

Revidierte Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen¹

(Stand am 1. November 2011)

Da die Rheinschiffahrtsordnung vom 31. März 1831 im Laufe der Zeit zahlreiche Abänderungen und Ergänzungen erlitten hat, und da ein Teil der in derselben getroffenen Festsetzung den gegenwärtigen Verhältnissen der Rheinschiffahrt nicht mehr entspricht, so sind

die Regierungen von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen

übereingekommen, den gedachten Vertrag, unter Aufrechterhaltung des Prinzips der Freiheit der Rheinschiffahrt in bezug auf den Handel, einer Revision zu unterwerfen und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

(Es folgen die Namen der Bevollmächtigten)

zwischen denen, nach Auswechselung ihrer in gehöriger Form befundenen Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratifikationen, folgende Revidierte Rheinschiffahrts-Akte vereinbart worden ist.

Art. 1

Die Schiffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrag 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 Schiffahrt entgegengesetzt werden.

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

Art. 2

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

AS 1967 1597

¹ Siehe auch das Zusatzprotokoll vom 25. Okt. 1972 (SR 0.747.224.101.1).

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen einer der Wasserwege, welche die Verbindung des Rheines mit dem offenen Meere 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 offenstehen.

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 Behörden ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag.²

Art. 3

Auf dem Rheine, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiete der vertragschliessenden 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.

Art. 4³

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.

Art. 5

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

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

² Fassung gemäss Art. I des Zusatzprot. Nr. 2 vom 17. Okt. 1979, von der BVers genehmigt am 10. Okt. 1980 und in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Febr. 1985 (AS 1985 239 238; BBl 1980 I 1341).

³ Fassung gemäss Art. II des Zusatzprot. Nr. 2 vom 17. Okt. 1979, von der BVers genehmigt am 10. Okt. 1980 und in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Febr. 1985 (AS 1985 239 238; BBl 1980 I 1341).

Art. 6

Von den auf dem Rheine ein- oder ausgehenden Waren dürfen keine höheren Eingangs- oder Ausgangs-Abgaben erhoben werden, als beim Eingange oder Ausgange über die Landesgrenze.

Art. 7

Insoweit nicht sanitätspolizeiliche Rücksichten entgegenstehen, ist die Durchfuhr aller Waren auf dem Rheine 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, Durchgangs-Abgaben nicht erheben.

Art. 8

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

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

Art. 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 Verschlüssung der Laderäume oder der amtlichen Begleitung oder beiden Massregeln zugleich, nach dem Ermessen der Zollbehörde, zu unterwerfen hat.⁴ In diesem Fall hat er dieser ausserdem ein Manifest zu übergeben, das dem von der Zentralkommission beschlossenen Muster entspricht.⁵

Beim Ausgange hat er sodann an dem letzten Grenzzollamte, 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 Zoll-Interesse, den Fall einer Zoll-Defraudation ausgenommen (Art. 12), nicht angehalten werden.

⁴ Fassung gemäss Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

⁵ Zweiter Satz eingefügt durch Fassung gemäss Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

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 Zwecke 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 übrigbleibt, so muss er die nächste Ortsobrigkeit benachrichtigen, welche sodann die Abnahme des Verschlusses bewirken und den Tatbestand zu Protokoll feststellen wird.

Hat der Schiffer eigenmächtige 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 abgehangen 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 Tatbestandes veranlassen.

Art. 10

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

Art. 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 Orte, wo sich eine Zollbehörde befindet, so hat er sich bei dieser zu melden und die weiteren Anordnungen derselben zu befolgen.

Befindet sich am Landungsplatze 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 Ausgangs-Abgaben 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.

Art. 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 Schiffe befindlichen Waren dürfen jedoch wegen eines solchen Versuches 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 Manifeste entdeckt, so finden die bestehenden Landesgesetze in bezug auf die Bestrafung wegen unrichtiger Deklaration Anwendung.

Art. 13

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

Art. 14

Die vertragschliessenden 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 Rheine zugestanden werden sollen.

Art. 15–21⁶

Art. 22

Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rheine 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.

⁶ Aufgehoben durch Art. 6 der Vereinb. vom 14. Dez. 1922 über die Ordnung betreffend die Rheinschifferpatente, abgeschlossen durch Prot. Nr. 43 der Rheinzentalkommission und mit Wirkung seit (AS 1956 1299 1291; BBl 1953 III 169).

Diese Bescheinigung (Schiffs-Attest) wird von der zuständigen Behörde eines der Vertragsstaaten⁷ auf Grund einer durch Sachverständige vorgenommenen Untersuchung ausgestellt.

Sowohl an dem Schiffe als auf dem Schiffs-Atteste 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 Befrachters zu wiederholen und das Ergebnis auf dem Schiffs-Atteste zu verzeichnen.

Jeder Vertragsstaat kann, wenn er es für angemessen befindet, eine Untersuchung auf seine Kosten vornehmen lassen.⁸

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

Art. 23⁹

Die Zentralkommission bestimmt in den Ausführungsverordnungen zu Artikel 22 dieser Akte sowie zu der Vereinbarung über die Ordnung, betreffend die Rheinschifferpatente vom 14. Dezember 1922¹⁰ die Arten von Fahrzeugen, die ganz oder teilweise vom Anwendungsbereich dieser Verordnungen ausgenommen werden.

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.¹¹

Art. 24

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

⁷ Bezeichnung gemäss Art. I des Zusatzprot. Nr. 7 vom 27. Nov. 2002, von der BVers genehmigt am 19. Dez. 2003 und in Kraft für die Schweiz am 1. Dez. 2004 (AS **2005** 175 173; BBl **2003** 3999).

⁸ Fassung gemäss Art. I des Zusatzprot. Nr. 7 vom 27. Nov. 2002, von der BVers genehmigt am 19. Dez. 2003 und in Kraft für die Schweiz am 1. Dez. 2004 (AS **2005** 175 173; BBl **2003** 3999).

⁹ Fassung gemäss Art. I des Zusatzprot. Nr. 3 vom 17. Okt. 1979, von der BVers genehmigt am 10. Okt. 1980 und in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Sept. 1982 (AS **1982** 1810 1809; BBl **1980** I 1341).

¹⁰ SR **0.747.224.121**

¹¹ Eingefügt durch Art. II des Zusatzprot. Nr. 7 vom 27. Nov. 2002, von der BVers genehmigt am 19. Dez. 2003 und in Kraft für die Schweiz am 1. Dez. 2004 (AS **2005** 175 173; BBl **2003** 3999).

Art. 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 (Floss-Schein) 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.

Art. 26

Die Vorschriften über den Dienst der Lotsen oder Steuerleute, sowie der Wahrschauer und die von denselben zu erhebenden Gebühren bleiben jeder Ufer-Regierung 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.

Art. 27

Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, dass in den Freihäfen sowie in den übrigen Hafentädten am Rhein die nötigen Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waren vorhanden seien und in gutem Zustande erhalten werden. ...¹²

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.

Art. 28

Die vertragschliessenden Teile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes, das Fahrwasser des Rheines 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.

¹² Letzter Satz aufgehoben durch Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

Auf Stromstrecken, welche noch nicht hinreichend in den Stand 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 gegenüberliegenden Uferstaaten, so trägt jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltungskosten.

Art. 29

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

Art. 30

Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, dass die Schifffahrt auf dem Rheine 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.

Art. 31

Von Zeit zu Zeit sollen Strombefahrungen durch Wasserbau-Techniker 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.

Art. 32¹³

Zuwiderhandlungen gegen die von den Uferregierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schifffahrtspolizeilichen 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.

¹³ Fassung gemäss Art. 1 des Zusatzprot. Nr. 6 vom 21. Okt. 1999, von der BVers genehmigt am 23. März 2001 und in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 2011 (AS **2012** 3605; BBl **2000** 4844).

Art. 33

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

Die Ufer-Regierungen werden sich von den in ihren Gebieten vorhandenen Rheinschiffahrts-Gerichten und von den Veränderungen in Kenntnis setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Orts oder des Sprengels derselben eintreten.

Art. 34

Die Rheinschiffahrts-Gerichte 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 Bohlwerks-Gebühren 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 Herausziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigungen am Grundeigentum.

Art. 34^{bis 14}

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind unbeschadet des Artikel 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.

Art. 35

In Strafsachen (Art. 34, I) ist dasjenige Rheinschiffahrts-Gericht 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).

¹⁴ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

Art. 35^{bis} 15

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.

Art. 35^{ter} 16

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

Art. 36

Das Verfahren bei den Rheinschifffahrts-Gerichten soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein. – Prozess-Kauttionen 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 verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Kaution geleistet hat.

Art. 37

Entspricht der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge einem Wert von mehr als 20 Sonderziehungsrechten im Sinne des Artikels 32¹⁷, 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.

¹⁵ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

¹⁶ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

¹⁷ Fassung dieses Satzteiles gemäss Art. III des Zusatzprot. Nr. 3 vom 17. Okt. 1979, von der BVers genehmigt am 10. Okt. 1980 und in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Sept. 1982 (AS 1982 1810 1809; BBl 1980 I 1341).

Soll die Berufung bei der Zentral-Kommission angebracht werden, so ist sie ...¹⁸ und mit dem ausdrücklichen Bemerkem, dass die Entscheidung der Zentralkommission verlangt werde, binnen 30 Tagen¹⁹ nach der in Gemässheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urteils erster Instanz dem Gerichte, welches entschieden hat, anzumelden und der Gegenpartei in dem von ihr in erster Instanz erwählten Domizil oder in dessen Ermangelung gleichfalls dem Gerichte zuzustellen. In welcher Weise die Anmeldung bei dem Gerichte und die Zustellung zu erfolgen hat, bleibt der Bestimmung der Landesgesetzgebung überlassen.

Innerhalb von 30 Tagen²⁰ nach erfolgter Anmeldung hat der Appellant sodann die schriftliche Rechtfertigung der Appellation dem Gerichte zu übergeben, welches solche dem Appellanten binnen einer ihm zu bestimmenden präklusivischen Frist zu Beantwortung zufertigt und die geschlossenen Akten an die Zentral-Kommission ...²¹ (Art. 43) einzusenden hat.

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

In dem Falle der Berufung an die Zentral-Kommission 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.

Art. 37^{bis} 22

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 Gerichte 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 Berufung 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

¹⁸ Gestrichen durch Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

¹⁹ Worte gemäss Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

²⁰ Worte gemäss Art. III des Zusatzprot. Nr. 3 vom 17. Okt. 1979, von der BVers genehmigt am 10. Okt. 1980 und in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Sept. 1982 (AS 1982 1810 1809; BBl 1980 I 1341).

²¹ Gestrichen durch Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

²² Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

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.

Art. 38

Jede Ufer-Regierung bestimmt ein für allemal das Obergericht, bei welchem die Berufungen gegen die in ihrem Gebiete von den Rheinschifffahrts-Gerichten erster Instanz gefällten Urteile angebracht werden können.

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

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

Art. 39

Bei dem richterlichen Verfahren in Rheinschifffahrts-Angelegenheiten 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 Streit-sachen bestehenden Taxordnung erhoben werden.

Art. 40

Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschifffahrts-Gerichte eines Uferstaates sollen in jedem andern Rheinuferstaate 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 Rheinschifffahrts-Gerichten 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 an letzterem bewirkt werden.

Art. 41–42²³

²³ Aufgehoben durch Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964, mit Wirkung seit 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

Art. 43²⁴

Jeder Vertragsstaat ernennt einen bis vier Bevollmächtigte zur Teilnahme an gemeinsamen Konferenzen über die Angelegenheiten der Rheinschiffahrt. 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.

Art. 44²⁵

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.

Art. 44^{bis 26}

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.

Art. 44^{ter 27}

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

²⁴ Fassung gemäss Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

²⁵ Fassung gemäss Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

²⁶ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

²⁷ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

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.

Art. 44^{quater 28}

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

Art. 44^{quinquies 29}

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

Art. 45

Vor die Zentral-Kommission gehört:

- a. die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung dieses Vertrages und der von den Ufer-Regierungen vereinbarten Verordnungen und Massregeln wahrgenommen werden;
- b. die Beratung über die von einzelnen Ufer-Regierungen 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 Rheinschifffahrts-Gerichte (Art. 37).

Alljährlich hat die Zentral-Kommission einen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt zu erstatten.

Art. 45^{bis 30}

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.

²⁸ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

²⁹ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

³⁰ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

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.

Art. 45^{ter}³¹

Die Zentralkommission stellt die Verfahrensordnung der Berufungskammer auf.

Art. 46³²

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.

Stimmenthaltungen werden bei der Stimmenzählung nicht mitgerechnet.

³¹ Eingefügt durch Art. II des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

³² Fassung gemäss Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

Art. 47³³

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

Art. 48

Der gegenwärtige Vertrag tritt vom 1. Juli 1896 ab an die Stelle der Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831, der zu derselben ergangenen Supplementar- und Additional-Artikel, sowie aller sonstigen Beschlüsse der Ufer-Regierungen über Gegenstände, hinsichtlich welcher die gegenwärtige Akte Bestimmung getroffen hat. Er soll von den vertragsschliessenden Regierungen ratifiziert und die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden binnen sechs Monaten in Mannheim bewirkt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel begedruckt.

So geschehen zu Mannheim, den 17. Oktober 1868.

(Es folgen die Unterschriften)

³³ Fassung gemäss Art. I des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 und in Kraft getreten für die Schweiz am 14. April 1967 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

*Anlagen***A. Manifest³⁴****B. Floss-Schein**

Das von dem wohnhaft zu geführt, nach bestimmte Floss besteht aus von Holz und hat einen Inhalt von Kubik-Metern und ein Gewicht von Zentnern.

....., den ten

(Unterschrift des Flössers)

(Siegel der Behörde)

(Firma der Behörde
und Unterschrift)

³⁴ Aufgehoben durch Art. III des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 (AS 1967 1591 1589; BB1 1964 II 402).

Schluss-Protokoll

Die Unterzeichneten vereinigten sich heute, um die in Vollmacht ihrer Regierungen vereinbarte revidierte Rheinschifffahrts-Akte 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 Rheine 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 Artikel Brückengelder, die auf andern Wasserstrassen als auf dem Rheine erhoben werden, und die für die Benutzung künstlicher Wasserstrassen oder Anlagen, wie Schleusen und dgl., zu entrichtenden Gebühren nicht zu subsumieren sind.
- B. Der Bevollmächtigte für Preussen bemerkte, dass auf der Ruhr noch eine geringfügige Schifffahrts-Abgabe 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 Teile 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: Bieberich, Ober-Lahnstein, Koblenz, Köln, Neuss, Düsseldorf,
Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

in den Niederlanden: Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht.

4. *Zum Artikel 15 der Akte:*³⁵

5. *Zum Artikel 22 der Akte:*

- A. Man ist darüber einverstanden, dass die bisherige Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe der Schiffe mittelst 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 Rheinschiffahrtsordnung vom 31. März 1831 enthaltene Verabredung in Betreff der Eichung 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 vertragschliessenden Regierungen auch fernerhin dafür Sorge tragen, dass es an Gelegenheit zur Feststellung der Tragfähigkeit der Schiffe nach der früher von ihnen vereinbarten Vermessungs-Methode innerhalb ihrer Gebiete nicht fehle.

6. *Zum Artikel 23 der Akte:*³⁶

7. *Zum Artikel 30 der Akte:*

Der Bevollmächtigte für die Niederlande erklärte, dass seine Regierung, falls auf den vom Rheine 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 Schiffern und Flössern gewährt werden, unter denselben Bedingungen auch den Schiffern und Flössern der obern Rheinuferstaaten zu Teil 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.

³⁵ Gegenstandslos (siehe Note zu den Art. 15–21).

³⁶ Aufgehoben durch Art. I des Zusatzprot. Nr. 3 vom 17. Okt. 1979, von der BVers genehmigt am 10. Okt. 1980 und mit Wirkung seit 1. Sept. 1982 (AS 1982 1810 1809; BBl 1980 I 1341).

9. Zum Artikel 47 der Akte:

- A. ...³⁷
- B. In dringenden Angelegenheiten kann von den Bevollmächtigten zur Zentral-Kommission im Auftrage ihrer Regierung auch auf dem Korrespondenzwege Beschluss gefasst werden.
- C. ...³⁸

So geschehen zu Mannheim, den 17. Oktober 1868.

(Es folgen die Unterschriften)

³⁷ Aufgehoben durch Art. III des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

³⁸ Aufgehoben durch Art. III des Übereink. vom 20. Nov. 1963, von der BVers genehmigt am 18. Dez. 1964 (AS 1967 1591 1589; BBl 1964 II 402).

Zusatzartikel

Nachdem über die Auslegung einiger Artikel der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 Zweifel entstanden sind, haben sämtliche Ufer-Regierungen beschlossen, diese Zweifel durch ein im Anschluss an das bei Zeichnung der erwähnten Akte abgefasste Schlussprotokoll zu errichtendes Zusatzprotokoll zu beseitigen.

Zu diesem Zwecke haben sich die hierzu von ihren Regierungen beauftragten Rheinschiffahrts-Bevollmächtigten, nämlich:

(Es folgen die Namen der Bevollmächtigten)

heute im Sitzungssaale der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt versammelt und folgendes vereinbart:

Zu den Artikeln 32 bis 40 der revidierten Rheinschiffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 wird festgestellt, dass die nach der Strafgesetzgebung der Uferstaaten ergehenden vollstreckbaren richterlichen Strafbefehle und polizeilichen Strafverfügungen den in obigen Artikeln der Rheinschiffahrts-Akte erwähnten strafgerichtlichen Urteilen und Erkenntnissen gleichstehen, vorausgesetzt, dass die Vollstreckbarkeit dieser Strafbefehle und Strafverfügungen erst nach Ablauf einer mindestens einwöchigen Frist nach der Zustellung an den mit der Strafe Belegten eintritt und dass diesem die Möglichkeit gegeben ist, durch Erhebung eines Einspruchs binnen dieser Frist eine Verhandlung und Aburteilung durch das Rheinschiffahrts-Gericht im ordentlichen Strafverfahren herbeizuführen.

Diese Vereinbarung, von welcher eine Ausfertigung jedem der obenbezeichneten Bevollmächtigten mitgeteilt worden ist, tritt in Kraft, sobald sie von sämtlichen beteiligten Regierungen ratifiziert worden ist.

So geschehen zu Mannheim, den 18. September 1895.

Zeichnungsprotokoll

Die Bevollmächtigten der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Belgien, der Französischen Republik, des Vereinigten Königreichs Grossbritannien und Nordirland, des Königreichs der Niederlande, der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

die in Strassburg zur Unterzeichnung des Zusatzprotokolls Nr. 2 zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte zusammengetreten sind, haben bei der Unterzeichnung dieses Protokolls folgende Bestimmungen vereinbart, die integrierende Bestandteile des Zusatzprotokolls sind:

Die in Artikel 2 Absatz 3 der durch das Zusatzprotokoll Nr. 2 geänderten Revidierten Rheinschiffahrtsakte bezeichnete Urkunde darf von der zuständigen Behörde des betreffenden Staates nur für ein Schiff erteilt werden, für das eine echte Verbindung mit diesem Staat besteht, deren Merkmale im einzelnen festgelegt werden auf der Grundlage der Gleichbehandlung zwischen Vertragsstaaten, die auch die notwendigen Massnahmen ergreifen, um eine einheitliche Festlegung dieser Voraussetzungen zu gewährleisten. Sobald die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr gegeben sind, verliert die Urkunde ihre Gültigkeit und ist von der ausstellenden Behörde einzuziehen.

Die Vertragsstaaten erklären sich im Interesse der Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und des Rheinregimes bereit, die nötigen Schritte in die Wege zu leiten, um Verhandlungen über die Änderungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, die für einen etwaigen Beitritt der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zum Internationalen Rheinstatut erforderlich wären, zu ermöglichen.

Im Hinblick auf diesen etwaigen Beitritt wird mit dem Inkrafttreten dieses Protokolls die Behandlung, die die zur Rheinschiffahrt gehörenden Schiffe geniessen, auch Schiffen zuteil, die die Flagge jedes anderen Mitgliedstaates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft führen dürfen. Durch einen nach dem Verfahren des Artikels II Absatz I Satz 2 des Zusatzprotokolls Nr. 2 gefassten Beschluss kann dieselbe Behandlung auch Schiffen, die die Flagge eines anderen Staates führen, eingeräumt werden.

Die Artikel IV bis VI des Zusatzprotokolls Nr. 2 zu der Revidierten Rheinschiffahrtsakte gelten auch für dieses Zeichnungsprotokoll.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten nach Hinterlegung ihrer Vollmachten dieses Zeichnungsprotokoll unterschrieben.

Geschehen zu Strassburg, am 17. Oktober 1979.

(Es folgen die Unterschriften)

Geltungsbereich der Akte in der Fassung des Zusatzprotokolls Nr. 6 am 6. Juni 2012³⁹

Vertragsstaaten	Ratifikation		Inkrafttreten	
Belgien	11. April	2004	1. November	2011
Deutschland	18. Dezember	2002	1. November	2011
Frankreich	5. Oktober	2011	1. November	2011
Niederlande	20. April	2000	1. November	2011
Schweiz*	24. September	2001	1. November	2011

* Erklärung siehe hiernach.

Erklärung**Schweiz**

Was das Zeichnungsprotokoll anbelangt, erklärt der Bevollmächtigte der Schweiz, dass die schweizerische Regierung die in Ziffer 3 vereinbarten Bestimmungen in Berücksichtigung der Verpflichtungen der anderen Vertragsstaaten gegenüber der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und auf Grund der Tatsache annehmen konnte, dass die wirtschaftliche Ordnung des Binnenschiffahrtsmarktes der durch diese Bestimmungen begünstigten Staaten mit derjenigen der Vertragsstaaten gleich oder gleichwertig ist und deshalb die bestehende wirtschaftliche Ordnung des Rheinschiffahrtsmarktes nicht beeinträchtigen kann.

³⁹ AS 1985 239, 2012 3605

