

《曼海姆公約》與航行自由

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

從法律意義上講，萊茵河是最古老的國際河流之一。1815 年，維也納會議宣佈了在分隔或流經多個國家的河流上航行自由的原則。會議還設立了萊茵河航運中央委員會，負責監督該原則的適用。具體細節由 1831 年的《美因茨公約》確定，該公約廢除了沿岸城市數百年來徵收的許多舊有的貨物強制停泊權和通行費。¹決定性的法律文件出現於 1868 年。1868 年 10 月 17 日在曼海姆簽署的《修訂萊茵河航運公約》，即《曼海姆公約》（*Mannheimer Akte*），至今仍是該河航運的法律基礎。²

《曼海姆公約》保障所有國家載運貨物和旅客的船舶在萊茵河及其入海口從巴塞爾至公海的航行自由。它禁止僅以航行為依據徵收的航運稅費，這一原則排除了對使用河流本身收取通行費。它要求沿岸國維護通航航道和纖道，確立了對船舶和船員的平等待遇，並規定設立專門的萊茵河航運法院，可向中央委員會或國內上訴法院提起上訴。³該公約將巴塞爾列為公約所涵蓋的萊茵河的上游終點，因此，儘管瑞士並非 1868 年原始公約的締約國，該市的港口仍享有完整的航行自由制度。

禁止徵收航運稅費的規定在近期的辯論中具有實際意義。德國有關通過向使用者收費來為水道維護籌資的提議，屢屢碰到《曼海姆公約》所設定的界限。港口費以及使用港口設施等特定設施的

《曼海姆公約》與航行自由

費用仍然是允許的，而對河上交通普遍徵收通行費則會與該條約相沖突。⁴

萊茵河航運法院是該制度的一個獨特之處。萊茵河上有關航行警察違法行為、船舶碰撞和某些損害賠償請求的爭議屬於其管轄範圍，當事人可選擇向國內上訴法院或位於斯特拉斯堡的中央委員會上訴庭提起上訴。在瑞士，萊茵河航運法院的職能由巴塞爾的主管法院行使，這使該市在國際運輸法領域擁有一項雖小但頗具特色的司法管轄權。⁵

1 註釋

1. 1815 年 6 月 9 日維也納會議最後議定書第 108 條至第 117 條以及關於萊茵河航運的附件 16B；1831 年 3 月 31 日關於萊茵河航運的《美因茨公約》。參見萊茵河航運中央委員會（CCNR）的歷史出版物。待核實。
2. 1868 年 10 月 17 日《修訂萊茵河航運公約》（《曼海姆公約》），經修訂，特別是經 1963 年 11 月 20 日《斯特拉斯堡公約》以及 1972 年、1979 年和 1989 年附加議定書修訂；瑞士文本見 SR 0.747.224.101。待核實。
3. 關於《曼海姆公約》的各項原則，特別是航行自由（第 1 條）、禁止徵收航運稅費（第 3 條）、維護義務以及萊茵河航運法院制度（第 32 條及以下各條），參見萊茵河航運法的評註以及 CCNR 的出版物。條文編號待核實。
4. 關於德國就聯邦水道使用收費的辯論以及《曼海姆公約》對萊茵河所產生的限制，參見德國聯邦數字與交通部的出版物以及內河航道法方面的文獻。待核實。

5. 關於《曼海姆公約》第 34 條及以下各條規定的萊茵河航運法院管轄權、CCNR 上訴庭以及巴塞爾瑞士主管法院的指定，參見 CCNR 的出版物以及巴塞爾城市州的州法院組織規定。待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-the-mannheim-act-and-the-freedom-of-navigation