

REVIDIERTE RHEINSCHIFFFAHRTSAKTE

**vom 17. Oktober 1868 in der Fassung
vom 20. November 1963**

(Abgestimmter, nicht offizieller Text)

1. Vorbemerkungen

Die Neubekanntmachung, die nur aus praktischen Gründen vorgenommen wird, berücksichtigt folgende Texte:

- Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, unterzeichnet von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen
- Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14. Dezember 1922
- Übereinkommen von Straßburg vom 20. November 1963 zur Revision der am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten Revidierten Rheinschiffahrtsakte, in Kraft gesetzt am 14. April 1967.
- Zusatzprotokoll Nr. 1 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte, das am 25. Oktober 1972 in Straßburg unterzeichnet wurde und am 27. Februar 1975 in Kraft getreten ist und das Zusatzprotokoll vom 18. September 1895 außer Kraft setzt (Ahndung von Zuwiderhandlungen).
- Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte, das am 17. Oktober 1979 in Straßburg unterzeichnet wurde und am 1. Februar 1985 in Kraft getreten ist (Zugehörigkeit zur Rheinschiffahrt).
- Zusatzprotokoll Nr. 3 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte, das am 17. Oktober 1979 in Straßburg unterzeichnet wurde und am 1. September 1982 in Kraft getreten ist (Arten der Fahrzeuge, die vom Anwendungsbereich der Verordnungen ausgenommen werden).
- Zusatzprotokoll Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte, das am 25. April 1989 in Straßburg unterzeichnet wurde und am 1. August 1991 in Kraft getreten ist (vorübergehende Maßnahmen der Strukturbereinigung).

I. Revidierte Rheinschiffahrtsakte, unterzeichnet am 17. Oktober 1868 in Mannheim

in der Fassung der Artikel I, II und III des Revisions-Übereinkommens vom 20. November 1963 (siehe unter II), abgeändert durch die Zusatzprotokolle Nr. 1, 2, 3 und 4 (siehe Anlagen 1 bis 4).

Artikel 1 (2)

Die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Verträge festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.

Der Lek und die Waal werden als zum Rhein gehörig betrachtet.

Artikel 2

Die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und die vom Rhein herkommenden Holzflösse können auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das niederländische Gebiet vom Rhein in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren.

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen einer der Wasserwege, welche die Verbindung des Rheins mit dem offenen Meer über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle vermitteln, in der Folge für die Schifffahrt unbrauchbar werden, so soll die zu dessen Ersatz der niederländischen Schifffahrt angewiesene Wasserstrasse auch der Schifffahrt der übrigen Uferstaaten offen stehen.

Als zur Rheinschifffahrt gehörig wird jedes Schiff betrachtet, das zur Führung der Flagge eines der Vertragsstaaten berechtigt ist und sich hierüber durch eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag (1).

Artikel 3 (2)

Auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiet der vertragenden Staaten liegen, und den im Artikel 2 erwähnten Wasserstrassen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flößen erhoben werden.

Ebensowenig ist auf diesen Gewässern oberhalb Rotterdam und Dordrecht die Erhebung von Bojen- und Bakengeldern gestattet.

Artikel 4 (2)

Die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe sind berechtigt, Transporte von Waren und Personen zwischen zwei an den in Artikel 3 Absatz 1 genannten Wasserstrassen gelegenen Plätzen durchzuführen. Andere Schiffe sind zur Durchführung solcher Transporte nur nach Massgabe von Bedingungen zugelassen, die von der Zentralkommission festgelegt werden.

-
- (1) Diese Bestimmung wird ergänzt durch die Bestimmungen der Absätze 1, 2, 3 des Zeichnungsprotokolls des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte sowie der diesem Zusatzprotokoll beigefügten schweizerischen Erklärung (Anlage 2).
- (2) Die Mannheimer Akte und insbesondere ihre Artikel 1, 3 und 4 sind unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Zusatzprotokolls Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte auszulegen (Anlage 4).

Die Bedingungen für den Transport von Waren und Personen zwischen einem an den vorstehend genannten Wasserstrassen gelegenen Platz und einem Platz in einem dritten Staat durch nicht zur Rheinschiffahrt gehörige Schiffe werden in Vereinbarungen zwischen den beiden betroffenen Parteien festgelegt. Die Zentralkommission wird vor Abschluss derartiger Vereinbarungen konsultiert.

Die vertragschliessenden Staaten werden gegenseitig die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen auf den vorstehend genannten Wasserstrassen in jeder Hinsicht ebenso behandeln wie die eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen.

Artikel 5

Die Schiffer dürfen auf den obengenannten Wasserstrassen (Art. 3) nirgends gezwungen werden, ihre Ladung ganz oder teilweise zu löschen, oder an Bord eines anderen Schiffes zu bringen.

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

Artikel 6

Von den auf dem Rhein ein- oder ausgehenden Waren dürfen keine höheren Eingangs- oder Ausgangsabgaben erhoben werden als beim Eingang oder Ausgang über die Landgrenze.

Artikel 7

Soweit nicht sanitätspolizeiliche Rücksichten entgegenstehen, ist die Durchfuhr aller Waren auf dem Rhein von Basel bis in das offene Meer gestattet.

Die Uferstaaten werden, mag diese Durchfuhr direkt oder nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in der Niederlage erfolgen, Durchgangsabgaben nicht erheben.

Artikel 8

Die gegenwärtigen, dem Rheinhandel angewiesenen Freihäfen sollen auch in Zukunft fortbestehen. Die Vermehrung derselben bleibt dem Ermessen der einzelnen Uferregierungen überlassen.

Die in diesen Freihäfen zur Niederlage gebrachten Waren unterliegen, sofern sie nicht später in dem betreffenden Uferstaat oder dem Gebiet des Zoll- oder Steuersystems, welchem derselbe angehört, in den freien Verkehr gesetzt werden, keinerlei Ein- oder Ausgangsabgaben.

Artikel 9

Will ein Schiffer direkt und ohne Veränderung seiner Ladung durch das Gebiet eines Uferstaates oder mehrerer zu einem Zollsystem gehöriger Staaten durchfahren, so ist ihm die Fortsetzung der Reise ohne vorgängige spezielle Revision der Ladung unter der Bedingung zu gestatten, daß er sich der amtlichen Verschliessung der Laderäume oder der amtlichen Begleitung oder beiden Maßregeln zugleich, nach dem Ermessen der Zollbehörde, zu unterwerfen hat. In diesem Fall hat er dieser außerdem ein Manifest zu übergeben, das dem von der Zentralkommission beschlossenen Muster entspricht.

Beim Ausgang hat er sodann an dem letzten Grenzzollamt, behufs Untersuchung und Abnahme des angelegten amtlichen Verschlusses, beziehungsweise der Zurückziehung der amtlichen Begleiter, anzuhalten.

Im übrigen darf er auf seiner Fahrt aus Rücksicht auf das Zollinteresse, den Fall einer Zolldefraudation ausgenommen (Art. 12), nicht angehalten werden.

Die amtlichen Schiffsbegleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung zur Verhütung von Einschwärmungen zu überwachen. Sie haben von dem Schiffsführer unentgeltlich Teilnahme an der Kost der Schiffsmannschaft sowie das nötige Feuer und Licht, sonst aber keine Vergütung zu fordern oder anzunehmen.

Tritt unterwegs, infolge von Naturereignissen oder anderen unvermeidlichen Zufällen, die Notwendigkeit ein, eine Veränderung der Ladung vorzunehmen und zu diesem Zweck den Verschluß zu lösen, so hat der Schiffsführer sich deshalb vorher an die nächsten Zollbeamten zu wenden und deren Ankunft abzuwarten. Ist die Gefahr so dringend, daß ihm dazu genügende Zeit nicht übrig bleibt, so muß er die nächste Ortsobrigkeit benachrichtigen, welche sodann die Abnahme des Verschlusses bewirken und den Tatbestand zu Protokoll feststellen wird.

Hat der Schiffer eigenmächtig Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen oder abzuwarten, so hat er in glaubhafter Weise darzutun, daß davon die Rettung des Schiffes oder der Ladung oder die Abwendung einer dringenden Gefahr abgehängt habe. Er muß in einem solchen Falle unverzüglich nach Beseitigung der Gefahr bei den nächsten Zollbeamten oder, wenn diese nicht zu erreichen sind, bei der nächsten Ortsobrigkeit Anzeige machen und die Feststellung des Tatbestands veranlassen.

Artikel 10

In Bezug auf die Abfertigung derjenigen Waren, welche auf dem Rhein mit der Bestimmung eingehen, im Land zu bleiben, sowie in Bezug auf die zur Ausfuhr bestimmten und die nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in Freihäfen oder in anderen Niederlagen auf dem Rhein durchgehenden Waren finden die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen desjenigen Uferstaates Anwendung, über dessen Grenze die Ein- beziehungsweise Aus- oder Durchfuhr erfolgt.

Artikel 11

Jede Regierung bestimmt für den Umfang ihres Staatsgebietes die Häfen und Landungsplätze, wo - abgesehen von den Freihäfen (Art. 8) - es gestattet sein soll, ein- oder auszuladen.

An anderen Orten darf ein Schiffsführer ohne Erlaubnis der Behörde nur dann ein- oder ausladen, wenn Naturereignisse oder Unglücksfälle die Fortsetzung der Reise ganz verhindern oder nur mit dringender Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen.

Landet er aus solcher Veranlassung an einem Ort, wo sich eine Zollbehörde befindet, so hat er sich bei dieser zu melden und die weiteren Anordnungen derselben zu befolgen.

Befindet sich am Landungsplatz keine Zollbehörde, so muss er der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige erstatten. Diese hat die Umstände, welche den Schiffsführer zum Anlanden bestimmt haben, zu Protokoll festzustellen und der nächsten Zollbehörde desselben Gebietes Mitteilung zu machen.

Wird, um die Ware keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen, so hat der Schiffsführer sich jeder weiteren gesetzlichen Massregel zur Verhinderung von Einschwärmungen zu unterwerfen. Von den Waren, die er nachher wieder einnimmt, um seine Reise fortzusetzen, sind Ein- oder Ausgangsabgaben nicht zu entrichten.

Hat der Schiffsführer eigenmächtig Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen, so tritt die im Artikel 9 Absatz 6 angegebene Folge ein.

Artikel 12

Wird ein Schiffsführer überwiesen, daß er Schleichhandel zu treiben versucht habe, so soll ihn die Freiheit der Rheinschiffahrt für seine Person und für die Waren, die er unerlaubterweise hat ein- oder ausführen wollen, gegen die Verfolgung der Zollbeamten nicht schützen. Die übrigen in dem Schiff befindlichen Waren dürfen jedoch wegen eines solchen Versuchs nicht mit Beschlag belegt, noch soll überhaupt gegen einen solchen Schiffsführer strenger verfahren werden, als es die Gesetze des Staates, in dessen Gebiet der Unterschleif entdeckt wird, zulassen.

Werden von den Grenzzollämtern Abweichungen der Ladung von dem Manifest entdeckt, so finden die bestehenden Landesgesetze in bezug auf die Bestrafung wegen unrichtiger Deklaration Anwendung.

Artikel 13

Wo sich mehrere Uferstaaten zu einem gemeinsamen Zoll- oder Steuersystem vereinigt haben, ist bezüglich der Anwendung der Artikel 6 bis 12 die Grenze des Vereinsgebiets als Landesgrenze anzusehen.

Artikel 14

Die vertragenden Teile sind darüber einverstanden, daß alle Erleichterungen, welche für den Ein-, Aus- und Durchgang von Waren auf andern Land- und Wasserstrassen eingeführt werden, auch für den Ein-, Aus- und Durchgang auf dem Rhein zugestanden werden sollen.

Artikel 15 - 21

Die Artikel 15 bis 21 wurden aufgehoben und durch die nachstehend aufgeführten Bestimmungen der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14. Dezember 1922 ersetzt :

"Artikel 1

Die Befugnisse zur Führung eines Fahrzeuges auf dem Rhein, oberhalb der Brücke von Duisburg-Hochfeld, steht nur dem Inhaber eines Rheinschifferpatentes zu, welches von der zuständigen Behörde eines der vertragschliessenden Staaten ausgestellt ist.

Artikel 2

Das Patent wird für den Rhein in seiner ganzen Ausdehnung oder für bestimmte Strecken ausgegeben.

Es benennt die Strecke der Wasserstrasse, für welche die Ermächtigung erteilt ist und die Art der Fahrzeuge, welche der Inhaber zu führen ermächtigt ist. Es gibt das Recht, jedes Fahrzeug der in dem Patent erwähnten Art zu führen, welchen Staat es auch immer angehören möge.

Artikel 3

Die Bedingungen, auf Grund welcher die in Artikel 1 genannten Behörden verpflichtet sind, Schifferpatente auszustellen, sind in einer, in gemeinsamen Einverständnis aufgestellten Verordnung festgelegt.

Artikel 4

Der Inhaber, welcher auf irgend eine Weise das ihm ausgestellte Patent in den Besitz einer, mit einer solchen Urkunde nicht versehenen Person gelangen lässt, damit diese auf Grund dieses Patentes die Rheinschiffahrt ausübe, wird je nach Umständen mit zeitweiser oder endgültiger Entziehung genannten Dokumentes bestraft.

Personen, welche, ohne selbst mit einem Rheinschifferpatent versehen zu sein, die Rheinschiffahrt unter Benutzung des einer anderen Person erteilten Rheinschiffahrtpatentes ausüben, können während einer, je nach den besonderen Umständen festgesetzten Zeit, ein Rheinschifferpatent nicht erlangen.

Artikel 5

Einem Inhaber, welcher eine Unfähigkeit an den Tag gelegt hat, die eine Gefahr für die Schiffahrt bedeutet oder wegen schwerer Eigentumsverfehlungen verurteilt worden ist, muß das Patent von demjenigen Staat entzogen werden, welcher es erteilt hat. Die Einziehung kann für einen vorübergehenden Zeitabschnitt stattfinden. Sie wird den übrigen für die Ausstellung von Schifferpatenten zuständigen Behörden mitgeteilt".

Artikel 22

Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rhein antritt, hat der Eigentümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung desselben für denjenigen Teil der Rheinschiffahrt, für welchen es bestimmt ist, zu erwirken.

Diese Bescheinigung (Schiffsattest) wird von der zuständigen Behörde eines der Uferstaaten aufgrund einer durch Sachverständige vorgenommenen Untersuchung ausgestellt.

Sowohl an dem Schiff als auf dem Schiffsattest sind der Name und die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes zu bezeichnen.

Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes und außerdem auf Verlangen des Betrachters zu wiederholen und das Ergebnis auf dem Schiffsattest zu verzeichnen.

Jede Uferregierung kann, wenn sie es für angemessen befindet, eine Untersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen.

Das Schiffsattest muss sich während der Fahrt jederzeit an Bord des Schiffes befinden. Es ist den Hafen- und Polizeibehörden auf Erfordern vorzuzeigen.

Artikel 23 (3)

Die Zentralkommission bestimmt in den Ausführungsverordnungen zu Artikel 22 dieser Akte sowie zu der Vereinbarung über die Ordnung betreffend die Rheinschifferpatente vom 14. Dezember 1922 die Arten von Fahrzeugen, die ganz oder teilweise vom Anwendungsbereich dieser Verordnungen ausgenommen werden.

Artikel 24

Mit Ausnahme der Vorschrift im Artikel 32 beziehen die Bestimmungen dieser Akte sich nicht auf das Übersetzen von einem Ufer nach dem gegenüberliegenden

Artikel 25

Die Flösser haben für jedes Floss, mit welchem sie den Rhein befahren wollen, eine Bescheinigung der betreffenden Landesbehörde nach beiliegendem Muster B mit sich zu führen, aus welcher die Zahl und Art der Hölzer sowie deren Gewicht ersichtlich sein muss.

Diese Bescheinigung (Flossschein) vertritt die Stelle des Manifestes (Art.9) und ist den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten sowie den Floss-Untersuchungskommissionen auf Erfordern vorzuzeigen.

Die Vorschriften der Artikel 9 bis 14 finden auch auf Flösse und deren Führer Anwendung.

(3) Wortlaut des Zusatzprotokolls Nr. 3 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1979.

Artikel 26

Die Vorschriften über den Dienst der Lotsen oder Steuerleute sowie der Wahrschauer und die von denselben zu erhebenden Gebühren bleiben jeder Uferregierung vorbehalten.

Es darf jedoch kein Schiffer oder Flösser genötigt werden, einen Lotsen oder Steuermann an Bord zu nehmen. Auch ist die Erhebung einer Gebühr überhaupt nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen der Lotsen oder Steuerleute wirklich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist.

Artikel 27

Die Uferregierungen werden dafür Sorge tragen, daß in den Freihäfen sowie in den übrigen Hafenstädten am Rhein die nötigen Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waren vorhanden seien und im gutem Stande erhalten werden.

Zur Bestreitung der notwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten kann ein entsprechendes Entgelt erhoben werden. Sobald der Ertrag dieses Entgeltes die eben erwähnten Kosten übersteigt, muss dasselbe verhältnismässig herabgesetzt werden.

Es ist jedoch eine Gebühr überhaupt nur insoweit zu entrichten, als von den Anstalten wirklich Gebrauch gemacht wird.

Artikel 28

Die vertragenden Teile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheins und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten. Diese Festsetzung findet auch auf die Wasserstrassen zwischen Gorinchem, Krimpen, Dordrecht und Rotterdam Anwendung.

Auf Stromstrecken, welche noch nicht hinreichend instand gesetzt sind und deshalb ein veränderliches Fahrwasser haben, wird letzteres von der Regierung, in deren Gebiet die Stromstrecke gelegen ist, kenntlich durch Baken bezeichnet werden.

Befinden sich solche Stromstrecken in den Gebieten zweier sich gegenüberliegender Uferstaaten, so trägt jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltungskosten.

Artikel 29

Die Staaten, deren Uferstrecken aneinandergrenzen oder sich gegenüberliegen, werden behufs zweckmässiger und gegenseitig unneutraler Ausführung von Bauwerken, welche auf den Strom oder die Ufer im Gebiet des andern Staates unmittelbar eine Wirkung ausüben können, sich die Pläne solcher von ihnen beabsichtigten Anlagen mitteilen und sich über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Verhältnisse verständigen.

Artikel 30

Die Uferregierungen werden dafür Sorge tragen, daß die Schifffahrt auf dem Rhein durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernis finde, und daß namentlich der Durchlass der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde. Die Erhebung einer Gebühr für das Öffnen oder Schliessen der letzteren ist unstatthaft.

Konzessionen zu neuen Schiffsmühlen sollen fortan nicht erteilt werden.

Artikel 31

Von Zeit zu Zeit sollen Strombefahrungen durch Wasserbautechniker sämtlicher Uferstaaten vorgenommen werden, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Massregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmässigen Schifffahrt zu untersuchen und festzustellen.

Über den Zeitpunkt und die Ausdehnung dieser Befahrungen hat die Zentralkommission (Art. 43) Beschluss zu fassen. Die Techniker haben ihr über das Ergebnis Bericht zu erstatten.

Artikel 32 (3)

Zuwiderhandlungen gegen die von den Uferregierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften werden mit Geldbußen geahndet, deren Mindestbetrag dem Wert von drei und deren Höchstbetrag dem Wert von 2500 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds entspricht, die in die Landeswährung des Staates umgerechnet werden, dessen Verwaltung die Strafe verhängt oder dessen Gericht angerufen wird.

Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der Bewertungsmethode errechnet, die der Internationale Währungsfonds bei seinen Operationen und Transaktionen anwendet. Für einen Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird dieser Wert auf die von diesem Staat bestimmte Weise berechnet, jedoch so, daß die sich hiernach ergebenden Beträge in der Landeswährung soweit wie möglich dem gleichen wirklichen Wert entsprechen, wie er in Sonderziehungsrechten ausgedrückt wird.

Artikel 33

Behufs gerichtlicher Verhandlung der im Artikel 34 erwähnten Gegenstände sollen in geeigneten am Rhein oder in dessen Nähe gelegenen Orten Rheinschiffahrtsgerichte bestehen.

Die Uferregierungen werden sich von den ihren Gebieten vorhandenen Rheinschiffahrtsgerichten und von den Veränderungen in Kenntnis setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Ortes oder des Sprengels derselben eintreten.

(3) siehe Fußnote (3), Seite 7

Artikel 34

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind kompetent :

- I. in Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften ;
- II. in Zivilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozessverfahren über Klagen :
 - a) wegen Zahlung der Lotsen-, Kran-, Waage-, Hafen - und Bohlwerksgebühren und ihres Betrages ;
 - b) wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades ;
 - c) wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flösser während ihrer Fahrt oder beim Anlanden andern verursacht haben ;
 - d) wegen der den Eigentümern der Zugpferde beim Heraufziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigungen am Grundeigentum.

Artikel 34 bis

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind unbeschadet des Artikels 35ter ebenfalls nach Artikel 34 Ziffer II Buchstabe c zuständig, wenn die Parteien in einem Vertragsverhältnis stehen ; ihre Zuständigkeit erstreckt sich jedoch nicht auf die auf einen Vertrag gestützten Klagen gegen ein Schiff wegen Schäden, die an Bord desselben befindliche Personen oder Güter durch sein Verschulden erlitten haben.

Artikel 35

In Strafsachen (Art 34 I) ist dasjenige Rheinschiffahrtsgericht kompetent, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist ; in Zivilsachen dasjenige, in dessen Bezirk die Zahlung stattfinden musste (Art 34 II a), beziehungsweise der Schaden zugefügt wurde (Art. 34 II b, c, d).

Artikel 35 bis

Sind im Falle des Artikels 34 Ziffer II Buchstabe c die schädigenden Ereignisse in den Hoheitsgebieten zweier Uferstaaten eingetreten, oder ist es unmöglich, festzustellen, in welchem Hoheitsgebiet sie eingetreten sind, so ist das allein oder das zuerst angerufene Gericht zuständig.

Hat sich ein Gericht eines der Staaten durch eine rechtskräftige Entscheidung für nicht zuständig erklärt, so gilt das Gericht des anderen Staates als zuständig.

Artikel 35ter

Die Parteien können eine zivilrechtliche Streitigkeit durch Vereinbarung entweder einem anderen als dem nach den Artikeln 35 bis 35bis zuständigen Rheinschiffahrtsgericht oder aber, sofern das innerstaatliche Recht dem nicht entgegensteht, einem anderen Gericht oder einem Schiedsgericht unterbreiten.

Artikel 36

Das Verfahren bei den Rheinschiffahrtsgerichten soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein. Prozesskautionen dürfen von Ausländern ihrer Nationalität wegen nicht erhoben werden.

In das Urteil sind jederzeit die Tatsachen, welche das Verfahren herbeigeführt haben, die Fragen, worauf es nach den Verhandlungen ankam, und die Entscheidungsgründe aufzunehmen.

Übrigens darf kein Schiffsführer oder Flösser wegen einer gegen ihn eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise behindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Kautionsleistung geleistet hat.

Artikel 37 (3)

Entspricht der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge einem Wert von mehr als 20 Sonderziehungsrechten im Sinne des Artikels 32, so kann gegen das Urteil erster Instanz bei der Zentralkommission (Art. 43) oder bei dem Obergericht des Landes (Art. 38), in welchem das Urteil ergangen ist, Berufung eingelegt werden.

Soll die Berufung bei der Zentralkommission angebracht werden, so ist sie mit dem ausdrücklichen Bemerkens, daß die Entscheidung der Zentralkommission verlangt werde, binnen 30 Tagen nach der in Gemässheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urteils erster Instanz dem Gericht, welches entschieden hat, anzumelden und der Gegenpartei in dem von ihr in erster Instanz erwählten Domizil oder in dessen Ermangelung gleichfalls dem Gericht zuzustellen. In welcher Weise die Anmeldung bei dem Gericht und die Zustellung zu erfolgen hat, bleibt der Bestimmung der Landesgesetzgebung überlassen.

Innerhalb vier Wochen nach erfolgter Anmeldung hat der Appellant sodann die schriftliche Rechtfertigung der Appellation dem Gericht zu übergeben, welches solche dem Appellanten binnen einer ihm zu bestimmenden präklusivischen Frist zur Beantwortung zufertigt und die geschlossenen Akten an die Zentralkommission (Art. 43) einzusenden hat.

Werden von dem Appellanten die in diesem Artikel vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet, so wird die Appellation für nicht angebracht erachtet.

In dem Fall der Berufung an die Zentralkommission kann das Gericht auf Verlangen der Gegenpartei das Urteil erster Instanz provisorisch vollstrecken beziehungsweise vollstreckbar erklären, wobei es nach Massgabe der Landesgesetze zu bestimmen hat, ob zuvor von dem Antragsteller Kautionsleistung zu leisten sei.

Artikel 37 bis

Haben in einem Rechtsstreit sowohl der Kläger als auch der Beklagte fristgerecht Berufung eingelegt, und zwar der eine bei der Zentralkommission und der andere bei der innerstaatlichen Berufungsinstanz, so entscheidet das zuerst angerufene Gericht über beide Berufungen.

(3) siehe Fußnote (3), Seite 7

Die Berufung bei der Zentralkommission gilt als eingelegt, sobald sie nach Massgabe des Artikels 37 Absatz 2 bei dem Gericht eingegangen ist, das in erster Instanz entschieden hat. Werden beide Berufungen am gleichen Tage eingelegt, so entscheidet über sie das Gericht, bei dem der Beklagte eingelegt hat.

Jedes Berufungsgericht prüft von Amts wegen, ob bereits bei dem anderen Berufungsgericht Berufung eingelegt wurde.

Das nach Absatz 1 unzuständige Berufungsgericht verweist den Rechtsstreit auf Antrag des Berufungsklägers an das Berufungsgericht, das nach dem genannten Absatz zu entscheiden hat. Ist die Berufung bei dem unzuständigen Gericht fristgemäss eingelegt worden, so gilt die Berufungsfrist auch bei dem anderen Berufungsgericht als gewahrt.

Zu den Kosten des Berufungsverfahrens gehören auch die Kosten, die nach dem für das unzuständige Gericht geltenden Recht durch das eingeleitete Berufungsverfahren verursacht worden sind.

Artikel 38

Jede Uferregierung bestimmt ein für allemal das Obergericht, bei welchem die Berufungen gegen die in ihrem Gebiet von den Rheinschiffahrtsgerichten erster Instanz gefällten Urteile angebracht werden können.

Das Obergericht muss seinen Sitz in einer Stadt haben, welche am Rhein oder doch nicht allzuweit von demselben gelegen ist.

Wird die Berufung bei diesem Gericht eingelegt, so finden die für das Verfahren in Appellationssachen geltenden Landesgesetze Anwendung.

Artikel 39

Bei dem richterlichen Verfahren in Rheinschiffahrtsangelegenheiten findet weder der Gebrauch von Stempelpapier noch die Anwendung von Sporteltaxehh für die Richter und Gerichtsschreiber statt ; die Parteien haben keine anderen Kosten als diejenigen zu tragen, welche durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen Porto usw. veranlasst und nach der für andere Streitsachen bestehenden Taxordnung erhoben werden.

Artikel 40

Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte eines Uferstaates sollen in jedem andern Rheinuferstaat unter Beobachtung der in demselben vorgeschriebenen Formen vollstreckbar sein.

In bezug auf die Zustellung sollen sowohl die gedachten Erkenntnisse und Beschlüsse als Vorladungen und alle sonstigen Verfügungen in den bei den Rheinschiffahrtsgerichten anhängigen Sachen in allen Uferstaaten so angesehen werden, als ob sie von einer Behörde des eigenen Staates erlassen seien.

Vorladungen und Zustellungen an Personen, welche in einem der Rheinuferstaaten einen bekannten Wohnsitz haben, müssen in letzterem bewirkt werden.

Artikel 40 bis

1. Jeder Vertragsstaat sorgt für die Ahndung der in Artikel 32 der Rheinschiffahrtsakte bezeichneten Zuwiderhandlungen
 - a) nach Maßgabe des in den Artikeln 32 bis 40 der Rheinschiffahrtsakte vorgesehenen Verfahrens oder
 - b) nach Maßgabe eines besonderen richterlichen Verfahrens oder eines geeigneten Verwaltungsverfahrens.
2. Der Vertragsstaat, der von den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Möglichkeiten Gebrauch macht, hat vorzusehen,
 - a) daß die örtliche Zuständigkeit bei dem Gericht oder der Behörde liegt, in dessen bzw. deren Bezirk die Zuwiderhandlung begangen worden ist ;
 - b) daß der in den Entscheidungen festgesetzte Geldbusse den in Artikel 32 der Rheinschiffahrtsakte festgelegten Rahmen nicht überschreitet ;
 - c) daß diese Entscheidungen erst nach Ablauf einer mindestens einwöchigen Frist nach Zustellung an den Betroffenen vollstreckbar werden ;
 - d) daß der Betroffene die Möglichkeit hat, durch Einlegung eines Rechtsbehelfs binnen dieser Frist eine Verhandlung und Entscheidung durch das Rheinschiffahrtsgericht, in dessen Bezirk die Zuwiderhandlung begangen worden ist, herbeizuführen.
3. Die Vorschriften der Artikel 36 Absätze 1 und 3, 39 und 40 Absatz 2 sowie die in Artikel 40 Absatz 3 vorgesehene Garantie der Zustellung am Wohnsitz sind ebenfalls auf die in Absatz 1 Buchstabe b genannten Verfahren anzuwenden.
4. Die nach Artikel 37 der Rheinschiffahrtsakte beim Obergericht eines Vertragsstaats zulässige Berufung gegen Entscheidungen, die im Rahmen des in Absatz 1 Buchstabe b genannten Verfahrens ergangen sind, kann durch ein geeignetes anderes Rechtsmittel bei einer anderen oberen Gerichtsstanz dieses Vertragsstaats ersetzt werden, unbeschadet der Möglichkeit der Berufung an die Zentralkommission.
5. Die vollstreckbaren Entscheidungen, die im Rahmen des in Absatz 1 Buchstabe b genannten Verfahrens ergangen sind, stehen den Urteilen und anderen Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte gleich. Sie werden in den anderen Vertragsstaaten durch die Behörden und Stellen vollstreckt, die mit der Vollstreckung der Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte beauftragt sind.

Artikel 41 und 42 (gestrichen)

Artikel 43

Jeder Vertragsstaat ernennt einen bis vier Bevollmächtigte zur Teilnahme an gemeinsamen Konferenzen über die Angelegenheiten der Rheinschifffahrt. Diese Bevollmächtigten bilden die Zentralkommission, die ihren Sitz in Straßburg hat.

Jeder Vertragsstaat kann höchstens zwei Stellvertreter benennen, die für verhinderte Bevollmächtigte eintreten oder an den Beratungen der von der Zentralkommission eingesetzten Arbeitsgremien teilnehmen.

Artikel 44

Den Vorsitz führt ein Bevollmächtigter, der von einem jeden Vertragsstaat abwechselnd in der Reihenfolge des französischen Alphabets der Staatennamen für jeweils zwei Jahre bezeichnet wird.

Der Staat, mit dem diese Reihenfolge beginnt, wird durch das Los bestimmt.

Der nach dem Alphabet folgende Staat benennt einen Bevollmächtigten für das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden. Dieser übernimmt nach Ablauf der in Absatz 1 genannten zwei Jahre den Vorsitz.

Jeder Staat kann auf die Besetzung des Amtes des Vorsitzenden oder des stellvertretenden Vorsitzenden verzichten.

Artikel 44 bis

Der Vorsitzende leitet die Beratungen während der Tagungen. Er vertritt die Zentralkommission, wacht über die Durchführung ihrer Beschlüsse sowie ganz allgemein über den reibungslosen Ablauf der Tätigkeit ihrer Dienste.

Der stellvertretende Vorsitzende vertritt den Vorsitzenden, wenn dieser verhindert ist, oder nimmt, wenn das Amt des Vorsitzenden unbesetzt ist, dessen Aufgaben bis zur Ernennung eines neuen Vorsitzenden wahr.

Artikel 44 ter

Die Zentralkommission beschliesst über die Organisation ihrer Arbeiten und ihres Sekretariats.

Sie hält jährlich zwei Tagungen ab ; ausserordentliche Tagungen können auf Antrag eines Bevollmächtigten vom Vorsitzenden einberufen werden.

Sie setzt die für ihre Tätigkeit erforderlichen ständigen oder nichtständigen Arbeitsausschüsse ein. Den Vorsitz dieser Gruppen führt ein Bevollmächtigter oder stellvertretender Bevollmächtigter in zweijährlichem Wechsel unter den Vertragsstaaten.

Artikel 44 quater

Die Amtssprachen der Zentralkommission sind Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch.

Artikel 44 quinquies

Die Zentralkommission beschliesst über die mit anderen internationalen oder europäischen Organisationen herzustellenden Beziehungen.

Artikel 45

Vor die Zentralkommission gehört:

- a) die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung dieses Vertrages und der von den Uferregierungen vereinbarten Verordnungen und Massregeln wahrgenommen werden ;
- b) die Beratung über die von einzelnen Uferregierungen zur Beförderung der Rheinschiffahrt gemachten Vorschläge, insbesondere auch die Anträge auf Abänderung oder Ergänzung dieses Vertrages und der gemeinsam erlassenen Verordnungen ;
- c) die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Erkenntnisse der Rheinschiffahrtsgerichte (Art. 37).

Alljährlich hat die Zentralkommission einen Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt zu erstatten.

Artikel 45 bis

Die in Artikel 45 Buchstabe c vorgesehenen Befugnisse der Zentralkommission werden durch eine Berufungskammer ausgeübt, die aus einem Richter und einem stellvertretenden Richter je Vertragsstaat besteht.

Die Zentralkommission ernennt die Richter und die stellvertretenden Richter für sechs Jahre aus dem Kreis von Persönlichkeiten, die hierfür von jedem Vertragsstaat vorgeschlagen werden ; sie müssen eine juristische Ausbildung oder Erfahrungen in der Rheinschiffahrt haben.

Jeder Staat kann für die Dauer von mindestens einem Jahr darauf verzichten, einen Richter und einen stellvertretenden Richter für die Berufungskammer vorzuschlagen.

Ein Mitglied der Berufungskammer kann nur durch einstimmigen Beschluss der Zentralkommission abberufen werden. Die Mitglieder der Berufungskammer üben ihr Amt in völliger Unabhängigkeit aus und sind nicht an Weisungen gebunden. Sie dürfen nicht in einer Sache tätig werden, über die sie bereits in einer anderen Eigenschaft zu befinden hatten.

Der stellvertretende Richter tritt an die Stelle des Richters, wenn dieser verhindert oder abgelehnt oder wenn dessen Stelle unbesetzt ist.

Die Berufungskammer wählt ein Mitglied mit juristischer Ausbildung zu ihrem Vorsitzenden. Er wird für drei Jahre gewählt und ist wiederwählbar.

Artikel 45 ter

Die Zentralkommission stellt die Verfahrensordnung der Berufungskammer auf.

Artikel 46

Jeder Vertragsstaat verfügt in der Zentralkommission über eine Stimme.

Die Stimmabgabe kann unter dem Vorbehalt nachträglicher Bestätigung erfolgen.

Einstimmig angenommene Entschliessungen sind bindend, sofern nicht ein Vertragsstaat der Zentralkommission binnen einem Monat mitteilt, dass er seine Genehmigung versagt oder dass er sie erst nach Zustimmung seiner gesetzgebenden Körperschaften erteilen kann.

Mit Stimmenmehrheit angenommene Entschliessungen stellen Empfehlungen dar. Das gleiche gilt für einstimmig angenommene Entschliessungen, wenn ein Staat seine Genehmigung nach Massgabe des Absatzes 3 versagt.

Entschliessungen über interne Fragen der Zentralkommission sind jedoch auch dann gültig, wenn sie mit Stimmenmehrheit angenommen worden sind.

Stimmenthaltung werden bei der Stimmenzählung nicht mitgerechnet.

Artikel 47

Jeder Vertragsstaat bestreitet den Aufwand für seine eigenen Bevollmächtigten und für die auf seinen Vorschlag benannten Mitglieder der Berufungskammer. Die Zentralkommission veranschlagt im voraus den Haushaltsplan des folgenden Jahres, und die Vertragsstaaten tragen zu gleichen Teilen hierzu bei.

Artikel 48

Der gegenwärtige Vertrag tritt vom 1. Juli 1869 ab an die Stelle der Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831, der zu derselben ergangenen Supplementar- und Additional- Artikel, sowie aller sonstigen Beschlüsse der Uferregierungen über Gegenstände, hinsichtlich welcher die gegenwärtige Akte Bestimmung getroffen hat. Er soll von den vertragenden Regierungen ratifiziert und die Auswechslung der Ratifikationsurkunden binnen sechs Monaten in Mannheim bewirkt werden;

Die Anlage A wurde aufgehoben.

Die Anlage B über den Floss-Schein wurde nicht aufgenommen, da das Flössen nicht mehr üblich ist.

Schluß-Protokoll

Die Unterzeichneten vereinigten sich heute, um die in Vollmacht ihrer hohen Regierungen vereinbarte revidierte Rheinschiffahrtsakte zu vollziehen, bei welcher Gelegenheit noch folgende Erklärungen, Verabredungen und erläuternde Bemerkungen in gegenwärtiges Schluss-Protokoll niedergelegt wurden:

1. Zum Artikel 1 der Akte

Es ist selbstverständlich, daß das Recht zur freien Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen nicht den Anspruch auf die besonderen, den zur Rheinschifffahrt gehörigen oder ihnen gleichgestellten Schiffen gewährten Begünstigungen in sich schliesst.

2. Zum Artikel 3 der Akte

A. Es wird allseitig anerkannt, daß unter die Bestimmung im ersten Absatz dieses Artikels Brückengelder, die auf anderen Wasserstrassen als auf dem Rhein erhoben werden, und die für die Benutzung künstlicher Wasserstrassen oder Anlagen, wie Schleusen und dergleichen, zu entrichtenden Gebühren nicht zu subsumieren sind.

B. Der Bevollmächtigte für Preußen bemerkte, dass auf der Ruhr noch eine geringfügige Schifffahrtsabgabe erhoben werde, daß es in der Absicht liege, diese binnen kurzem in Wegfall zu bringen, daß er aber die Bestimmung des Zeitpunktes seiner Regierung vorbehalten müsse.

Ferner bemerkte der Bevollmächtigte für die Niederlande, daß die Schiffer auf einem Teil der limburgischen Maas an die dortigen Bakenmeister noch eine kleine Bakengebühr zu entrichten hätten, welche ohne Mitwirkung der Königlich Belgischen Regierung nicht aufgehoben werden könne, daß er also seiner Regierung die Ausführung der Bestimmung im zweiten Absatz dieses Artikels auf der betreffenden Strecke der Maas einstweilen vorbehalten müsse.

Die übrigen Bevollmächtigten fanden gegen diese Vorbehalte nichts zu erinnern.

3. Zum Artikel 8 der Akte

Die gegenwärtig bestehenden Freihäfen sind folgende :

in Frankreich :	Straßburg ;
in Baden :	Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim ;
in Bayern :	Neuburg, Speyer, Ludwigshafen ;
in Hessen :	Mainz ;
in Preussen :	Biebrich, Oberlahnstein, Koblenz, Köln, Neuss, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerich ;
in den Niederlanden :	Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht.

4. Zum Artikel 15 der Akte

Die Erklärung zu Artikel 15 der Akte ist hinfällig ; siehe Artikel 15 bis 21.

5. Zum Artikel 22 der Akte

- A. Man ist darüber einverstanden, daß die bisherige Bezeichnung der höchstens zulässigen Einsenkungstiefe der Schiffe mittels eiserner Klammern auch ferner beibehalten werden soll.
- B. Als eine wesentliche Veränderung oder Reparatur soll die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes angesehen werden.
- C. Da die im Artikel 17 der Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 enthaltene Verabredung in betreff der Eiche der Rheinschiffe lediglich durch die Erhebung der Rekognitionsgebühr motiviert war, diese Gebühr aber in Zukunft nicht mehr erhoben werden kann, so bedarf es einer Erneuerung jener Verabredung nicht. Gleichwohl werden die vertragenden Regierungen auch fernerhin dafür Sorge tragen, daß es an Gelegenheit zur Feststellung der Tragfähigkeit der Schiffe nach der früher von ihnen vereinbarten Vermessungsmethode innerhalb ihrer Gebiete nicht fehle.

6. Zum Artikel 23 der Akte

Unter Zentner ist hier, wie überall, wo diese Gewichtsbezeichnung in der Akte gebraucht ist, der Zollzentner zu 50 Kilogramm zu verstehen.

7. Zum Artikel 30 der Akte

Der Bevollmächtigte für die Niederlande erklärte, daß seine Regierung, falls auf den vom Rhein über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle in das offene Meer führenden, den Bestimmungen im Artikel 30 nicht unterliegenden Wasserstrassen Brücken errichtet werden sollten, dafür Sorge tragen werde, daß die Schiffe und Flösse durch genügende Durchlassöffnungen frei und ohne Hindernis durchfahren können, und daß diejenigen Erleichterungen, welche während des Baues und nach der Ausführung desselben bei der Durchfahrt niederländischen Schiffen und Flössern gewährt werden, unter denselben Bedingungen auch den Schiffen und Flössern der oberen Rheinuferstaaten zuteil werden.

Es verstehe sich übrigens von selbst, daß durch diese Erklärung die Festsetzung im Alinea 2 des Artikels 2 nicht berührt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten sind mit der vorstehenden Erklärung einverstanden.

8. Zum Artikel 32 der Akte

Der Bevollmächtigte für Frankreich bemerkte, daß nach der Auffassung seiner Regierung durch die Bestimmung dieses Artikels die Befugnis der Uferstaaten, Übertretungen polizeilicher Vorschriften, die in den gemeinsam erlassenen Verordnungen nicht erwähnt seien, unter Strafe zu stellen, nicht beschränkt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten erachteten diese Auffassung für zutreffend.

9. Zum Artikel 47 der Akte

- A) Diese Erklärung wurde aufgehoben.
- B) In dringenden Angelegenheiten kann von den Bevollmächtigten in der Zentralkommission im Auftrage ihrer Regierungen auch auf dem Korrespondenzwege Beschluß gefaßt werden.
- C) Diese Erklärung wurde aufgehoben.

II. Übereinkommen vom 20. November 1963 zur Revision der am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten Revidierten Rheinschiffahrtsakte

(Hinterlegung der letzten Ratifikationsurkunde : 13. April 1967)

Die Bundesrepublik Deutschland,

Das Königreich Belgien,

Die Französische Republik,

Das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland,

Das Königreich der Niederlande,

Die Schweizerische Eidgenossenschaft,

entschlossen, die Revidierte Mannheimer Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 sowie deren spätere Änderungen teilweise abzuändern, um im Interesse der internationalen Zusammenarbeit die Organisation und Arbeitsweise der Zentralkommission den derzeitigen Gegebenheiten ihrer Tätigkeit anzupassen, ohne das diese beschränkte Revision die tragenden Grundsätze des Rheinregimes berührt,

sind übereingekommen, die Revidierte Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 sowie deren spätere Änderungen in allseitigem Einvernehmen wie folgt zu ändern und zu ergänzen.

Die Artikel I und II wurden unter I berücksichtigt.

Artikel III

Folgende Bestimmungen werden außer Kraft gesetzt:

- 1) Diese Außerkraftsetzung wurde unter I berücksichtigt.
- 2) Diese Außerkraftsetzung wurde unter I berücksichtigt.
- 3) Der MODUS VIVENDI vom 4. Mai 1936 nebst Anhang, und zwar für diejenigen Vertragsstaaten, die noch dadurch gebunden sind.

Artikel IV

Die Regierungen der Vertragsstaaten werden sich darüber verständigen, auf welche Weise ein dritter Staat, der bis zum Inkrafttreten dieses Übereinkommens der Zentralkommission angehörte, dieser weiterhin mit ähnlichen Rechten und Pflichten, wie sie bisher für ihn bestanden, angehören kann.

Dieser dritte Staat wird die Rechte und Pflichten eines Vertragsstaates je nach Vereinbarung mit den Regierungen der Vertragsstaaten haben.

Artikel V

Die Bestimmungen der Mannheimer Akte und ihrer späteren Änderungen, soweit sie gegenwärtig gelten und durch das vorliegende Übereinkommen nicht aufgehoben oder geändert werden, bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Übereinkommens.

Artikel VI

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation.

Die Ratifikationsurkunden sind so bald wie möglich im Sekretariat der Zentralkommission zwecks Verwahrung in deren Archiv zu hinterlegen.

Der Generalsekretär veranlaßt die Aufnahme eines Protokolls über die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden; er übermittelt jedem Unterzeichnerstaat eine beglaubigte Abschrift der Ratifikationsurkunden sowie des Hinterlegungsprotokolls.

Artikel VII

Dieses Übereinkommen tritt am Tag nach der Hinterlegung der sechsten Ratifikationsurkunde im Sekretariat der Zentralkommission in Kraft; dieses unterrichtet hiervon die anderen Unterzeichnerstaaten.

Artikel VIII

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in deutscher, französischer und niederländischer Sprache abgefaßt; im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut maßgebend; es wird im Archiv der Zentralkommission hinterlegt.

Jedem Vertragsstaat wird eine vom Generalsekretär beglaubigte Abschrift übermittelt.