

《曼海姆公约》与航行自由

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

从法律意义上讲，莱茵河是最古老的国际河流之一。1815 年，维也纳会议宣布了在分隔或流经多个国家的河流上航行自由的原则。会议还设立了莱茵河航运中央委员会，负责监督该原则的适用。具体细节由 1831 年的《美因茨公约》确定，该公约废除了沿岸城市数百年来征收的许多旧有的货物强制停泊权和通行费。¹决定性的法律文件出现于 1868 年。1868 年 10 月 17 日在曼海姆签署的《修订莱茵河航运公约》，即《曼海姆公约》（*Mannheimer Akte*），至今仍是该河航运的法律基础。²

《曼海姆公约》保障所有国家载运货物和旅客的船舶在莱茵河及其入海口从巴塞尔至公海的航行自由。它禁止仅以航行为依据征收的航运税费，这一原则排除了对使用河流本身收取通行费。它要求沿岸国维护通航航道和纤道，确立了对船舶和船员的平等待遇，并规定设立专门的莱茵河航运法院，可向中央委员会或国内上诉法院提起上诉。³该公约将巴塞尔列为公约所涵盖的莱茵河的上游终点，因此，尽管瑞士并非 1868 年原始公约的缔约国，该市的港口仍享有完整的航行自由制度。

禁止征收航运税费的规定在近期的辩论中具有实际意义。德国有关通过向使用者收费来为水道维护筹资的提议，屡屡碰到《曼海姆公约》所设定的界限。港口费以及使用港口设施等特定设施的

《曼海姆公约》与航行自由

费用仍然是允许的，而对河上交通普遍征收通行费则会与该条约相冲突。⁴

莱茵河航运法院是该制度的一个独特之处。莱茵河上有关航行警察违法行为、船舶碰撞和某些损害赔偿请求的争议属于其管辖范围，当事人可选择向国内上诉法院或位于斯特拉斯堡的中央委员会上诉庭提起上诉。在瑞士，莱茵河航运法院的职能由巴塞尔的主管法院行使，这使该市在国际运输法领域拥有一项虽小但颇具特色的司法管辖权。⁵

1 注释

1. 1815 年 6 月 9 日维也纳会议最后议定书第 108 条至第 117 条以及关于莱茵河航运的附件 16B；1831 年 3 月 31 日关于莱茵河航运的《美因茨公约》。参见莱茵河航运中央委员会（CCNR）的历史出版物。待核实。
2. 1868 年 10 月 17 日《修订莱茵河航运公约》（《曼海姆公约》），经修订，特别是经 1963 年 11 月 20 日《斯特拉斯堡公约》以及 1972 年、1979 年和 1989 年附加议定书修订；瑞士文本见 SR 0.747.224.101。待核实。
3. 关于《曼海姆公约》的各项原则，特别是航行自由（第 1 条）、禁止征收航运税费（第 3 条）、维护义务以及莱茵河航运法院制度（第 32 条及以下各条），参见莱茵河航运法的评注以及 CCNR 的出版物。条文编号待核实。
4. 关于德国就联邦水道使用收费的辩论以及《曼海姆公约》对莱茵河所产生的限制，参见德国联邦数字与交通部的出版物以及内河航道法方面的文献。待核实。

5. 关于《曼海姆公约》第 34 条及以下各条规定的莱茵河航运法院管辖权、CCNR 上诉庭以及巴塞尔瑞士主管法院的指定，参见 CCNR 的出版物以及巴塞尔城市州的州法院组织规定。待核实。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/basel-the-mannheim-act-and-the-freedom-of-navigation