

**Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1868**  
**[Mannheimer Akte]<sup>1</sup>**

[Eingangsformel]

Artikel 1

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<sup>2</sup>

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.

Artikel 3

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.

---

<sup>1</sup> Es gelten die Auslegungsprinzipien des Protokolls ZKR 2003-II-10 - einschließlich Anlage - vom 26./27.11.2003 (CC/R (03) 2).

<sup>2</sup> Absatz 3 geändert und ergänzt durch Artikel I des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1979 sowie durch Nr. 1 des Zeichnungsprotokolls hierzu.

#### Artikel 4<sup>3</sup>

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.

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 Rheinschifffahrt 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 Rheinschifffahrt 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 (Artikel 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.

---

<sup>3</sup> Artikel geändert durch Artikel II des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17.10.1979.

#### Artikel 9<sup>4</sup>

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 (Artikel 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 abgehungen 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.

---

<sup>4</sup> Absatz 1 ergänzt durch Artikel I des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

## Artikel 11

Jede Regierung bestimmt für den Umfang ihres Staatsgebietes die Häfen und Landungsplätze, wo - abgesehen von den Freihäfen (Artikel 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 ihm 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 (neu)<sup>5</sup>

Das Recht, ein Fahrzeug auf dem Rhein oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke zu führen, steht nur dem Inhaber eines Rheinschifferpatentes zu, das von der zuständigen Behörde eines der Vertragsstaaten erteilt ist.

## Artikel 16 (neu)<sup>6</sup>

Das Patent wird für den ganzen Rhein oder für bestimmte Abschnitte erteilt.

Es gibt die Teile der Wasserstraße an, für welche die Ermächtigung gilt, und die Arten von Fahrzeugen, die der Inhaber zu führen befugt ist. Es gibt das Recht, jedes Fahrzeug der in ihm bezeichneten Arten zu führen, gleichviel welchem Staate das Fahrzeug angehört.

## Artikel 17 (neu)<sup>7</sup>

Die Voraussetzungen, unter denen die im Artikel 15 genannten Behörden gehalten sind, ein Schifferpatent zu erteilen, werden in einer im gemeinsamen Einvernehmen aufgestellten Verordnung festgesetzt.

## Artikel 18 (neu)<sup>8</sup>

Der Patentinhaber, der auf irgendeine Weise das ihm erteilte Patent in den Besitz einer eine solche Urkunde nicht besitzenden Person gelangen lässt, um ihr auf Grund dieses Patents die Ausübung der Schifffahrt auf dem Rheine zu ermöglichen, wird je nach den Umständen mit zeitweiser oder dauernder Entziehung des Patents bestraft.

Wer, ohne selbst ein Rheinschifferpatent zu besitzen, die Schifffahrt auf dem Rheine unter Benutzung des einem anderen erteilten Patents ausübt, darf während eines nach den Umständen festzusetzenden Zeitraums ein Schifferpatent nicht erhalten.

---

<sup>5</sup> Eingefügt durch Artikel 1 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922, geändert durch Artikel I des Zusatzprotokolls Nr. 3 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1979. Der ursprüngliche Artikel 15 außer Kraft getreten gemäß Artikel 6 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922.

<sup>6</sup> Eingefügt durch Artikel 2 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922. Der ursprüngliche Artikel 16 außer Kraft getreten gemäß Artikel 6 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922.

<sup>7</sup> Eingefügt durch Artikel 3 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922. Der ursprüngliche Artikel 17 außer Kraft getreten gemäß Artikel 6 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922.

<sup>8</sup> Eingefügt durch Artikel 4 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922. Der ursprüngliche Artikel 18 außer Kraft getreten gemäß Artikel 6 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922.

## Artikel 19 (neu)<sup>9</sup>

Legt ein Patentinhaber eine für die Schifffahrt gefahrbringende Unfähigkeit an den Tag oder wird er wegen wiederholten Zollbetrugs oder wegen schwerer Eigentumsvergehen verurteilt, so muss ihm das Patent von dem Staate, der es erteilt hat, entzogen werden. Die Entziehung des Patents kann auf Zeit erfolgen. Sie wird den übrigen für die Erteilung von Patenten zuständigen Behörden mitgeteilt.

## Artikel 20 – 21<sup>10</sup> aufgehoben

## Artikel 22<sup>11</sup>

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 Rheinschifffahrt, für welchen es bestimmt ist, zu erwirken.

Diese Bescheinigung (Schiffsattest) wird von der zuständigen Behörde eines der Vertragsstaaten 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.

Jeder Vertragsstaat kann, wenn er es für angemessen befindet, eine Untersuchung auf seine 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<sup>12</sup>

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.

---

<sup>9</sup> Eingefügt durch Artikel 5 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922. Der ursprüngliche Artikel 16 außer Kraft getreten gemäß Artikel 6 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922.

<sup>10</sup> Außer Kraft getreten gemäß Artikel 6 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922.

<sup>11</sup> Absatz 2 und Absatz 5 geändert durch Artikel I des Zusatzprotokolls Nr. 7 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 27.11.2002.

<sup>12</sup> Absatz 1 geändert durch Artikel I des Zusatzprotokolls Nr. 3 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1979, Absatz 2 eingefügt durch Artikel I des Zusatzprotokolls Nr. 7 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 27.11.2002.

Ungeachtet des Artikels 22 Absatz 2 und des Artikels 1 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14. Dezember 1922 kann die Zentralkommission andere Schiffsatteste und andere Schifferpatente anerkennen, wenn diese auf der Grundlage von Vorschriften, die gleichwertig mit denjenigen sind, die sie in Anwendung dieser Akte festlegt, sowie von Verfahren, die deren tatsächliche Einhaltung gewährleisten, erteilt werden. Diese Anerkennung kann widerrufen werden, wenn die Zentralkommission feststellt, dass die festgelegten Bedingungen nicht mehr erfüllt sind. Die Einzelheiten werden in den entsprechenden Ausführungsverordnungen geregelt.

#### 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 (Artikel 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.

#### 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<sup>13</sup>

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.

---

<sup>13</sup> Absatz 1 geändert durch Artikel I des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

## 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<sup>14</sup>

Die Staaten, deren Uferstrecken aneinandergrenzen oder sich gegenüberliegen, werden behufs zweckmäßiger und gegenseitig unnachteiliger 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 (Artikel 43) Beschluss zu fassen. Die Techniker haben ihr über das Ergebnis Bericht zu erstatten.

---

<sup>14</sup> Siehe ergänzend hierzu Artikel 358 und 359 des Versailler Vertrages vom 16.07.1919.



## Artikel 32<sup>15</sup>

Zuwiderhandlungen gegen die von den Uferregierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften werden mit Geldbußen bis zu 25.000 Euro oder ihrem Gegenwert in der Landeswährung des Staates, dessen Verwaltung die Strafe verhängt oder dessen Gericht angerufen wird, bestraft.<sup>16</sup>

## 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.

## 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.

---

<sup>15</sup> Absatz 1 geändert durch Artikel I des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963 und Artikel II des Zusatzprotokolls Nr. 3 zu Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1979 sowie Artikel I des Zusatzprotokolls Nr. 6 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 21.10.1999. Absatz 2 eingefügt durch Artikel II des Zusatzprotokolls Nr. 3 zu Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1979 und entfallen durch Artikel I des Zusatzprotokolls Nr. 6 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 21.10.1999.  
Zur näheren Ausgestaltung des Verfahrens bei Zuwiderhandlungen siehe Artikel I des Zusatzprotokolls (Nr. 1) vom 25.10.1972.

<sup>16</sup> Gemeinsame Auslegung des Artikel 1 des Zusatzprotokolls Nr. 6, beschlossen gemäß Protokoll 10: „Die genannte Höhe der Geldbusse bei Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften stellt eine Obergrenze dar, innert welcher die Staaten frei sind, die Strafen je nach Schwere der entsprechenden Zuwiderhandlungen festzusetzen.“

#### Artikel 34bis<sup>17</sup>

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind unbeschadet des Artikels 35 *ter* 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 (Artikel 34 I) ist dasjenige Rheinschiffahrtsgericht kompetent, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist; in Zivilsachen dasjenige, in dessen Bezirk die Zahlung stattfinden musste (Artikel 34 II a), beziehungsweise der Schaden zugefügt wurde (Artikel 34 II b, c, d).

#### Artikel 35bis<sup>18</sup>

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<sup>19</sup>

Die Parteien können eine zivilrechtliche Streitigkeit durch Vereinbarung entweder einem anderen als dem nach den Artikeln 35 bis 35 a 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.

---

<sup>17</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>18</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>19</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

## Artikel 37<sup>20</sup>

Entspricht der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge einem Wert von mehr als 20 Sonderziehungsrechten im Sinne des Artikels 32,<sup>21</sup> so kann gegen das Urteil erster Instanz bei der Zentralkommission (Artikel 43) oder bei dem Obergericht des Landes (Artikel 38), in welchem das Urteil ergangen ist, Berufung eingelegt werden.

Soll die Berufung bei der Zentralkommission angebracht werden, so ist sie mit dem ausdrücklichen Bemerkungen, 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 30 Tage 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 (Artikel 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 37bis<sup>22</sup>

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.

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.

---

<sup>20</sup> Absätze 1, 2 und 3 geändert durch Artikel I des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963. Absätze 1 und 3 geändert durch Artikel III des Zusatzprotokolls Nr. 3 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17.10.1979.

<sup>21</sup> Gemeint sind Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds. Der Verweis auf Artikel 32 trifft seit Änderung durch das Zusatzprotokoll Nr. 6 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 21.10.1999 nicht mehr zu.

<sup>22</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

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 Sporteltaxen 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 41 – 42<sup>23</sup> aufgehoben.

#### Artikel 43<sup>24</sup>

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<sup>25</sup>

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*<sup>26</sup>

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*<sup>27</sup>

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.

---

<sup>23</sup> Aufgehoben durch Artikel I des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>24</sup> Geändert durch Artikel I f) des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>25</sup> Geändert durch Artikel I g) des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>26</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>27</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

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<sup>quater</sup><sup>28</sup>

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

#### Artikel 44<sup>quinquies</sup><sup>29</sup>

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 Rheinschifffahrt 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 Rheinschifffahrtsgerichte (Artikel 37).

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

#### Artikel 45<sup>bis</sup><sup>30</sup>

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 Rheinschifffahrt haben.

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

---

<sup>28</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>29</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>30</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 20.11.1963.

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<sup>ter</sup><sup>31</sup>

Die Zentralkommission stellt die Verfahrensordnung der Berufungskammer auf.

#### Artikel 46<sup>32</sup>

Jeder Vertragsstaat verfügt in der Zentralkommission über eine Stimme.

Die Stimmabgabe kann unter dem Vorbehalt nachträglicher Bestätigung erfolgen.

Einstimmig angenommene Entschlüsse 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 Entschlüsse stellen Empfehlungen dar. Das gleiche gilt für einstimmig angenommene Entschlüsse, wenn ein Staat seine Genehmigung nach Maßgabe des Absatzes 3 versagt.

Entschlüsse 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<sup>33</sup>

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.

---

<sup>31</sup> Eingefügt durch Artikel II des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>32</sup> Geändert durch Artikel I h) des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>33</sup> Geändert durch Artikel I i) des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

#### 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 Additionalartikel, 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.

Geschehen zu Mannheim am 17. Oktober 1868.



## **A. Manifest<sup>34</sup>**

## **B. Floßschein**

Das von dem..... wohnhaft zu.....geführt, nach.....bestimmte Floß besteht aus.....von.....Holz und hat einen Inhalt von .....Kubikmetern und ein Gewicht von .....Zentnern.

....., den.....

(Unterschrift des Flößers)

(Siegel)

(Bezeichnung und Unterschrift der Behörde)

---

<sup>34</sup> Außer Kraft gesetzt durch Artikel III des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 20.11.1963.

## **Schlussprotokoll**

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**<sup>35</sup>

#### **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. Aufgehoben**<sup>36</sup>

#### **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**

- A. Aufgehoben.
- B. In dringenden Angelegenheiten kann von den Bevollmächtigten in der Zentralkommission im Auftrage ihrer Regierungen auch auf dem Korrespondenzwege Beschluss gefasst werden.
- C. Aufgehoben.

---

<sup>35</sup> Artikel 15 aufgehoben durch Artikel 6 der Vereinbarung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14.12.1922.

<sup>36</sup> Aufgehoben durch Artikel 1 Abs. 3 des Zusatzprotokolls Nr. 3 vom 17.10.1979.

## 9. Zum Artikel 47 der Akte

A. Aufgehoben.<sup>37</sup>

B. In dringenden Angelegenheiten kann von den Bevollmächtigten in der Zentralkommission im Auftrage ihrer Regierungen auch auf dem Korrespondenzwege Beschluss gefasst werden.

C. Aufgehoben.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Aufgehoben durch Artikel III des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 20.11.1963.

<sup>38</sup> Aufgehoben durch Artikel III des Übereinkommens zur Revision der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 20.11.1963.