprezentantul român în sprijinul tezei sale nu probează nimic din ceea ce ar trebui să probeze.

Comitetul este astfel convins că, după o practică întreruptă *poate* timp de câțiva ani, între 1899 și 1904, dar mai verosimil regulată și continuă, toate cazurile notabile de infracțiuni la poliția navigației propriu-zisă, comise la bordul navelor de un anumit tonaj, au fost reprimite prin acțiunea Comisiei Europene a Dunării, acțiunea căpitanului de port român limitându-se, dimpotrivă, în mod normal la poliția porturilor *sensu proprio*.

Cu titlu de contra probă, este interesant de văzut cum s-a stabilit statistica condamnărilor pronunțate după *modus vivendi* din toamna anului 1921, adică după ce autoritățile românești sunt singurele care instrumentează în sectorul contestat. Din nouă cazuri produse, numai trei sunt de reținut ca putând să se raporteze la poliția navigației; două sunt cazuri de aruncare de cenușă și al treilea este cazul anterior indicat de navigație fără pilot. Celelalte cazuri sunt relative la chestiuni de amplasament (art. 23 și 46), o navă fiind condamnată pentru că s-a așezat la chei fără asistența pilotului căpitaniei și sub conducerea pilotului fluvial.

Contra concluziilor trase din această examinare a practicii puterilor Comisiei Europene în sectorul contestat și în absența cazurilor care să releve jurisdicția română, se poate lua act de protestele delegatului român la Comisia Europeană sau de anumite acte administrative românești, semnalate de plenipotențiarul României la Comisia Europeană?

La începutul diferendului s-a produs următorul schimb de vederi.

Delegatul Marii Britanii a remarcat că, dacă în cursul unei interpretări de o atât de lungă durată, reprezentanții succesivi ai României la Comisia Europeană n-ar fi admis dreptul de jurisdicție al Comisiei, ei nu ar fi întârziat să se ridice contra acestei practici și să-și informeze guvernul, care ar fi ridicat problema pusă astăzi. Ori, nu s-a întâmplat nimic, așa cum se poate constata din lectura protocoalelor.

Delegatul României nu poate discuta din acest punct de vedere... El nu cunoaște conduita predecesorilor săi și faptul că Comisia Europeană a Dunării a putut să exercite această jurisdicție într-o duzină de cazuri de la începutul existenței sale probează numai că probabil aceasta era interpretarea majorității, în care nu era admisibil să se înțeleagă, până ce nu se probează, opinia delegatului României. Delegatul Marii Britanii susține că Comisia Europeană a Dunării are un drept de jurisdicție în sectorul contestat: cum de Comisia, care este întotdeauna atât de

geloasă de privilegiile sale, a lăsat atunci să se exercite, în mai multe rânduri, jurisdicția autorităților locale? I se poate prezenta un singur protest al Comisiei Europene contra a ceea ce ea, dacă era convinsă de dreptul său, ar fi considerat, fără nici o îndoială, un act de imixtiune în atribuțiile sale?

Delegatul Marii Britanii răspunde că această abținere se datorează faptului că Comisia a ignorat intervențiile citate ale autorităților române și că ea nu a luat act de instrucțiunile sau de sentințele emenate de la aceste autorități decât după război, adică într-o perioadă în care Comisia nu era regulamentar reconstituită.

Ulterior, domnul Coșescu, discutând valoarea mărturiilor culese de Comitetul Executiv al Comisiei Europene a Dunării a spus: „Sutele de condamnări pe care le conține dosarul domnului Coșescu arată cât credit trebuie acordat unor asemenea afirmații”.

În memoriul său domnul Coșescu a afirmat că România nu „*încetase niciodată să protesteze în toate rândurile când delegatul său a putut lua cunoștință de o imixtiune a organelor administrative ale Comisiei în porturi sau în sectorul Galați-Brăila*” și că, dacă conduita inspectorului de navigație găsește în cadrul Comisiei o aprobare „tacă și timidă” era „*desigur în absența delegatului României*”.

Domnul Coșescu prezintă apoi în sprijinul afirmațiilor sale următoarele elemente:

1. „Prin scrisori oficiale, Comisia transmitea în mod regulat inspectorului său de ordinul de a se conforma exact regulilor conținute în avizele pentru navigatori emise de căpitanii porturilor Galați și Brăila”.

2. „Guvernul român și-a rezervat mereu, în mod formal, drepturile sale asupra întregului sector și declarațiile nete, în acest subiect, ale delegatului României se găsesc consemnate în protocoalele ședințelor plenare”.

3. „Întreaga chestiune a drepturilor autorităților teritoriale pe sectorul cuprins *între aval de Galați și Brăila* este în mod formal tranșată, în mod categoric recunoscută de Comisia Europeană, în unanimitatea celor șase membri prezenți la ședința din 19 martie 1892, tot ca urmare a protestelor repetate ale delegatului României contra imixtiunii abuzive a inspectorului de navigație într-o porțiune a Dunării neprevăzută de tratate.

Iată textul notei adresate de Comisie tuturor delegaților săi:

Galați, 20 martie 1892

Domnule și scump coleg,

Comitetul Executiv are onoarea de a vă informa că, în ședința sa din 19 martie anul curent, ca urmare a observațiilor supuse lui verbal de domnul delegat al României privind două dispoziții luate de inspectorul de navigație asupra circumstanțelor unei eșuări care a avut loc în amonte de Galați, a fost hotărâtă, cu unanimitatea celor șase membri prezenți, următoarea rezoluție:

„Comisia Europeană, dornică de a continua bunele raporturi care există, în mod atât de fericit, între ea și guvernul regal al României, se angajează să evite orice conflict, dând ordinele necesare inspectorului de navigație al Dunării de Jos și agenților săi de a nu dresa acte de jurisdicție în localitățile situate în amonte de Galați.

Galați, 19 martie 1892.

(Semnat): Raffauf, Percy Sanderson, Giulio Tesi, A. Romanenko, I.D. Bălăceanu, M. Azarian.”

4. Cazul de coliziune survenit în 1894 la Brăila între vapoarele *Etna* și *Marea* a făcut obiectul unui nou protest din partea delegatului României.

5. Domnul Conțescu a găsit în arhivele de la Tulcea următoarea scrisoare, din 22 februarie 1890, adresată de secretarul general al Comisiei inspectorului de navigație:

„După ce a examinat raportul Dv. Din 19 decembrie (afacerea *Hoathmore-Moorish-Prince Hector*) Comitetul Executiv m-a însărcinat să vă semnalez că al doilea aliniat al numitului raport nu trebuia să figureze aici, având în vedere că cuvintele prin care el se termină „loc care se sustrage competenței mele” ar putea servi drept aranjament pentru a contesta jurisdicția Comisiei de la Galați la Brăila...”

Este important să se examineze aceste fapte:

1. Două avize românești către navigatori, unul din 12/14 iunie 1898, prescriind navigatorilor să treacă prin fața docurilor flotante din galați cu cea mai mică viteză, atunci când un semnal special indică prezența unui vas în aceste docuri, celălalt din 29 martie/10 aprilie 1897, prescriind precauții speciale în timpul construcției anumitor cheiuri din galați au fost transmise de Comisia Europeană a Dunării inspectorului, invitându-l pe acest funcționar să ordone piloților să se conformeze. Aceste două avize sunt bazate pe articolul din regulamentul românesc,

din care al doilea are particularitatea că, pe când articolul însuși nu vorbește decât de navele care intră sau ies, avizul vorbește de navele care trec.

În sfârșit, o scrisoare a inspectorului a inspectorului porturilor românești, adresată delegatului României și rugând pe acesta din urmă să binevoiască să ia măsuri pentru ca să se dea ordin piloților Comisiei Europene a Dunării să aibă grijă să ancoreze navele în apropierea malului drept și în linie, în așa fel încât să nu blocheze șenalul navigabil și să vegheze ca navele să fie bine ancorate, pentru a preveni accidentele, este transmis inspectorului, în aceleași scopuri ca mai sus.

Celelalte două piese invocate sunt: prima, o scrisoare a marinei române, adresată direct inspectorului Comisiei Europene a Dunării anunțându-i plasarea în portul Brăila de *duci de Alba* și rugându-l să binevoiască să dea ordine piloților ca ei să-și urmeze navele la dreapta acestor *duci de Alba*; a doua, o scrisoare a Comisiei Europene a Dunării către inspector invitându-l să supună Comisiei Europene a Dunării un proiect de instrucțiuni către piloții fluviali „redactat în același spirit ca avizul anexat către căpitanii de vapoare din 1 aprilie 1883 și aplicabil în toate porturile Dunării”. Scrisoarea poartă mențiunea în creion „Avizul către navigatori lipsă”. Comitetul nu crede că se pot trage concluzii din aceste piese, în sensul exercitării poliției fluviale de către România. Primul aviz se referă la circumstanțele locale, al doilea aviz vizează, în a doua parte a sa, o situație pasageră; este adevărat că prima parte este generală și se referă la vasele în marș. Dar ceea ce se poate deduce este că, în spiritul unora și celorlalți, domnea o oarecare confuzie despre anvergura respectivă a articolului 35 a regulamentului internațional și a articolului 3 al regulamentului românesc. Cât despre piesele trei și patru, ele se raportează la problema ancorajului care ține, în mod normal și sub o rezervă care va fi precizată în partea următoare, de poliția porturilor. În sfârșit, piesa a cincea trebuie să fi fost citată din eroare.

2. Rezervele invocate se referă la plasarea geamandurilor și nu la fapte de poliție.

3. Aici este vorba de o decizie luată de Comitetul Executiv și căruia nu i s-a regăsit urma în protocoalele Comisiei. Dacă această decizie avea importanța care i-o acordă delegatul român, ar fi totuși ciudat că extrasul de cazuri furnizat de Comisia Europeană a Dunării nu menționează cel puțin o scurtă întrerupere într-o practică care fusese în mod formal condamnată. Ori, nu există nimic.

Pe de altă parte, această piesă este susceptibilă de două interpretări.

A nu „dresa acte de jurisdicție în localitățile situate în amonte de Galați” poate, desigur, a vrea să spună să nu se instrumenteze în amonte de Galați. Dar aceasta poate dori să spună așa: a nu se instrumenta pe uscat în altă parte decât chiar la Galați sau în localitățile în aval de Galați.

Folosirea cuvântului „localități” sugerează mai curând a doua interpretare decât prima. Alte circumstanțe tind să confirme această versiune.

Cum s-a văzut în instrucțiunile inspectorului, supraveghetorul secțiunii care cuprinde partea Galați – Brăila, rămâne la bordul vasului de inspecție. Aceasta demonstrează că autoritățile românești – și vom vedea mai departe declarațiile care sunt tocmai în acest sens – au avut obiecția cu poliția fluvială să instrumenteze pe mal, cel puțin în sectorul în amonte de avalul portului Galați.

Scrisoarea vorbește de amonte de Galați, ceea ce este logic și se dorește interdicției de a se instrumenta pe uscat pentru că Comisia Europeană însăși își are sediul la Galați. Ipoteza care pare Comitetului deloc sigură, dar verosimilă, este că s-a produs un protest românesc privind cele două depoziții primite, pentru că aceste două depoziții fuseseră primite pe uscat.

De altfel, s-ar concepe ca o asemenea decizie să nu fi fost confirmată în ședința plenară, în timp ce ea depășește competența organismului internațional însuși Comitetul nu poate deci să dețină faptul.... ca fiind singur lui însuși insuficient de probant.

Dacă nu era așa și sensul scrisorii ar fi fost precizat de alte elemente, Comitetul nu considera totuși, că această circumstanță ar fi concludentă. Nu ar rezulta că practica anterioară anului 1892 si-ar pierde întreaga valoare, ci că practica posterioară ar rămâne și că această practică este ea singură suficient de lungă pentru a fi concludentă.

4. Comitetul nu a putut primi nici o piesă care menționează acest protest și care să-i aprecieze importanța.

5. Scrisoarea însăși nu permite să se știe dacă delegatul român a participat sau nu la decizia Comitetului Executiv. Această decizie arată, fără îndoială, că jurisdicția Comisiei Europene a Dunării între Galați și Brăila preocupa deja spiritele în acel moment, dar ea nu probează că Comitetul Executiv și-a admis incompetența. Ea probează mai curând contrariul.

În concepția Comitetului, există un lucru care domină toate aceste considerații, acelea că, în fapt, practica antebelică, în sectorul Galați – Brăila a fost exercitarea puterilor de jurisdicție de către Comisia Europeană. Și articolul VI al Convenției de la Paris a sancționat această stare de fapt. Chiar dacă într-un mod superficial și numai pe baza articolului 346 al Tratatului de la Versailles, se înțelege de la sine că delegații succesive ai României, participând la elaborarea dispozițiilor regulamentare amintite mai sus care implică, au văzut-o, că jurisdicția trebuia în fapt să se întindă până la Brăila, având, în plus, în mod regulat cunoștință de toate sentințele date în plină instanță, apelate sau nu, neputând, de altfel, ignora - lucrul este absolut evident - cum era făcută poliția represivă în sectorul dunărean, care cuprindea cele două principale porturi românești, au încuviințat, în mod tacit, dar forma, această practică, nu în sensul că guvernul român ar fi aderat la articolul întâi al Tratatului de la Londra, ci în sensul că toate pozițiile juridice rămân salvate,

a fost respectat, de o parte și de cealaltă, nu *modus vivendi*, conform căruia acțiunea Comisiei Europene se întindea, de fapt, în materie de poliție respectivă și de sentințe penale, ca și în materie de reglementare a navigației, de pilotaj, de balizaj și de lucrări, până în amonte de Brăila. În această privință, faptele infirmă complet distincția pe care delegatul român a crezut că o zărește între o competență tehnică, pe de o parte, și jurisdicție pe de altă parte.

PROPUNERI DE CONCILIERE

Comitetul, după ce a încercat să stabilească care este situația juridică actuală în privința problemelor care fac obiectul diferendului adus în fața Comisiei Consultative și Tehnice, nu crede că această comisie și-a îndeplinit sarcina constatând această situație. S-a remarcat, de la începutul acestui raport că rolul esențial al Comisiei Consultative și Tehnice este unul de conciliere. Toate părțile au fost de acord să aștepte de la Comisia Consultativă și Tehnică un sfat, în scopul obținerii, dacă este posibil, o reglementare amiabilă, care să permită raporturile indispensabile de bună înțelegere și de armonie între Comisia Europeană a Dunării și guvernul roman. Comitetul nu putea deci să uite de preocuparea de a căuta bazele unei asemenea înțelegeri.

Dar se prezintă o gravă dificultate: pentru ca o tranzacție să fie posibilă între părți să existe dreptul de a se învoi. Ori, după tratatele în vigoare, nu acesta este cazul. Așa cum deja s-a notat, Comisia Europeană a Dunării nu are calitatea de a schimba, apoi sau diminua atribuțiile care i-au fost conferite prin tratate și care îi aparține de drept. Nici o decizie a Comisiei Europene nu poate modifica starea juridică actuală.

În plus, statele reprezentate la Comisia Europeană ca atare, nu au nici prin acord între ele, dreptul de a modifica în acest mod puterile Comisiei Europene. Ele pot. Desigur, să-i pună capăt în virtutea articolului 7 al Convenției de la Paris asupra statutului Dunării, astfel formulat:

„Puterile Comisiei nu vor putea lua sfârșit decât prin efectul unui aranjament internațional, încheiat între toate statele reprezentate în Comisie.”

Ele nu pot să le modifice, acest drept nefiindu-le dat prin nici un text și lor chiar le-a fost refuzat, în mod expres și voluntar, la redactarea acestui articol 7.

În timpul discuției, plenipotențiarul Belgiei (vezi protocolul nr. 10) a remarcat că “nu părea logica ca Comisia să poată modifica dispozițiile adoptate de conferință, fără intervenția statelor care au participat la elaborarea lor”, și, după o discuție, cuvintele „nu puteau fi modificate sau lua sfârșit” au fost înlocuite cu cuvintele „nu pot lua sfârșit.”

În aceste condiții, sub rezerva cazurilor în mod expres prevăzute în modificarea a compoziției Comisiei Europene, pentru care este suficient acordul unanim al guvernelor reprezentate în Comisie, ca și pentru sfârșitul puterilor Comisiei, nici o modificare a situației juridice actuale nu poate fi făcută, decât în formele prevăzute la articolul 42, relativ la revizuirea Statutului Dunării. Acest articol este astfel formulat:

„La expirarea unui interval de cinci ani de la data punerii sale în vigoare, prezentul Statut va putea fi revizuit dacă două treimi din statele semnatare au făcut cerere, indicând dispozițiile care le par susceptibile de revizuire. Această cerere va fi adresată guvernului Republicilor Franceze, care va convoca, în șase luni, reunirea unei conferințe la care toate statele semnatare ale prezentei convenții vor fi invitate să participe.”

Fără îndoială, o asemenea revizuire va fi, de asemenea, posibilă chiar înainte de expirarea intervalului, dacă unanimitatea statelor semnatare ar fi de acord în această privință.

O asemenea situație obligă Comitetul la o foarte mare rezervă în privința sugestiilor care ar putea fi făcute spre a modifica, în scop de conciliere, situația juridică actuală. Totuși, oricare ar fi procedura necesară pentru a permite o selecție de conciliere, Comitetul crede că și-ar omite datori dacă nu ar prezenta observațiile care i se par justificate și de natură să faciliteze o conciliere practică și echitabilă, atunci când statele interesate ar considera dezirabil și oportun să modifice situația juridică actuală.

Comitetul este convins că nici o soluție de conciliere nu trebuie căutată prin metoda stabilirii de puteri diferite, pe sectoare, al e Comisiei Europene. Dunărea maritimă începe în amonte de Brăila, așa cum s-a stabilit, în mod definitiv, prin Convenția de la Paris asupra Statutului Dunării. Nici o distincție nu este justificabilă, din punct de vedere tehnic, între sectorul Galați – Brăila și sectorul de la Galați la mare. Sectorul Brăila – gurile Dunării este o unitate economică și tehnică; Brăila însăși, prin dezvoltarea sa actuală, pare să tindă a deveni, pentru un real număr de produse, mare port maritim al Dunării. Este ceea ce Convenția de la Paris asupra Statutului Dunării, cel puțin în concepție, a înțeles foarte just să consacre stabilind pentru ansamblul Dunării două regiuni (Dunărea fluvială și Dunărea maritimă) și nu trei.

Orice soluție care ar face deci o distincție între diversele părți ale sectorului Brăila – gurile Dunării nu ar putea fi apelată, în mod obiectiv, și ar duce, fără îndoială, în practică la numeroase dificultăți de aplicare. Același regulament – nimeni nu pare să fi contestat vreodată în fapt – trebuie să se aplice de la Brăila la vărsare și, dacă așa, el trebuie să fie interpretat ca aplicat și caz de contravenție, sancționat în același mod pe întregul sector.

Problema este de altfel, mai profundă și dacă trebuie să se stabilească raporturi de bună înțelegere între România și Comisia Europeană, soluția trebuie căutată într-o altă direcție, cu o concepție mai largă. Numai un regim cu adevărat constituit și liber dorit de toate statele interesate va putea stabili între ele acordul sincer care este indispensabil unei opere atât de înălțător contactate intereselor generale ca aceea a Comisiei Europene.

Comitetul are impresia că la sursa dificultăților dintre Comisia Europeană și România nu se găsesc deloc divergențe fondate pe interese opuse sau dificultăți născute, pentru a spune așa. Din puterile Comisiei Europene în materialitatea sa sau în aspectul lor practic, ci mai curând lezarea unei legitime sensibilități naționale, datorită atmosferei politice particulare, ca și armătura juridică anormală, care înconjoară aceste puteri.

Interesele României și cele ale navigației pe Dunărea maritimă, pe care le servește Comisia Europeană a Dunării identice, comerțul exterior românesc fiind de departe, cea mai importantă parte a traficului. De aici, suficiente motive pentru a justifica și, a face posibile, între România și Comisia Europeană, o procedură și o atitudine o colaborare și de întrajutorare. Dimpotrivă, după Tratatul de la Berlin, puterile Comisiei Europene care, în fond, nu fuseseră deloc modificate prin acest tratat, au fost organizate și prezentate ca trebuind să se exercite în deplină „independență” de autoritatea teritorială. România a avut astfel impresia, mai ales când este vorba de probleme de jurisdicție, a unei ingerințe, mereu mai dificil de suportat, a unei autorități străine, exercitată ca o suveranitate pe propriul său teritoriu și având chiar aparatul militar al unei suveranități. Prin aceasta s-a putut pierde din vedere, de o parte și de alta, ideea generală care inspiră astăzi ideea generalizată de agresiune internațională, idee care se aplică, în mod cu totul natural la o cale pe apă de înțeles atât de net european cu Dunărea, adică ideea unui concurs voluntar de servicii între state atașate la o operă comună.

Poate ar fi posibil, revenind, de altfel, la un sistem care, prin anumite aspecte ar fi destul de asemănător cu acela al Actului Public din 1865, să se inspire din aceste considerații și să se transforme, în special, caracterul puterilor de reglementare și de jurisdicție ale Comisiei Europene a Dunării, dându-se ansamblului de organizare un caracter pur practic și util și atașându-l principiilor nu de independență sau aproape de ignorare reciprocă între Comisia Europeană și autoritatea teritorială ci, dimpotrivă, de concurs pentru elaborarea și executarea deciziilor.

Comitetul dorește să dea câteva indicații asupra aplicării unui asemenea sistem în principalele chestiuni contestate.

În acest sistem, în privința puterii de reglementare, Comisia Europeană va avea, ca și în prezent, misiunea de a elabora regulamentul de navigație și de poliție; poate ar putea fi prevăzute măsuri pentru stabilirea, în același timp, a unei traduceri

oficiale românești, pe care guvernul român ar comunica-o oficial agenților săi în aceleași forme ca regulamentele naționale.

Cât despre puterea de jurisdicție, ar putea fi recunoscut ca avantajos și, urmând experiența unui mare număr de țări, să se separe (sub rezervă poate a cazurilor în același timp de minimă importanță și care nu fac obiect de contestație și care ar putea fi stabilite prin regulamentul de procedură) exercitarea puterii de poliție de aceea a puterii judiciare, să se retragă inspectorului de navigație puterea de a da sentințele. Inspectorul de navigație ar fi numai ofițer al poliției judiciare, ar avea calitatea de a întocmi procesele-verbale de contravenție și de a acționa ca agent al ministerului public în fața oricărei jurisdicții competente, în cazurile în care regulamentul de procedură ar prevedea un ofițer al ministerului public.

Organizarea acestei jurisdicții, pentru care Comitetul a avut o egală grijă să țină seama de drepturile de suveranitate ale statului român și de responsabilitatea Comisiei Europene de a-și exercita misiunile care i-au fost încredințate prin tratate, ar putea fi concepută în modul următor:

În primă instanță (și sub aceeași posibilă rezervă, ca mai sus, în privința cazurilor de minimă importanță și care nu fac obiectul contestării) afacerile ar fi aduse în fața unui tribunal unic, pentru întreg sectorul de la Brăila la mare. Acest tribunal ar avea trei membri desemnați în modul următor: un judecător ales dintre persoanele de naționalitate română, având cunoștințele juridice dorite și desemnat de comun acord de guvernul român și de Comisia Europeană a Dunării sau, în lipsa acordului, de președintele curții de apel, despre care se va vorbi mai departe; doi asesori tehnici, experți nautici, desemnați unul de guvernul român, celălalt de Comisia Europeană a Dunării. Acești trei membri ai tribunalului de plină instanță ar fi desemnați pentru trei ani și ar trebui să fie aleși printre persoanele care locuiesc la fața locului și nu exercită nici o funcție de poliție judiciară.

În caz de apel, afacerea ar fi adusă, fie de acuzat, fie de ministerul public, în fața unei curți de apel mixte, care s-ar reuni de două ori pe an și ar fi compusă dintr-un judecător ales dintre personalitățile juridice, care au o deosebită competență în materie de navigație și desemnat, pentru o perioadă de cinci ani, de președintele Curții Permanente de Justiție Internațională. În plus, curtea de apel mixtă ar cuprinde doi asesori tehnici, desemnați tot pentru o perioadă de cinci ani, unul de către guvernul român, celălalt de către Comisia Europeană și aleși dintre personalitățile care au toate garanțiile de imparțialitate și de înaltă competență nautică.

Tribunalul mixt de primă instanță ar fi plusat sub supravegherea curții de apel mixte; curtea de apel ar fi însărcinată să stabilească un regulament de procedură. Sentințele tribunalului și hotărârile acestuia de apel ar fi date „în virtutea Convenției de la.....” care ar fi încheiată spre reviziile Convenției de la Paris. Cheltuielile tribunalului și ale curții (acelea ale tribunalului, recrutat la fața

locului, fiind, de altfel, de mică importanță) ar fi suportate, în părți egale, de guvernul român și de Comisia Europeană a Dunării. Asesorii tribunalului și ai curții ar presta jurământul în fața respectivilor lor președinți; președintele tribunalului ar presta jurământul în fața președintelui curții de apel și acesta din urmă în fața președintelui Curții Permanente de justiție internațională. Sentințele tribunalului și, în caz de apel, hotărârile curții de apel nu ar fi supuse nici unui fel de apel.

Autoritățile românești și, Comisia Europeană a Dunării ar acorda asistență curții de apel și tribunalului mixt în scopul instituirii proceselor. Funcționarii și agenții autorităților românești și Comisiei Europene a Dunării ar putea fi citați direct ca martori de tribunal sau de curtea de apel. Guvernul român ar asigura sentințele și hotărârile în scopul executării lor, fără nici o formalitate suplimentară, cu formula executorie românească. El ar asigura executarea lor în România prin toate mijloacele la dispoziția sa. La rândul său, Comisia Europeană s-ar angaja să faciliteze executarea, prin toate mijloacele proprii sale puteri. Forța statului român fiind astfel, în mod liber consimțit în România, pusă la dispoziția organismului internațional și pe de altă parte, Comisia Europeană având mijloace eficiente să faciliteze executarea sentințelor prin controlul și detonarea actelor de bord, ar deveni inutil să se mențină mijloacele destul de teoretice și de prisos care se constituie, în această privință staționarele la ordinele sale.

Atunci când ar fi semnalată o contravenție la regulamentul internațional de către supraveghetorii plasați sub ordinele inspectorului de navigație, acesta, după ce va fi făcut o anchetă și în cazul când el concluziona asupra urmării, ar sesiza deci jurisdicția constituită așa cum este prevăzut mai sus. Totuși, în cazurile grave, pe care la va determina regulamentul de procedură, stabilit de curtea de apel, Comitetul apreciază că ar fi preferabil, urmând exemplul procedurii adoptate astăzi într-un mare număr de țări maritime, și că ancheta însăși, care este de o importanță primordială în special în cazurile de abordaj și nu poate fi refăcută sau suplimentată ulterior, ca urmare a plecării vasului interesat, să fie făcută ea însăși de tribunalul de primă instanță.

Dacă o asemenea organizare era adoptată, Comitetul apreciază că ea trebuie să fie competentă spre a cunoaște nu numai afacerile care privesc aplicarea regulamentului internațional, ci de asemenea regulamentele portuare; cu atât mai mult cu cât practica a demonstrat o destul de bună repartiție între problemele de raportul celor două categorii de regulament, nu poate întârzia să se producă un număr destul de mare de conflicte de competență. Așa cum o arată, între altele, exemplul Rinului, este deosebit de avantajos ca navele să fie supuse aceleiași jurisdicții pentru toate infracțiunile care pot fi comise. Actualmente, jurisdicția pentru afacerile de navigație aparține Comisiei Europene, iar pentru afacerile portuare autorităților românești. Dacă, așa cum s-a propus, este instituită o

jurisdicție mixtă, ar putea întru totul indicat ca ea să fie competență într-unul și același caz. Interesul navigației maritime pe Dunărea de Jos nu ar întârzia să câștige din aceasta. Pentru afacerile portuare, procedura prevăzută mai sus s-ar aplica deci exact la fel, bineînțeles cu singura diferență că rolul încredințat inspectorului de navigație ca ofițer de poliție judiciară și al ministerului public ar aparține nu acestuia, ci ofițerului de port competent, fie funcționar al guvernului român, fie funcționar al Comisiei Europene a Dunării (Sulina). Conflictele de competență, relative la distincția dintre afacerile de navigație și afacerile portuare nu ar fi atunci decât posibile conflicte de competență între ofițeri de poliție și ar fi lipsite de orice importanță reală.

În afară de aceasta, Comitetul apreciază că cu o asemenea organizare, s-ar putea realizare, de asemenea, un progres foarte real într-o altă direcție. Actualmente, tradiția Dunării de Jos comportă distincția absolută între modul de judecare al afacerilor respective și cel al afacerilor civile. Actul Public din 1865 spune că, în materie de contestație civilă, legiferează regulamentul Comisiei Europene; dar nu s-a prevăzut nimic pentru a asigura aplicarea practică a acestei dispoziții. Judecarea afacerilor civile se efectuează în mod diferit în diverse țări. Jurisdicția civilă, fie românească, fie din țări îndepărtate fără nici un contact cu jurisdicția respectivă, ia cunoștință de chestiuni care făcuseră deja obiectul sentințelor de ordin respectiv din partea Comisiei Europene a Dunării în ceea ce privește contravenționale la aplicarea regulamentului internațional, și această jurisdicție străină poate fi determinată să ia, asupra elementelor comune ale celor două afaceri, respectiv și civilă, poziții diferite. Inconveniente acestui fapt care afectează puternic problema jurisdicției supusă Comitetului i-au fost acestuia semnalate în diverse rânduri. De altfel, în ceea ce privește aplicare regulamentelor portuare, absența jurisdicției Comune competente, în același timp represivă și civilă, a avut, în cazurile de pagube de peste 300 de lei, o consecință diferită și destul de supărătoare, adică stingerea acțiunii respective în toate cazurile de pagube importante. Un mod de jurisdicție comun în afacerile represive și în civile există de altfel de mult timp și a dat rezultate excelente. Organizarea prevăzută mai sus a jurisdicția pare Comitetului ca putând să i se adapteze perfect. Tribunalul de plină instanță și curtea de apel ar trebui deci, în formele mai sus indicate, să ia cunoștință în mod egal de toate contestațiile civile conexe la acțiunile respective despre care ele ar fi sesizate. Totuși, în materie civilă, ar fi bine să se limiteze dreptul de apel la contestațiile în valoare de peste 300 de lei aur (în excepția cazului când acțiunea civilă ar fi legată de acțiunea respectivă și, de asemenea, când apelul ar fi fondat pe violarea dreptului). În materie civilă, tribunalul și curtea ar aplica legile civile și comerciale românești care, de altfel, sunt printre cele mai moderne ar jura pentru aplicare acestor legi.

Ar fi considerată ca intrând, de asemenea, în acțiunile civile, menționate mai sus, orice acțiune relativă la reclamația pagubei cauzate lucrărilor, geamandurilor, etc., proprietăți fie ale autorităților românești, fie ale Comisiei Europene a Dunării.

În sfârșit, ar fi poate oportun să se precizeze că nimic nu ar fi schimbat, ar în raport cu starea actuală a lucrurilor, în privința autorităților care au calitatea de a încasa amenzile după condamnare. Ele ar fi încasate, ca și astăzi, de Comisia Europeană în caz de contravenție la regulamentul de navigație și de autoritatea românească, în caz de contravenție la regulamentul porturilor.

Aplicarea de pedepse disciplinare, fie de către Comisia Europeană, fie de către autoritățile portuare românești, ar rămâne încredințată autorităților de care aceștia depind.

Sistemul mai sus expus, fundamentat pe sarcini comune între Comisia Europeană a Dunării și România, interdependență și colaborarea între autoritatea teritorială românească și Comisia Europeană a Dunării cer o procedură pentru reglementarea tuturor diferendelor și chiar a tuturor dezacordurilor. România și Comisia Europeană având, una și cealaltă, sfera lor de acțiune și obligațiile lor, se impune într-adevăr să se evite, de la început, orice dificultăți de natură să creeze o neînțelegere sau o suspiciune reciprocă, să tulbure atmosfera necesară de încredere și paralizând munca, să dăuneze marilor interese comune ale României și ale Comisiei Europene.

Un sistem de reglementare a diferendelor este corolarul indispensabil al oricărui aranjament fundamental pe concursul a două autorități. Se recomandă, de asemenea, prin faptul că pot să se ivească între statele contractante divergențe asupra multor altor chestiuni. În scopul de a evita orice discuție în acest subiect în viitor, statele contractante ale Convenției revizuite de la Paris, în cazul când o asemenea revizuire ar fi făcută, ar trebui să convină că toate diferendele, fie asupra interpretării sau a aplicării tuturor textelor convenționale sau reglementare aplicabile Dunării maritime, fie asupra tuturor punctelor de drept internațional relative la regimul internațional al Dunării maritime, să fie reglementate după procedura prevăzută în Convenția de la Barcelona asupra regimului căilor navigabile de interes internațional.

Liniile principale ale unui acord asupra acestor baze ar trebui să fie trasate într-o convenție internațională între statele contractante ale Convenției de la Paris. Detaliile de aplicare ar putea fi inserate într-un nou regulament de navigație, dar stabilit și adus la zi, înlocuind regulamentul actual, ale cărui obscurități și rămășițe ale vechilor texte sunt mare parte responsabile pentru dificultățile actuale. În scopul de a evita orice dificultăți, modul de intrare în vigoare al Convenției ar trebui să fie fixat în așa fel, încât convenția și regulamentul să intre în vigoare la aceeași dată.

Pe această cale obligații reciproce între Comisia Europeană și autoritatea teritorială, de încredere și de arbitraj practic, Comitetul crede că ar putea fi orientate, spre satisfacția tuturor părților, inspirate simultan din respectul sentimentelor naționale și din spiritul Societății Națiunilor, atât de elocvent amintite în memoriul dlui Popescu, puterile de reglementare și de jurisdicție ale Comisiei Europene a Dunării, satisfăcând, în mod egal, marile interese maritime generale, pe care Comisia Europeană are misiunea să le salvgardeze și drepturile, deloc în real conflict, ale României independente.

Dacă Puterile interesate consideră că o modificare a statutului juridic actual va face mai satisfăcătoare și mai intime bunele relații între Comisia Europeană și România, ele vor putea, în conferința de revizuire, atunci când ar fi necesar să examineze aceste sugestii.

Asupra oportunității unei asemenea revizuirii, nu revine, în mod evident, Comitetul, nici Comisiei Consultative și Tehnice, în limitele diferendului despre care ea a fost sesizată, să dea un aviz oarecare guvernelor responsabile.

Geneva, 2 iulie 1925.

W. Burchardt,
Președinte al Comitetului
J. Hostie A. G. Kroller

Robert Haas,
Secretar general al Comisiei Consultative și
Tehnice a Comunicațiilor și Tranzitului

SOCIÉTÉ DES NATIONS

COMMISSION CONSULTATIVE ET TECHNIQUE DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT

PROCES-VERBAL DE LA HUITIÈME SESSION

*tenue à Genève du 24 au 30 juillet 1925**

HUITIÈME SÉANCE

tenue le mardi 28 juillet 1925

La Commission est actuellement composée comme suit:

Président:

M. Yotaro SUGIMURA (désigné par le Gouvernement du Japon).
Conseiller d'ambassade, sous-directeur du Bureau japonais à la Société des Nations, à Paris.

Vice-Présidents:

M. Guillermo BROCKMANN Y ABARZUZA (désigné par le
Gouvernement de l'Espagne). Inspecteur général des chaussées, canaux et ports.
Président du Conseil des Travaux publics.

S. Exc. M. le D^r Francisco José URRUTIA (désigné par le
Gouvernement de la Colombie). Envoyé extraordinaire et ministre
plénipotentiaire en Suisse.

S. Exc. M. le D^r Aristides DE AGUERO Y BETHANCOURT (désigné par
le Gouvernement de Cuba). Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire à
Berlin et à Vienne.

M. Francisco AMUNATEGUI (désigné par le Gouvernement du Chili).
Ingénieur des ponts et chaussées, secrétaire général des tribunaux arbitraux mixtes.

M. J. G. BALDWIN (désigné par le Gouvernement de la Grande-
Bretagne). Représentant de la Grande-Bretagne aux commissions fluviales
internationales.

* Société des Nations, Commission Cultative et Technique des Communications et du
Transit, C.621.M.203. 1925.VIII, C.C.T./8-me Session/P.V., Imp. Kundig, p.1-2, 68-69.

M. Gaetan DOBKEVICIUS (désigné par le Gouvernement de la Lituanie). Ingénieur, conseiller de légation.

M. Silvain DREYFUS (désigné par le Gouvernement de la France). Inspecteur général des ponts et chaussées, membre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

S. Exc. M. le D^r Gustave GUERRERO (désigné par le Gouvernement du Salvador). Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire en France et en Suisse.

M. OUANG-HANG (désigné par le Gouvernement de la Chine). Ingénieur des chemins de fer.

M. Athanase POLITIS (désigné par le Gouvernement de la Grèce). Délégué technique du Gouvernement hellénique à Paris, ancien directeur des chemins de fer helléniques.

M. G. POPESCO (désigné par le Gouvernement de la Roumanie). Professeur, directeur général de la Société nationale de crédit industriel.

M. Henn REINHARDT (désigné par le Gouvernement de l'Autriche), Ancien conseiller ministériel.

M. Girolamo SINIGALIA (désigné par le Gouvernement de l'Italie). Ancien inspecteur supérieur des chemins de fer du Royaume d'Italie, membre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

M. Gabriel SMITH (désigné par le Gouvernement de la Norvège). Ancien directeur général des ports de Norvège.

M. le D^r A. STIEVENARD (désigné par le Gouvernement de la Belgique). Inspecteur des Chemins de fer belges.

M. Bohdan WINIARSKI (désigné par le Gouvernement de la Pologne). Professeur à la Faculté de Droit à l'Université de Poznan.

Un membre à désigner par le Gouvernement du Venezuela.

Secrétariat:

Sir Arthur SALTER, représentant permanent du Secrétaire général de la Société des Nations, directeur de la Section des communications et du transit du Secrétariat de la Société des Nations.

M. Robert HAAS, secrétaire général de la Commission consultative et technique, membre de la Section des communications et du transit du Secrétariat de la Société des Nations.

Le Président propose à la Commission d'adopter les trois projets de résolution suivants:

«I. - La Commission sera sans doute unanimement d'avis d'exprimer son sentiment de gratitude à l'égard des membres du Comité spécial, dont l'œuvre juridique et technique marque une ère nouvelle dans la question du Danube. Le secrétaire général sera invité à présenter à la Commission un texte de résolution sur ce point.

«II. - La Commission consultative et technique, saisie du différend relatif à la juridiction de la Commission européenne du Danube, par lettre du Gouvernement britannique en date du 6 septembre 1924;

«Prenant acte du rapport du Comité spécial constitué afin d'examiner cette question;

«Est d'avis en ce qui concerne la question de compétence soulevée par le Gouvernement roumain et pour les raisons exposées dans ledit rapport, qu'il n'est ni nécessaire ni opportun pour elle de se prononcer sur cette question, et, quant au fond, est d'avis:

«1° - Que, conformément aux conclusions du rapport du Comité, la Juridiction de la Commission européenne du Danube s'étend de Galatz à l'amont de Braila dans les mêmes conditions que de la mer à Galatz;

«2° - Que, par conséquent, la question de détermination d'un point à l'aval de Galatz ne doit pas être examinée;

«3° - Que la distinction entre la compétence de la Commission européenne et celle de l'autorité roumaine s'exerçant sur les ports, ne doit pas être effectuée d'après une limite géographique, mais en se fondant sur la distinction entre affaires de navigation et affaires de ports, selon les principes exposés dans le rapport du Comité.

«III. - La Commission consultative et technique des communications et du transit, prenant acte des suggestions contenues dans la dixième partie du rapport du Comité spécial;

«Estimant que ces suggestions, conçues dans un but de conciliation, s'inspirent de l'esprit même dans lequel elle a toujours conçu sa mission, et tendent à assurer une coopération complète entre Etats intéressés:

«Invite les gouvernements parties au différend à étudier dans l'esprit le plus favorable ces suggestions en cas de révision partielle du Statut du Danube, et afin de faciliter cette étude, dont elle attend avec confiance les résultats, autorise le président de la Commission consultative et technique à provoquer ultérieurement, s'il lui paraît utile, une réunion des membres du Comité spécial et des délégués de la Commission européenne du Danube.»

Le Président ajoute que, quel que soit le désir d'arriver à des conclusions unanimement acceptées, il semble difficile de réaliser l'unanimité sur la deuxième et la troisième résolutions. On pourrait peut-être suggérer d'attendre que le cours

des événements apporte lui-même une solution, mais il ne semble pas que les points de vue opposés puissent se concilier avec le temps. Il semble que la Commission doive exprimer son avis, sans s'arrêter aux détails du rapport, pour en retenir uniquement les conclusions. Les suggestions du Comité spécial sont inspirées d'un profond désir de conciliation. Il est entendu que la Société des Nations est une association libre de nations libres et que la souveraineté territoriale de chacune d'elles doit être pleinement respectée. Sur ces bases, il sera possible de faire oeuvre utile, en agissant avec intelligence, sincérité et loyauté.

.....
Par sept voix contre quatre, la Commission décide de procéder immédiatement au vote.

La première résolution est adoptée à l'unanimité.

Au sujet de la deuxième résolution, M. POPESCO, au nom du Gouvernement roumain, fait la déclaration suivante:

Le Gouvernement roumain ne se considère pas comme partie dans ce différend, et n'estime pas que les résolutions qui seront votées, quelles qu'elles soient, seront obligatoires pour lui.

M. OUANG-HANG suggère que, si M. Popesco est en mesure de proposer un autre texte de résolution, la Commission pourrait ajourner son vote au lendemain. Sinon, il devra personnellement se prononcer sur le projet actuel de résolution.

M. POLITIS fait observer que la Commission a décidé de passer immédiatement au vote.

Sur une motion de M. DOBKEVICIUS, la Commission décide d'émettre un premier vote, par division, sur les deux parties de la deuxième résolution, puis de voter par appel nominal sur l'ensemble.

La première partie de la résolution est approuvée par dix voix. Il y a une abstention.

Les paragraphes 1 et 2 de la deuxième partie de la résolution sont approuvés par sept voix contre une.

Le paragraphe 3 est approuvé par neuf voix contre une.

L'ensemble de la deuxième résolution est approuvé par dix voix. (M. AMUNATEGUI, M. BROCKMANN, M. Silvain DREYFUS, M. OUANG-HANG, M. POLITIS, M. REINHARDT, M. SINIGALIA, M. STIÉVENARD, M. SUGIMURA, M. BALDWIN). Trois abstentions. (M. DOBKEVICIUS, M. POPESCO, M. WINIARSKI).

La troisième résolution est approuvée par douze voix (M. AMUNATEGUI, M. BALDWIN, M. BROCKMANN, M. DOBKEVICIUS, M. DREYFUS, M. OUANG-HANG, M. POLITIS, M. REINHARDT, M. SINIGALIA, M.

STIÉVENARD, M. SUGIMURA et M. POPESCO, *avec les réserves qu'il a faites au cours de la discussion*). Une abstention. (M. WINIARSKI).

Le PRESIDENT remercie ses collègues de la collaboration sympathique qu'ils lui ont accordée au cours d'un débat très délicat et difficile et qui est demeuré toujours courtois.

M. BALDWIN tient à déclarer que, si la délégation roumaine a contesté et persiste à contester la compétence de la Société en cette affaire, l'on doit cependant reconnaître que, tout en se tenant à son point de vue, la Roumanie a fait tous ses efforts pour faciliter le travail de la Commission consultative.

Le PRESIDENT déclare que la Commission tout entière s'associe à l'appréciation que vient d'émettre M. Baldwin sur l'esprit de collaboration dont a fait preuve la délégation roumaine.

M. POPESCO rappelle que, dès le début, la Roumanie a affirmé son esprit de déférence et de respect envers la Société des Nations, mais que son gouvernement ne peut pas considérer comme obligatoires les résolutions adoptées dans ces conditions.

SOCIETATEA NAȚIUNILOR

COMISIA CONSULTATIVĂ ȘI TEHNICĂ A COMUNICAȚIILOR ȘI TRANZITULUI

PROCESE-VERBALE ALE CELEI DE-A OPTA SESIUNI

*ținută la Geneva de la 24 la 30 iulie 1925**

(Traducere)

ȘEDIȚA A OPTA

ținută marți 28 iulie 1925

Comisia este actualmente compusă după cum urmează:

Președinte:

Domnul Yotaro SUGIMURA (desemnat de guvernul Japoniei). Consilier de ambasadă, subdirector al biroului japonez la Societatea Națiunilor, la Paris.

Vicepreședinți:

Domnul Guillermo BROCKMANN Y ABARZUZA (desemnat de guvernul Spaniei). Inspector general de șosele, canale și porturi. Președinte al Consiliului Lucrărilor Publice.

Excelența Sa, domnul doctor Francisco José URRUTIA (desemnat de guvernul Columbiei). Trimis extraordinar și ministru plenipotențiar în Elveția.

Excelența Sa, domnul doctor Aristides DE AGUERO Y BETHANCOURT (desemnat de guvernul Cubei). Trimis extraordinar și ministru plenipotențiar la Berlin și Viena.

Domnul Francisco AMUNATEGUI (desemnat de guvernul din Chile). Inginer de poduri și șosele, secretar general al tribunalelor arbitrare mixte.

Domnul J.G. BALDWIN (desemnat de guvernul Marii Britanii). Reprezentant al Marii Britanii la comisiile fluviale internaționale.

Domnul Gaetan DOBKEVICIUS (desemnat de guvernul Lituaniei). Inginer, consilier de legație.

Domnul Silvain DREYFUS (desemnat de guvernul Franței). Inspector general de poduri și șosele, membru al Comisiei Centrale pentru Navigație pe Rin.

* Société des Nations, Commission Cultative et Technique des Communications et du Transit, C.621.M.203. 1925.VIII, C.C.T./8-me Session/P.V., Imp. Kundig, p.1-2, 68-69.

Exceleanța Sa, domnul doctor Gustave GUERRERO (desemnat de guvernul Salvadorului). Trimis extraordinar și ministru plenipotențiar în Franța și Elveția.

Domnul OUANG-HANG (desemnat de guvernul Chinei). Inginer de căi ferate.

Domnul Athanase POLITIS (desemnat de guvernul Greciei). Delegat tehnic al guvernului grec la Paris, fost director al căilor ferate grecești.

Domnul G. POPESCU (desemnat de guvernul României). Profesor, director general al Societății Naționale de Credit Industrial.

Domnul Henri RHEINHARDT (desemnat de guvernul Austriei). Fost consilier ministerial.

Domnul Girolamo SINIGALIA (desemnat de guvernul Italiei). Fost inspector superior al căilor ferate ale Regatului Italiei, membru al Comisiei Centrale pentru navigația pe Rin.

Domnul Gabriel SMITH (desemnat de guvernul Norvegiei). Fost director general al porturilor Norvegiei.

Domnul doctor A. STIÉVENARD (desemnat de guvernul Belgiei). Inspector al căilor ferate belgiene.

Domnul Bohdan WINIARSKI (desemnat de guvernul Poloniei). Profesor la Facultatea de Drept a Universității din Poznan.

Un membru delegat de guvernul Venezuelei.

Secretariatul:

Sir Arthur SALTER, reprezentant permanent al Secretarului general al Societății Națiunilor, director al Secției de Comunicații și Tranzit a Societății Națiunilor.

Domnul Robert HAAS, secretar general al Comisiei consultative și tehnice, membru al Secției de Comunicații și Tranzit a Secretariatului Societății Națiunilor.

.....
Președintele propune Comisiei să adopte următoarele trei proiecte de rezoluție:

„I. – Comisia va fi, fără îndoială, de părere să-și exprime sentimentul de grațitudine față de membrii Comitetului special, a cărui operă juridică și tehnică marchează o epocă nouă în problema Dunării. Secretarul general va fi invitat să prezinte Comisiei un text de rezoluție asupra acestui punct.

II. – Comisia Consultativă și Tehnică, sesizată de diferendul relativ la jurisdicția Comisiei Europene a Dunării, prin scrisoarea guvernului britanic din data de 6 septembrie 1924:

Luând act de raportul Comitetului special constituit în scopul de a examina această problemă:

Este de părere că, în ceea ce privește problema de competență, ridicată de guvernul român și pentru motivele expuse în numitul raport, că nu este nici necesar, nici oportun pentru ea să se pronunțe asupra acestei probleme și, cât despre fond, este de părere:

1. Că, conform concluziilor raportului Comitetului, jurisdicția Comisiei Europene a Dunării se întinde de la Galați în amonte de Brăila, în aceleași condiții ca de la mare la Galați;

2. Că, în consecință, problema determinării unui punct în aval de Galați nu trebuie să fie examinată;

3. Că, distincția între competența Comisiei Europene și cea a autorității românești, exercitată asupra porturilor, nu trebuie să fie efectuată după o limită geografică, ci pe baza distincției între afacerile de navigație și afacerile portuare, după principiile expuse în raportul Comitetului.

III. – Comisia Consultativă și Tehnică de Comunicații și Tranzit, luând act de sugestiile conținute în partea a zecea a raportului Comitetului special:

Apreciind că aceste sugestii, formulate în scop de conciliere, se inspiră din însuși spiritul în care ea și-a îndeplinit mereu misiunea, și tinde să asigure o cooperare completă între statele interesate:

Invită guvernele părți la diferend să studieze, în spiritul cel mai favorabil, aceste sugestii, în caz de revizuire parțială a Statutului Dunării și, în scopul de a facilita acest studiu, de la care ea așteaptă cu încredere rezultate, autorizează pe președintele Comisiei Consultative și Tehnice să convoace ulterior, dacă i s-ar părea util, o reuniune a membrilor Comitetului special și a delegaților la Comisia Europeană a Dunării”.

Președintele declară că, oricât de mare ar fi dorința de a ajunge la concluzii unanim acceptate, pare dificil să se realizeze unanimitatea asupra rezoluțiilor doi și trei. S-ar putea poate sugera să se aștepte ca cursul evenimentelor să aducă, el însuși, o soluție, dar nu pare că punctele de vedere opuse se pot concilia cu timpul. Se pare că Comisia trebuie să-și exprime părerea, fără să se oprească asupra detaliilor raportului, pentru a-i reține numai concluziile. Sugestiile Comitetului special sunt inspirate de o profundă dorință de conciliere. Este de la sine înțeles că Societatea Națiunilor este o asociație liberă de națiuni libere și că suveranitatea teritorială a fiecăreia dintre ele trebuie să fie pe deplin respectată. Pe aceste baze, va fi posibil să se facă o operă utilă, acționând cu inteligență, sinceritate și loialitate.

*Cu șapte voturi la patru, Comisia decide să se procedeze imediat la vot.
Prima rezoluție este adoptată în unanimitate.*

În problema celei de-a doua rezoluții, *domnul Popescu*, în numele guvernului român, face următoarea declarație:

Guvernul român nu se consideră parte în acest diferend și nu consideră că rezoluțiile care vor fi votate, oricare ar fi ele, vor fi obligatorii pentru el.

Domnul Ouang-Hang sugerează că, dacă domnul Popescu este în măsură să propună un alt text de rezoluție, Comisia ar putea să-și amâne votul pentru a doua zi. Dacă nu, el va trebui să le pronunțe personal asupra proiectului actual de rezoluție.

Domnul Politis observă că Comisia a decis să treacă imediat la vot.

În urma unei noțiuni a *domnului Dobkevicius*, *Comisia decide* să emită un prim vot, prin diviziune, asupra celor două părți ale celei de-a doua rezoluții, apoi să voteze, prin apel nominal, asupra ansamblului.

Prima parte a rezoluției este aprobată cu zece voturi. A existat o abținere.

Paragrafele 1 și 2 ale celei de-a doua părți a rezoluției sunt aprobate cu șapte voturi pentru și unul contra.

Paragraful 3 este aprobat cu nouă voturi contra unul.

Ansamblul celor două rezoluții este aprobat cu zece voturi (dl. Amunategui, dl. Brockman, dl. Silvain Dreyfus, dl. Ouang-Hang, dl. Politis, dl. Reinhardt, dl. Sinigalia, dl. Stiévenard, dl. Sugimura, dl. Baldwin) Trei abțineri (dl. Dobkevicius, dl. Popescu, dl. Winiarski).

A treia rezoluție este aprobată cu doisprezece voturi (dl. Amunategui, dl. Baldwin, dl. Brockman, dl. Dobkevicius, dl. Silvain Dreyfus, dl. Ouang-Hang, dl. Politis, dl. Reinhardt, dl. Sinigalia, dl. Stiévenard, dl. Sugimura și dl. Popescu). O abținere (dl. Winiarski).

Președintele mulțumește colegilor săi pentru simpatica colaborare care i-au acordat-o în cursul unei dezbateri foarte delicate și dificile și care a rămas mereu curtenitoare.

Dl. Baldwin ține să declare că, dacă delegația română a contestat și continuă să conteste competența Societății în această afacere, ar trebui totuși să se recunoască că, menținându-și mereu punctul de vedere, România a făcut toate eforturile pentru a facilita lucrările Comisiei Consultative.

Președintele declară că întreaga Comisie se asociază la aprecierea pe care a dat-o dl. Baldwin spiritului de colaborare de care a făcut probă delegația română.

Dl. Popescu amintește că, de la început, România și-a afirmat spiritul de deferență și de respect față de Societatea Națiunilor, dar că guvernul său nu poate considera ca obligatorii rezoluțiile adoptate în aceste condiții.

SOCIÉTÉ DES NATIONS

LETTRE DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION CONSULTATIVE ET TECHNIQUE, SAISSANT LE CONSEIL D'UN ARRANGEMENT CONCLU ENTRE LES REPRÉSENTANTS DE LA FRANCE, DE LA GRANDE BRETAGNE, DE L'ITALIE ET DE LA ROUMANIE TOUCHANT LA COMPÉTENCE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE

*ARRANGEMENT**

Les soussignés, MM. Charles ROUX, BALDWIN, ROSSETTI et CONTZESCO, représentants de la France, de la Grande Bretagne, de l'Italie et de la Roumanie, dûment autorisés par leurs Gouvernements,

Constatant que des difficultés se sont élevées entre la France, la Grande Bretagne et l'Italie, d'une parte, et la Roumanie, d'autre part, touchant la compétence de la Commission européenne du Danube, que le Gouvernement britannique a estimé que ces difficultés constituaient un différend portant sur l'application des articles 346, 348 et 349 du Traité de Versailles et a saisi la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations, par lettre en date du 6 septembre 1924, selon la procédure prévue à l'article 7 du Règlement d'organisation adopté à Barcelone le 6 avril 1921, en se fondant sur l'article 376 dudit Traité de Versailles, ainsi que sur la résolution de l'Assemblée de la Société des Nations en date du 19 décembre 1920 ; et que les Gouvernements de France et d'Italie se sont joints à la Grande Bretagne dans cette procédure ;

Constatant, d'autre part, que le Gouvernement roumain a contesté que ces difficultés fissent l'objet d'un différend susceptible de mettre en jeu l'application de ladite procédure et a décliné la compétence de la Commission consultative et technique, telle qu'elle a été prévue aux textes ci-dessus cités, tout en ne faisant aucune objection à une étude des difficultés survenues et à un effort de conciliation par l'entremise de ladite Commission ;

Saisis, par une résolution en date du 28 juillet 1925 de la Commission consultative et technique, du Rapport du Comité spécial chargé par elle d'examiner la question ;

* La Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fond: *La Commission Européenne du Danube. Protocoles*, vol. 116/1925-1926, f. 209, 213-215.

Animés du désir commun d'aplanir les difficultés qui se sont élevées entre leurs Gouvernements ;

Vu la partie X dudit rapport ;

Et sans préjudice des négociations en cours entre eux à cet effet ;

Conviennent de ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE:

Les Gouvernements de la France, de la Grande Bretagne, de l'Italie et de la Roumanie prient le Conseil de la Société des Nations de soumettre, pour avis, à la Cour permanente de Justice Internationale, les trois questions suivantes :

1. Selon le droit en vigueur, la Commission européenne du Danube possède-t-elle sur le secteur du Danube maritime s'étendant de Galatz à Braila les mêmes compétences que sur le secteur à l'aval de Galatz? Dans le cas où elle ne posséderait pas ces mêmes compétences, possède-t-elle certaines compétences? Le cas échéant, lesquelles? Et quelle est la limite amont de ces compétences ?

2. Dans le cas où la Commission européenne du Danube posséderait, sur le secteur Galati-Braila, soit les mêmes compétences que sur le secteur à l'aval de Galatz, soit certaines compétences, ces compétences s'exercent-elles sur une ou plusieurs zones territorialement définies correspondant à tout ou partie du chenal navigable, à l'exclusion d'autres zones territorialement définies et correspondant à des zones de port soumises à la compétence exclusive des autorités roumaines? Dans ce cas, selon quel critère doit être fixée la démarcation entre zones territoriales placées sous la compétence de la Commission européenne et zones placées sous la compétence des autorités roumaines? Au cas contraire, selon quel critère de nature non territoriale doit être fait le départ entre les compétences respectives de la Commission européenne du Danube et des autorités roumaines ?

3. Dans le cas où il résulterait de la réponse donnée au chiffre 1, que la Commission européenne, soit ne possède pas de compétence dans le secteur Galatz-Braila, soit ne possède pas dans ce secteur les mêmes compétences que dans le secteur à l'aval de Galatz, à quel point précis doit être établie la ligne de démarcation des deux régimes?

Fait à Genève, le dix-huit septembre mil neuf cent vingt-six, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Secrétariat de la Société des Nations.

(signé)

F.Charles ROUX

John BALDWIN

Const. CONTZESCO

Carlo ROSSETTI.

SOCIETATEA NAȚIUNILOR

SCRISOAREA PREȘEDINTELUI COMISIEI CONSULTATIVE ȘI TEHNICE,
ÎN CARE SESIZEAZĂ CONSILIUL DE UN ARANJAMENT ÎNCHEIAT
ÎNTRE REPREZENTANȚII FRANȚEI, MARII BRITANII, ITALIEI ȘI
ROMÂNIEI REFERITOR LA COMPETENȚA COMISIEI EUROPENE A
DUNĂRII

*ARANJAMENT**

(Traducere)

Subsemnații, domnii Charles Roux, Baldwin, Rossetti și Conțescu, reprezentanți ai Franței, Marii Britanii, Italiei și României, deplin autorizați de guvernele lor,

Constatând că au apărut dificultăți între Franța, Marea Britanie și Italia, pe de o parte, și România, pe de altă parte, privind competența Comisiei Europene a Dunării, că guvernul britanic a apreciat că aceste dificultăți constituie un diferend afectând aplicarea articolelor 346, 348 și 349 din Tratatul de la Versailles și a sesizat Comisia consultativă și tehnică pentru Comunicații și Tranzit a Societății Națiunilor prin scrisoarea datată 6 septembrie 1924, potrivit procedurii prevăzute la art. 7 din regulamentul de organizare adoptat la Barcelona la 6 aprilie 1921, întemeindu-se pe art. 376 din zisul Tratat de la Versailles, ca și pe Rezoluția adunării Societății Națiunilor din 19 decembrie 1920; și că guvernele Franței și Italiei s-au alăturat Marii Britanii în această procedură;

Constatând pe de altă parte că guvernul român a contestat faptul că aceste dificultăți ar face obiectul unui diferend susceptibil de a pune sub semnul întrebării aplicarea zisei proceduri și a declinat competența Comisiei consultative și tehnice, așa cum a fost ea prevăzută în textele sus citate, deși nu a făcut nici o obiecție analizei dificultăților survenite și nici efortului de conciliere prin intermediul zisei Comisii;

Sesizate printr-o rezoluție datată 28 iulie 1925 a Comisiei consultative și tehnice a raportului Comitetului special însărcinat să examineze această chestiune;

* Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond: *Comisia Europeană a Dunării*.
Protocoale, vol. 116/19025-1926, f. 209, 213-215.

Animată de dorința comună de a aplatiza dificultățile apărute între guvernele lor;

Având în vedere partea X a zisului raport;

Și fără a prejudicia negocierile în curs între ele în acest scop,

Convin asupra următoarele :

ARTICOL UNIC

Guvernele Franței, Marii Britanii, Italiei și României solicită Consiliului Societății Națiunilor să supună spre avizare Curții Permanente de Justiție Internațională următoarele trei chestiuni:

1. Potrivit dreptului în vigoare, posedă oare Comisia Europeană a Dunării, pe sectorul Dunării maritime dintre Galați și Brăila, aceleași competențe ca pe sectorul în aval de Galați? În cazul în care nu ar poseda aceste competențe, posedă oare anumite competențe? Și dacă este așa, care? Și care este limita în amonte a acestor competențe?

2. În cazul în care Comisia Europeană a Dunării ar poseda pe sectorul Galați-Brăila aceleași competențe ca pe sectorul în aval de Galați, adică anumite competențe, aceste competențe se exercită ele pe una sau mai multe zone teritoriale definite ca și corespunzând întregului sau unei părți a canalului navigabil, cu excluderea altor zone teritoriale definite și corespunzând unor zone portuare supuse competenței exclusive ale autorităților române? În acest caz potrivit cărui criteriu trebuie să fie fixată demarcația între zonele teritoriale plasate sub competența Comisiei Europene și zonele plasate sub competența autorităților române? În caz contrar, potrivit cărui criteriu de natură non-teritorială trebuie să fie făcută departajarea între competențele respective ale Comisiei Europene a Dunării și cea a autorităților române?

3. În cazul în care ar rezulta din răspunsul dat la punctul 1 că această Comisie Europeană fie nu posedă competențe pe sectorul Galați-Brăila, fie nu posedă pe acest sector aceleași competențe ca pe sectorul în aval de Galați, în ce punct precis trebuie stabilită linia de demarcație între cele două regimuri?

Făcut la Geneva, la 18 septembrie 1926, într-un singur exemplar ce va rămâne depuse în arhivele Secretariatului Societății Națiunilor.

(semnat)

F. Charles ROUX

John BALDWIN

Const. CONȚESCU

Carlo ROSSETTI

SOCIÉTÉ DES NATIONS

QUARANTE-TROISIEME SESSION DU CONSEIL

*PROCES-VERBAL**

*Quatrième séance (publique) (puis privée)
tenue le jeudi 9 décembre 1926 à 36 h.*

Présents: Tous les représentants des Membres du Conseil
et le Secrétaire général.
La Pologne est représentée par M. STRASBURGER,
puis par M. SOKAL et M. ZALESKI.

.....

COMMUNICATIONS ET TRANSIT: COMPÉTENCE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE

M. Guerrero donne lecture du rapport et du projet de résolution suivants:

Le Conseil a pris connaissance de la lettre du 25 septembre dernier du Président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, transmettant au Secrétaire général, en vue d'être soumis au Conseil, le texte d'un arrangement en date du 18 septembre 1926 entre les Gouvernements de France, de Grande Bretagne, d'Italie et de Roumanie, selon lequel lesdits Gouvernements demandent au Conseil de soumettre pour avis à la Cour permanente de Justice internationale certaines questions relatives à la compétence de la Commission européenne du Danube.

Le Conseil n'ignore pas les conditions dans lesquelles s'est réalisé cet Arrangement. La Commission consultative et technique des Communications et du Transit avait d'abord été appelée à examiner l'ensemble des questions controversées et avait émis à ce sujet un avis. Un règlement amiable n'ayant pu être obtenu immédiatement sur la base de cet avis, des négociations se sont poursuivies sous les auspices de la Commission consultative et technique, au sein d'un comité spécial

* La Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fond : *La Commission Européenne du Danube Protocoles*, vol. 116/1925-1926, f. 223, 260-266.

dans lequel étaient représentés les délégués à la Commission européenne des quatre Gouvernements intéressés.

C'est au cours de ces négociations que l'Arrangement précité a pu être conclu. Le Conseil ne manquera pas de se féliciter que les quatre Gouvernements intéressés aient ainsi abouti, grâce aux efforts de médiation au sein de la Commission consultative et technique, à un Arrangement sur une procédure de nature à faciliter le règlement du différend qui s'était élevé entre les Gouvernements de France, de Grande Bretagne et d'Italie, d'une part, et le Gouvernement de Roumanie, d'autre part. Il sera sans doute d'accord pour demander immédiatement à la Cour permanente de Justice Internationale, l'avis reconnu désirable par les Gouvernements intéressés.

Je propose donc au Conseil l'adoption de la résolution suivante :

Le Conseil,

Ayant pris connaissance de la lettre en date du 25 septembre 1926, du Président de la Commission consultative et technique des Communications et du Transit, transmettant au Secrétaire général de la Société, en vue d'être soumis au Conseil le texte d'un Arrangement en date du 18 septembre 1926 entre les Gouvernements de France, de Grande Bretagne, d'Italie et de Roumanie, par lequel lesdits Gouvernements demandent au Conseil de soumettre certaines questions pour avis à la Cour permanente de Justice Internationale,

et ayant approuvé cette requête,

a l'honneur de prier la Cour permanente de Justice Internationale de donner un avis consultatif sur les questions suivantes, formulées dans cet Arrangement :

1. Selon le droit en vigueur, la Commission européenne du Danube possède-t-elle sur le secteur du Danube maritime s'étendant de Galatz à Braila les mêmes compétences que sur le secteur à l'aval de Galatz? Dans le cas où elle ne posséderait pas ces mêmes compétences, possède-t-elle certaines compétences? Le cas échéant, lesquelles? Et quelle est la limite amont de ces compétences ?

2. Dans le cas où la Commission européenne du Danube posséderait, sur le secteur Galati-Braila, soit les mêmes compétences que sur le secteur à l'aval de Galatz, soit certaines compétences, ces compétences s'exercent-elles sur une ou plusieurs zones territorialement définies correspondant à tout ou partie du chenal navigable, à l'exclusion d'autres zones territorialement définies et correspondant à des zones de port soumises à la compétence exclusive des autorités roumaines? Dans ce cas, selon quel critère doit être fixée la démarcation entre zones territoriales placées sous la compétence de la Commission européenne et zones placées sous la compétence des autorités roumaines? Au cas contraire, selon quel critère de nature non territoriale doit être fait le départ entre les compétences respectives de la Commission européenne du Danube et des autorités roumaines ?

3. Dans le cas où il résulterait de la réponse donnée au chiffre 1, que la Commission européenne, soit ne possède pas de compétence dans le secteur Galatz-Braila, soit ne possède pas dans ce secteur les mêmes compétences que dans le secteur à l'aval de Galatz, à quel point précis doit être établie la ligne de démarcation des deux régions?

Les Gouvernements sus-mentionnés sont invités à donner la Cour toute l'aide qu'elle pourrait solliciter dans l'examen des questions ci-dessus.

Le Conseil autorise le Secrétaire général à soumettre à la Cour la présente requête, la lettre du Président de la Commission Consultative et technique des Communications et du Transit, le texte de l'Arrangement intervenu entre les Gouvernements et tous autres documents relatifs à la question, à donner toute l'aide nécessaire à l'examen de l'affaire et à prendre le cas échéant, des dispositions pour être représentés devant la Cour.

Sir Austen Chamberlain déclare : Depuis la séance du Conseil au cours de laquelle j'ai demandé que la question soit ajournée à une autre séance, j'ai eu l'occasion de prendre connaissance de l'Arrangement conclu à Genève le 18 septembre 1926 et, étant donné les termes de cet arrangement, je ne désire pas m'opposer à l'adoption par le Conseil, de la résolution contenue dans le rapport de M. Guerrero.

Je désire néanmoins qu'il soit porté au procès-verbal qu'à mon avis, cet arrangement du 18 septembre et la décision qui a été prise de soumettre à la Cour permanente de Justice internationale le différend relatif à la juridiction de la Commission européenne du Danube, sous forme de demande d'avis consultatif et non de demande de sentence sur ce différend, doivent être considérés comme étant un cas exceptionnel et non pas comme constituant un précédent permettant d'adopter à l'avenir une procédure analogue. On ne doit pas non plus y voir un renoncement à l'idée que, en vertu des traités et arrangements en vigueur, toute partie à ce différend aurait eu le droit de soumettre la question à la décision de la Cour permanente de Justice internationale de la Haye si les recommandations de la Commission consultative des Communications et du Transit concernant le règlement du différend n'étaient pas acceptées. Le renoncement à cette thèse aurait pour effet d'affaiblir le mécanisme institué pour le règlement des différends relatifs à la signification et à l'application des sections des traités de paix concernant les ports et les voies d'eau.

M. VILLEGAS se rallie entièrement à l'opinion exprimée par Sir Austen Chamberlain et fait siennes ses déclarations dont il voudrait qu'on prenne acte.

Son pays n'est pas directement intéressé à la question mais il y a d'autres pays américains ayant les problèmes analogues qui ne sont pas actuellement représentés au Conseil et pour lesquels la procédure établie dans ce cas particulier ne doit pas constituer un précédent.

M. TITULESCO désire présenter quelques brèves observations. C'est la première fois que, en sa qualité de représentant de la Roumanie, il a à s'occuper de

la question du Danube à la Société des Nations. Jusqu'ici, cette question a été traitée par deux spécialistes, MM. Contzesco et Popesco. Leurs exposés extrêmement intéressants figurent parmi les documents de la Société des Nations.

Le représentant de la Roumanie se trouve dans une situation limitée et précise, parce qu'elle est dominée par un arrangement. En effet, le 18 septembre 1926, MM. Charles Roux, Baldwin, Rossetti et Contzesco ont conclu un Arrangement dont le représentant de la Roumanie cite quelques lignes:

"Constatant que des difficultés se sont élevées entre la France, la Grande Bretagne et l'Italie d'une part et la Roumanie d'autre part,

saisi par une résolution, en date du 28 juillet 1925, de la Commission consultative et technique du rapport du Comité spécialement constitué par elle;

animés du désir commun d'aplanir les difficultés qui se sont élevées entre leurs Gouvernements sans préjudice des négociations en cours,

conviennent de ce qui suit:

Les Gouvernements de la France, de la Grande Bretagne, de l'Italie et de la Roumanie prient le Conseil de la Société des Nations de soumettre, pour avis, à la Cour permanente de Justice internationale les Questions suivantes...

Il résulte de cet arrangement deux considérations essentielles :

1) Il s'agit d'un renvoi pour avis. Il est inutile d'assister sur la distinction entre les arrêts, qui ont force obligatoire, et les avis, qui n'ont pas force obligatoire. Nul n'ignore cette distinction.

2) Les négociations en cours continueront.

La situation du représentant de la Roumanie est donc très claire : il se trouve devant un contrat qu'il ne peut ni améliorer, ni aggraver. On doit donc donner suite à ce contrat en soulignant ses deux caractéristiques: renvoi pour avis et possibilité de continuer les négociations directes. Telle est la seule question à l'ordre du jour.

En réponse à la déclaration de Sir Austen Chamberlain, M. Titulesco se contentera de faire une contre-déclaration :

"J'ai l'honneur de réserver pour le Gouvernement royal de Roumanie tous les droits qu'il a dans la question du Danube, ainsi qu'ils ont été précisés dans le passé ou ainsi que les intérêts du pays pourraient l'amener à les préciser dans l'avenir. Et je conclurai à mon tour en disant que, si Sir Austen Chamberlain ne veut pas que les débats d'aujourd'hui constituent un précédent défavorable pour la Grande Bretagne, je puis moi aussi déclarer que je ne veux pas que les débats d'aujourd'hui constituent un précédent défavorable pour la Roumanie, dont les droits sont et demeurent entièrement réservés."

Le PRÉSIDENT dit que ces déclarations figureront au procès verbal.

Sir Austen CHAMBERLAN fait remarquer, que, s'il a fait sa déclaration, ce n'est pas tant dans l'intérêt de la Grande Bretagne, comme semble le supposer M. Titulesco, que dans celui de toutes les nations intéressés dans l'application de traités de paix aux ports et aux voies d'eau.

La résolution est adoptée.

SOCIETATEA NAȚIUNILOR

A PATRUZECI ȘI TREIA SESIUNE A CONSILIULUI

PROCES VERBAL*

*A patra ședință (publică) (apoi privată)
ținută joi 9 decembrie 1926, la orele 16.
(Traducere)*

Prezenți: toți reprezentanții membrilor Consiliului Secretarului General.

Polonia este reprezentată de domnul I. Strasburger, și apoi de domnul Sokal și domnul Zaleski.

Comunicații și tranzit: competența Comisiei Europene a Dunării

Domnul Guerrero citește următoarele, raport și proiect de rezoluție:

Consiliul a luat cunoștință de scrisoarea din 25 septembrie curent a președintelui Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit, transmițând secretarului general, în scopul de a fi supus Consiliului, textul unui aranjament din data de 18 septembrie 1926 între guvernele Franței, Marii Britanii, Italiei și României, prin care numitele guverne cer Consiliului să supună pentru aviz Curții Permanente Internaționale de Justiție anumite chestiuni relative la competența Comisiei Europene a Dunării.

Consiliul nu ignoră condițiile în care s-a realizat acest aranjament. Comisia Consultativă și Tehnică de Comunicații și Tranzit fusese mai întâi chemată să examineze ansamblul chestiunilor controversate și emisese un aviz în acest subiect. Neputând fi obținută imediat, pe baza acestui aviz, o reglementare amiabilă, negocierile au continuat sub auspiciile Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit, în cadrul unui comitet special, în care erau reprezentați delegații la Comisia Europeană ai celor patru guverne interesate.

* Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond: *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 116/1925-1926, f. 223, 260-266.

Mai sus citatul aranjament a putu fi încheiat în cursul acestor negocieri. Consiliul nu a întârziat să se felicite de faptul că cele patru guverne interesate au ajuns, grație eforturilor de mediere în cadrul Comisiei Consultative și Tehnice, la un aranjament de natură să faciliteze reglementarea diferendului care se produsese între guvernele Franței, Marii Britanii și Italiei, pe de o parte, și guvernul României, pe de altă parte. Fără îndoială, el va fi de acord să ceară imediat Curții Permanente de Justiție Internațională avizul recunoscut ca dezirabil de guvernele interesate.

Propun deci Consiliului adoptarea următoarei rezoluții:

Consiliul,

Luând cunoștință de scrisoarea din data de 25 septembrie 1926a președintelui Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit, transmitând secretarului general al Societății, în scopul de a fi supus Consiliului, textul unui aranjament din data de 18 septembrie 1926, între guvernele Franței, Marii Britanii, Italiei și României, prin care numitele guverne cer Consiliului să supună anumite chestiuni pentru aviz Curții Permanente de Justiție Internațională, și aprobând această cere,

are onoarea să roage Curtea Permanentă de Justiție Internațională să dea un aviz consultativ asupra următoarelor probleme, formulate în acest aranjament:

1. După dreptul în vigoare, Comisia Europeană a Dunării posedă, pe sectorul Dunării maritime care se întinde de la Galați la Brăila aceleași competențe ca asupra sectorului în aval de Galați? În cazul în care ea nu ar poseda aceleași competențe, posedă ea anumite competențe? Dacă este, care? Și care este limita în amonte a acestor competențe?

2. În cazul în care Comisia Europeană a Dunării ar poseda, pe sectorul Galați-Brăila, fie aceleași competențe ca pe sectorul în aval de Galați, fie anumite competențe, acestea se exercită ele pe una sau mai multe zone teritorial definite și corespunzând la zone de port supuse competenței exclusive a autorităților românești? În acest caz, după care criteriu trebuie să fie fixată demarcarea între zonele teritoriale plasate sub competența Comisiei Europene și zonele plasate sub competența autorităților românești? În caz contrar, după care criteriu de natură neteritorială trebuie să fie făcută demarcația între competențele respective ale Comisiei Europene a Dunării și de autoritățile românești?

3. În cazul când ar rezulta din răspunsul dat la numărul 1 că Comisia Europeană, fie nu posedă competență în sectorul Galați-Brăila, fie nu posedă în acest sector aceleași competențe ca în sectorul în aval de Galați, la care punct precis trebuie să fie stabilită linia de demarcație a celor două regimuri?

Guvernele sus-menționate sunt invitate să dea Curții întreg ajutorul pe care ea l-ar putea solicita în examinarea problemelor de mai sus.

Consiliul autorizează pe secretarul general să supună Curții prezenta cerere, scrisoarea președintelui Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit, textul aranjamentului intervenit între guverne și toate celelalte documente relative la problemă, să dea întregul ajutor necesar examinării afacerii și să dea, dacă e cazul, dispoziția pentru a fi reprezentat în fața Curții.

Sir Austin Chamberlain declară: după ședința Consiliului în cursul căreia am cerut ca problema să fie amânată la altă ședință, am avut ocazia să iau cunoștință de aranjamentul încheiat la Geneva la 18 septembrie 1926 și, dat fiind termenii acestui aranjament, nu doresc să mă opun adoptării de către Consiliu a rezoluției conținute în raportul lui Guerrero.

Doresc totuși să fie înscris în procesul-verbal că, după părerea mea, acest aranjament din 18 septembrie și decizia care a fost luată, de a supune Curții Permanente de Justiție Internațională diferendul relativ la jurisdicția Comisiei Europene a Dunării, sub formă de cerere de aviz consultativ și nu de cerere de sentință asupra acestui diferend, trebuie să fie considerate ca fiind un caz excepțional și neconstituind un precedent, care să permită adoptarea în viitor a unei proceduri identice. Nu trebuie deloc să vedem aici o renunțare la ideea că, în virtutea tratatelor și aranjamentelor în vigoare, orice parte a acestui diferend ar fi avut dreptul să supună problema deciziei Curții Permanente de Justiție Internațională de la Haga, dacă recomandările Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit, privind reglementarea diferendului nu erau acceptate. Renunțarea la această teză ar avea ca efect să slăbească mecanismul instituit pentru reglementarea diferendelor relative la semnificația și aplicarea secțiunilor tratatelor de pace privind porturile și căile pe apă.

Domnul Villegras se raliază în întregime la opinia exprimată de sir Austin Chamberlain și-și însușește declarațiile sale, de care el ar vrea să ia act.

Țara sa nu este direct interesată în problemă, dar există alte state americane, având probleme asemănătoare, care nu sunt actualmente reprezentate în Consiliu și pentru care procedura stabilită în acest caz particular trebuie să constituie un precedent.

Domnul Titulescu dorește să prezinte câteva scurte observații. Este prima dată când, în calitatea sa de reprezentant al României, s-a ocupat de problema Dunării la Societatea Națiunilor. Până acum, problema a fost tratată de doi specialiști, domnii Coștescu și Popescu. Exemplele lor extrem de interesante, figurează printre documentele Societății Națiunilor.

Reprezentantul României se găsește într-o situație limitată și precisă, pentru că ea este dominată de un aranjament. Într-adevăr, la 18 septembrie 1926, domnul Charles Roux, Baldwin, Rossetti și Coștescu au încheiat un aranjament, din care reprezentantul României citează câteva rânduri:

„Constatând că s-au ridicat dificultăți între Franța, Marea Britanie și Italia, pe de o parte, și România, pe de altă parte, sesizate de o rezoluție, din data de 28 iulie 1925, a Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit, de raportul Comitetului special constituit de aceasta:

animate de dorința comună de a aplatiza dificultățile care s-au ridicat între guvernele lor, fără a prejudicia negocierile în curs, convin ceea ce urmează:

Guvernele Franței, Marii Britanii, Italiei și României roagă Consiliul Societății Națiunilor să supună, pentru aviz, Curții Permanente de Justiție Internațională următoarele probleme....”.

Rezultă din acest aranjament două considerații esențiale:

1) Este vorba de o trimitere pentru aviz. Este inutil să se insiste asupra distincției între hotărâri, care au forță obligatorie, și avize, care nu au forță obligatorie. Nimeni nu ignoră această distincție.

2) Negocierile în curs vor continua.

Situația reprezentantului României este deci foarte clară: el se găsește în fața unui contract pe care nu poate nici să-l amelioreze, nici să-l agraveze. Trebuie deci să se dea urmare acestui contract, subliniindu-i-se cele două caracteristici: trimiterea pentru aviz și posibilitatea de a continua negocierile directe. Aceasta este singura chestiune la ordinea de zi.

Ca răspuns la declarația lui sir Austin Chamberlain, domnul Titulescu se va mulțumi să facă o contradeciație:

„Am onoarea să rezerv pentru guvernul regal al României toate drepturile pe care le are în problema Dunării, așa cum au fost ele precizate în trecut sau așa cum interesele țării ar putea să-l determine să le precizeze în viitor. Și voi conchide, la rândul meu, spunând că, dacă sir Austin Chamberlain nu dorește ca dezbaterile de astăzi să constituie un precedent defavorabil pentru Marea Britanie, eu pot, de asemenea, să declar că nu vreau ca dezbaterile de astăzi să constituie un precedent defavorabil pentru România, ale cărei drepturi sunt și rămân în întregime rezervate”.

Președintele spune că aceste declarații vor figura în procesul-verbal.

Sir Austin Chamberlain remarcă că, dacă și-a făcut declarația, aceasta nu este atât în interesul Marii Britanii, cum pare să creadă domnul Titulescu, cât în acela al tuturor națiunilor interesate în aplicarea tratatelor de pace porturilor și căilor pe apă.

Rezoluția este adoptată.

**LETTRE DU PRESIDENT DE LA COMMISSION CONSULTATIVE
ET TECHNIQUE DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT
AU SECRETAIRE GENERAL DE LA SOCIETE DES NATIONS,
POUR COMMUNICATION AU CONSEIL***

20 mars 1929

Monsieur le Secrétaire général,

Le Conseil de la Société des Nations se souvient sans doute des difficultés qui se sont élevées entre la France, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Italie et la Roumanie au sujet de la juridiction de la Commission européenne du Danube entre Galatz et Braila, difficultés qui ont été portées devant la Commission consultative et technique des Communications et du Transit en 1924.

A la suite d'un rapport d'un Comité spécial, qu'elle avait désigné à cet effet, la Commission a adopté, le 28 juillet 1925, un avis relatif à la situation juridique actuelle, ajoutant, au sujet de certaines suggestions de modifications à cette situation, présentées par la Comité spécial dans un but conciliation, une résolution selon laquelle,

“prenant acte de suggestions continues dans la dixième partie du rapport du Comité spécial; et

“estimant que ces suggestions, conçues dans un but de conciliation, s'inspiraient de l'esprit même dans lequel elle avait toujours conçu sa mission, et tendaient à assurer une coopération complète entre Etats intéressés,

“elle invitait les Gouvernements parties au différend à étudier dans l'esprit le plus favorable ces suggestions et, afin de faciliter cette étude, autorisait le Président de la Commission consultative et technique à provoquer ultérieurement, s'il lui paraît utile, une réunion des membres du Comité spécial et de délégués de la Commission européenne du Danube.”

Conformément à cette résolution, des réunions ont été organisées sous la présidence de M. Burckhardt, président du Comité spécial, entre les membres du Comité spécial et les délégués à la Commission européenne du Danube. Afin de

* La Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fond: *La Commission Européenne du Danube. Délégué de la Roumanie*, vol. 145/1929, f. 23-27.

faciliter ces négociations, les délégués, conformément à la proposition qui leur avait été faite par le Comité spécial, se sont mis d'accord au nom de leur Gouvernement, pour demander au Conseil de prier la Cour permanente de Justice Internationale d'émettre sur certains points un avis.

Le Conseil a été ainsi amené à connaître de ces difficultés et des discussions ou négociations auxquelles elles donnaient lieu devant la Commission consultative et technique, ou sous ses auspices. Par résolution du 9 décembre 1926, il a, en effet, donné suite à la demande présentée par le Président de la Commission consultative et technique et prié la Cour permanente de Justice Internationale de donner un avis consultatif sur les questions formulées dans un Arrangement intervenu entre les Gouvernements de France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'Italie et de la Roumanie. L'avis de la Cour permanente de Justice Internationale a été ultérieurement transmis au Conseil qui, par résolution du 7 mars 1928, a adressé cet avis au Président de la Commission consultative et technique pour transmission aux Gouvernements signataires de l'Arrangement.

J'ai l'honneur de communiquer au Conseil que les négociations s'étant poursuivies depuis la dernière résolution du Conseil ci-dessus mentionnée, la Commission consultative et technique des Communications et du Transit a été informée qu'au cours d'une dernière réunion tenue à Genève le 20 mars 1929, les délégués des Gouvernements représentés à la Commission européenne du Danube avaient accepté unanimement un texte final d'Accord, qui leur a été soumis par le Comité spécial désigné par la Commission consultative et technique, et que ce texte avait été parafé par les quatre délégués.

La Commission consultative et technique a adopté la résolution suivante, que je crois devoir porter à la connaissance du Conseil:

„La Commission consultative et technique,

„Exprimant sa vive satisfaction de l'heureuse issue des négociations engagées sous ses auspices pour le règlement de difficultés entre la France, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Italie et de la Roumanie, au sujet de la juridiction de la Commission européenne du Danube,

„Félicitant le Comité spécial qu'elle a nommé et les délégués à la Commission européenne du Danube du succès de le efforts de conciliation;

„Compte que l'accord réalisé pourra être rapidement mis en pratique”.

Le Conseil désirera peut-être s'associer aux vues exprimées par la Commission consultative et technique et faciliter pour sa part l'entière réussite d'une oeuvre de conciliation poursuivie sous les auspices de la Société des Nations.

De l'avis du Comité spécial, ainsi que des délégués à la Commission européenne du Danube, le texte, que ces délégués envisagent comme devant faire l'objet d'une Convention entre les Puissances représentées à la Commission

européenne du Danube, en vue de mettre fin aux difficultés survenues et d'en éviter le retour dans l'avenir, comporte modification de certaines dispositions des traités, actes ou arrangements internationaux, qui ont été maintenus en vigueur par les articles 5 et 6 de la Convention relative au Statut du Danube et, antérieurement, par dernier article étant d'ailleurs de celles dont la Société des Nations peut recommander la révision, en vertu de l'article 377 du Traité.

Si le Conseil veut bien partager les vues de la Commission consultative et technique et s'associer à la recommandation formulée par elle, j'ai également l'honneur de lui demander, conformément à la proposition qui m'en a été faite par le Président du Comité spécial, d'accord avec les délégués à la Commission européenne du Danube, d'inviter le Secrétaire général à communiquer le texte ci-joint du projet de Convention, que les Puissances représentées à la Commission européenne du Danube se proposeraient de conclure, aux autres Puissances parties à la Convention relative au Statut du Danube, ainsi que de le prier d'inviter les représentants de ces dernières Etats à procéder à la signature éventuelle d'un protocole par lequel, en une déclaration commune, ces Etats donneraient leur assentiment aux modifications envisagées dans le régime juridique du Danube maritime; le projet de cette déclaration est joint à la présente lettre.

Veuillez agréer, etc...

PROJET DE RESOLUTION DU CONSEIL DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

Le Conseil,

Ayant pris connaissance des informations qui lui sont présentées par lettre du Président de la Commission consultative et technique des Communications et du TranSit, en date du... sur le résultat des négociations poursuivies par les délégués de France, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'Italie et de Roumanie, sous les auspices et avec la collaboration de la Commission consultative et technique, en vue d'un règlement des difficultés survenues au sujet de la compétence de la Commission européenne du Danube,

Prenant acte de la résolution adoptée par la Commission consultative et technique le mars 1929,

Exprimant sa vive satisfaction de l'heureuse issue des négociations engagées,

Estime hautement désirable que, par le concours de tous Etats appelés à donner leur assentiment aux modifications envisagées dans le régime juridique du Danube maritime, l'accord réalisé puisse être le plus rapidement possible mis en pratique.

Invite le Secrétaire général de la Société à communiquer aux Puissances parties à la Convention la présente résolution relative au Statut du Danube, ainsi que la lettre du Président de la Commission consultative et technique et les documents y annexés.

Prie les Puissances partie à la Convention relative au Statut du Danube et non représentées à la Commission européenne du Danube de désigner des représentants appelés à procéder, au siège de la Société des Nations, à la signature de la déclaration constatant leur assentiment, dont le texte est annexé la lettre du Président de la Commission consultative et technique, la date à prévoir pour ces signatures devant être fixée par le Président du Conseil, après avis du Président de la Commission consultative et technique,

Invite les Puissances représentées à la Commission européenne du Danube, dès après la signature de la déclaration ci-dessus par les autres Puissances parties à la Convention relative au Statut du Danube, à procéder, au siège de la Société des Nations, à la signature de la Convention entre eux, dont le test annexé à la lettre du Président de la Commission consultative et technique.

**SCRISOAREA PREȘEDINTELUI COMISIEI CONSULTATIVE
ȘI TEHNICE DE COMUNICAȚII ȘI TRANZIT CĂTRE
SECRETARUL GENERAL AL SOCIETĂȚII NAȚIUNILOR
PENTRU COMUNICARE CONSILIULUI***

(Traducere)

20 martie 1929

Domnule Secretar general,

Consiliul Societății Națiunilor își amintește, fără îndoială, de dificultățile care s-au ridicat între Franța, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Italiei și României în subiectul jurisdicției Comisiei Europene a Dunării între Galați și Brăila, dificultăți care au fost aduse în fața Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit în 1924.

Ca urmare a unui raport al Comitetului special, pe care ea îl desemnase în acest scop, Comisia a adoptat, la 28 iulie 1925, un aviz relativ la situația juridică actuală, adăugând, ca urmare a anumitor sugestii de modificare a acestei situații, prezentate de Comitetul special, în scop de conciliere, o rezoluție după care,

„luând act de sugestiile conținute în partea a zecea a raportului Comitetului special și

„estimând că aceste sugestii, formulate în scop de conciliere, se inspiră din însuși spiritul în care ea și-a conceput întotdeauna misiunea și tinzând să asigure o cooperare completă între statele interesate,

„ea invita guvernele părți ale diferendului să studieze în spiritul cel mai favorabil aceste sugestii și, în scopul de a facilita acest studiu, autoriza pe președintele Comisiei Consultative și Tehnice să convoace ulterior, dacă i se părea util, o reuniune a membrilor Comitetului special și a delegaților Comisiei Europene a Dunării”.

Conform acestei rezoluții, au fost organizate reuniuni, sub președinția domnului Burckhardt, președintele Comitetului special, între membrii Comitetului

* Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond: *Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României*, vol. 145/1929, f. 223, 23-27.

special și delegații la Comisia Europeană a Dunării. În scopul de a facilita aceste negocieri, delegații, conform propunerii care le-a fost făcută de Comitetul special, s-au pus de acord, în numele guvernelor lor, să ceară Consiliului să roage Curtea Permanentă de Justiție Internațională să emită un aviz asupra anumitor puncte.

Consiliul a fost astfel determinat să cunoască aceste dificultăți și discuțiile sau negocierile cărora ele le dădeau loc în fața Comisiei Consultative și Tehnice, sau sub auspiciile sale. Prin rezoluția din 9 decembrie 1926 s-a dat, într-adevăr, urmare cererii prezentate de președintele Comisiei Consultative și Tehnice și a fost rugată Curtea Permanentă de Justiție Internațională să dea un aviz consultativ asupra întrebărilor formulate într-un aranjament intervenit între guvernele Franței, Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Italiei și României. Avizul Curții Permanente de Justiție Internațională a fost ulterior transmis Consiliului care, prin rezoluția din 7 martie 1928, a adresat acest aviz președintelui Comisiei Consultative și Tehnice spre transmitere guvernelor semnatare ale aranjamentului.

Am onoarea de a comunica Consiliului că, în urma negocierilor urmate de la ultima rezoluție, mai sus menționată, a Consiliului, Comisia Consultativă și Tehnică de Comunicații și Tranzit a fost informată că, în cursul unei ultime reuniuni ținute la Geneva la 20 martie 1929, delegații guvernelor reprezentate în Comisia Europeană a Dunării acceptaseră, în unanimitate, un text final de acord, care le-a fost supus de Comitetul special, desemnat de Comisia Consultativă și Tehnică, și că acest text a fost parafat de cei patru delegați.

Comisia Consultativă și Tehnică a adoptat următoarea rezoluție, care cred că trebuie adusă la cunoștința Consiliului:

„Comisia Consultativă și Tehnică,

Exprimându-și via sa satisfacție față de fericitul rezultat al negocierilor angajate sub auspiciile sale pentru reglementarea dificultăților dintre Franța, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Italia și România în subiectul jurisdicției Comisiei Europene a Dunării,

Felicitând Comitetul special, pe care l-a numit, și pe delegații la Comisia Europeană a Dunării pentru succesul eforturilor de conciliere,

Consideră că acordul realizat va putea fi rapid pus în practică.

Consiliul va dori poate să se asocieze la punctele de vedere exprimate de Comisia Consultativă și Tehnică și să faciliteze, din partea sa, întreaga reușită a unei opere de conciliere, urmată sub auspiciile Societății Națiunilor.

După părerea Comitetului special, ca și a delegaților la Comisia Europeană a Dunării, textul, pe care delegații îl iau în considerație ca trebuind să facă obiectul unei Convenții între Puterile reprezentate în Comisia Europeană a Dunării, în scopul de a pune capăt dificultăților survenite și a evita repetarea lor în viitor, comportă modificarea anumitor dispoziții ale tratatelor, actelor și aranjamentelor

internaționale, care au fost menținute în vigoare prin articolele 5 și 6 ale Convenției relative la Statutul Dunării.

Dacă Consiliul binevoiește să împărtășească vederile Comisiei Consultative și Tehnice și să se asocieze la recomandarea formulată de aceasta, am, de asemenea, onoarea să-i cer, conform propunerii care mi-a fost făcută de președintele Comitetului special, de acord cu delegații la Comisia Europeană a Dunării, să invite pe Secretarul general să comunice textul alăturat al proiectului de convenție, pe care Puterile reprezentate în Comisia Europeană a Dunării își propun să-l încheie, celelalte Puteri părți ale Convenției relative la Statutul Dunării, ca și să-l roage să invite pe reprezentanții acestor din urmă state să procedeze la eventuala semnare a unui protocol prin care, într-o declarație comună, aceste state și-ar da asentimentul la modificările avute în vedere în regimul juridic al Dunării maritime; proiectul acestei declarații este anexat la prezenta scrisoare.

Vă rog primiți, etc.....

PROIECT DE REZOLUȚIE AL CONSILIULUI SOCIETĂȚII NAȚIUNILOR

Consiliul,

Luând cunoștință de informațiile care îi sunt prezentate prin scrisoarea președintelui Comisiei Consultative și Tehnice de Comunicații și Tranzit din data de asupra rezultatului negocierilor urmate între delegații Franței, Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Italiei și României, sub auspiciile și cu colaborarea Comisiei Consultative și Tehnice, în vederea unei reglementări a dificultăților survenite în subiectul competenței Comisiei Europene a Dunării.

Luând act de rezoluția adoptată de Comisia Consultativă și Tehnică din martie 1929.

Exprimând via sa satisfacție de fericitul rezultat al negocierilor angajate,

Apreciază ea deosebit de dorit ca, prin concursul, tuturor statelor chemate să-și dea asentimentul la modificările avute în vedere în regimul juridic al Dunării maritime, acordul realizat să poată fi cât mai rapid posibil pus în practică.

Invită pe Secretarul general al Societății să comunice Puterilor părți la Convenție prezenta rezoluție relativă la Statutul Dunării, ca și scrisoarea președintelui Comisiei Consultative și Tehnice și documentele anexate.

Roagă Puterile părți la Convenția relativă la Statutul Dunării și nereprezentate la Comisia Europeană a Dunării să-și desemneze reprezentanții chemați să procedeze, la sediul Societății Națiunilor, la semnarea declarației, care

să constate asentimentul lor, al cărui text este anexat la scrisoarea președintelui Comisiei Consultative și Tehnice, dată prevăzută pentru aceste semnături trebuind să fie fixată de președintele Consiliului, după avizul președintelui Comisiei Consultative și Tehnice.

Invită Puterile reprezentate la Comisia Europeană a Dunării, chiar după declarația de mai sus de către celelalte Puteri părți relative la Convenția relativă la Statutul Dunării, să procedeze, la sediul Societății Națiunilor, la semnarea Convenției între ele, al cărui text este anexat la scrisoarea președintelui Comisiei Consultative și Tehnice.

COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE*

Semmering, le 25 juin 1933

Les Délégués de France, Grande-Bretagne, d'Italie et de Roumanie réunis au Semmering (Autriche) en session extraordinaire de la Commission européenne du Danube,

Considérant que dans la réunion qu'ils ont tenue à Paris le 13 mars 1932 à la suite des négociations qui ont eu lieu entre leurs Gouvernements respectifs avec le concours d'un Comité spécial de la Société des Nations à propos de la juridiction de ladite Commission, ils avaient estimé que la Convention paraphée le 20 mars 1929 ne pouvait être mise en vigueur qu'après l'élaboration du règlement de fonctionnement visé à l'article 10 de cette Convention, et que sur certains points dudit règlement l'accord n'avait pu être réalisé; que, d'autre part, à ce moment, les circonstances économiques en général et, en particulier, la situation financière de la Commission et de la Roumanie ne semblaient pas favorables à une modification sur les bases envisagées de l'organisation judiciaire existante et que, en conséquence, il ne paraissait pas opportun de poursuivre une négociation dont l'issue, fût-elle définitivement acquise, ne pouvait trouver son application;

Considérant qu'ils avaient alors décidé à l'unanimité d'adopter temporairement, sous réserve de l'approbation de leurs Gouvernements, un *modus-vivendi* arrêté le 13 mars 1932;

Considérant que ce *modus-vivendi* a été complété par la Déclaration additionnelle signée au Semmering le 27 juillet 1932 par les Délégués de France, de Grande-Bretagne et de Roumanie, Déclaration modifiée à Dresde en Délégué de Roumanie et signée ensuite par tous les Délégués;

Considérant que par lettre du 30 août 1932 le Délégué de Roumanie a présenté certaines objections de son Gouvernement à l'adoption de l'alinéa 1^{er} du point I du *modus-vivendi* et qu'à la suite d'une correspondance échangée, cette modification a été autorisée par les quatre Gouvernements;

Constatent leur accord établi à Galatz par la résolution du 17 mai 1933 (Protocole No. 1219) sur le texte ainsi modifié du *modus-vivendi* et sur celui de la Déclaration additionnelle dans la forme suivante:

* La Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fonds : *La Commission Européenne du Danube. Délégué de la Roumanie, op.cit.*, vol. 183/1933, f. 20-23.

I. MODUS VIVENDI

I. - La Roumanie consent à s'abstenir de contester la compétence entière de la Commission européenne du Danube de la mer jusqu'à Braila (kl. 174)

D'autre part, la Commission consent à s'abstenir d'exercer sa compétence judiciaire entre Braila et Galatz en observant les modalités indiquées ci-après:

a) pour les bâtiments en cours de navigation allant vers Braila ou venant de Braila, ne faisant pas escale à Galatz, la compétence de l'Inspecteur de la navigation de la Commission s'exercera exclusivement entre le port de Soulina et le mille 79;

b) pour les bâtiments remontants, faisant escale à Galatz, la compétence de l'Inspecteur de la navigation cessera au moment où le pilote du port de Galatz prendra ses fonctions à bord, ou au moment où le bâtiment commencera dans ce port ses opérations de mouillage ou d'accostage dans le cas où il n'y aurait pas de pilote du port à bord. Toutefois, le pilote du port de Galatz ne pourra prendre ses fonctions en aval du mille 77 ½;

c) pour les bâtiments avalants faisant escale à Galatz, la compétence de l'Inspecteur de la navigation ne commencera qu'à partir du moment où le bâtiment, au départ de Galatz, reprendra son voyage et le pilote du port de Galatz, dans le cas où il y en aurait un à bord, cessera ses fonctions qui ne pourront en tous cas, se prolonger au delà du mille 77 ½.

II. - La Commission admet que, en cas de vacance du poste de Capitaine du port de Soulina, le choix de la Commission pour combler cette vacance ne porte que sur des candidats de nationalité roumaine.

Fait en cinq exemplaires au Semmering (Autriche), le 25 Juin 1933.

Pour la France,

(ss.) Marcel ROY

Pour la Grande-Bretagne,

(ss.) Douglas KEANE

Pour l'Italie,

(ss.) Macchioro VIVALBA

Pour la Roumanie,

(ss.) Const. CONTZESCO.

II. DÉCLARATION

Les Délégués de France, de Grande-Bretagne et d'Italie à la Commission Européenne du Danube - après avoir pris connaissances des observations faites par le Conseil juridique du Ministère des Affaires Etrangères de Roumanie sur l'interprétation qui pourrait être données au modus-vivendi signé ce jour au sujet de la juridiction de la Commission européenne du Danube -, confirment, au nom de leurs Gouvernements respectifs, que les deux premiers alinéas du point I du

368

modus-vivendi forment un tout indivisible et sont subordonnés réciproquement l'un à l'autre pour toute la durée dudit modus-vivendi.

Lorsque ce modus-vivendi cessera d'être en vigueur, le Gouvernement roumain, comme les trois autres Gouvernements, se réservent le droit de revenir à leur position juridique antérieure.

Le présente déclaration complète le modus-vivendi signé le même jour et sera, en même temps que lui, communiquée à la Commission consultative technique de la Société des Nations.

Fait en cinq exemplaires au Semmering (Autriche), le 25 Juin 1933.

Pour la France,

(ss.) Marcel ROY

Pour la Grande-Bretagne,

(ss.) Douglas KEANE

Pour l'Italie,

(ss.) Macchioro VIVALBA

Pour la Roumanie,

(ss.) Const. CONTZESCO.

COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII

1933 iunie 25, Semmering

(Traducere)

Delegații Franței, Marii Britanii, Italiei și României, reuniți la Semmering (Austria) în sesiune extraordinară a Comisiei Europene a Dunării, considerând că, în reuniunea pe care au ținut-o la Paris la 13 martie 1932, în urma negocierilor care au avut loc între respectivele guverne, cu concursul unui comitet special al Societății Națiunilor, în legătură cu jurisdicția numitei Comisii, ei estimaseră că Convenția parafată la 20 martie 1929 nu putea fi pusă în vigoare decât după elaborarea regulamentului de funcționare, prevăzut în art. 10 al acestei Convenții, și că asupra anumitor puncte ale numitului regulament, nu a putut fi realizat acordul; că, pe de altă parte, în acest moment, circumstanțele economice în general și, în particular, situația financiară a Comisiei și a României nu păreau favorabile unei modificări, pe bazele examinate, a organizării juridice are existente că, în consecință, nu pare oportun a urma o negociere a cărei soluție, chiar definitiv atinsă, nu-și putea găsi aplicarea;

Considerând că ele decisese atunci, în unanimitate, să adopte temporar, sub rezerva aprobării guvernelor lor, un *modus vivendi* încheiat la 13 martie 1932;

Considerând că acest *modus vivendi* a fost completat prin Declarația adițională, semnată la Semmering la 27 iulie 1932 de delegații Franței, Marii Britanii și României, declarație modificată la Dresda în iulie 1932, la propunerea delegatului României și semnată apoi de toți delegații;

Considerând că, prin scrisoarea din 30 august 1932, delegatul României a prezentat anumite obiecții ale guvernului său la adoptarea aliniatului I al punctului I al *modusului vivendi* și că, în urma corespondenței purtate, această modificare a fost autorizată de cele patru guverne; constatând acordul lor, stabilit la Galați prin rezoluția din 17 mai 1933 (protocolul nr. 1219) asupra textului astfel modificat al *modusului vivendi* și asupra aceluia al Declarației adiționale, în forma următoare:

* Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond: *Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României, op.cit.*, vol. 183/1993, f. 20-23.

I. *MODUS VIVENDI*

I. România consimte să se abțină de a contesta întreaga competență a Comisiei Europene a Dunării, de la mare până la Brăila (Km. 174).

Pe de altă parte, Comisia consimte să se abțină de a-și exercita competența sa judiciară între Brăila și Galați, observând modalitățile indicate aici:

a) pentru vasele în curs de navigație mergând spre Brăila sau venind de la Brăila, nefăcând escală la Galați, competența inspectorului de navigație al Comisiei se va exercita exclusiv între portul Sulina și mila 79;

b) pentru vasele care urcă, făcând escală la Galați, competența inspectorului de navigație va înceta în momentul când pilotul portului Galați își va lua funcțiile de bord, sau în momentul în care vasul va începe, în acest port operațiunile sale de ancorare sau de acostare, în cazul când nu va avea pilot al portului la bord. Totuși pilotul portului Galați nu-și va putea prelua funcțiile în aval de mila 71 ½;

c) pentru vasele care coboară făcând escală la Galați, competența inspectorului de navigație nu va începe decât în momentul când acest vas, la plecarea, își va relua călătoria și pilotul portului Galați, în cazul când ar fi unul la bord, își va înceta funcțiile care nu vor putea, în orice caz, să se prelungească peste mila 71 ½.

II. Comisia admite că, în caz de vacanță a postului de căpitan al portului Sulina, alegerea Comisiei pentru a completa această vacanță nu se oprește decât asupra candidaților de naționalitate română.

Făcut în cinci exemplare, la Semmering (Austria), la 25 iunie 1933.

Pentru Franța

Semnat Marcel ROY

Pentru Marea Britanie

Semnat Douglas KEANE

Pentru Italia

Semnat Macchioro VIVALBA

Pentru România

Semnat Const. CONȚESCU

II. *DECLARAȚIE*

Delegații Franței, Marii Britanii, Italiei și României în Comisia Europeană a Dunării – după ce au luat cunoștință de declarațiile făcute de Consiliul Juridic al Ministerului Afacerilor Străine al României asupra interpretării care ar putea fi dată în modus vivendi, semnat astăzi în problema jurisdicției Comisiei Europene a

Dunării – confirmă, în numele respectivelor guverne, că cele prime aliate ale punctului I al modusului vivendi formează un tot indivizibil și sunt subordonate, în mod reciproc, unul celuilalt, pentru întreaga durată a numitului modus vivendi.

Atunci când acest modus vivendi va înceta de a fi în vigoare, guvernul român, ca și celelalte trei guverne, își rezervă dreptul de a reveni la pozițiile lor juridice anterioare.

Prezenta declarație completează modusul vivendi, semnat în aceeași zi și nu va fi, în același timp cu acesta, comunicat Comisiei Consultative Tehnice a Societății Națiunilor.

Făcut în cinci exemplare, la Semmering (Austria), la 25 iunie 1933.

Pentru Franța

Pentru Marea Britanie

Pentru Italia

Pentru România

Semnat Marcel ROY

Semnat Douglas KEANE

Semnat Macchioro VIVALBA

Semnat Const. CONȚESCU

*SOCIÉTÉ DES NATIONS**

LETTRE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

Par note du 1^{er} septembre 1933, le Secrétaire Général de la Société des Nations a porté à la connaissance des Gouvernements des Puissances parties à la Convention établissant le Statut définitif du Danube une communication que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord lui avait fait parvenir pour l'informer que le différend survenu au sein de la Commission Européenne du Danube entre les Gouvernements du Royaume-Uni, de la France, de l'Italie et de la Roumanie, avait été réglée par la conclusion d'un modus-vivendi entre lesdits Gouvernements.

Le Secrétaire Général a maintenant l'honneur d'informer les établissant le statut définitif du Danube par des communications ultérieures les trois autres Gouvernements des Puissances représentées à la Commission Européenne du Danube, ceux de la France, de l'Italie et de la Roumanie, lui ont également notifié la conclusion de ce modus vivendi.

Genève, le 30 Juillet 1934

Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères
de Roumanie
de Monsieur l'Envoyé extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire de Roumanie près
la Société des Nations,

* Les Archives des Ministère des Affaires Etrangères, fond 8. *Les Conventions*, D.3., f. 104.

*SOCIETATEA NAȚIUNILOR**

SCRISOARE A SECRETARULUI GENERAL

Prin nota din 1 septembrie 1933, Secretarul General al Societății Națiunilor a adus la cunoștința guvernelor Puterilor părți ale Convenției care stabilea Statutul definitiv al Dunării o comunicare prin care guvernul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, a informat că diferendul survenit în sânul Comisiei Europene a Dunării între guvernele Regatului Unit, Franței, Italiei și României, fusese reglementat prin încheierea unui *modus vivendi* între zisele guverne.

Secretarul General are acum onoarea de a informa guvernele Puterilor părți ale Convenției care stabile Statutul definitiv al Dunării care prin comunicări ulterioare ale celor trei guverne ale puterilor reprezentante în Comisia Europeană a Dunării, acelea ale Franței, Italiei și României, au ratificat de asemenea încheierea acestui *modus vivendi*.

Geneva, 30 iulie 1934

Domnului Ministru al Afacerilor Străine
al României
prin domnul trimis extraordinar și
ministru plenipotențiar al României pe lângă
Societatea Națiunilor.

* Arhivele Ministerului Afacerilor Străine, fond: 8. *Convenții*, D.3, f. 104.

DECLARATION DE M. TITULESCO
AU «LE TEMPS», DU 29 JUILLET 1936*

Un de nos correspondants ayant, rencontré M.Titulesco, ministre des affaires étrangères de Roumanie, et lui ayant demandé s'il était exact que, durant la conférence de Montreux, il avait soulevé la question du régime de la commission européenne du Danube, M.Titulesco lui à fait la déclaration suivante :

Cette question ne peut faire que l'objet de notes diplomatiques, adressées aux chancelleries intéressées, au moment que le gouvernement royal de Roumanie jugera opportun de la soulever officiellement.

Mais ce serait vaine hypocrisie que de cacher à l'opinion publique internationale les grandes lignes de notre action future et le sentiment roumain.

Pour bien comprendre la question, il faut se rappeler qu'il y a deux commissions du Danube. L'une, dite commission internationale, créée par les traités de paix, ayant son siège à Vienne. L'autre, dite commission européenne, créée par le traité de Paris de 1856, et ayant son siège à Galatzi.

C'est la suppression de cette deuxième commission que la Roumanie considère comme nécessaire, car elle constitue, comme on le verra, l'anachronisme le plus incroyable, le contrôle territorial étranger le plus inadmissible, l'organisme international répondant le moins aux buts pour lesquels il a été créé.

La Roumanie ne conteste pas le caractère international du Danube. Sauf les attributions qui relèvent de la compétence territoriale et qui doivent, passer à l'État roumain, on pourrait envisager que la commission internationale du Danube étende sa compétence jusqu'aux embouchures du fleuve.

Ce n'est pas une révision que nous demandons. J'ai d'ailleurs dit dans mon discours d'ouverture à la conférence de Montreux que je m'opposerai toujours à la révision territoriale, mais que j'examinerai, selon les cas, celles qui ne touchent, pas au territoire, et qui seront faites dans la forme légale. M.Litvinov est allé encore plus loin que moi. Il a répudié non seulement la révision territoriale, mais même les révisions non territoriales qui seraient contraires à la paix. Il me semble que rendre à la Roumanie les attributs territoriaux de tout Etat souverain est un acte qui sert la paix.

A proprement parler, la question que nous nous proposons de soulever

* „Le Temps”, 29 juillet 1936.

n'est pas une question de révision de traités, c'est la question de l'unification du régime du Danube, car aucun fleuve international du monde n'est soumis au régime de surveillance de deux commissions.

Le Danube traverse, entre autres, l'Autriche, la Tchécoslovaquie, la Hongrie, la Yougoslavie et la Roumanie. Ce n'est pas trop demander, il me semble, qu'exiger d'être traité sur un pied d'égalité, quant au régime du Danube, avec les Autrichiens, les Tchécoslovaques, les Hongrois et les Yougoslaves. Accepter, comme Roumains, des restrictions de souveraineté quant au même Danube, pour cette simple raison que, dans le passé, on n'osait, imposer aucune servitude à l'Autriche-Hongrie (que représentent aujourd'hui les Etats suscités), parce que grande puissance, tandis que nous étions obligés d'accepter, il y a près de cent ans, les conditions imposées par ces mêmes grandes puissances, pour avoir le droit d'ouvrir les yeux à la lumière du jour comme Etat national, est un acte tellement contraire à la dignité roumaine que personne, mais personne dans mon pays, ne saurait l'accepter.

Serrons les choses de plus près, au point de vue technique, moral et politique.

Depuis de longues années déjà, la commission européenne du Danube se débat au milieu des plus grosses, des plus insurmontables difficultés financières. Ayant vécu pendant longtemps sur un pied qui ne correspondait plus avec les revenus produits par les taxes de navigation, les taxes ont dû, dès le lendemain de la reprise des travaux, négligés ou suspendus pendant la guerre, être considérablement augmentées. Les travaux techniques nécessités par l'ensablement continu ont dû engloutir des sommes telles que le produit des taxes ne les couvrait plus. Des emprunts successifs consentis, soit par les quatre gouvernements sur le Trésor public, soit par les banques privées, arrivent à ne plus pouvoir être remboursés.

La diminution extraordinaire et croissante du trafic maritime, miroir fidèle de la déroute et du marasme économique européen, augmente chaque jour davantage le désarroi matériel dans lequel la commission européenne du Danube se trouve. Et en présence de cette situation, sans issue, les ensablements, dus à l'alluvionnement régulier, inévitable, enregistrés chaque année, imposent à la commission l'obligation d'agir, et d'agir vite, afin de ne pas voir s'écrouler en un clin d'œil les efforts faits pendant des années.

Le secours des gouvernements est devenu difficile, excepté celui du gouvernement roumain, qui, particulièrement intéressé dans l'exécution des travaux, et plus gravement menacé dans ses intérêts économiques vitaux. A toujours été disposé à consentir les plus gros sacrifices pour ne pas risquer de voir le pays embouteillé par une obstruction, toujours menaçante et toujours possible, de la sortie en mer.

Dans ces circonstances, le gouvernement roumain ne saurait ni négliger ni craindre de proclamer ouvertement qu'il n'entend pas laisser s'écrouler son seul débouché fluvial important à la mer Noire, pivot de son existence économique.

Si nous passons aux motifs d'ordre moral et politique, ils sont tellement nombreux qu'une énumération ne saurait avoir qu'un caractère purement indicatif.

Le but de la création de la commission a été de pourvoir aux travaux à l'embouchure et à ses parties avoisinantes. Mais en même temps que cette charge technique, la commission recevait celle d'une charge administrative concernant la navigation. Et comme la réglementation technique comporte la répression des contraventions, il n'y a eu qu'un pas à faire pour la création d'un droit.

Ses organes se recrutent parmi les ressortissants étrangers ou roumains aux ordres exclusifs de la commission. En effet, un agent est mis à la tête du port de Sulina, déclaré port international, et un autre à la tête de l'inspection de la navigation sur tout le cours du fleuve jusqu'à Braila.

Ces deux agents - capitaine du port et inspecteur de la navigation - n'ont pas seulement, une compétence administrative, mais bien plus : ils ont le droit de juridiction, chacun dans son ressort.

Ils constatent seuls, ou aidés de leurs agents, les contraventions, dressent procès-verbal, citent des témoins, jugent en première instance, et rendent leur arrêt au nom de la commission européenne.

Ces arrêts sont susceptibles d'appel devant, la commission européenne, qui est à la fois instance d'appel et cour de cassation. Mais ils ne peuvent jamais être attaqués devant les instances du pays.

Bien plus, les deux agents de la commission qui ont compétence pour juger des affaires pénales, et de condamner, soit le commandant d'un bateau, soit le pilote, soit les deux à la fois, à une amende quelconque, ont le droit extraordinaire, inconnu dans aucune institution du monde, *d'inclure dans l'amende le montant du dommage causé aux ouvrages et engins appartenant à la commission.*

Juges et parties, voilà ce que sont les agents de la commission européenne.

Ajoutez à tout ceci toutes les concessions que ont été exigées par la commission européenne : exemption de taxe de timbre, de taxe fiscale dans les banques, des taxes pour service de voirie publique effectivement fourni, franchise douanière pour toutes les importations au nom de la commission, de ses membres, de ses fonctionnaires; inviolabilité du domicile des fonctionnaires, inviolabilité personnelle de ses agents, franchise postale, franchise phonique, franchise télégraphique, franchise téléphonique en un mot, franchise et toujours franchise!

J'ajoute que les puissances qui composent la commission européenne ont le droit d'entretenir des stationnaires charges de garantir militairement l'exécution des décisions en cas de besoin.

La commission européenne va même jusqu'à avoir son propre code civil interne. Elle règle l'ordre successoral en ce qui concerne la distribution entre les conjoints et les successeurs directe.

Toutes ces prérogatives doivent être exercées sur le territoire d'une Roumanie souveraine.

La Roumanie gardera toujours une vive reconnaissance à cet organisme international, lequel a garanti des décennies durant son développement économique, à l'abri des conflits politiques européens.

Néanmoins, je pose la question suivante : la situation de la nouvelle Roumanie, fruit des sacrifices faits pendant la Grande Guerre et les Traités de paix, est-elle compatible avec un régime créé pour les Principautés Danubiennes en 1856 ?

La justice roumaine, admirablement présentée pour défendre les droits de 20.000.000 habitants, peut-elle ne pas être considérée à même de garantir, d'une manière impartiale, les droits de quelques centaines de navires ?

La tendance qui se manifeste actuellement – de faire de la souveraineté des Etats un fait réel, tendance dont bénéficièrent de nombreux Etats, peut laisser la Roumanie indifférente devant cette servitude et ce contrôle étranger constitué par la Commission Européenne ?

Ce serait ne pas connaître les Roumains, si on ne se rendait pas compte que, s'ils sont toujours prêts à apporter leur contribution à la communauté internationale, quelques sacrifices que cela comporte, ils considèrent aujourd'hui l'égalité en droits et la dignité comme un dogme.

Aussi le Gouvernement roumain se propose-t-il de commencer une voie légale, *id est* par des notes adressées aux gouvernements intéressés, les démarches nécessaires en vue de supprimer la Commission Européenne.

En procédant de la sorte, le Gouvernement royal de la Roumanie n'entreprend aucune action en révision car, conformément à l'article 7 de la Convention de Statut du Danube, daté 1921, les trois gouvernements, celui de France, du Royaume-Uni et d'Italie, de même que celui roumain, ont le droit de mettre fin aux pleins pouvoirs de la Commission Européenne par la conclusion d'un accord en ce sens.

Le gouvernement royal de la Roumanie exprime son espoir qu'il trouvera auprès des trois gouvernements cités plus haut, le même esprit d'entente dont ils firent preuve à tant de reprises les uns envers les autres.

L'organisme successeur ne saurait être autre que l'Etat territorial – la Roumanie – quant aux droits territoriaux souverains qui lui furent enlevés et qu'elle devrait reprendre. Aux autres égards, on pourrait reprendre la question de l'extension - *exactement dans les mêmes conditions* - de la compétence de la Commission Internationale du Danube, siégeant à Vienne.

De la sorte, les Etats actuellement représentés à la Commission Européenne du Danube garderaient leur qualité de membres dans la Commission Internationale de Vienne, dans les mêmes conditions que tous les Etats riverains danubiens, ce qui, à dire la vérité, n'aurait pas de quoi éveiller leur mécontentement.

INTERVIUL ACORDAT DE N. TITULESCU ZIARULUI „LE TEMPS” DIN 29 IULIE 1936*

Corespondentul nostru la Geneva, întâlnindu-l pe domnul N. Titulescu, ministrul afacerilor străine al României, și întrebându-l dacă este adevărat că în timpul Conferinței de la Montreux a ridicat chestiunea regimului Comisiei europene a Dunării, domnul Titulescu a binevoit să ne facă următoarele declarații:

„Această problemă nu poate să facă decât obiectul unor note diplomatice adresate cancelariilor interesate în momentul când Guvernul regal al României va socoti oportun s-o ridice în mod oficial.

Dar ar fi o fătărnice zadarnică să ascundem opiniei publice internaționale liniile directoare ale politicii noastre viitoare și punctul nostru românesc de vedere.

Pentru a înțelege mai bine lucrurile, trebuie să începem prin a aminti că există două Comisii ale Dunării: una, numită Comisia internațională, creată prin tratatele de pace, cu sediul la Viena; cealaltă, numită Comisia europeană, creată prin Tratatul de la Paris în 1856, cu sediul la Galați. România considera necesară suprimarea celei de-a doua Comisii, căci ea constituie, după cum se va vedea, anacronismul cel mai de necrezut, controlul teritorial străin cel mai inadmisibil organismul internațional răspunzând cel mai puțin scopurilor pentru care a fost creat. România nu contestă caracterul internațional al Dunării. În afara atribuțiilor care țin de competența teritorială și care trebuie să treacă asupra statului român, s-ar putea avea în vedere ca această Comisie internațională a Dunării să-și extindă competența până la gurile fluviului.

Noi nu cerem o revizuire. Am afirmat de altfel în discursul meu de deschidere la Conferința de la Montreux că mă voi opune întotdeauna revizuirilor teritoriale și că voi examina, de la caz la caz, pe acelea care nu.

Domnul Litvinov a mers chiar mai departe decât mine. El a respins nu numai revizuirile teritoriale, ci și revizuirile neteritoriale care ar fi potrivnice păcii.

La drept vorbind, problema pe care ne propunem s-o ridicăm nu este o problemă de revizuire a tratatelor. *Este problema unificării regimului Dunării, căci nici un fluviu internațional din lume nu este supus unui regim de supraveghere exercitat de două comisii.*

* Nicolae Titulescu, *Discursuri*, cu studiu introductiv, texte alese și adnotări de Robert Deutsch, București, 1967, p. 543-548; „Dimineța”, 31 iulie 1936.

Dunărea străbate, printre alte țări, Cehoslovacia, Ungaria, Iugoslavia, România. Mi se pare că nu înseamnă să cerem prea mult reclamând dreptul de a fi tratați pe picior de egalitate în ce privește: regimul Dunării cu austrieii, cehoslovacii, ungurii și iugoslavii. A accepta, ca români, restricții de suveranitate cu privire la aceeași Dunăre doar pentru motivul că în trecut nu îndrăznea nimeni să impună vreo servitudine Austro-Ungariei (pe care o reprezintă astăzi țările mai sus citate) pentru că era mare putere, pe când noi eram siliți să acceptăm, acum aproape o sută de ani, condițiile impuse de către aceleași mari puteri pentru a primi dreptul de a deschide ochii la lumina zilei ca stat național, este un act potrivit demnității românești, pe care nimeni, dar nimeni în țara mea, nu ar putea să-l accepte.

Să cercetăm lucrurile mai îndeaproape din punct de vedere tehnic, moral și politic.

Încă de mulți ani, Comisia europeană a Dunării se zbate în mijlocul celor mai mari, celor mai de neînvingătoare greutăți financiare. Trebuind multă vreme să facă față unor cheltuieli care nu mai corespundeau cu veniturile produse de taxele de navigație, aceste taxe au trebuit, încă de a doua zi după reînceperea lucrărilor - întrerupte sau neglijate în timpul războiului -, să fie considerabil mărite. Lucrările tehnice necesitate de înnisiparea continuă au înghițit sume atât de mari, încât produsul taxelor nu mai putea să le acopere. Împrumuturile din tezaurul public sau de la diferite bănci particulare nu mai pot fi acum rambursate.

Scăderea extraordinară și din ce în ce mai mare a traficului maritim, oglindă fidelă a haosului și marasmului economic european, face să crească tot mai mult deruta materială în care se află Comisia europeană a Dunării. În fața acestei situații fără ieșire, înnisipările, datorită aluviunilor periodice de neînălțurat înregistrate la fiecare an, impun comisiei obligația de a acționa repede pentru a nu vedea cum se prăbușesc într-o clipă strădaniile depuse timp de ani de zile.

Ajutorul guvernelor a devenit foarte greu de obținut, cu excepția celui dat de Guvernul român, care, interesat în mod deosebit de executarea lucrărilor și ale cărui interese economice vitale sînt mai serios amenințate, a fost întotdeauna gata să accepte cele mai mari sacrificii pentru a nu risca să vadă țara sugrumată de imposibilitatea, mereu amenințătoare, mereu posibilă, a ieșirii la mare.

În aceste împrejurări, Guvernul român n-ar putea nici să treacă cu vederea, nici să se teamă să proclame în mod deschis că nu înțelege să lase să se prăbușească singurul său debușeu fluvial important la Marea Neagră, pivotul existenței sale economice.

Dacă trecem acum la motivele de ordin moral și politic, ele sunt atât de numeroase, încât o înșirare a lor nu ar putea avea decât un caracter pur informativ.

Scopul creării Comisiei a fost de a se îngriji „de lucrările de la gurile fluviului și din părțile învecinate”. Dar o dată cu aceste lucrări tehnice comisia

primea o sarcină administrativă privind navigația. Reglementarea de ordin tehnic comportă sancționarea contravențiilor și de aici până la crearea unui drept n-a mai fost decât un pas.

Organele sale sînt recrutate printre cetățenii străini sau români aflați la ordinele exclusive ale comisiei. Într-adevăr, un agent este pus în fruntea portului Sulina, declarat port internațional, și un altul în fruntea inspecției navigației pe tot cursul fluviului până la Brăila.

Fiecare dintre cei doi agenți - căpitan de port sau inspector al navigației - nu are numai o competență administrativă, ci și, dreptul de jurisdicție în resortul lui.

Ei constată singuri sau ajutați de agenții lor contravențiile, întocmesc procesele-verbale, citează martorii, judecă în primă instanță și dau hotărâri în numele Comisiei europene.

Aceste hotărâri sînt susceptibile de apel în fața Comisiei europene, care este în același timp instanță de apel și Curte de casație. Ele nu pot fi niciodată atacate în fața instanțelor țării.

Mai mult încă, cei doi agenți ai comisiei care au competența să judece cauze penale și să condamne fie pe comandantul vasului, fie pe pilotul lui, fie pe amândoi la o amendă oarecare au și dreptul extraordinar, necunoscut de nici o altă instituție din lume, de a include în amendă o sumă pentru pagubele cauzate lucrărilor și instalațiilor aparținând comisiei.

Judecători și împricinați, iată ceea ce sunt agenții Comisiei europene.

Adăugați la toate acestea concesiile de-a dreptul uluitoare care au fost cerute de Comisia europeană, scutirea de taxe de timbru, de taxe fiscale la bănci, de taxele pentru serviciu municipal efectiv prestat, libertate vamală pentru toate mărfurile importate pentru comisie pentru membrii și funcționarii ei, inviolabilitatea domiciliului funcționarilor, inviolabilitatea personală a agenților săi, scutiri de taxe pentru poștă, telegraf, telefoane, într-un cuvânt scutiri și ar scutiri

Mai adaug că puterile care alcătuiesc Comisia europeană au dreptul de a întreține servicii staționare însărcinate să garanteze la nevoie cu forța armată executarea hotărârilor luate.

Comisia europeană merge până acolo, încât are propriul său cod civil intern. El reglementează ordinea succesorală în ce privește distribuirea între soți și succesorii direcți și indirecti a fondurilor de pensie constituite pentru agenții săi demisionați sau decedați.

Toate aceste prerogative se exercită pe teritoriul unei Români suverane.

România va păstra întotdeauna o adâncă recunoștință acestui organism internațional, care i-a asigurat timp de mai multe decenii dezvoltarea economică la adăpost de conflictele politice europene.

Dar pun întrebarea: situația României noi, rod al jertfelor din timpul marelui război și al tratatelor de pace, este oare compatibilă cu un regim creat pentru Principatele Dunărene din anul 1856?

Justiția românească, admirabil organizată pentru a apăra drepturile a 20.000.000 de locuitori, poate oare să nu fie considerată în stare să garanteze în mod imparțial drepturile câtorva sute de vapoare ?

Tendința care se manifestă la ora actuală de a face din suveranitatea statelor un fapt real, tendință de care au beneficiat numeroase state, poate să lase România indiferentă în fața acestei servitudini și acestui control străin ce-l constituie Comisia europeană ?

Ar însemna să nu-i cunoști pe români, nedându-și seama că, dacă ei sunt întotdeauna gata să-și aducă contribuția la comunitatea internațională, oricâte sacrificii ar comporta acest lucru, ei consideră astăzi egalitatea în drepturi și demnitatea o dogmă.

De aceea Guvernul român își propune să înceapă pe cale legală, adică prin note adresate guvernelor interesate, demersurile, necesare în vederea suprimării Comisiei europene.

Procedând astfel, Guvernul regal al României nu întreprinde, nici o acțiune de revizuire, căci, conform articolului 7 al Convenției de Statut al Dunării din 1921, cele trei guverne, acela al Franței, acela al Regatului Unit și al Italiei, ca și cel al României, au dreptul de a pune capăt împuternicirilor Comisiei europene prin încheierea unui acord în acest sens.

Guvernul regal al României își exprimă speranța că va găsi pe lângă cele trei guverne citate mai sus același spirit de înțelegere de care au dat dovadă în atâtea rânduri față de alții.

Organismul succesor nu ar putea fi în mod firesc decât statul teritorial - România - în ce privește drepturile teritoriale suverane care i-au fost răpite și în care ar urma să fie repus. În celelalte privințe s-ar putea lua în discuție *extinderea exact în aceleași condiții a competenței* Comisiei internaționale a Dunării, cu sediul la Viena.

În acest fel, statele actualmente reprezentate la Comisia europeană și-ar păstra calitatea de membri în Comisia internațională de la Viena, în aceleași condiții ca toate statele riverane danubiene, situație care, ca să vorbim cinstit și drept, nu ar avea de ce să le nemulțumească.

ARRANGEMENT
RELATIF À L'EXERCICE DES POUVOIRS
DE LA
COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE*

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE DANS LE
ROYAUME-UNI ET L'IRLANDE DU NORD,

LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE,

Désireux d'apporter à l'exercice des pouvoirs de la Commission européenne du Danube tels qu'ils résultent des Traités, Conventions, Actes publics, Arrangements et Règlements en vigueur, les modifications nécessitées par les circonstances actuelles,

Ont désigné pour leurs Plénipotentiaires:

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE:

M. JEAN du SAULT, Ministre plénipotentiaire, Délégué aux Commissions Européenne et Internationale du Danube;

M. PAUL CHARGUÉRAUD, Conseiller juridique du Ministère des Affaires Étrangères;

LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE DANS LE
ROYAUME-UNI ET L'IRLANDE DU NORD:

M. DOUGLAS WILLIAM KEANE, Commissaire plénipotentiaire britannique aux Commissions fluviales internationales;

LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE:

M. CONSTANTIN CONTZESCO, Ministre plénipotentiaire, Délégué aux Commissions Européenne et Internationale du Danube;

* *Arrangement de Sinaia du 18 août 1938 relatif à l'exercice des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube. Accord de Bucarest du 1-er mars 1939 relatif à l'entrée de l'Allemagne dans la Commission Européenne du Danube, à l'adhésion de l'Allemagne et de l'Italie à l'Arrangement signé à Sinaia le 18 août 1938 entre la France, La Grande Bretagne et la Roumanie et à la modification des art.4 et 23 dudit Arrangement. Protocoles de la Conférence tenue à Sinaia du 8 au 18 août 1938 pour la modification du régime du Danube, Institutul de Arte Grafice "Moldova" S.A.R., Galați, 1939, p. 7-17.*

LESQUELS, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Art. 1. La Commission européenne du Danube et ses agents (inspecteurs, surveillants de navigation et agents de pilotage) cessent d'exercer les pouvoirs qui leur ont été conférés en ce qui concerne la navigation, notamment par les articles 8, 9 et 10 de l'Acte Public du 2 novembre 1865, 2 de l'Acte Additionnel du 28 mai 1881, 1 et 119 du Règlement de navigation.

Art. 2. - La Commission Européenne et ses agents cessent d'exercer dans le port et sur la rade de Soulina les pouvoirs spéciaux qui leur ont été conférés, notamment par les articles 4, 8, 9, 10, 21 de l'Acte Public, 2 de l'Acte Additionnel, 1, 4, 112 du Règlement de navigation.

Art. 3. - La Commission Européenne élabore, en s'inspirant des propositions présentées par le Gouvernement roumain, le Règlement de navigation et de police applicable au Danube maritime et à ses embouchures.

Le Gouvernement roumain met ce règlement en vigueur et est chargé de son application.

La Commission et ses agents cessent en conséquence d'exercer les pouvoirs qui leur sont conférés par les articles 7, 9, 11 et 12 de l'Acte Public, l'alinéa 2 de l'article 9 de l'Acte Additionnel, en ce qui concerne l'établissement des dispositions relatives à l'exercice de la navigation.

Art. 4. - Le Corps de pilotage passe, dans sa composition actuelle, sous les ordres des autorités roumaines compétentes.

Au fur et à mesure des vacances qui se produiront par suite de décès, démission et mise à la retraite, les pilotes de nationalité non roumaine seront remplacés par des pilotes roumains, jusqu'à ce que la proportion de ces derniers par rapport au nombre total des pilotes, atteigne 60%.

Les 40% restant sont recommandés aux autorités roumaines, qui les nomment, par les Délégués à la Commission européenne du Danube des Puissances autres que la Roumanie, dans les mêmes conditions que par le passé.

Le Chef-pilote est choisi et nommé par les autorités roumaines sur une liste de trois candidats présentés par la Commission sans distinction de nationalité.

Art. 5. - Le Gouvernement roumain constitue un service autonome dénommé *Direction du Danube Maritime*.

Cette Direction est chargée de l'élaboration des projets de travaux sur le Danube maritime et ses embouchures et de leur exécution, de la perception des taxes et de la gestion de leur produit.

La Commission Européenne cesse d'exercer les pouvoirs qui lui ont été conférés en ces matières notamment par les articles 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, du Traité de Londres du 13 mars 1871, 24 de l'Acte Public, 3 et 4 de l'Acte Additionnel.

Art. 6. - La Direction autonome soumet à la Commission Européenne les projets de travaux d'amélioration et d'entretien qui doivent être entrepris dans l'intérêt de la navigabilité et qu'elle établit de concert avec le Comité d'Ingénieurs Conseils constitué par la Commission.

Sur le rapport de ce Comité, la Commission apprécie si lesdits projets sont conformes aux exigences de la navigation. Elle peut les modifier si elle le juge utile.

Les décisions de la Commission en cette matière sont prises à la majorité des voix, voix du Délégué de Roumanie devant faire partie de la majorité. Ces décisions tiendront compte des intérêts techniques, économiques et financiers de la Roumanie.

Art. 7. - La Direction autonome a le droit d'entreprendre sans l'autorisation préalable de la Commission, les travaux qui pourraient être nécessités par des circonstances imprévues et urgentes. Elle devra toutefois aviser sans délai la Commission des raisons qui auront motivé ces travaux en lui en fournissant une description sommaire.

Art. 8. - La Direction autonome ou toute autre autorité roumaine compétente fait parvenir à la Commission une description sommaire de tous travaux nécessaires au développement économique de la Roumanie, notamment les travaux de défense contre les inondations et ceux qui concernent les irrigations et qui seraient à exécuter sur le Danube maritime ou à ses embouchures.

La Commission ne peut interdire de tels travaux qu'en tant qu'ils seraient de nature à porter atteinte à la navigabilité.

La Commission doit prendre sa décision sur le rapport de son Comité d'Ingénieurs Conseils dans les 4 mois à partir de la communication de la description des travaux.

Art. 9. - Le Comité d'Ingénieurs Conseils se tient en contact avec la Direction autonome pour recueillir par correspondance ou sur place toutes informations qu'il jugerait utiles à l'accomplissement des missions définies aux articles é et 8 et pour se renseigner sur l'état des travaux.

Il peut, à ces fins, se faire représenter par un de ses membres.

Art.10. - Les taxes sur la navigation seront d'un taux modéré et égales pour tous les pavillons.

La Direction autonome en soumet le tarif à la Commission qui le détermine à la majorité des voix, la voix du Délégué de Roumanie devant faire partie de la majorité.

Le produit des taxes est versé dans la caisse de la Direction autonome. Les fonds se trouvant dans cette caisse sont exclusivement affectés à l'exécution des travaux et aux autres charges prévues dans la présente Convention.

Art.11. - La Direction autonome communique mensuellement à la Commission le relevé des navires entrés et sortis du Danube, leurs pavillons et leurs tonnages, ainsi que le montant des taxes perçues pour chacun d'eux. Elle lui communique également tous enseignements utiles concernant l'affectation du produit des taxes.

L'agent chargé de la compatibilité de la Commission se tient en contact avec la Direction autonome pour recueillir tous renseignements complémentaires sur la perception et l'affectation des taxes.

Sur la base des documents et des renseignements qui lui sont fournis et de ceux qu'elle pourrait demander, la Commission s'assure si la perception et l'affectation des taxes sont effectuées conformément aux dispositions des Traités, Conventions et Actes en vigueur ainsi que du tarif des taxes.

Les navigateurs peuvent adresser à la Commission toute réclamation qu'ils jugeraient devoir formuler en ce qui concerne la taxation à laquelle ils ont été soumis.

Art.12. - La Commission Européenne et ses agents cessent d'exercer les pouvoirs spéciaux qui leur ont été conférés en matière sanitaire par les articles 18, 19 et 20 de l'Acte Public et par les articles 6 et 7 de l'Acte Additionnel.

Les taxes sanitaires perçues par les autorités roumaines seront égales pour tous les pavillons et d'un taux modéré; elles n'excéderont pas 1,5% de la taxe de navigation actuelle la plus élevée (trois francs-or soixante dix).

Art.13. - La Commission Européenne déterminera en se conformant aux dispositions du présent Arrangement le personnel qui restera à son service. Ce personnel sera régi par les règles actuellement en vigueur ou par toutes autres qui leur seraient substituées par la Commission dans le cadre des dispositions conventionnelles.

Les membres du personnel du Tableau normal et du personnel inférieur permanent qui quitteront le service de la Commission par suite de suppressions d'emplois résultant du présent Arrangement et qui ne rentrent pas dans la catégorie visée à l'alinéa 3 ci-dessous, recevront l'indemnité de retraite prévue pour ce cas par le règlement en vigueur et en plus une indemnité équivalant à trois années de leur traitement actuel.

Le Gouvernement roumain, sans préjudice à l'application de l'article 4, reprendra 50% de l'effectif des membres roumains du personnel visé à l'alinéa 2 ci-dessus. Les membres ainsi repris recevront en sus de leur indemnité de retraite une indemnité équivalant à 18 mois de leur traitement.

Le Gouvernement roumain fera connaître à la Commission la liste du personnel non roumain qu'il désire engager à son service pour une durée maximum d'une année, à compter de l'entrée en vigueur du présent Arrangement. Il pourra être mis fin à cet engagement de part et d'autre moyennant préavis de trois mois.

Art.14. - Les indemnités de retraite et les indemnités à verser au personnel de la Commission Européenne par application de l'article 13 seront prélevées par priorité sur les fonds de la Commission dans l'ordre suivant: fonds ordinaires, fonds spéciaux autres que le fonds d'amortissement, fonds d'amortissement. La Commission conservera les sommes représentant les indemnités de retraite acquises à la date d'entrée en vigueur du présent Arrangement, par le personnel demeurant à son service.

Après les prélèvements prévus à l'alinéa premier, les sommes restant au fonds d'amortissement demeureront affectées aux remboursements des emprunts consentis en 1929 à la Commission par la France, la Grande-Bretagne et l'Italie.

Sur l'ensemble des fonds restants, une somme de 200.000 francs-or sera conservée par la Commission à titre de fonds de réserve.

Les sommes restant aux fonds spéciaux, après ces divers prélèvements, seront remises à la Direction autonome qui les emploiera conformément à leurs affectations actuelles respectives.

Art.15. - Le remboursement, dans les conditions déjà fixées par la Commission Européenne, des avances de guerre qui lui ont été faites et le service (intérêts et amortissement) des emprunts consentis en 1929 par la France, la Grande-Bretagne et l'Italie, continueront à être assurés par la Commission. A cet effet, la Direction autonome remettra à la Commission, suivant les indications que celle-ci lui fournira, les sommes nécessaires au moyen d'un prélèvement effectué par priorité sur le produit des taxes de navigation, les avances et emprunts susvisés jouissant à cet égard d'un privilège de premier rang.

Les sommes nécessaires pour faire face aux dépenses prévues dans le budget de la Commission lui seront versées par la Direction autonome au moyen d'un prélèvement effectué sur le produit des taxes de navigation, immédiatement après ceux qui sont visés à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, la Commission bénéficiant à cet égard d'un privilège de second rang.

Les modalités du service de l'emprunt consenti en 1929 par la Roumanie à la Commission seront déterminées par le Gouvernement roumain, compte tenu des dispositions qui précèdent et sans que ce service puisse être imputé sur le produit des axes de navigation.

Art.16. - La Commission s'entendra avec le Gouvernement roumain au sujet des contrats passés par elle et qui seraient encore en cours à la date d'entrée en vigueur du présent Arrangement.

Art.17. - La Commission Européenne met à la disposition des autorités roumaines compétentes et de la Direction autonome, selon le cas, pour être utilisés en pleine liberté conformément à leur destination dans l'intérêt de la navigation, les biens meubles et immeubles, notamment les engins flottants, les installations, le matériel en magasin, les carrières, les hôpitaux de Soulina et les phares de l'île des

Serpents, de Soulina et de St. Georges. Toutefois la Commission conserve la disposition de l'Hôtel d'Administration de Galatz et de l'Hôtel d'Administration de Soulina, dont le rez-de-chaussée sera utilisé sans frais par les autorités roumaines et la Direction autonome.

Le bateau d'inspection *Carolus Primus* sera pris en charge par le Gouvernement roumain, qui le mettra à titre gracieux à la disposition de la Commission pour ses sessions plénières et pour les besoins de ses Ingénieurs Conseils.

Art.18. - Le Gouvernement roumain désigne les autorités compétentes pour connaître en première instance des infractions aux prescriptions du Règlement de navigation et de police.

La procédure devant ces autorités sera aussi simple et prompte que possible. L'appel des décisions desdites autorités est porté devant la Cour d'Appel de Galatz, qui statue en dernier ressort. Ces affaires sont jugées d'extrême urgence et par priorité sur toutes les affaires inscrites au rôle.

La procédure devant la Cour est exonérée de tous frais de justice. La Commission Européenne et ses agents cessent d'exercer en matière judiciaire les droits qui leur ont été conférés notamment par les articles 8 de l'Acte Public, 2 de l'Acte Additionnel, 109, 190, 192 et 193 du Règlement de navigation.

Art.19. - La Commission Européenne jouit, tant pour ses installations que pour la personne de ses membres (Délégués, Délégués-suppléants et personnel des Délégations), des privilèges et immunités reconnus en temps de paix comme en temps de guerre aux missions diplomatiques.

Les privilèges et immunités du personnel de la Commission sont déterminés dans l'accord passé en date de ce jour entre la Commission et le Gouvernement roumain et qui pourra être modifié suivant la même procédure.

Art.20. - La Commission Européenne renonce à la franchise postale, télégraphique et téléphonique dont elle jouit actuellement.

Art.21. - Les litiges relatifs à l'interprétation et à l'application du présent Arrangement, ainsi que de toutes autres dispositions d'ordre conventionnel applicables au Danube' maritime et à ses embouchures, qui surgiraient entre les États parties au dit Arrangement et auxquels il n'aurait pu être mis fin par la Commission Européenne dans un délai raisonnable, seront soumis à un tribunal arbitral constitué comme il est dit ci-après.

Dès la mise en vigueur du présent Arrangement, les Etats contractants désigneront chacun un arbitre et un arbitre suppléant. Ils se mettront d'accord pour désigner cinq ressortissants d'Etats non-contractants afin de remplir les fonctions de surarbitre ou de membre du tribunal arbitral, dans le cas visé à l'alinéa 4 ci-dessous.

Ces désignations seront communiquées à la Commission qui établira la liste des arbitres et celle des surarbitres; la Commission communiquera ces listes aux délégués et les tiendra à jour.

En cas de litige entre deux États, le tribunal sera constitué par les arbitres désignés par ces États ou, le cas échéant, par leurs suppléants, qui choisiront ensemble un surarbitre sur la seconde liste mentionnée à l'alinéa 2 ci-dessus. Au cas où les arbitres ne pourraient pas se mettre d'accord sur cette désignation, les personnes figurant sur la seconde liste choisiront l'une d'elles à la majorité des voix.

En cas de litige entre plus de deux États, les États qui font cause commune se mettront d'accord pour désigner un surarbitre, qui pourra être choisi en dehors de la première liste. A défaut d'accord, les personnes figurant sur la seconde liste choisiront l'une d'elles à la majorité des voix. Il sera procédé ensuite, comme il est dit à l'alinéa 3 ci-dessus, à la désignation du surarbitre.

Le tribunal arbitral sera saisi par voie de compromis. Faute d'accord sur les termes du compromis dans les trois mois de la demande d'arbitrage, le tribunal procédera à l'établissement dudit compromis.

Au cas où une des parties estimerait qu'en établissant le compromis le tribunal arbitral a excédé ses pouvoirs, elle pourra saisir de cette question la Cour Permanente de Justice Internationale par voie de requête. Si la Cour estime que le tribunal a excédé ses pouvoirs, elle pourra, à la requête de l'une ou l'autre des parties, évoquer le fond du litige en usant de sa procédure habituelle.

Pour le surplus, la procédure devant le tribunal arbitral sera celle qui est prévue par la Convention de la Haye du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

Art.22. - Le présent Arrangement est ouvert à l'adhésion de tout État représenté à la Commission Européenne ou qui viendrait à y être représenté dans l'avenir.

Art.23. - Le présent Arrangement sera ratifié dans le plus bref délai possible.

Les instruments de ratification et d'adhésion seront déposés dans les archives du Gouvernement roumain qui en délivrera des copies certifiées conformes à tout État signataire ou adhérent et qui tiendra un Procès-Verbal du dépôt desdits instruments.

Ce Procès-Verbal sera clos après dépôt des instruments de ratification et d'adhésion de tous les États représentés dans la Commission Européenne à cette date. L'arrangement entrera en vigueur trois mois après la clôture dudit Procès-Verbal.

Le Gouvernement roumain délivrera à tout Etat signataire ou adhérent des copies certifiées conformes des instruments d'adhésion qui seraient déposés ultérieurement.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires susnommés ont signé le présent Arrangement établi en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives du Gouvernement Royal de Roumanie et dont une copie certifiée conforme sera remise à tout État signataire ou adhérent.

FAIT à Sinaia, le 18 août 1938.

(ss) JEAN du SAULT;

(ss) PAUL CHARGUÉRAUD;

(ss) DOUGLAS W. KEANE;

(ss) CONST. CONTZESCO.

COMMUNICATE ȘI CIRCULĂRI MINISTERIALE
MINISTERUL REGAL AL AFACERILOR STRĂINE

„Prin ratificarea regală din 30 Martie 1939 s-a aprobat aranjamentul privitor la exercițiul puterilor Comisiei Europene a Dunării, cu un protocol final, semnat la Sinaia, la 18 August 1938, precum și acordul privitor la intrarea Germaniei în Comisia Europeană a Dunării, la adeziunea Germaniei și Italiei la aranjamentul semnat la Sinaia la 18 August 1938, între Franța, Marea Britanie, România și la modificarea articolelor 4 și 23 ale suszisului aranjament, semnat la București la 1 Martie 1939”.

ARANJAMENT
PRIVITOR LA EXERCITAREA PUTERILOR
COMISIUNII EUROPENE A DUNĂRII*

Guvernul Republicii Franceze,

Guvernul Majestății Sale Britanice în Regatul Unit și Irlanda de Nord,

Guvernul Majestății Sale Regelui României,

Doritoare să aducă exercitării puterilor Comisiei Europene a Dunării așa cum ele rezultă din Tratatete, Convențiile, Actele publice, Aranjamentele și Regulamentele în vigoare, modificările necesitate de împrejurările actuale.

Au desemnat ca Plenipotențari ai lor:

Guvernul Republicii Franceze:

D-I JEAN du SAULT, Ministrul plenipotențiar, Delegat în Comisiile Europeană și Internațională a Dunării,

D-I PAUL CHARGUERAUD, Consilier juridic al Ministerului Afacerilor Străine,

Guvernul Majestății Sale Britanice în Regatul Unit și Irlanda de Nord:

D-I DOUGLAS WILLIAM KEANE, Comisar plenipotențiar Britanic în Comisiile fluviale internaționale.

Guvernul Majestății Sale Regelui României:

D-I CONSTANTIN CONTZESCU, Ministru plenipotențiar, Delegat în Comisiile Europeană și Internațională a Dunării,

* Monitorul Oficial al României, nr. 78 din 1 aprilie 1939.

Cari, după ce și-au schimbat deplinele lor puteri, găsite în bună și convenită formă, au căzut de acord asupra următoarelor dispoziții:

Art. 1. - Comisia Europeană a Dunării și agenții săi (inspectori, supraveghetori de navigație și agenți de pilotaj) încetează de a mai exercita puterile care le-au fost conferite, în ceea ce privește navigația, mai ales prin articolele 8, 9 și 10 din Actul Public din 2 Noiembrie 1865, 2 din Actul Adițional din 28 Mai 1881, 1 și 119 din Regulamentul de navigație.

Art. 2. - Comisia Europeană și agenții săi încetează de a mai exercita în portul și în rada Sulina puterile speciale care le-au fost conferite, mai ales prin articolele 4, 6, 8, 9, 10, 21 din Actul Public, 2 din Actul Adițional, 1, 4, 112 din Regulamentul de navigație.

Art. 3. - Comisia Europeană elaborează, inspirându-se din propunerile prezentate de guvernul român, Regulamentul de navigație și de poliție aplicabil Dunării maritime și gurilor ei.

Guvernul român pune în vigoare acest regulament și este însărcinat cu aplicarea lui.

Comisia și agenții săi încetează în consecință de a mai exercita puterile ce le-au fost conferite prin articolele 7, 9, 11 și 12 din Actul Public, alineatul 2 al art. 9 Actul Adițional în ceea ce privește stabilirea dispozițiilor relative la exercitarea navigației.

Art. 4. - Corpul de pilotaj trece, în compunerea sa actuală, sub ordinea autorităților românești competente.

Pe măsura vacanțelor ce se vor produce prin deces, demisie și punere în retragere, piloții de naționalitate neromână vor fi înlocuiți prin piloți români, până când proporția acestora din urmă, în raport cu numărul total al piloților, va atinge 60 la sută.

Cei 40% care rămân sunt recomandați autorităților românești, care îi numesc, de către Delegații în Comisia Europeană a Dunării ai Puterilor altele decât România, în aceleași condiții ca și în trecut.

Șeful pilot este ales și numit de autoritățile românești dintr-o listă de trei candidați prezentați de Comisie fără deosebire de naționalitate.

Art. 5. - Guvernul român instituie un serviciu autonom denumit „Direcția Dunării Maritime”.

Această Direcție este însărcinată cu elaborarea proiectelor de lucrări pe Dunărea maritimă și la gurile ei și cu executarea lor, cu perceperea taxelor și cu gestiunea produsului lor.

Comisia Europeană încetează de a mai exercita puterile care i-au fost conferite în aceste materii, mai ales prin articolele 16 al Tratatului de la Paris din

30 Martie 1856, 4 al Tratatului de la Londra din 13 Martie 1871, 24 al Actului Public, 3 și 4 al Actului Adițional.

Art. 6. - Direcția autonomă spune Comisiei Europene proiectele de lucrări de îmbunătățire și de întreținere care trebuiesc întreprinse în interesul navigabilității și pe care ea le stabilește de acord cu Comitetul Inginerilor Consultanți constituit de către Comisie.

Pe baza raportului acestui Comitet, Comisia apreciază dacă zisele proiecte sunt conforme cu nevoile navigației. Ea poate să le modifice, dacă crede util.

Hotărârile Comisiei în această privință sunt luate cu majoritate de voturi, votul Delegatului Român trebuind să facă parte din majoritate. Aceste hotărâri vor ține seamă de interesele tehnice, economice și financiare ale României.

Art. 7. - Direcția autonomă are dreptul să întreprindă, fără autorizarea prealabilă a Comisiei, lucrările care ar putea fi cerute de împrejurări neprevăzute și urgente. Ea va trebui totuși să avizeze fără întârziere Comisia asupra motivelor care au determinat aceste lucrări, procurându-i o descriere sumară a lor.

Art. 8. - Direcția autonomă sau oricare altă autoritate română competente trimite Comisiei o descriere sumară a oricăror lucrări necesare dezvoltării economice a României, mai ales a lucrărilor de apărare contra inundațiilor și a acelor care privesc irigațiile și care ar urma să fie executate pe Dunărea maritimă sau la gurile ei.

Comisia nu poate interzice astfel de lucrări decât dacă ele ar fi de natură să aducă vreo atingere navigabilității.

Comisia trebuie să hotărască asupra raportului Comitetului său de Ingineri Consultanți în termen de 4 luni de la data comunicării descrierii lucrărilor.

Art. 9. - Comitetul de Ingineri Consultanți se ține în contact cu Direcția autonomă pentru a reuni prin corespondență sau la fața locului toate informațiile ce le-ar crede utile pentru îndeplinirea misiunilor definite în articolele 6 și 8 pentru a se informa asupra stării lucrărilor.

El poate, pentru aceasta, să fie reprezentat de unul din membrii săi.

Art.10. - Taxele asupra navigației vor fi moderate și egale pentru toate pavilioanele.

Direcția autonomă supune tariful lor Comisiei care îl stabilește cu majoritate de voturi, votul Delegatului României trebuind să facă parte din majoritate.

Produsul taxelor este vărsat în casa Direcției autonome. Fondurile ce se găsesc în această casă sunt exclusiv afectate executării lucrărilor și celorlalte sarcini prevăzute în prezenta Convenție.

Art.11. - Direcția autonomă comunică lunar Comisiei lista vapoarelor intrate și ieșite din Dunăre, pavilioanele lor și tonajele lor, precum și suma taxelor

percepute pentru fiecare din ele. Ea îi comunică, de asemenea, Comisiei toate informațiile necesare privitoare la afectarea produsului taxelor.

Agentul însărcinat cu contabilitatea Comisiei se ține în contact cu Direcția autonomă pentru a reuni toate informațiile complimentare asupra percepției și afectării taxelor.

Pe baza documentelor și informațiilor care îi sunt procurate și a acelor pe care ar putea să le ceară, Comisia se asigură dacă perceperea și afectarea taxelor sunt efectuate în conformitate cu dispozițiile Tratatelor, Convențiilor și Actelor în vigoare, precum și cu tariful taxelor.

Navigatorii pot adresa Comisiei orice reclamație pe care s-ar crede îndreptățiți s-o formuleze în ceea ce privește taxarea la care au fost supuși.

Art.12. - Comisia Europeană și agenții săi încetează de a mai exercita puterile speciale care le-au fost conferite în materie sanitară prin articolele 18, 19 și 20 din Actul Public și prin art. 6 și 7 din Actul Adițional.

Taxele sanitare percepute de autoritățile românești vor fi egale pentru toate pavilioanele și moderate; ele nu vor depăși 1,5% din taxa de navigație actuală cea mai ridicată (3 franci și 70 centime aur).

Art.13. - Comisia Europeană va determina, conformându-se dispozițiilor Aranjamentului de față, personalul care va rămâne în serviciul său. Acest personal va fi cârmuit de regulile actualmente în vigoare sau de oricare altele care le-ar fi substituite de către Comisie în cadrul dispozițiilor convenționale.

Membrii personalului tabloului normal și personalului inferior permanent care vor părăsi serviciul Comisiei în urma suprimării de posturi ce ar rezulta din Aranjamentul de față și care nu intră în categoria vizată la alineatul 3 de mai jos, vor primi indemnizația de retragere prevăzută pentru aceste caz, prin regulamentul în vigoare și în plus o indemnizație echivalentă cu retribuiția lor actuală pe trei ani.

Guvernul român, fără prejudiciul aplicării articolului 4, va prelua 50 la sută din efectivul membrilor români ai personalului vizat la alineatul 2 de mai sus. Membrii astfel preluați vor primi pe deasupra indemnizației lor de retragere, o indemnizație echivalentă cu retribuiția lor pe 18 luni.

Guvernul român va comunica Comisiei, lista personalului neromân ce dorește să-l angajeze în serviciul său pentru o durată de maximum un an, începând de la intrarea în vigoare a Aranjamentului de față. Aceste angajamente vor putea înceta de o parte sau de alta în urma unui preaviz de trei luni.

Art.14. - Indemnizațiile de retragere și indemnizațiile ce urmează a fi plătite personalului Comisiei Europene prin aplicarea articolului 13 vor fi prelevate cu prioritate din fondurile Comisiei în ordinea următoare: fonduri ordinare, fonduri speciale altele decât fondul de amortisment, fondul de amortisment. Comisia va păstra sumele reprezentând indemnizațiile de retragere dobândite la data intrării în vigoare a Aranjamentului de față de către personalul care rămâne în serviciul său.

După prelevările prevăzute la primul alineat, sumele rămase în fondul de amortisment vor fi afectate rambursărilor împrumuturilor acordate în 1929 Comisiei de către Franța, Marea Britanie și Italia.

Din totalul fondurilor care rămân, o sumă de 200.000 franci aur va fi păstrată de către Comisie cu titlul de fond de rezervă.

Sumele rămase din fondurile speciale, în urma acestor diferite prelevări, vor fi remise Direcției autonome care le va întrebuița conform afectărilor lor actuale respective.

Art.15. - Rambursarea, în condițiile deja fixate de Comisia Europeană, a avansurilor de război care i-au fost făcute și serviciul (interese și amortisment) împrumuturilor consimțite în 1929 de către Franța, Marea Britanie și Italia, vor continua să fie asigurate de către Comisie. În acest scop, Direcția autonomă va remite Comisiei, potrivit indicațiilor pe care aceasta i le va da, sumele necesare, printr-o prelevare efectuată cu prioritate asupra produsului taxelor de navigație, avansurile și împrumuturile sus-vizate bucurându-se în această privință de un privilegiu de rangul întâi.

Sumele necesare pentru a face față cheltuielilor prevăzute în bugetul Comisiei îi vor fi vărsate de către Direcția autonomă printr-o prelevare efectuată asupra produsului taxelor de navigație, imediat după acelea care sunt menționate în alineatul 1 de mai sus, Comisia beneficiind în această privință de un privilegiu de rangul al doilea.

Modalitățile serviciului împrumutului consimțit în 1929 de către România, Comisiei, vor fi determinate de Guvernul român, ținându-se seama de dispozițiile precedente și fără ca acest serviciu să poată fi scăzut din produsul taxelor de navigație.

Art.16. - Comisia se va înțelege cu Guvernul român în ceea ce privește contractele încheiate de ea și care ar fi încă în curs la data intrării în vigoare a prezentului Aranjament.

Art.17. - Comisia Europeană pune la dispoziția autorităților românești competente și a Direcției autonome, după cazuri, spre a fi folosite în deplină libertate, potrivit destinației lor în interesul navigației, bunurile mobile și imobile, mai ales vasele plutitoare, instalațiile, materialul din magazie, carierele, spitalele din Sulina și farurile din insula Șerpilor, de la Sulina și de la Sf. Gheorghe. Totuși, Comisia păstrează dispoziția Palatului Administrației din Galați și a Palatului Administrației din Sulina, al cărui parter va fi folosit fără plată de către autoritățile române și de către Direcția autonomă.

Vasul de inspecție „Carolus Primus” va fi trecut Guvernului român, care îl va pune, cu titlu grațios, la dispoziția Comisiei pentru sesiunile sale plenare și pentru nevoile Inginerilor săi Consultanți.

Art.18. - Guvernul român desemnează autoritățile competente de a judeca în primă instanță infracțiunile la prescripțiile Regulamentului de navigație și de poliție.

Procedura în fața acestor autorități va fi cât mai simplă și mai rapidă cu putință.

Apelul împotriva hotărârilor sus-numitelor autorități este dus în fața Curții de Apel din Galați, care statuează în ultimă instanță. Aceste afaceri sunt judecate cu extremă urgență și cu prioritate asupra tuturor celorlalte afaceri înscrise pe rol.

Procedura în fața Curții este scutită de orice cheltuieli de judecată.

Comisia Europeană și agenții săi încetează de a mai exercita în materie judiciară drepturile ce le-au fost conferite mai ales prin articolele 8 al Actului Public, 2 al Actului Adițional, 109, 190, 192 și 193 din regulamentul de navigație.

Art.19. - Comisia Europeană se bucură, atât în ce privește instalațiile sale, cât și persoana membrilor săi (delegați, delegați-supleanți și personalul delegațiilor), de privilegiile și imunitățile recunoscute în timp de pace ca și în timp de război, misiunilor diplomatice.

Privilegiile și imunitățile personalului Comisiei sunt determinate în Acordul încheiat, astăzi, între Comisie și Guvernul român, Acord care va putea fi modificat potrivit aceleași proceduri.

Art.20. - Comisia Europeană renunță la scutirea de taxe poștale, telegrafice și telefonice de care se bucură actualmente.

Art.21. - Litigiile relative la interpretarea și aplicarea prezentului Aranjament, precum și acele privitoare la toate celelalte dispoziții de ordin convențional, aplicabile Dunării maritime și gurilor ei, care s-ar ivi între Statele părți ale zisului Aranjament și pe care Comisia Europeană nu le-ar fi putut soluționa într-un termen rezonabil vor fi supuse unui Tribunal arbitral constituit după cum este arătat mai jos:

Îndată după punerea în vigoare a prezentului Aranjament, Statele contractante vor desemna fiecare un arbitru și un arbitru-supleant. Ele se vor pune de acord pentru a desemna 5 supuși ai unor State necontractante pentru a îndeplini funcțiunile de supraarbitru sau de membru al Tribunalului arbitral, în cazul prevăzut la alineatul 4 de mai jos.

Aceste desemnări vor fi comunicate Comisiei, care va înlocui lista arbitrilor și a supraarbitrilor; Comisia va comunica aceste liste delegaților și le va ține la zi.

În caz de litigiu între două State, Tribunalul va fi constituit de arbitri desemnați de aceste State, sau, la nevoie, de supleanții lor, care vor alege, împreună un supraarbitru de pe a doua listă menționată la alineatul 2 de mai sus. În cazul când arbitrii nu s-ar putea pune de acord, cu privire la această desemnare,

persoanele care figurează pe a doua listă, vor alege pe una dintre ele, cu majoritatea voturilor.

În caz de litigiu între mai mult decât două State, Statele care fac cauză comună, se vor pune de acord pentru a desemna un arbitru, care va putea fi ales în afara primei liste. În caz de dezacord, persoanele care figurează pe lista a doua vor alege pe una dintre ele, cu majoritatea voturilor. Se va proceda apoi, așa cum este spus la alineatul 3 de mai sus, la desemnarea supraarbitrului.

Tribunalul arbitral va fi sesizat pe cale de compromis. În caz de dezacord, cu privire la termenii compromisului, în curs de trei luni de la cererea de arbitraj. Tribunalul va proceda la întocmirea zisului compromis.

În cazul când una din părți ar socoti că întocmind compromisul, Tribunalul arbitral și-a depășit puterile, ea va putea sesiza de această chestiune Curtea Permanentă de Justiție Internațională, pe cale de cerere. Dacă Curtea socotește că Tribunalul și-a depășit puterile, ea va putea, la cererea uneia sau celeilalte dintre părți, să evoce fondul litigiului, folosind procedura sa obișnuită.

Pentru rest, procedura în fața Tribunalului arbitral, va fi aceea care este prevăzută de Convenția de la Haga din 18 Octombrie 1907, pentru reglementarea pașnică a conflictelor internaționale.

Art.22. - Prezentul Aranjament este deschis adeziunii oricărui Stat reprezentat în Comisia Europeană sau care ar fi reprezentat în viitor.

Art.23. - Prezentul Aranjament va fi ratificat în cel mai scurt timp cu putință.

Instrumentele de ratificare și de adeziune vor fi depuse în arhivele Guvernului Român, care va elibera copii certificate, conforme fiecărui Stat semnatar, sau aderent și care va ține un proces-verbal al depunerii ziselor instrumente de ratificare și de adeziune ale tuturor Statelor, reprezentate, în Comisia Europeană la această dată. Aranjamentul va intra în vigoare în trei luni după încheierea zisului proces-verbal.

Guvernul român va elibera fiecărui Stat semnatar sau aderent, copii certificate conforme de pe instrumentele de adeziune care ar fi ulterior depuse.

Drept care, Plenipotențiarilor sus-numiți au semnat prezentul Aranjament întocmit într-un singur exemplar care va fi depus în arhivele Guvernului Regal al României, și de pe care o copie certificată conformă va fi remisă fiecărui Stat semnatar sau aderent.

Făcut la Sinaia, la 18 August 1938.

(ss) JEAN DU SAULT
(ss) PAUL CHARGUERAUD
(ss) DOUGLAS W. KEANE
(ss) CONST. CONTZESCO

PROTOCOL FINAL

În momentul de proceda la semnarea Aranjamentului relativ la exercitarea puterilor Comisiei Europene a Dunării, și în scopul de a i se preciza sensul, Plenipotențiarilor subsemnați, au convenit asupra celor ce urmează:

Ad.Art. 5. - Este înțeles că Direcția autonomă prevăzută la articolul 5, va putea fi constituită în cadrul Administrației comerciale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă (P.C.A.).

Ad.Art.13. - Este înțeles că aplicând alineatul 3 al articolului 13, Guvernul român se va strădui să reia în serviciul său un număr de agenți ale căror salarii actuale, în total, să reprezinte, pe cât posibil 50% din totalul salariilor actualmente alocate personalului de naționalitate română.

Ad. Art. 17. – a). Este înțeles că prin aplicarea alineatului 1 al articolului 17, Comisia Europeană nu va relua dispoziția articolelor menționate în acest alineat, decât numai în înțelegere cu Guvernul român;

b). Plenipotențiarul României a declarat, cu privire la spitalele din Sulina, că echipajele bastimentelor maritime și fluviale, precum și personalul Comisiei, vor fi spitalizați și îngrijiți în ele gratuit.

Drept care, subsemnații au întocmit prezentul Protocol, care va avea aceeași putere și durată ca Aranjamentul la care se referă.

Făcut la Sinaia, la 18 August 1938.

(ss) JEAN DU SAULT
(ss) PAUL CHARGUERAUD
(ss) DOUGLAS W. KEANE
(ss) CONST. CONTZESCO

ACCORD
DU 1-ER MARS 1939

*RELATIF À L'ENTRÉE DE L'ALLEMAGNE DANS LA COMMISSION
EUROPÉENNE DU DANUBE, À L'ADHÉSION DE L'ALLEMAGNE ET
DE L'ITALIE À L'ARRANGEMENT SIGNÉ À SINAIA LE 18 AOÛT 1938
ENTRE LA FRANCE, LA GRANDE-BRETAGNE ET LA ROUMANIE
ET À LA MODIFICATION DES ART. 4 ET 23 DUDIT ARRANGEMENT**

LE GOUVERNEMENT DU REICH ALLEMAND,
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE DANS LE
ROYAUME-UNI ET L'IRLANDE DU NORD,
LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE,
EMPEREUR D'ÉTHIOPIE,
LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE,

Étant tombés d'accord sur l'entrée de l'Allemagne dans la Commission européenne du Danube et sur la mise en vigueur de l'Arrangement pour l'exercice des pouvoirs de ladite Commission sur le Danube maritime, signé à Sinaia le 18 août 1938,

Ont désigné comme Plénipotentiaires:

LE GOUVERNEMENT DU REICH ALLEMAND:

Son Excellence Monsieur le DR. WILHELM THIERRY, Envoyé
Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire;

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

Son Excellence Monsieur ADRIEN THIERRY, Envoyé Extraordinaire et
Ministre Plénipotentiaire ;

* *Arrangement de Sinaia du 18 août 1938 relatif à l'exercice des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube. Accord de Bucarest du 1-er mars 1939 relatif à l'entrée de l'Allemagne dans la Commission Européenne du Danube, à l'adhésion de l'Allemagne et de l'Italie à l'Arrangement signé à Sinaia le 18 août 1938 entre la France, La Grande Bretagne et la Roumanie et à la modification des art.4 et 23 dudit Arrangement. Protocoles de la Conférence tenue a Sinaia du 8 au 18 août 1938 pour la modification du régime du Danube, Institutul de Arte Grafice "Moldova" S.A.R., Galați, 1939, p. 23-26.*

LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ BRITANNIQUE DANS LE ROYAUME-UNI ET L'IRLANDE DE NORD:

Son Excellence Sir REGINALD H. HOARE, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire;

LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE, EMPEREUR D'ÉTHIOPIE:

Son Excellence Monsieur PELLEGRINO GHIGI, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire;

LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE:

Son Excellence Monsieur GRÉGOIRE GAFENCO, Ministre des Affaires Etrangères, et

Son Excellence Monsieur CONSTANTIN CONTZESCO, Ministre Plénipotentiaire, Délégué aux Commissions du Danube;

LESQUELS, après avoir examiné et trouvé en bonne et due forme leurs pleins pouvoirs respectifs, conviennent à l'unanimité de ce qui suit:

Art. 1. - Le Gouvernement du Reich Allemand entre dans la Commission européenne du Danube sur un pied de parfaite égalité avec les autres Etats qui y sont représentés.

Art. 2. - Les Gouvernements du Reich Allemand et de Sa Majesté le Roi d'Italie, Empereur d'Éthiopie, déclarent adhérer à l'Arrangement *relatif à l'exercice des pouvoirs de la Commission européenne du Danube*, signé à Sinaïa le 18 août 1938, par les Plénipotentiaires du Gouvernement de la République Française, du Gouvernement de Sa Majesté Britannique dans le Royaume-Uni et l'Irlande du Nord et du Gouvernement de sa Majesté le Roi de Roumanie.

Art. 3. - L'article 4 de l'Arrangement de Sinaïa est modifié comme suit:

Le Corps de pilotage passe, dans sa composition actuelle, sous les ordres des autorités roumaines compétentes.

Au fur et à mesure des vacances qui se produiront par suite de décès, démission et mise à la retraite, les pilotes de nationalité non roumaine seront remplacés par des pilotes roumains, jusqu'à ce que la proportion de ces derniers par rapport au nombre total des pilotes atteigne deux tiers.

„Le tiers restant est recommandé aux autorités roumaines, qui les nomment, par les Délégués à la Commission européenne du Danube des Puissances autres que la Roumanie, dans les mêmes conditions que par le passé.

„Le Chef-pilote est choisi et nommé par les autorités roumaines sur une liste de trois candidats présentés par la Commission, sans distinction de nationalité.

„La rétribution des pilotes, quelle que soit la nationalité à laquelle ils appartiennent (traitement, conditions de paiement, indemnités, fonds de retraite),

reste la même qu'auparavant et est confiée par les autorités roumaines compétentes à la Commission européenne du Danube qui en fera un chapitre spécial inclus dans son budget annuel et soldé par lesdites autorités roumaines sur les produits des taxes de navigation".

Art. 4.L'alinéa 3 de l'article 23 de l'Arrangement de Sinaia est modifié comme suit:

„Ce procès-verbal sera clos après dépôt des instruments de ratification et d'adhésion de tous les États représentés dans la Commission européenne du Danube à cette date. L'Arrangement entrera en vigueur au moment de l'ouverture de la prochaine session ordinaire qui suivra la clôture dudit procès-verbal".

Le présent Accord sera ratifié en même temps que l'Arrangement de Sinaia et aura les mêmes force et valeur que lui. Il entrera en vigueur à la même date.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires susnommés ont signé le présent Accord.

FAIT à Bucarest, le premier mars, mil neuf cent trente-neuf, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement Royal de Roumanie dont une copie certifiée conforme sera remise à tout État signataire ou adhérent.

DR. WILHELM FABRICIUS,
ADRIEN THIERRY,
REGINALD HOARE,
PELLEGRINO GHIGI,
GREGOIRE GAFENCO,
CONSTANTIN CONTZESCO.

ACORD

DIN 1 MARTIE 1939,

*PRIVITOR LA INTRAREA GERMANIEI ÎN COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII,
LA ADERAREA GERMANIEI ȘI ITALIEI LA ARANJAMENTUL SEMNAT
LA SINAIA LA 18 AUGUST 1938, ÎNTRE FRANȚA, MAREA BRITANIE ȘI
ROMÂNIA ȘI LA MODIFICAREA ARTICOLELOR 4 ȘI 23 DIN ZISUL
ARANJAMENT**

Guvernul Reichului German,

Guvernul Republicii Franceze,

Guvernul Majestății Sale Britanice în Regatul Unit și Irlanda de Nord,

Guvernul Majestății Sale Regelui Italiei, Împărat al Etiopiei,

Guvernul Majestății Sale Regelui României,

Căzând de acord asupra intrării Germaniei în Comisia Europeană a Dunării și asupra punerii în vigoare a Aranjamentului pentru exercitarea puterilor zisei Comisii asupra Dunării maritime, semnat la Sinaia, la 18 August 1938,

Au desemnat ca Plenipotențari:

Guvernul Reichului German:

Excelența Sa d-l Dr. WILHELM FABRICIUS, Trimis Extraordinar și
Ministru Plenipotențiar;

Guvernul Republicii Franceze:

Excelența Sa d-l ADRIEN THIERRY, Trimis Extraordinar și Ministru
Plenipotențiar;

Guvernul Majestății Sale Britanice în Regatul Unit și Irlanda de Nord,

Excelența Sa Sir REGINALD H. HOARE, Trimis Extraordinar și Ministru
Plenipotențiar;

Guvernul Majestății Sale Regelui Italiei, Împărat al Etiopiei,

Excelența Sa d-l PELLEGRINO GHIGI, Trimis Extraordinar și Ministru
Plenipotențiar;

Guvernul Majestății Sale Regelui României,

Excelența Sa d-l GRIGORE GAFENCU, Ministru Al Afacerilor Străine, și,

* Monitorul Oficial al României, nr. 78 din 1 aprilie 1939.

Exelența Sa d-l CONSTANTIN CONTZESCU, Ministru Plenipotențiar,
Delegat în Comisiile Dunării;

Care, după ce au examinat și găsit în bună și convenită formă deplinele lor
puteri respective, convin în unanimitate asupra a ceea ce urmează:

Art. 1. - Guvernul Reichului German intră în Comisia Europeană a
Dunării pe picior de perfectă egalitate cu celelalte State reprezentate în ea.

Art. 2. - Guvernul Reichului German și Maiestății Sale Regelui Italiei,
Împărat al Etiopiei, declară că aderă la „Aranjamentul privitor la exercitarea
puterilor Comisiei Europene a Dunării”, semnat la Sinaia la 18 August 1938, de
către Plenipotențiarul Guvernului Republicii Franceze, ai Guvernului Maiestății
Sale Britanice în Regatul Unit și Irlanda de Nord și ai Guvernului Maiestății Sale
Regelui României.

Art. 3. - Articolul 4 al Aranjamentului de la Sinaia este modificat precum
urmează:

„Corpul de pilotaj trece, în compunerea sa actuală, sub ordinele
autorităților române competente.

Pe măsura vacanțelor ce se vor produce prin deces, demisie și punere în
retragere, piloții de naționalitate neromână vor fi înlocuiți cu piloți români până ce
proporția acestora din urmă în raport cu numărul total al piloților va atinge două
treimi.

Treimea care rămâne este recomandată autorităților române, care îi
numesc, de către Delegații în Comisia Europeană a Dunării ai Puterilor altele decât
România, în aceleași condiții ca și în trecut.

Șeful-pilot este ales și numit de autoritățile române de pe o listă de trei
candidați prezentați de Comisie fără deosebire de naționalitate.

Retribuția piloților, oricare ar fi naționalitatea căreia ei aparțin (salariu,
condiții de plată, indemnizații, fondul de retragere), rămâne aceeași ca și înainte și
este încredințată de autoritățile române competente Comisiei Europene a Dunării,
care va face un capitol special cuprins în bugetul său anual și soldat de zisele
autorități române din produsul taxelor de navigație”.

Art. 4. - Alineatul 3 al art. 23 al Aranjamentului de la Sinaia se modifică
după cum urmează:

„Acest Proces-verbal va fi încheiat după depunerea instrumentelor de
ratificare și de adeziune a tuturor Statelor reprezentate în Comisia Europeană a
Dunării la această dată. Aranjamentul va intra în vigoare în momentul deschiderii
viitoarei sesiuni ordinare care va urma încheierea zisului Proces-Verbal”.

Prezentul Acord va fi ratificat odată cu Aranjamentul de la Sinaia și va
avea aceleași forță și valoare ca și acesta. El va intra în vigoare la aceeași dată.

Drept care,
Plenipotențiarilor sus-numiți au semnat prezentul Acord.

Făcut la București, la 1 Martie 1939, într-un singur exemplar, care va fi depus în arhivele Guvernului Regal al României și de pe care o copie certificată conformă va fi remisă fiecărui Stat semnatar sau aderent.

(ss) Dr. WILHELM FABRICIUS

(ss) ADRIEN THIERRRY

(ss) REGINALD H. HOARE

(ss) PELLEGRINO GHIGI

(ss) GRIGORE GAFENCU

(ss) CONSTANTIN CONTZESCU

NOUS
CHARLES II
Par la grâce de Dieu et la volonté nationale
ROI DE ROUMANIE
*A tous présentes et à venir, Salut!**

Vu le rapport de nos Ministres Secrétaires d'Etat aux Départements de l'Air et de la Marine et des Affaires Etrangères No. 669/1940 concernant la Réglementation de l'entrés et du séjour dans les ports roumains et dans les eaux territoriales, des vaisseaux de commerce des belligérants.

DECRETONS :

Art. 1. - Le Décret No.4203 du 22 novembre 1939, publié au "Moniteur Officiel" No. 279 du 1 décembre 1939, n'est applicable qu'aux ports roumains de la Mer Noire.

Art. 2. - Afin de pouvoir naviguer sur le Danube dans les eaux territoriales roumaines, les vaisseaux de commerce armés sont obligés de débarquer l'armement et les munitions, dans les ports de Sulina ou de Baziaş.

Art. 3. - Nos Ministres Secrétaires d'Etat aux Départements de l'Air et de la Marine et des Affaires Etrangères sont chargés de l'exécution du présent Décret.

Fait à Bucarest, le 19 avril 1940.

ss/ C A R O L

Le Ministre de l'Air et de la Marine
ss/ Général-Adjudant P.Teodorescu

Le Ministre des Affaires Etrangères
ss/Gr. Gafencu

No. 1379

* La Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fond: *La Commission Européenne du Danube Le Délégué de la Roumanie*, vol. 285/1940, f. 76.

NOI
CAROL AL II-LEA
Prin voia Domnului și prin voința poporului
REGE AL ROMÂNIEI

*Tuturor celor prezenți, salutare!**

Având în vedere raportul miniștrilor noștri secretari de stat la Departamentele aerului și al marinei și al Afacerilor Externe, nr. 669/1940 privind reglementarea intrării și șederii în porturile românești și în apele teritoriale ale vaselor de comerț ale beligeranților

DECRETĂM:

Art. 1. – Decretul nr. 4203 din 22 noiembrie 1939 publicat în Monitorul Oficial nr. 279 din 1 decembrie 1939, nu este aplicată decât în porturile românești ale Mării Negre.

Art. 2. – Pentru a putea naviga pe Dunăre în apele teritoriale românești, vasele de comerț armate sunt obligate să debarce armamentul și muniția în porturile Sulina sau Baziaș.

Art. 3. – Miniștrii noștri secretari de stat la Departamentele aerului și marinei și al Afacerilor Externe sunt însărcinați cu executarea prezentului decret.

Făcut la București, la 19 aprilie 1940.

ss/CAROL

Ministrul Aerului și Marinei,
ss/General Adjutant P.Teodorescu

Ministrul Afacerilor Străine,
ss/Gr. Gafencu

Nr. 1379

* Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond: *Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României*, vol. 285/1940, f. 76; Monitorul Oficial al României, nr. 97 din 24 aprilie 1940.

LA COMMISSION EUROPÉENNE DU DANUBE

session du mai 1940, Galatz

*PROTOCOLE No. 1394**

séance du 22 mai 1940.

.....
§9.

Le PRÉSIDENT aborde la discussion de la question des mesures de sécurité sur le Danube.

Le DÉLÉGUÉ de ROUMANIE fait connaître à ses Collègues que son Gouvernement, à cause des circonstances exceptionnelles d'aujourd'hui et tenant compte de la nécessité que des mesures efficaces soient prises pour réaliser la sécurité d'une navigation paisible sur le Danube, a communiqué au début d'avril 1940, par voie diplomatique, aux Gouvernements intéressés qu'il entendait prendre l'initiative d'un ensemble de mesures à cet effet.

Le 17 avril, les quatre Etats riverains représentés à la Commission Internationale du Danube sont tombés d'accord sur un certain nombre de principes qui ont été concrétisés dans une déclaration commune marquant les liens de solidarité qui les unissent en présence de cet important problème.

A cette occasion, la Commission Internationale du Danube a adopté à l'unanimité une résolution entérinant l'accord des quatre États.

Dans l'esprit de l'initiative du Gouvernement roumain, aucune distinction n'a été faite entre les différentes portions du fleuve qui font partie du territoire roumain.

La Roumanie a cru devoir communiquer à la Commission Européenne qu'elle a pris pour le Danube maritime les mêmes mesures de sécurité et a transmis en outre aux Délégués à la Commission européenne du Danube la résolution prise par la Commission Internationale du Danube.

Le Gouvernement roumain a chargé M. PELLA de faire à la Commission européenne du Danube la déclaration suivante:

En ce qui concerne le Danube maritime, le Gouvernement roumain, pleinement conscient des devoirs qui lui incombent dans les circonstances

* La Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fond: *La Commission Européenne du Danube. Protocoles*, vol. 114/1940, f. 15-16.

exceptionnelles d'aujourd'hui et en vertu du droit exclusif de la Roumanie d'exercer la police dans ses eaux territoriales, a décidé de prendre et a déjà pris les mesures de sécurité inspirés des principes-mêmes, formulés aux articles 1-er, 2 et 4 de la résolution adoptée à Belgrade, le 17 avril 1940; par la Commission Internationale du Danube.

M. PELLA déclaré qu'il serait heureux si la Commission Européenne adoptait une résolution ainsi conçue:

La Commission européenne du Danube;

Ayant reçu communication, par le Délégué de Roumanie, de la résolution de la Commission Internationale du Danube en date du 17 avril 1940, conçue dans les termes suivants:

Vu le principe fondamental du statut du Danube, concernant la liberté de la navigation sur le Danube et la nécessité de veiller à ce qu'aucun obstacle ne soit mis à la sécurité de cette navigation;

Tenant compte aussi des déclarations et propositions communes faites par les Délégués des États riverains, actuellement représentés à la Commission Internationale du Danube, de même que des mesures de sécurité déjà prises ou à prendre par les Gouvernements desdits États, ainsi que par la Commission Internationale du Danube, dans les circonstances exceptionnelles d'aujourd'hui;

Prend acte de ces propositions et mesures, et les fait siennes, à savoir:

Art.1. - *N'est admis à circuler sur le Danube aucun bâtiment affecté à d'autres buts que ceux du transport de personnes et de marchandises.*

Cette disposition ne vise pas les bâtiments appartenant aux États riverains dans leur rayon de police qui s'étend entre les deux rives nationales ou devant la rive nationale jusqu'à la ligne frontière.

Art. 2. - *Le transit d'armes, de munitions et de matières explosives ne sera pas admis sur le Danube sans autorisation préalable de l'état transité.*

Ces dispositions ne visent d'aucune manière la réglementation actuelle du transit d'armes, de munitions et de matières explosives destinées aux Gouvernements des États riverains.

.....
Art. 4. - *Les États riverains contrôleront l'équipage des bâtiments naviguant sur le Danube et n'admettront pas que le nombre des membres de l'équipage dépasse le nombre réellement nécessaire.*

Le personnel se trouvant à bord devra être muni de documents attestant l'identité et la qualification de la fonction effective qu'il remplit sur ledit bâtiment.

Art. 5. - *....Reconnaissant que le même intérêt exige l'application de mesures inspirées de principes identiques sur le Danube maritime;*

Reconnaissant d'autre part que de telles mesures sont de la compétence de la Roumanie, en vertu de son droit exclusif d'exercer la police sur cette partie du fleuve;

Prend acte et fait sienne la déclaration du Délégué de Roumanie, selon laquelle les Autorités compétentes roumaines entendent appliquer de pareilles mesures pour ce secteur du fleuve qui concerné la Commission européenne du Danube.

Le PRÉSIDENT comme Délégué de France déclare qu'étant donné que la résolution de Belgrade a entièrement été adoptée à l'unanimité, il pourra se rallier par les mêmes motifs à la résolution proposée à la Commission européenne du Danube par M. Pella qu'il a déjà votée à Belgrade.

Le DÉLÉGUÉ d'ALLEMAGNE considère qu'il n'a aucune hésitation à adopter résolution proposée par M. Pella, étant donné qu'elle est dans l'intérêt de la navigation.

Le DÉLÉGUÉ de ROUMANIE précise que, dans sa déclaration, il ne parle que des articles 1, 2 et 4 de la résolution de Belgrade.

Il ne saurait être question de l'article 3 qui se réfère exclusivement aux *Portes de Fer* et pour ce qui est de l'article 5, l'idée est reprise aussi bien dans la déclaration que dans la résolution en tenant compte de la situation du Danube maritime par rapport à l'État roumain.

Le DÉLÉGUÉ d'ITALIE se rallie au point de vue de son Collègue d'Allemagne, qui a relevé l'importance de la sécurité de la navigation danubienne et comme le Gouvernement roumain a le droit de protéger le Danube en tant que fleuve dont les embouchures appartiennent entièrement à la Roumanie, déclare qu'il accepte, comme DÉLÉGUÉ d'ITALIE, la résolution proposée par M. Pella.

Le DÉLÉGUÉ de GRANDE-BRETAGNE déclare que lorsque le texte de la résolution du 17 avril a été présenté à la Commission Internationale du Danube, il a reconnu que ce texte était très bien rédigé, qu'il était clair et qu'il contenait des idées raisonnables.

C'est pourquoi, en ce qui concerne le fonds de la question et en se conformant aux instructions de son Gouvernement, il a voté pour la résolution qui a d'ailleurs été adoptée à l'unanimité par la Commission Internationale du Danube.

Étant donné que le texte du projet de résolution présenté aujourd'hui à la Commission européenne du Danube répond pleinement à l'intérêt qu'il y a d'appliquer sur le Danube maritime des mesures inspirées de principes identiques, il paraît évident que la Commission européenne du Danube devrait accueillir favorablement la résolution qui vient de lui être présentée.

Au point de vue de la forme, comme il s'agit maintenant de mesures impliquant une certaine dérogation au statut du Danube et pour une portion du

fleuve qui concerne une autre institution internationale que celle qui a adopté le 17 avril les mesures de sécurité en question, M. KEANE s'est cru forcé de demander à Londres des instructions à ce sujet.

En tenant compte de l'identité de principes auxquels se rattachent lesdites mesures, le DÉLÉGUÉ de GRANDE-BRETAGNE n'a aucune raison d'envisager que le point de vue de son Gouvernement, qu'il a traduit par son vote du 17 avril, en ce qui concerne la partie du fleuve tombant sous la compétence de la Commission Internationale du Danube, ne fut pas confirmé pour ce qui est de la Commission européenne du Danube.

Ainsi, sauf instructions contraires de la part de son Gouvernement - chose à laquelle M. KEANE ne s'attend pas - le vote du Délégué de Grande-Bretagne peut être considéré dès à présent comme acquis.

Après discussion, le PRÉSIDENT déclare que le texte de la résolution présentée par le Délégué de Roumanie est adopté par la Commission (V. PROTOCOLE No. 1395, § 1^{er}, séance du 23 mai 1940).

§ 10.

Le PRÉSIDENT ouvre la discussion sur la question du Règlement des amendes dont le projet rédigé par les autorités roumaines a été transmis à la Commission (V. Session extraordinaire de Galatz, PROTOCOLE No. 7, § 1^{er}, séance du 22 février 1940).

Le DÉLÉGUÉ d'ALLEMAGNE déclare qu'il serait utile de savoir en quoi ce règlement diffère de l'ancien.

Le DÉLÉGUÉ de ROUMANIE répond à son Collègue allemand que le Règlement est le même et que des différences n'existent que quant à la référence aux articles.

M. ȘTEFĂNESCU expose à la Commission que pour les articles nouveaux du Règlement de navigation et de police inspirés du règlement de la Commission Internationale du Danube, il y a les mêmes amendes que celles prévues par la Commission Internationale du Danube.

Le PRÉSIDENT déclare qu'il serait favorable à l'approbation du règlement présente et propose une résolution en conséquence.

Le DÉLÉGUÉ de ROUMANIE préférerait que la Commission ne discute pas la question de principe et rappelle son point de vue exprimé dès la session extraordinaire et selon lequel la question des amendes est du ressort de la souveraineté de l'État roumain.

Il demande par conséquent d'éviter dans la résolution le mot *approuver*.

Le DÉLÉGUÉ de GRANDE-BRETAGNE rappelle à son Collègue roumain qu'à la session extraordinaire, le Délégué de France ainsi que lui-même

ont été d'avis que le Règlement des amendes faisait partie intégrante du Règlement de navigation et de police et qu'en conséquence il devrait également être soumis à l'approbation de la Commission.

M. KEANE ne s'oppose pourtant pas à la rédaction d'une résolution qui constituerait une formule transactionnelle.

Le DÉLÉGUÉ d'ALLEMAGNE, sur la base d'une information émanant du Ministère compétent allemand, signale une nouvelle amende de 300 francs-or qui ne figure pas dans le tableau comparatif des amendes anciennes et nouvelles dressé par M. Ștefănescu. Tout en rappelant à ses Collègues qu'à la session extraordinaire toute la question de principe avait été purement et simplement réservée, M. MARTIUS se rallierait à l'ajournement de la décision à prendre à une autre séance.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 20 heures.

Signé : G. MARTIUS;
H. HOUPERT;
DOUGLAS
KEANE;
G. SILENZI;
V. V. PELLA.

COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII
Sesiunea din mai 1940, Galați

PROTOCOLUL NR. 1394 *
ședința din 22 mai 1940

(Traducere)

.....

Președintele abordează discutarea problemei măsurilor de securitate pe Dunăre.

Delegatul României face cunoscut colegilor săi că guvernul său, din cauza circumstanțelor excepționale de astăzi și ținând cont de necesitatea ca măsuri eficiente să fie luate pentru a realiza securitatea unei navigații pașnice pe Dunăre, a comunicat la începutul lui aprilie 1940, pe cale diplomatică, guvernelor interesate că el înțelegea să ia inițiativa unui ansamblu de măsuri în acest scop.

La 17 aprilie, cele patru state riverane reprezentate în Comisia Internațională a Dunării au căzut de acord asupra unui anumit număr de principii care au fost concretizate într-o declarație comună, care marchează legăturile de solidaritate care le unesc în fața acestei importante probleme.

Cu această ocazie, Comisia Internațională a Dunării a adoptat în unanimitate o rezoluție cu acordul celor patru state.

În concepția inițiativei guvernului român, nu există nici o diferență între diferitele porțiuni ale fluviului care fac parte din teritoriul românesc.

România a crezut că trebuie să comunice Comisiei Europene că ea a luat pentru Dunărea maritimă aceleași măsuri de securitate și a transmis, în afară de aceasta, delegaților la Comisia Europeană a Dunării, rezoluția luată de Comisia Internațională a Dunării.

Guvernul român l-a însărcinat pe *domnul Pella* să facă Comisiei Europene a Dunării următoarea declarație:

În ceea ce privește Dunărea maritimă, guvernul român, pe deplin conștient de datoriile care îi revin în circumstanțele excepționale de astăzi și în virtutea dreptului exclusiv al României de a exercita poliția în apele sale teritoriale, a decis

* Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond : *Comisia Europeană a Dunării. Protocoale*, vol. 114/1940, f. 15-16.

să ia și a luat deja măsurile de securitate inspirate de principiile formulate în articolele 1, 2 și 4 ale rezoluției adoptate la belgrad la 17 aprilie 1940, de Comisia Internațională a Dunării.

Domnul Pella declară că ar fi fericit dacă Comisia Europeană a Dunării adoptă o rezoluție astfel formulată:

„Comisia Europeană a Dunării,

Primind comunicarea, făcută de delegatul României, a rezoluției Comisiei Internaționale a Dunării din data de 17 aprilie 1940, formulată în termenii următori:

Văzând principiul fundamental al Statutului Dunării, privind libertatea navigației pe Dunăre și necesitatea de a veghea ca nici un obstacol să nu fie pus securității acestei navigații;

Ținând cont de asemenea de declarațiile și propunerile comune făcute de delegații statelor riverane, reprezentanți actualmente în Comisia Internațională a Dunării, de măsurile de securitate deja luate sau de luate de guvernele numitelor state, ca și de Comisia Internațională a Dunării, în circumstanțele excepționale de astăzi;

Ia act de aceste propuneri și măsuri și le face ale sale, adică:

Art. 1. - *Nu este admisă circulația pe Dunăre a nici unei nave afectate altor scopuri decât acelea ale transportului de persoane și de mărfuri.*

Această dispoziție nu vizează navele aparținând statelor riverane în zona lor de poliție care se întinde între cele două maluri naționale sau în fața malului național, până la linia de frontieră.

Art. 2. - *Tranzitul de arme, de muniții și de materiale explozive nu va fi admis pe Dunăre fără autorizația prealabilă a statului tranzitat.*

Aceste dispoziții nu vizează, în nici un fel, reglementarea actuală a tranzitului de arme, de muniții și de materiale explozive destinate guvernelor statelor riverane.

.....
Art. 4. - *Statele riverane vor controla echipajele vaselor care navighează pe Dunăre și nu vor admite ca numărul membrilor echipajului să depășească numărul realmente necesar.*

Personalul aflat la bord va trebui să fie înzestrat cu documente care atestă identitatea și calificarea funcției efective pe care o îndeplinește pe numitul vas.

Art. 5. - *.....Recunoscând că același interes cere aplicarea de măsuri inspirate de principii identice pe Dunărea maritimă,*

Recunoscând, pe de altă parte, că asemenea măsuri sunt de competența României, în virtutea dreptului său exclusiv de a exercita poliția pe această parte a fluviului;

La act și face a declarația sa delegatului României, după care autoritățile competente românești înțeleg să aplice asemenea măsuri pe sectorul fluviului care privește Comisia Europeană a Dunării.

Președintele, ca delegat al Franței, declară că, dat fiind că rezoluția de la Belgrad a fost în întregime adoptată cu unanimitate, el va putea să se ralieze, din aceleași motive rezoluției propuse Comisiei Europene a Dunării de domnul Pella, care a votat-o deja la Belgrad.

Delegatul Germaniei că el nu are nici o ezitare în a adopta rezoluția propusă de Domnul Pella, dat fiind că ea este în interesul navigației.

Delegatul României precizează că, în declarația sa, el nu vorbește decât despre articolele 1, 2 și 4 ale rezoluției de la Belgrad.

Nu ar putea fi vorba de articolul 3, care se referă exclusiv la Porțile de Fier; în ceea ce privește articolul 5, ideea este reluată, de altfel, în declarație, ca și în rezoluție și ținând cont de situația Dunării maritime în raport cu statul român.

Delegatul Italiei se raliază la punctul de vedere al colegului său din Germania, care a scos în evidență importanța securității navigației dunărene și cum guvernul român are dreptul de a proteja Dunărea ca fluviu ale cărui guri aparțin în întregime României și declară că acceptă, ca *delegat al Italiei*, rezoluția propusă de domnul Pella.

Delegatul Marii Britanii declară că atunci când textul rezoluției din 17 aprilie a fost prezentat Comisiei Internaționale a Dunării, el a recunoscut că acest text era foarte bine redactat, că el era clar și că el conținea idei rezonabile.

De aceea, în ceea ce privește fondul chestiunii și conformându-se instrucțiunilor guvernului său, el a votat pentru rezoluție care, de altfel, a fost adoptată în unanimitate de Comisia Internațională a Dunării.

Dat fiind că textul proiectului de rezoluție prezentat astăzi Comisiei Europene a Dunării răspunde pe deplin interesului care există pentru aplicarea pe Dunărea maritimă de măsuri inspirate din principii identice, părea evident că Comisia Europeană a Dunării trebuia să primească favorabil rezoluția care tocmai i-a fost prezentată.

Din punct de vedere al formei, cum este acum vorba de măsuri implicând o anumită derogare de la Statutul Dunării și pentru o porțiune a fluviului care privește o altă instituție internațională decât aceea care a adoptat la 17 aprilie măsurile de securitate în discuție, domnul Keane se crede forțat să ceară Londrei instrucțiuni în acest subiect.

Ținând cont de identitatea de principii la care se leagă numitele măsuri, delegatul *Marii Britanii* nu are nici un motiv să creadă că punctul de vedere al guvernului său, care s-a tradus prin votul său din 17 aprilie, în ceea ce privește partea fluviului care cade în competența Comisiei Internaționale a Dunării, nu va fi confirmat în ceea ce privește Comisia Europeană a Dunării.

Așadar, fără instrucțiuni contrare din partea guvernului său – lucru la care *domnul Keane* nu se așteaptă – votul delegatului Marii Britanii poate fi considerat, de pe acum, ca dobândit.

După discuții, *președintele* declară că textul rezoluției prezentată de delegatul României este adoptat de Comisie.

.....

Ședința este ridicată la orele 20.

Semnat: G. MARTIUS
H. HOUPERT
Douglas KEANE
G. SILENZI
V.V. PELLA

Mesures de sécurité sur le Danube *

Galatz, le 4 Juin 1940

Monsieur le Délégué et cher Collègue,

La Commission a l'honneur de vous rappeler qu'au cours de sa séance du 22 mai 1940, elle a pris la résolution suivante :

“La Commission Européenne du Danube,

“Ayant reçu communication, par le Délégué de Roumanie, de la résolution de la Commission Internationale du Danube en date du 17 Avril 1940, conçue dans les termes suivants :

“Reconnaissant que le même intérêt exige l'application des mesures inspirées de principes identiques sur le Danube Maritime ;

“Reconnaissant d'autre part que de telles mesures sont de la compétence de la Roumanie, en vertu de son droit exclusif d'exercer la police sur cette partie du fleuve ;

“Prend acte et fait sienne la Déclaration du Délégué de Roumanie selon laquelle les Autorités compétentes roumaines entendent appliquer de pareilles mesures pour ce secteur du fleuve qui concerne la Commission Européenne du Danube.

La Commission Européenne du Danube saisit cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Délégué et cher Collègue, les assurances de sa haute considération.

Pour la Commission Européenne du Danube

* La Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fond: *La Commission Européenne du Danube Le Délégué de la Roumanie*, vol.285/1940, f. 52.

Măsuri de securitate pe Dunăre*

Galați, 4 iunie 1940

Domnule Delegat și dragă Coleg,

Comisia are onoarea de a vă reaminti că, în cursul ședinței sale din 22 mai 1940, a luat hotărârea următoare:

<Comisia Europeană a Dunării,

Primind comunicarea, prin Delegatul României, a rezoluției Comisiei Internaționale a Dunării din data de 17 aprilie 1940, concepută în următorii termeni.

Recunoscând că același interes cere aplicarea de măsuri inspirate din principii identice asupra Dunării Maritime;

Recunoscând, pe de altă parte, că astfel de măsuri sunt de competența României, în virtutea dreptului său exclusiv de a exercita poliția pe această parte a fluviului;

Ia act de și își însușește Declarația Delegatului României, potrivit căreia Autoritățile competente române înțeleg să aplice astfel de măsuri pentru acest sector al fluviului ce privește Comisia Europeană a Dunării:

Comisia Europeană a Dunării profită de această ocazie pentru a vă reînnoi, Domnule Delegat și dragă Coleg, expresia înaltei sale considerații.

Pentru Comisia Europeană a Dunării

* Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați, fond: *Comisia Europeană a Dunării. Delegatul României*, vol.285/1940, f.52.

CONVENTION
SUR LE REGIME DE LA NAVIGATION DU DANUBE*
signé à Beograd le 18 août 1948

CHAPITRE I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 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 ports d'un même Etat.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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

* „Monitorul Oficial al României”, partea I, nr. 253 din 30 octombrie 1948.

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 l'exécutant toute forme de concours à l'exécution desdits travaux.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS RÉLATIVES À L'ORGANISATION

Section I

COMMISSION DU DANUBE

Art. 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 ce pays.

Art. 6. - La Commission choisit parmi ses membres son président, son vice-président et son secrétaire qui sont élus pour une période de trois ans.

Art. 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.

Art. 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 Commissions :

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 (arts. 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 prévues à l'article 4 ;

d) de donner des consultations et de fait des recommandations aux Etats danubiens eu 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 (arts. 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, y compris celles du service de pilotage ;

g) d'unifier les règles de la surveillance fluviale ;

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?

i) de rassembler les données statistiques relatives à la navigation sur le Danube, pour autant qu'il s'agit de questions qui sont de la compétence de la Commission ;

j) de faire publier, pour les besoins de la navigation, des ouvrages de référence, des routiers, des cartes de navigation et des atlas;

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.

Art. 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.

Art.10. - La Commission prépare son budget et l'approuve à la majorité des voix de tous les membres. Le budget doit prévoir les dépenses nécessaires à l'entretien de la Commission et de son appareil; ces dépenses seront couvertes au moyen d'annuités versées par les Etats danubiens, a raison d'un montant égal pour chacun d'eux.

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

Art.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 (arts. 10, 12 et 13).

Le quorum de la Commission est de cinq membres.

Art.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.

Art.13. - La Commission a son siège à Galatzi.

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

Art.14. - La Commission jouit de la personnalité juridique conformément à la législation de l'Etat du lieu de son siège.

Art.15. - Le français et le russe sont les langues officielles de la Commission.

Art.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.

Art.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.

Art.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.

Art.19. - Les Etats danubiens sont tenus de prêter à la Commission ainsi qu'à ces fonctionnaires et son personnel le concours nécessaire à l'exécution des tâches leur incombant en vertu de la présente Convention.

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.

Section II

ADMINISTRATIONS FLUVIALES SPÉCIALES

Art.20. – 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 Soviétiques Socialistes).

Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre les gouvernements des pays qui en font partie.

L'Administration a son siège à Galatz.

Art.21. - Sur le secteur des Portes de Fer (de Vince à Kostel 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.

Cette Administration fonctionne sur la base d'un accord entre les Gouvernements des pays qui en font partie.

L'Administration a son siège à Orsova et à Tekija.

Art.22. - Les accords relatifs aux, Administration fluviales spéciales (ci-après désignées sous le nom d'Administrations), mentionnées aux articles 20 et 21, sont portés à la connaissance de la Commission.

CHAPITRE III

RÉGIME DE LA NAVIGATION

SECTION I

NAVIGATION

Art.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.

Art.24. - Les bâtiments navigant sur le Danube ont le droit, à condition de se conformer aux règles établies par les états 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, se ravitailler etc.

Art.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.

Art.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 d'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.

Art.27. - Lorsque les deux rives du Danube font partie du territoire d'un même Etat, cet état 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.

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

Art.28. - Les bâtiments affectés par les Etats danubiens au service de la surveillance (police) fluviale sont tenus d'arborer, en plus de leur pavillon national, un insigne distinctif et uniforme ; leurs 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, peuvent naviguer sur le Danube uniquement à l'intérieur des frontières des pays dont le bâtiment bat le pavillon et au dehors desdites frontières qu'avec le consentement des l'Etats danubiens respectifs.

Art.29. - Les bâtiments navigant sur le Danube peuvent se servir des stations de TSF qui se trouvent à leur bord ainsi que de moyens de communication riverains dont ils auraient besoin dans des buts de navigation.

Art.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 danubien intéressés.

Section II

SERVICE DE PILOTAGE

Art.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).

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

Art.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.

Art.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 (arts. 20 et 21) de ces Administrations.

CHAPITRE IV

MODALITÉS DE COUVERTURE DES DÉPENSES NÉCESSAIRES POUR ASSURER LA NAVIGATION

Art.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.

Art.36. - Afin de couvrir les dépenses nécessaires pour assurer la navigation, les Etats danubiens peuvent, après s'être concertés avec 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.

Art.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 navigant dans les secteurs compris entre l'embouchure du Canal de Soulina et Braila et entre Vince et Kostol sur la rive droite et entre Moldova 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.

Art.37. - Les sommes produites par les taxes spéciales, les droits de navigation et les taxes particulières perçus par la Commission, par les Etats danubiens et par les Administrations ne peuvent être une source de profit.

Art.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 calculée sur la jauge du bâtiment.

Art.39. - En ce qui concerne les parties du Danube formant frontière nationale, l'exécution des travaux et la répartition des dépenses encourues sont réglés par entente entre les Etats limitrophes respectifs.

Art.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, du point de leur départ ou de leur destination ou d'autres motifs.

Art.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.

Art.42. - Les bateaux, radeaux, voyageurs et marchandises ne peuvent être frappés d'aucun droit du seul fait de leur transit.

Art.43. - Les tarifs des pilotages sur le bas Danube et dans le secteur des Portes de Fer sont établis par les Administrations respectives et communiqués à la Commission.

CHAPITRE V DISPOSITIONS FINALES

Art.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.

Art.45. - Tout différend entre les Etats signataires de la présente Convention au sujet de l'application ou de l'interprétation de cette Convention qui 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 sera 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.

Art.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 provoquera dans la plus bref délai, la réunion d'une Conférence à laquelle tous les Etats signataires seront invités à participer. Les dispositions révisées n'entreront en vigueur qu'après le

dépôt des instruments de ratification de six des Etats signataires de la présente Convention.

Art.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 le six instruments de ratification. Les instruments de ratification seront déposés après 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 de 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), les 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 sera 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 déjà 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 les cachets.

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

Pour l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, - A.I. VÂȘINSKI
Pour la République Populaire de Bulgarie, - E. KAMENOV
Pour la République de Hongrie, - E. MOLNAR
Pour la République Populaire Roumaine, - ANA PAUKER
Pour la République Soviétique Socialiste d'Ukraine, -

A.M.BARANOVSKI

Pour la République Tchécoslovaque, - V. CLEMENTIS
Pour la République Fédérative Populaire de Yougoslavie, - ALES

BEBLER

PROTOCOLE ADDITIONNEL
À LA CONVENTION RELATIVE AU RÉGIME
DE LA NAVIGATION SUR LE DANUBE
signé à Beograd le août 1948

1. Il est constaté que le régime appliqué antérieurement a la navigation sur le Danube, ainsi que les actes qui prévoyaient l'établissement de ce régime et, en particulier, la Convention signée à Paris le 23 juillet 1921, ne sont plus en vigueur.

2. Tous les biens ayant appartenu à l'ancienne Commission Européenne du Danube sont transférés à l'Administration fluviale spéciale sur le Bas Danube créée conformément à l'article 20 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

3. Il est convenu que toutes les obligations de l'ancienne Commission Européenne du Danube concernant le remboursement des crédits qui lui ont été accordés par la Grande Bretagne, la France, la Russie et d'autres Etats sont considérées comme éteintes.

4. Les obligations de l'ancienne Commission Internationale du Danube, de même que les obligations de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes, ainsi que les garanties y afférentes sont considérées comme éteintes.

5. Les biens non liquides de l'ancienne Commission Internationale du Danube sont transférés à la Commission du Danube prévue à l'article 5 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole. La partie des biens de l'ancienne Commission Internationale du Danube, mise à la disposition de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes et tous les biens de l'ancienne Administration des Portes de Fer et des Cataractes sont transférés à

l'Administration fluviale spéciale des Portes de Fer créée conformément à l'article 21 de la Convention à laquelle se rapporte le présent Protocole.

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

Pour l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, - A.I. VÂȘINSKI

Pour la République Populaire de Bulgarie, - E. KAMENOV

Pour la République de Hongrie, - E. MOLNAR

Pour la République Populaire Roumaine, - ANA PAUKER

Pour la République Soviétique Socialiste d'Ukraine, -

A.M.BARANOVSKI

Pour la République Tchèque Slovaque, - V. CLEMENTIS

Pour la République Fédérative Populaire de Yougoslavie, - ALES

BEBLER

CONVENȚIE*
DESPRE REGIMUL NAVIGAȚIEI PE DUNĂRE,
SEMNAȚĂ LA BELGRAD LA 18 AUGUST 1948

Uniunea Republicilor Sovietice Socialiste, Republica Populară Bulgaria, Republica Ungară, Republica Populară Română, Republica Sovietică Socialistă Ucraina, Republica Cehoslovacă și Republica Federativă Iugoslavia,

Luând în considerație decizia Consiliului Miniștrilor de Afaceri Străine din 12 Decembrie 1946, de a convoca o Conferință a Reprezentanților Statelor susmenționate în vederea stabilirii unei noi Convenții despre regimul navigației pe Dunăre, și

Dornici de a asigura libera navigație pe Dunăre, în conformitate cu interesele și drepturile suverane ale țărilor dunărene, precum și de a strânge legăturile economice și culturale ale țărilor dunărene între ele și cu celelalte țări,

Au hotărât de a încheia o Convenție despre regimul navigației pe Dunăre și, în acest scop, au desemnat pe plenipotențiarii semnați mai jos, care, după prezentarea deplinei lor puteri, recunoscute în bună și cuvenită formă, au convenit cele ce urmează:

CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE

Art. 1. - Navigația pe Dunăre va fi liberă și deschisă supușilor, vapoarelor comerciale și mărfurilor tuturor statelor pe picior de egalitate în ceea ce privește drepturile portuare și taxele asupra navigației, precum și condițiile cărora este supusă navigația comercială. Dispozițiile de mai sus nu vor fi aplicabile traficului între porturile aceluiași stat.

Art. 2. - Regimul stabilit prin prezenta Convenție se aplică părților navigabile a Dunării (fluviu) de la Ulm la Marea Neagră, urmând brațul Sulina cu acces la Mare prin Canalul Sulina.

Art. 3. - Statele dunărene își iau angajamentul de a menține sectoarele lor pe Dunăre în stare de navigabilitate pentru bastimentele fluviale și, în ceea ce privește sectoarele proprii bastimentelor de Mare, de a executa lucrările necesare asigurării și îmbunătățirii condițiilor de navigație și de a nu împiedica sau stânjeni

* „Monitorul Oficial al României”, partea I, nr. 253 din 30 octombrie 1948.

navigația pe canalele navigabile ale Dunării. Statele dunărene se vor consulta în materiile indicate în prezentul articol cu Comisia Dunării (articolul 5 de mai jos).

Statele riverane vor avea dreptul de a întreprinde în limitele frontierelor lor respective lucrările care ar putea fi necesitate prin împrejurări neprevăzute și urgente și care ar avea de scop asigurarea nevoilor navigației. Statele vor trebui totuși să avizeze Comisia despre motivele care au făcut necesare aceste lucrări și să-i furnizeze o descriere sumară a lor.

Art. 4. - În cazul când un stat dunărean nu ar fi în măsură să întreprindă el însuși lucrările care sunt de competența sa teritorială și care sunt necesare pentru a asigura navigația normală, acest stat va fi ținut să le lase a fi executate prin Comisia Dunării (articolul 5), în condițiile pe care ea le va determina și fără ca ea să poată încredința executarea unui alt stat, cu excepție în ceea ce privește părțile de cale fluvială care formează frontiera unui asemenea stat. În acest din urmă caz, Comisia va determina modalitățile executării acestor lucrări.

Statele dunărene se obligă a da Comisiei sau statului executant orice formă de concurs la executarea ziselor lucrări.

CAPITOLUL II

DISPOZIȚII RELATIVE LA ORGANIZARE

SECȚIUNEA I

COMISIA DUNĂRII

Art. 5. - Se stabilește o Comisie a Dunării, desemnată mai jos sub numele de "Comisie", ea este compusă din reprezentanți ai țărilor

Art. 6. - Comisia își alege dintre membrii săi pe președintele său, pe vicepreședintele său și pe secretarul său, care sunt aleși pentru perioadă de trei ani.

Art. 7. - Comisia își fixează termenele sesiunilor și își stabilește regulamentul interior. Prima reuniune a Comisiei va fi ținută într-un termen de șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei Convenții.

Art. 8. - Competența Comisiei se întinde asupra Dunării așa cum este ea definită la articolul 2. Intră în atribuțiile Comisiei:

a) de a veghea la executarea dispozițiilor prezentei Convenții;

b) de a întocmi, pe temeiul propunerilor și a proiectelor prezentate de către statele dunărene și de către administrațiile fluviale speciale (articolele 20 și 21), planul general al marilor lucrări în interesul navigației, precum și de a stabili evaluarea generală a cheltuielilor relative la aceste lucrări;

c) de a executa lucrări în cazurile prevăzute la articolul 4;

d) de a da consultații și de a face recomandări statelor dunărene cu privire la executarea lucrărilor arătate la paragraful "b" al prezentului articol ținând seama de interesele tehnice și economice, de planurile și posibilitățile statelor respective;

e) de a da consultații și de a face recomandări administrațiilor fluviale speciale (articolele 20 și 21) și de a proceda la un schimb de informații cu aceste administrații;

f) de a stabili pe tot parcursul navigabil al Dunării un sistem uniform de amenajări al căilor navigabile și de a fixa, ținând seama de condițiile specifice ale fiecărui sector, dispozițiile fundamentale relative la navigația pe Dunăre, inclusiv cele ale Serviciului de Pilotaj;

g) de a unifica regulile de supraveghere fluvială;

h) de a coordona activitatea serviciilor hidro-meteorologice pe Dunăre, de a publica un buletin hidrologic unic și prevederi hidrologice de scurtă și de lungă durată pentru Dunăre;

i) de a aduna datele statistice relative la navigația pe Dunăre, încât este vorba de chestiuni care sunt de competența Comisiei;

j) de a publica, pentru nevoile navigației, lucrări de referință, itinerari, hărți de navigație și atlase;

l) de a pregăti și de a aproba bugetul Comisiei, precum și de a stabili și de a percepe taxele prevăzute la articolul 10.

Art. 9. - Pentru a se achita de sarcinile arătate la articolul precedent, Comisia dispune de un Secretariat și de serviciile necesare al căror personal este recrutat dintre cetățenii statelor dunărene. Organizarea Secretariatului și serviciilor sale este de competența Comisiei însăși.

Art.10. - Comisia își pregătește bugetul și îl aprobă cu majoritatea voturilor tuturor membrilor ei. Bugetul trebuie să prevadă cheltuielile necesare întreținerii Comisiei și aparatului ei; aceste cheltuieli vor fi acoperite prin anuități vărsate de către statele dunărene, în sumă egală pentru fiecare din ele.

Pentru a face față cheltuielilor cu lucrări speciale, executate în vederea asigurării sau îmbunătățirii condițiilor de navigabilitate, Comisia va putea stabili taxe speciale.

Art.11. - Hotărârile Comisiei sunt luate cu majoritatea voturilor membrilor prezenți, cu excepția cazurilor prevăzute special prin prezenta Convenție (articolele: 10,12 și 13). Quorum-ul Comisiei este de cinci membri.

Art.12. - Hotărârile Comisiei cu privire la chestiunile prevăzute în paragrafele: b), c), f), g), ale articolului 8 trebuie luate cu majoritatea voturilor tuturor membrilor, fără totuși a se majora statul de teritoriul căruia lucrările trebuie executate.

Art.13. - Comisia își are sediul la Galați. Ea poate totuși, printr-o decizie luată cu majoritatea voturilor tuturor membrilor săi, să-și schimbe locul sediului.

Art.14. - Comisia se bucură de personalitate juridică în conformitate cu legislația statului în care își are sediu.

Art.15. - Franceza și Rusa sunt limbile oficiale ale Comisiei.

Art.16. - Membrii Comisiei și funcționarii mandatați de ea se bucură de imunitatea diplomatică. Localurile oficiale, arhivele și documentele de tot felul aparținând Comisiei sunt inviolabile.

Art.17. - Funcționarii Comisiei, prevăzuți cu împuterniciri corespunzătoare, vor informa autoritățile competente ale statelor dunărene de infracțiunile la regulamentele de navigație, la măsurile sanitare și la supravegherea fluvială de care Comisia va fi luat cunoștință. Autoritățile competente vor fi ținute, la rândul lor, să informeze Comisia de măsurile luate cu privire la infracțiunile notificate și menționate mai sus.

Art.18. - Comisia are sigiliul ei, ea are de asemenea pavilionul ei pe care are dreptul să-l arboreze pe localurile ei oficiale și pe vasele ei.

Art.19. - Statele dunărene sunt obligate să dea Comisiei procura și funcționarilor și personalului ei concursul necesar executării sarcinilor ce le incumbă în virtutea prezentei Convenții.

Acești funcționari și acest personal vor avea, în exercițiul funcțiilor lor oficiale, dreptul de a circula liber pe fluviu și în porturi, în limitele jurisdicției Comisiei, cu condiția de a respecta legislația teritorială.

SECȚIUNEA II

Administrații fluviale speciale

Art.20. - Pe Dunărea de Jos (de la gura Canalului Sulina până la Brăila inclusiv), se stabilește o Administrație fluvială specială. În vederea executării lucrărilor hidrotehnice și de a reglementa navigația, ea este compusă din reprezentanți ai statelor riverane adiacente (Republica Populară Română și Uniunea Republicilor Sovietice Socialiste).

Această Administrație funcționează, în baza unui acord între guvernele țărilor care fac parte din ea.

Administrația își are sediul la Galați.

Art.21. - Pe sectorul Porților de Fier (de la Vince la Kostol pe malul drept și de la Moldova Veche la Turnu Severin pe malul stâng al Dunării), se stabilește o Administrație fluvială specială a Porților de Fier; această Administrație este compusă din reprezentanți ai Republicii Populare Române și ai Republicii Federative Populare Iugoslavia; ea are ca sarcină de a executa lucrări hidrotehnice și de a reglementa navigația în zona indicată.

Această Administrație funcționează în baza unui acord între guvernele țărilor care fac parte din ea.

Administrația își are sediul la Orșova și la Tekița.

Art.22. - Acordurile relative la Administrațiile fluviale speciale (numite mai departe "Administrații"), menționate la articolele 20 și 21, sunt aduse la cunoștința Comisiei.

CAPITOLUL III

REGIMUL NAVIGAȚIEI

SECȚIUNEA I

NAVIGAȚIA

Art.23. - Navigația pe Dunărea de Jos și în sectorul Porților de Fier se efectuează în conformitate cu regulile de navigație stabilite de Administrațiile zonelor indicate. Navigația în celelalte sectoare ale Dunării se efectuează, în conformitate cu regulile stabilite de către țările dunărene respective al căror teritoriu este traversat de Dunăre și, în zonele în care malurile Dunării aparțin la două state diferite, după regulile stabilite de comun acord între aceste state.

Stabilind regulile de navigație, statele dunărene și Administrațiile vor ține seama de dispozițiile fundamentale relative la navigația pe Dunăre, stabilite de către Comisie.

Art.24. - Bastimentele navigând pe Dunăre au dreptul, cu condiția de a se conforma regulilor stabilite de către Statele dunărene respective, să intre în porturi, să procedeze acolo la operațiuni de încărcare și descărcare, să îmbarce și să debarce călători, să se aprovizioneze cu combustibil, să se alimenteze etc.

Art.25. - Traficul local de călători și de mărfuri și traficul între porturile aceluiași stat sunt deschise unui pavilion străin numai în conformitate cu reglementarea națională a aceluși stat dunărean.

Art.26. - Regulamentele sanitare și de poliție în vigoare pe Dunăre sunt aplicate fără discriminare în ce privește pavilionul, punctul de plecare al bastimentelor, destinația lor sau alte motive.

Funcțiunile de supraveghere vamală, sanitară și fluvială pe Dunăre sunt îndeplinite de către statele dunărene; acestea comunică Comisiei regulamentele pe care le-au întocmit, pentru ca Comisia să poată contribui la unificarea regulilor vamale și regulilor sanitare și să unifice regulile de supraveghere fluvială (art. 8 "g"). Regulamentele vamale, sanitare și de poliție trebuie să fie de natură să nu stânjenească navigația.

Art.27. - Atunci când ambele maluri ale Dunării fac parte din teritoriul aceluiași stat, acest stat are dreptul de a pune mărfurile în tranzit sub sigiliu sau sub paza agenților vamali. Un asemenea stat are de asemenea dreptul de a pretinde

căpitanului, armatorului sau proprietarului o declarație scrisă confirmând numai că transportă sau că nu transportă mărfuri al căror import este prohibit de către statul tranzitat, fără a avea totuși dreptul de a interzice tranzitul. Aceste formalități nu vor putea implica sau prilejui nici o vizitare a încărcăturii, nici să întârzie trecerea în tranzit. Căpitanul, armatorul sau proprietarul care va fi făcut o declarație falsă va fi răspunzător de ea în conformitate cu legile statului către care această declarație va fi fost făcută.

Atunci când Dunărea formează frontieră între două state, vasele, plutele, călătorii și mărfurile în tranzit sunt scutite de orice formalități vamale.

Art.28. - Bastimentele afectate de către statele dunărene serviciului de supraveghere (Poliție) fluvială sunt obligate să arboreze, în afară de pavilionul lor național, o insignă distinctivă și uniformă, semnalmentul și numărul lor trebuie să fie aduse la cunoștința Comisiei. Aceste bastimente, precum și cele afectate serviciului vămilor în țările dunărene, pot naviga pe Dunăre numai în interiorul fruntariilor țărilor al căror pavilion îl arborează bastimentul și în afara ziselor frontiere numai cu consimțământul statelor dunărene respective.

Art.29. - Bastimentele navigând pe Dunăre se pot folosi de stațiunile TFF aflate pe bordul lor, precum și de mijloacele de comunicație riverană de care ar avea nevoie în scopul navigației.

Art.30. - Navigația pe Dunăre este interzisă vaselor de război ale tuturor țărilor nedunărene.

Bastimentele de război ale țărilor dunărene nu pot naviga pe Dunăre în afara fruntariilor țării al cărui pavilion îl arborează, cu excepția unei înțelegeri prelabile între statele dunărene interesate.

SECȚIUNEA II

SERVICIUL DE PILOTAJ

Art.31. - Se alcătuiesc corpuri de piloți pe Dunărea de Jos și în sectorul Porților de Fier, ele depind de Administrațiile respective (Art. 22). Regulamentele Serviciului de Pilotaj sunt stabilite de către administrații, conform dispozițiilor fundamentale privind navigația pe Dunăre (art. 8 "f) și trebuie aduse la cunoștința Comisiei.

Art.32. - Pilotajul bastimentelor pe Dunărea de Jos și în sectorul Porților de Fier, este asigurat de piloți făcând parte din corpurile de piloți respective, sau de piloți care, trecând un examen pe lângă serviciile Administrației fluviale competente, ar fi autorizați de către această Administrație să exercite pilotajul.

Art.33. - Personalul corpurilor de piloți este recrutat dintre cetățenii țărilor dunărene membre ale Administrațiilor respective. Modul de recrutare este stabilit prin acorduri speciale încheiate între membrii susmenționați (art. 20 și 21) ai acestor Administrații.

CAPITOLUL IV
**MODALITĂȚI DE ACOPERIRE A CHELTUIELILOR
NECESARE PENTRU ASIGURAREA NAVIGAȚIEI**

Art.34. - Finanțarea lucrărilor hidrotehnice pe Dunăre, executate de către țările dunărene în conformitate cu art. 3 din prezenta Convenție, este asigurată de către țările dunărene respective. Finanțarea lucrărilor prevăzute la (art. 8, "c") este asigurată de către Comisie.

Art.35. - În scopul acoperirii cheltuielilor necesare asigurării navigației, statele dunărene vor putea, după înțelegere cu Comisia, să stabilească drepturi de navigație de perceput asupra bastimentelor și al căror tarif va fi determinat în funcție de costul întreținerii căii fluviale și al lucrărilor prevăzute la art. 34.

Art.36. - Pentru acoperirea cheltuielilor necesare asigurării navigației și execuției lucrărilor întreprinse de Administrații, acestea stabilesc taxe particulare percepute bastimentelor navigând în sectoarele cuprinse între Gura Canalului Sulina și Brăila și între Vince și Kostol pe malul drept și între Moldova Veche și Turnu Severin pe malul stâng al Dunării.

Administrațiile informează Comisia despre taxele speciale pe care le-au stabilit, precum și despre modalitățile perceperii lor.

Art.37. - Sumele produse prin taxele speciale, drepturile de navigație și taxele particulare percepute de către Comisie, de către statele dunărene și de către Administrații nu pot fi o sursă de profit.

Art.38. - Modalitățile de percepere a taxelor speciale, a drepturilor de navigație și a taxelor particulare sunt fixate prin instrucțiuni elaborate respectiv de Comisie, statele dunărene și de Administrație, Instrucțiunile, emanând de la Statele dunărene și de la Administrații, vor fi elaborate de comun acord cu Comisia.

Taxele și drepturile sunt calculate proporțional cu tonajul vaselor.

Art.39. - În ce privește părțile Dunării care formează granițe naționale, executarea lucrărilor și repartizarea cheltuielilor făcute sunt reglementate prin înțelegere între statele limitrofe respective.

Art.40. - Drepturile portuare sunt percepute asupra vaselor de către autoritățile statelor dunărene respective. Nu va fi admisă în această privință nici o discriminare determinată de pavilionul vaselor, de punctul lor de plecare, de destinația lor sau de alte motive.

Art.41. - Vasele care intră în porturi pentru a fi încărcate sau descărcate, vor avea drept să se folosească, de mecanismele de încărcare și descărcare, de utilaj, de magazii, de terenurile de antrepozite etc., în virtutea acordurilor cu serviciile respective însărcinate cu transportul și expediția.

Sumele, care vor trebui să fie plătite pentru serviciile făcute, vor fi stabilite fără nici o discriminare.

Avantajele acordate, conform uzanțelor comerciale, proporționale cu volumul lucrărilor și cu natura mărfurilor, nu vor fi considerate ca o discriminare.

Art.42. - Vapoarele, șlepurile, călătorii și mărfurile nu pot fi supuse nici unei taxe numai pentru tranzit.

Art.43. - Tarifele taxelor de pilotaj pe Dunărea de Jos și în sectorul Porților de Fier, vor fi stabilite de Administrațiile respective și comunicate Comisiei.

CAPITOLUL V DISPOZITII FINALE

Art.44. - În prezenta Convenție, termenii de "stat dunărean", sau "țară dunăreană" desemnează un stat, al cărui teritoriu cuprinde cel puțin un mal al Dunării, așa cum este definit în art. 2.

Art.45. - Orice diferend între statele semnatare ale prezentei Convenții cu privire la aplicarea sau interpretarea acestei Convenții, diferend care nu va fi fost reglementat pe calea negocierilor directe, va fi supus la cererea uneia dintre părțile interesate, unei Comisii de conciliere compusă dintr-un reprezentant al fiecărei părți și dintr-un al treilea membru desemnat de președintele Comisiei Dunărene dintre cetățenii unui stat care nu este parte interesat în diferend și, în cazul în care președintele Comisiei este cetățean al unui stat parte interesată în diferend, de către Comisia Dunăreană.

Hotărârea Comisiei de conciliere este definitivă și obligatorie pentru părțile interesate în diferend.

Art.46. - Prezenta Convenție va putea fi revizuită la cererea majorității statelor semnatare. Această cerere va fi adresată guvernului Republicii Federative Populare Iugoslavia, care va convoca, în cel mai scurt timp, conferința la care vor fi invitate să participe toate statele semnatare. Dispozițiile revizuite nu vor intra în vigoare decât după depunerea instrumentelor de ratificare a șase dintre statele semnatare ale prezentei Convenții.

Art. 47. - Prezenta Convenție, inclusiv anexele. ale cărei texte francez și rus sunt singurele autentice, va trebui să fie ratificate și va intra în vigoare după depunerea celor șase instrumente de ratificare. Instrumentele de ratificare vor fi depuse pe lângă guvernul Republicii Federative Populare Iugoslavia, în arhivele căreia se va depune exemplarul autentic al prezentei Convenții.

Guvernul Republicii Federative Populare Iugoslavia, emite fiecăruia din statele semnatare ale Convenției o copie certificată conformă. El va informa statele semnatare ale Convenției despre depunerea instrumentelor de ratificare în măsura primirii acestora.

*DESPRE ADMITEREA AUSTRIEI ÎN SÂNUL
COMISIEI DUNĂRENE*

1. Reprezentantul Austriei va fi admis în sânul Comisiei, Dunărene, după reglementarea chestiunii tratatului cu Austria.

2. Prezenta anexă va intra în vigoare în același timp cu Convenția despre regimul de navigație pe Dunăre și va face parte integrantă din această Convenție.

ANEXA Nr. II

DESPRE SECTORUL GABCIKOVO-GONYU

În ceea ce privește lucrările necesare pentru asigurarea condițiilor normale de navigație în sectorul Gabcikovo-Gonyu (de la km. 1,821 la km. 1,791), părțile contractante sunt de acord în a recunoaște că este în interesul general de a menține acest sector în bună stare de navigabilitate și că lucrările necesare în acest scop depășesc cu mult cele care pot fi puse în mod rațional în sarcina Statelor riverane competente.

În consecință, s-a convenit ca Comisia Dunăreană să discute această chestiune și să hotărască dacă, în acest scop, ar fi potrivit să se creeze o Administrație fluvială specială, asemănătoare celor prevăzute la art. 20 și 21, sau dacă este suficient să se aplice acestui sector stipulațiile art. 4 și 34 (alineatul 2) din prezenta Convenție.

Dispozițiile analoge din art. 20 al prezentei Convenții, din care această anexă face parte integrantă, vor fi aplicate în cazul creării unei Administrații.

În virtutea cărora plenipotențiarilor semnați mai jos, au semnat prezenta Convenție și și-au aplicat sigiliile.

Făcut în orașul Belgrad, la 18 August, anul una mie nouă sute patruzeci și opt.

Pentru Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice, A.I. VÂȘIMSKI
 Pentru Republica Populară Bulgaria, E. KAMENOV
 Pentru Republica Ungară, E. MOLMAR
 Pentru Republica Populară Română, ANA PAUKER
 Pentru Republica Sovietică Socialistă Ucraina, A.M. BARANOVSKI
 Pentru Republica Cehoslovacă, V. CLEMENTIS
 Pentru Republica Federativă Populară Iugoslavia, ALES BEBLER

PROTOCOL ADIȚIONAL

LA CONVENȚIA DESPRE REGIMUL NAVIGAȚIEI PE DUNĂRE

1. S-a constatat că regimul aplicat anterior navigației pe Dunăre, ca și documentele care prevedeau înființarea acestui regim și, în special, Convenția semnată la Paris, la 23 iulie 1921, nu mai sunt în vigoare.

2. Toate bunurile care au aparținut fostei Comisii Europene a Dunării sunt transferate Administrației fluviale speciale a Dunării de Jos, creată conform art. 20 din Convenție, la care se referă prezentul protocol.

3. S-a convenit ca toate obligațiile fostei Comisii Europene a Dunării privitoare la rambursarea creditelor care i-au fost acordate de Marea Britanie, Franța, Rusia și alte state să fie considerate ca stinse.

4. Obligațiile fostei Comisii Internaționale a Dunării, ca și obligațiile fostei Administrații a Porților de Fier și a Cataractelor, ca și garanțiile referitoare la aceste obligații să fie considerate ca stinse.

5. Bunurile nelichidate ale fostei Comisii Internaționale ale Dunării sunt transferate Comisiei Dunărene, prevăzută în art. 5 al Convenției, la care se referă prezentul protocol. Bunurile fostei Comisii Internaționale a Dunării, puse la dispoziția fostei Administrații a Porților de Fier și a Cataractelor, ca și toate bunurile fostei Administrații fluviale speciale a Porților de Fier, creată conform art. 21 al Convenției, la care se referă prezentul protocol.

Făcut în orașul Belgrad, la 18 august, anul una mie nouă sute patruzeci și opt.

Pentru Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice, A.I. VÂȘIMSKI

Pentru Republica Populară Bulgaria, E. KAMENOV

Pentru Republica Ungară, E. MOLMAR

Pentru Republica Populară Română, ANA PAUKER

Pentru Republica Sovietică Socialistă Ucraina, A.M. BARANOVSKI

Pentru Republica Cehoslovacă, V. CLEMENTIS

Pentru Republica Federativă Populară Iugoslavia, ALES BEBLER

STATISTIQUE DE LA NAVIGATION DU DANUBE
TABLOU STATISTIC CU NAVELE IEȘITE PE GURILE DUNĂRII
(1847-1939)*

ANUL	NUMĂRUL NAVELOR	TONAJUL	ANUL	NUMĂRUL NAVELOR	TONAJUL
1847	2.063	298.975	1876	1.943	748.363
1848	1.331	229.244	1877	462	184.417
1849	1.676	310.413	1878	1.862	700.163
1850	1.489	272.335	1879	2.262	797.554
1851	2.154	370.945	1880	1.813	658.063
1852	2.476	440.400	1881	1.711	793.454
1853	2.490	413.058	1882	1.646	903.063
1854	680	137.727	1883	1.444	831.486
1855	2.928	607.279	1884	1.178	697.666
1856	2.211	412.424	1885	1.432	895.824
1857	-	1.604.695	1886	1.379	950.567
1858	2.358	694.320	1887	1.678	1.203.683
1859	2.542	331.940	1888	1.771	1.332.907
1860	3.288	475.679	1889	1.870	1.473.345
1861	3.089	450.815	1890	1.828	1.539.445
1862	3.015	450.018	1891	1.723	1.512.030
1863	3.081	523.332	1892	1.532	1.427.087
1864	3.448	585.926	1893	1.801	1.893.506
1865	2.651	439.023	1894	1.716	1.619.703
1866	2.431	427.443	1895	1.619	1.554.698

* Direction Départementale des Archives Nationales de Galati, fond: *Commission Européenne du Danube. Protocoles*, vol. 4/1847-1856, f.4-7, 107-109, 139-145; vol. 6/1857-1858, f.35-36, 38, 52, 60, 69, 74; vol.15/1869-1870, f.59; vol. 16/1871-1872, f.1-28; vol. 19/1873-1885, f.1-203; vol.28/1886-1892, f.1-129; vol.31/1891-1900, f.1-18; vol.38/1901-1910, f.155, 197; vol.47/1911-1920, f.207; vol.58/1921-1930, f.2, 94-201; vol.86/1931-1938, f.11-180; C.I.Băicoianu, *Le Danube. Aperçu historique, économique et politique*, Paris, 1917, p. 262-263; *Statistique de la navigation du Danube pour l'année 1939* (sous redaction de Direction du Danube Maritime), București, 1940, f. 16.

ANUL	NUMĂRUL NAVELOR	TONAJUL		ANUL	NUMĂRUL NAVELOR	TONAJUL
1867	1.960	394.020		1896	1.713	1.794.934
1868	3.008	640.762		1897	1.324	1.397.917
1869	2.872	675.715		1898	1.419	1.476.119
1870	2.538	599.595		1899	1.056	1.070.367
1871	2.254	549.720		1900	1.101	1.252.506
1872	2.218	498.290		1901	1.411	1.820.762
1873	1.878	533.659		1902	1.579	2.303.080
1874	1.692	514.519		1903	1.414	2.021.994
1875	1.714	521.735		1904	1.009	1.480.754
1905	1.109	1.756.213		1923	794	1.512.791
1906	1.349	2.275.812		1924	797	1.382.498
1907	1.258	2.203.061		1925	847	1.403.317
1908	1.010	1.577.627		1926	964	1.662.932
1909	929	1.474.933		1927	806	1.491.741
1910	1.307	2.274.493		1928	474	825.524
1911	1.532	2.710.280		1929	648	1.409.103
1912	1.008	1.788.156		1930	851	1.999.966
1913	935	1.741.252		1931	691	1.553.211
1914	721	1.364.320		1932	556	1.322.199
1915	96	102.647		1933	547	1.445.484
1916	128	184.677		1934	423	960.065
1917	142	146.373		1935	368	803.935
1918	212	302.465		1936	576	1.294.701
1920	648	959.163		1937	572	1.207.396
1921	763	1.190.867		1938	419	926.993
1922	691	1.154.100		1939	484	1.037.007

**TABLEAU DES LONGUEURS DES SECTION NATIONALE DU DANUBE
ENTRE ULM ET SOULINA**

**LUNGIMEA SECTOARELOR NAȚIONALE ALE DUNĂRII
ÎNTRE ULM ȘI SULINA**

[1921]*

ETATS	SECTION	VILLES	DISTANCES Km
Wurtemberg-Bavière	Section commune	Ulm-Thalffingen	8 5
Bavière	“	Thalffingen-Passau (365 kilom.0 - 8 kilom.5).	356 5
Bavière-Autriche	Section commune	Passau-Engelhartszell (294 kilom.-273 kilom.)	21 0
Autriche	“	Engelhartszell-Devin (273 kilom.+49 kilom.)	322 0
Autriche-Tchéco- Slovaquie	Section commune	Devin-Bratislava (233 kilom. - 225 kilom.5)	7 5
Tchéco-Slovaquie	“	Tête de pont de Bratislava (225 kilom.5 - 214 kilom.)	11 5
Tchéco-Slovaquie	Section commune	Bratislava – Szob (214 kilom.-61 kilom.)	153 0
Hongrie	“	Szob-Mohacs (61 kilom.+215 kilom.)	276 0
Yougoslavie	“	Mohacs-Bazias (572 kilom.-215 kilom.)	357 0
Yougoslavie- Roumanie	Section commune	Bazias-Embouchure du Timok (697 kilom.-572 kilom.+950 kilom.-845 kilom.)	230 0
Roumanie-Bulgarie	Section commune	Timok - Türk-Smil (845 kilom.-448 kilom.)	397 0
Roumanie	“	Türk-Smil – Braila (448 kilom.-189 kilom.)	259 0
			2,399 0
Roumanie	“	Braila-Soulina (21 kilom.+81 milles)	171 0
			2,570 0

* *Conference Internationale du Danube...*, op.cit., tome II, p.648.

SOMMAIRE / CUPRINS :

Avant-propos	I
<i>Cuvânt înainte</i>	XIII
Traité de Paris, du 30 mai 1814	3
<i>Tratatul de la Paris, din 30 mai 1814</i>	4
Acte final du Congrès de Vienne, du 9 juin 1815	5
<i>Actul final al Congresului de la Viena, din 9 iunie 1815</i>	6
Traité de paix conclu entre la Russie et la Turquie, Adrianopol, du 2/14 septembre 1829	7
<i>Tratatul de pace încheiat între Rusia și Turcia, Adrianopol, din 2/14 septembrie 1829</i>	9
Convention de St. Pétersbourg, du 13/25 juillet 1840	11
<i>Convenția de la St. Petersburg, din 12 / 25 iulie 1840</i>	14
Projet des préliminaires de paix, du 1 février 1856	17
<i>Proiectul preliminar de pace, din 1 februarie 1856</i>	17
Traité de Paris, du 30 mars 1856	18
<i>Tratatul de la Paris, din 30 martie 1856</i>	20
Convention de Paris. Protocole no. 19, du 19 août 1858	22
<i>Convenție de la Paris. Protocolul nr.19, din 19 august 1858</i>	22
Acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube, Galatz, du 2 novembre 1865	23
<i>Act public privind navigația la gurile Dunării, Galați, din 2 noiembrie 1865</i>	30
Conferences tenues à Paris en 1866	36
<i>Conferința ținută la Paris în 1866</i>	44
Traité portant modification du Traité de Paris du 30 mars 1856	52
<i>Tratat aducând modificări Tratatului de la Paris din 30 martie 1856</i>	53
Préliminaires de paix de San-Stefano, du 19 février (3 mars) 1878	55
<i>Preliminariile de pace de la San Stefano, din 19 februarie (3 martie) 1878</i> ..	56
Traité de Berlin, du 13 juillet 1878	58
<i>Tratatul de pace de la Berlin, din 13 iulie 1878</i>	59
Acte additionnel a l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation aux embouchures du Danube, du 28 mai 1881	63
<i>Act adițional la Actul public din 2 noiembrie 1865, relativ la navigația la gurile Dunării, din 28 mai 1881</i>	67

Traité de Londres, du 10 mars 1883	71
<i>Tratatul de la Londra, din 10 martie 1883</i> ,.....	73
Le ministre des Affaires Étrangères à l'envoyé de Roumanie à Londres, du 24 mai 1883	75
<i>Ministrul Afacerilor Străine către trimisul României la Londra, din 24 mai 1883</i>	85
La Convention entre la Commission Européenne du Danube et le Gouvernement russe, du 1/14 juillet 1917	94
<i>Convenția între Comisia Europeană a Dunării și guvernul rus, din 1/14 iulie 1917</i>	97
Traité de paix entre les Puissances Alliées et Associées et l'Allemagne et Protocole signé à Versailles le 28 juin 1919	100
<i>Tratatul de pace între Puterile Aliate și Asociate și Germania și Protocolul semnat la Versailles la 28 iunie 1919</i>	108
Traité de paix entre les Puissances Alliées et Associées et l'Autriche. Déclaration	
signé à Saint Germain en Laye, le 10 septembre 1919	116
<i>Tratatul de pace între Puterile Aliate și Asociate și Austria. Declarația semnată la Saint Germain en Laye la 10 septembrie 1919</i>	118
Traité de paix entre les Puissances Alliées et Associées et la Bulgarie et Protocole signé à Neuilly-sur-Seine, le 27 novembre 1919	120
<i>Tratatul de pace între Puterile Aliate și Asociate și Bulgaria și Protocolul semnat la Neuilly-sur-Seine la 27 noiembrie 1919</i>	127
Traité de paix entre les Puissances Alliées et Associées et la Hongrie. Protocole et Déclaration du 4 juin 1920 (Trianon)	133
<i>Tratatul de pace între Puterile Aliate și Asociate și Ungaria. Protocolul și Declarația din 4 iunie 1920 (Trianon)</i>	138
Traité entre les principales Puissances Alliées et la Roumanie relatif à la Bessarabie, (28 octobre 1920)	143
<i>Tratat între principalele Puteri Aliate și România privitor la Basarabia, (28 octombrie 1920)</i>	144
Convention de Barcelone, du 19 mai 1921	145
<i>Convenția de la Barcelona, din 19 mai 1921</i>	148
Convention établissant le Statut Définitif du Danube, du 23 juillet 1921	151
<i>Convenția privind stabilirea Statutului definitiv al Dunării, din 23 iulie 1921</i>	158
Protocole interprétatif de l'article VI du Statut du Danube, du 6 mai 1921 ..	157
<i>Protocol interpretativ al articolului VI al Statutului Dunării, din 6 mai 1921</i>	164

Lettre du Foreign Office au Secrétaire général de la Société des Nations, Londres, le 6 septembre 1924.....	165
<i>Scrisoarea Ministerului de Externe Britanic către Secretarul general al Societății Națiunilor, Londra, 6 septembrie 1924.....</i>	<i>203</i>
Mémoire relatif au différend entre la Grande-Bretagne, la France et l'Italie, d'une part, et la Roumanie, d'autre part, au sujet des limites de la juridiction de la Commission Européenne du Danube.	166
<i>Memoriu relativ la diferendul dintre Marea Britanie, Franța și Italia, pe de o parte, și România, pe de altă parte, în legătură cu limitele jurisdicției Comisiei Europene a Dunării.....</i>	<i>204</i>
Réponse du Secrétaire général de la Société des Nations au Foreign Office, Genève, le 15 septembre 1924.....	169
<i>Răspunsul Secretarului general al Societății Națiunilor către Foreign Office, Geneva, 15 septembrie 1924</i>	<i>206</i>
Lettre et Mémoire du Gouvernement Français au Secrétaire général de la Société des Nations, Paris, le 12 février 1925.....	169
<i>Scrisoare și memoriu ale Guvernului francez către Secretarul general al Societății Națiunilor, Paris, 12 februarie 1925</i>	<i>207</i>
Mémoire présentée au Secrétariat général de la Société des Nations par M. Contzesco, ministre plénipotentiaire, au nom du Gouvernement roumain, le 17 février 1925	175
<i>Memoriu prezentat Secretarului general al Societății Națiunilor de domnul Conțescu, ministru plenipotențiar, în numele Guvernului român, 17 februarie 1925.....</i>	<i>212</i>
Mémorandum du Gouvernement Italien sur le différend relatif aux limites de la juridiction de la Commission Européenne du Danube	186
<i>Memorandumul Guvernului italian asupra diferendului privitor la limitele jurisdicției Comisiei Europene a Dunării.....</i>	<i>222</i>
Société des Nations, Genève, le 20 février 1925. Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit. Procès-verbal de la septième session tenue à Genève du 26 au 29 novembre 1924. Première séance tenue le mercredi 26 novembre 1924	237
<i>Societatea Națiunilor, Geneva, 20 februarie 1925. Comisia Consultativă și Tehnică a Comunicațiilor și Tranzitului. Proces-verbal al celei de-a șaptea sesiuni ținută la Geneva între 26 și 29 noiembrie 1924. Prima ședință ținută miercuri 26 noiembrie 1924.....</i>	<i>238</i>
Société des Nations. Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit. Rapport du Comité spécial pour la question de la juridiction de la Commission Européenne du Danube, du 2 juillet 1925....	239

Societatea Națiunilor. Comisia Consultativă și Tehnică a Comunicațiilor și Tranzitului. Raport al Comitetului special pentru chestiunea jurisdicției Comisiei Europene a Dunării, din 2 iulie 1925 290

Société des Nations. Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit. Procès-verbal de la huitième session tenue à Genève du 24 au 30 juillet 1925. Huitième séance tenue le mardi 28 juillet 1925..... 338

Societatea Națiunilor. Comisia Consultativă și Tehnică a Comunicațiilor și Tranzitului. Procese-verbale ale celei de-a opta sesiuni ținută la Geneva de la 24 la 30 iulie 1925. Ședința a opta ținută marți 28 iulie 1925..... 343

Société des Nations. Lettre du Président de la Commission Consultative et Technique, saisissant le Conseil d'un arrangement conclu entre les représentants de la France, de la Grande Bretagne, de l'Italie et de la Roumanie touchant la compétence de la Commission Européenne du Danube. Arrangement, du 19 septembre 1926..... 347

Societatea Națiunilor. Scrisoarea Președintelui Comisiei Consultative și Tehnice, în care sesizează Consiliul de un aranjament încheiat între reprezentanții Franței, Marii Britanii, Italiei și României referitor la competența Comisiei Europene a Dunării. Aranjament, din 19 septembrie 1926..... 349

Société des Nations. Quarante-troisième session du Conseil. Procès-verbal quatrième séance (publique) (puis privée) tenue le jeudi 9 décembre 1926. Communications et Transit : compétence de la Commission Européenne du Danube..... 351

Societatea Națiunilor. A patruzeci și treia sesiune a consiliului. Proces verbal, ședința a patra (publică) (apoi privată) ținută joi 9 decembrie 1926. Comunicații și Tranzit: competența Comisiei Europene a Dunării..... 355

Lettre du Président de la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit au Secrétaire général de la Société des Nations, pour communication au Conseil, du 20 mars 1929 359

Scrisoarea Președintelui Comisiei Consultative și Tehnice a Comunicațiilor și Tranzitului către Secretarul general al Societății Națiunilor pentru comunicare Consiliului, din 20 martie 1929..... 363

Commission Européenne du Danube, Semmering, le 25 juin 1933. Modus Vivendi. Déclaration..... 367

Comisia Europeană a Dunării, Semmering, 1933 iunie 25. Modus Vivendi. Declarație..... 370

Société des Nations. Lettre du Secrétaire général, Genève, le 30 juillet 1934	373
<i>Societatea Națiunilor. Scrisoare a Secretarului general, Geneva, 30 iulie 1934</i>	374
Déclaration de M. Titulesco au «Le Temps», du 29 juillet 1936	375
<i>Interviul acordat de domnul Titulescu ziarului „Le Temps” din 29 iulie 1936</i>	379
Arrangement relatif à l'exercice des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube, Sinaia, du 18 août 1938	383
<i>Aranjament privitor la exercitarea puterilor Comisiunii Europene a Dunării, Sinaia, 18 august 1938</i>	391
Accord du 1-er mars 1939 relatif à l'entrée de l'Allemagne dans la Commission Européenne du Danube, à l'adhésion de l'Allemagne et de l'Italie à l'Arrangement signé à Sinaia le 18 août 1938 entre la France, la Grande-Bretagne et la Roumanie et à la modification des art. 4 et 23 dudit Arrangement	399
<i>Acord din 1 martie 1939, privitor la intrarea Germaniei în Comisia Europeană a Dunării, la aderarea Germaniei și Italiei la Aranjamentul semnat la Sinaia la 18 august 1938, între Franța, Marea Britanie și România și la modificarea articolelor 4 și 23 din zisul Aranjament</i>	402
Décret du 19 avril 1940, du Charles II, Roi de Roumanie	405
<i>Decret din 19 aprilie 1940, al lui Carol al II-lea, Regele României</i>	406
La Commission Européenne du Danube. Session du mai 1940, Galatz.	
Protocole no. 1394, séance du 22 mai 1940	407
<i>Comisia Europeană a Dunării. Sesiunea din mai 1940, Galați. Protocolul nr. 1394, ședința din 22 mai 1940</i>	412
Mesures de sécurité sur le Danube, Galatz, le 4 juin 1940	416
<i>Măsuri de securitate pe Dunăre, Galați, 4 iunie 1940</i>	417
Convention sur le régime de la navigation du Danube, Beograd, le 18 août 1948	418
<i>Convenție despre regimul navigației pe Dunăre, Belgrad, 18 august 1948</i>	429
Annexe I	439
Annexe II	441

Tipărit la **S.C. DON-STAR S.R.L. Galați**
Str. 1 Decembrie 1918, Nr. 23, Tel/Fax: 0236/492587
E-mail: donstargalati@yahoo.com



