

**Convenzione riveduta per la navigazione
sul Reno, firmata a Mannheim il 17 ottobre 1868,
tra il Granducato di Baden, la Baviera, la Francia,
il Granducato di Hessen, i Paesi Bassi e la Prussia²**

(Stato 1° novembre 2011)

Considerato che al regolamento di navigazione sul Reno del 31 marzo 1831 sono state apportate, con l'andare del tempo, numerose modificazioni e aggiunte e che una parte delle sue disposizioni non corrispondono più alle presenti condizioni della navigazione sul Reno, i Governi di Baden della Baviera, della Francia, dell'Hessen, dei Paesi Bassi e della Prussia hanno risolto di comune accordo di sottoporlo a una revisione, mantenendo nondimeno il principio della libertà della navigazione sul Reno per quanto concerne il commercio, e a tale scopo hanno nominato per loro plenipotenziari

(Si omettono i nomi dei plenipotenziari)

i quali, dopo essersi comunicati i loro pieni poteri e averli trovati in buona e debita forma, hanno convenuto:

Art. 1

La navigazione sul Reno e sulle sue foci, da Basilea al mare aperto, così in salita come in discesa, sarà libera ai navigli di tutte le nazioni per il trasporto delle merci e delle persone, a condizione che siano osservate le disposizioni stabilite nella presente convenzione e le prescrizioni di polizia necessarie alla tutela della sicurezza generale.

A prescindere da tali ordinamenti, non sarà posto ostacolo d'alcun genere alla libera navigazione.

Il Leck e il Waal sono considerati parti del Reno.

Art. 2

I navigli appartenenti alla navigazione del Reno e le zattere provenienti dal Reno possono, nel traversare i Paesi Bassi dal Reno al mare aperto o in direzione del Belgio, e viceversa, percorrere la via che preferiscono.

Qualora una delle vie navigabili, colleganti il Reno con il mare aperto e passanti per Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis e Brielle, divenisse impraticabile a cagione d'eventi naturali o di costruzioni d'arte, la via navigabile, che fosse indicata in suo luogo alla navigazione olandese, sarà aperta alla navigazione degli altri Stati rivieraschi.

RU 1967 1638

¹ Il testo originale tedesco e francese è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. ted. e franc. della presente Raccolta.

² Vedi anche il Prot. agg. del 25 ott. 1972 (RS 0.747.224.101.1).

Si considera appartenente alla navigazione sul Reno ogni naviglio autorizzato a portare la bandiera di uno degli Stati contraenti e in grado di provare tale diritto mediante un documento concesso dalle autorità competenti.³

Art. 3

Sul Reno, sui suoi affluenti, in quanto siano sul territorio degli Stati contraenti, e sulle vie navigabili menzionate nell'articolo 2, non sarà riscossa per i navigli, i loro carichi, o le zattere, alcuna tassa fondata esclusivamente sul fatto della navigazione.

È parimenti vietata su tali acque a monte di Rotterdam e di Dodrecht la riscossione di diritti di gavitello.

Art. 4⁴

I navigli appartenenti alla navigazione del Reno sono autorizzati ad eseguire trasporti di merci e di persone tra due punti situati sulle vie navigabili di cui all'articolo 3 capoverso I. Gli altri navigli sono autorizzati ad eseguire questi trasporti soltanto alle condizioni determinate dalla Commissione centrale.

Le condizioni di trasporto di merci e di persone da parte di navigli che non appartengono alla navigazione del Reno, tra un luogo situato sulle vie navigabili suindicate e un luogo situato sul territorio di uno Stato terzo, sono determinate in accordi conclusi tra le Parti contraenti interessate. La Commissione centrale deve essere udita prima della conclusione di questi accordi.

Per quanto concerne le vie navigabili suindicate, ai navigli appartenenti alla navigazione del Reno e ai loro carichi sarà accordato, per ogni rispetto, il trattamento nazionale.

Art. 5

Sulle vie navigabili menzionate nell'articolo 3, i barcaioli non saranno costretti a sbarcare interamente o in parte il loro carico o a trasferirlo su altro naviglio.

Ogni diritto di scalo o di sosta è e rimane abolito.

Art. 6

Le merci che entrano o escono sul Reno non saranno sottoposte a tasse d'entrata o d'uscita più elevate di quelle riscosse sul confine terrestre.

³ Nuovo testo giusta l'art. I del Prot. add. N. 2 del 17 ott. 1979, approvato dall'AF il 10 ott. 1980 e in vigore per la Svizzera dal 1^o feb. 1985 (RU 1985 239 238; FF 1980 I 1125).

⁴ Nuovo testo giusta l'art. II del Prot. add. N. 2 del 17 ott. 1979, approvato dall'AF il 10 ott. 1980 e in vigore per la Svizzera dal 1^o feb. 1985 (RU 1985 239 238; FF 1980 I 1125).

Art. 7

Sul Reno, da Basilea al mare aperto, è permesso il transito di qualsiasi merce, salvo s'oppongano considerazioni di polizia sanitaria.

Per questo transito, gli Stati rivieraschi non riscuoteranno tasse di transito, avvenga esso direttamente o dopo un trasbordo o un deposito in un magazzino.

Art. 8

I porti franchi destinati presentemente al commercio renano saranno conservati. L'aumento del loro numero è lasciato all'apprezzamento dei singoli Stati rivieraschi.

Le merci introdotte in tali porti non sono soggette ad alcuna tassa d'entrata o d'uscita, salvo non siano messe in commercio sul territorio dello Stato rivierasco di cui trattasi, o su quello del sistema doganale o tributario cui esso appartenga.

Art. 9

Il barcaiolo che intende condurre direttamente e senza mutazione il suo carico attraverso il territorio di uno o di parecchi Stati rivieraschi partecipanti a un sistema doganale, può continuare il viaggio senza prima presentare la merce per una verifica speciale, purché faccia sottoporre la stiva alla chiusura o alla scorta ufficiale, oppure, secondo l'apprezzamento delle autorità doganali, a entrambe queste misure.

In questo caso, egli deve inoltre consegnare alle stesse un manifesto conforme al modulo stabilito dalla Commissione centrale⁵.

Uscendo, egli dovrà fermarsi all'ultimo ufficio doganale di confine, per la visita e la levata della chiusura o il ritiro della scorta ufficiale.

Inoltre, nel viaggio, non potrà essere fermato sotto pretesto d'interesse doganale, salvo nel caso di frode doganale (art. 12).

La scorta ufficiale ha solamente il diritto di vegliare al naviglio e alla merce per impedire il contrabbando. Essa può esigere o accettare gratuitamente dal conducente del naviglio il vitto alla mensa dell'equipaggio, il fuoco e la luce necessari.

Se per un evento naturale o altro accidente inevitabile occorresse spostare il carico e, a tale scopo, togliere la chiusura, il conducente del naviglio si rivolgerà prima ai funzionari doganali più vicini e attenderà il loro arrivo. Qualora non possa attendere perché il pericolo incombe, avviserà l'autorità locale più vicina, la quale toglierà la chiusura e stenderà processo verbale del fatto.

Il conducente, che abbia provveduto di proprio moto, senza chiedere o attendere l'intervento dei funzionari doganali o delle autorità locali, è tenuto a provare d'esserne stato costretto per salvare il naviglio o la merce oppure per parare a un pericolo imminente. Il tale caso, non appena abbia rimosso il pericolo, deve rivolgersi ai funzionari doganali più vicini o, in mancanza di essi, alle più vicine autorità locali, affinché accertino il fatto.

⁵ Nuovo testo giusta l'ultima frase dell'art. 1 della Conv. del 20 nov. 1963, approvato dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Art. 10

Il trattamento doganale delle merci che entrano sul Reno per rimanere nel paese, di quelle destinate all'esportazione e di quelle in transito sul Reno dopo avervi subito un'operazione di trasbordo o essere state depositate in un porto franco o in altro magazzino, è regolato dalla legislazione generale dello Stato rivierasco sul cui confine avviene l'importazione, l'esportazione o il transito.

Art. 11

Ciascun Governo stabilisce i porti e gli approdi dove, a prescindere dai porti franchi (art. 8), sono permesse sul suo territorio le operazioni di caricamento e scaricamento.

Il conducente del naviglio non potrà, senza il permesso dell'autorità, caricare o scaricare in altro luogo, salvo sia assolutamente impedito a proseguire il viaggio a cagione d'evento naturale o d'infortunio, oppure non possa proseguirlo senza pericolo per il naviglio o la merce.

Se, in tal caso, approda in luogo fornito d'ufficio doganale, deve presentarsi e conformarsi alle direttive che ne ricevesse.

Se nel luogo d'approdo manca un'autorità doganale, egli comunicherà subito l'arrivo all'autorità locale. Questa stenderà processo verbale delle circostanze che lo hanno determinato all'approdo e avvertirà le autorità doganali più vicine del territorio.

Dovendosi scaricare il naviglio per risparmiare la merce da nuovo pericolo, il conducente si sottoporrà a ogni altra misura legale intesa a impedire il contrabbando. Sulla merce che avrà ripreso per proseguire il viaggio, non sarà riscossa alcuna tassa d'entrata o d'uscita.

Ove il conducente del naviglio provveda di moto proprio, senza rivolgersi ai funzionari doganali o all'autorità locale, si applicheranno le disposizioni dell'articolo 9, capoverso 6.

Art. 12

Il conducente di naviglio che sia stato convinto d'aver tentato d'esercitare il contrabbando non potrà difendere sé e le proprie merci, che voleva importare o esportare abusivamente, dal perseguimento da parte dei funzionari doganali, allegando la libertà della navigazione sul Reno. Le altre merci trovantisi sul naviglio non potranno, per altro, essere sequestrate, né, sopra tutto, potranno essere prese contro il barcaiolo misure più severe di quelle permesse dalla legge dello Stato sul cui territorio è scoperto il contrabbando.

Qualora i funzionari doganali scoprono una differenza tra il carico e il manifesto, si applicheranno le leggi del paese dirette a punire le dichiarazioni inesatte.

Art. 13

Per gli Stati rivieraschi partecipanti a un sistema doganale o tributario, il confine dell'unione sarà considerato confine del paese per quanto concerne gli articoli da 6 a 12.

Art. 14

Le Parti contraenti convengono che ogni agevolanza concessa per l'importazione, l'esportazione e il transito di merci su altre vie di terra o di acqua sarà concessa parimenti per l'importazione, l'esportazione e il transito sul Reno.

Art. 15 a 21⁶**Art. 22**

Innanzitutto che un naviglio intraprenda la prima corsa sul Reno, il proprietario o il conducente deve ottenere un certificato attestante che esso è idoneo ed equipaggiato sufficientemente alla navigazione sulla parte del Reno cui è destinato.

Questo certificato (certificato d'ispezione) è concesso dalle autorità competenti d'uno Stato contraente⁷, sul fondamento d'una ispezione eseguita da periti.

Sul naviglio, non meno che sul certificato d'ispezione, dev'essere indicato il nome del naviglio e l'immersione massima ammessa per lo stesso.

L'ispezione sarà rinnovata ogni qualvolta il naviglio subisca una notevole modificazione o riparazione, oppure il noleggiatore lo domandi, e il risultato sarà registrato nel certificato d'ispezione.

Ogni Stato contraente⁸ può far ispezionare a sue spese un naviglio, qualora lo stimi opportuno.

Il certificato dovrà sempre trovarsi a bordo del naviglio in corsa. Esso sarà presentato alle autorità del porto e di polizia, ogni qualvolta lo domandino.

Art. 23⁹

La commissione centrale determina nei regolamenti emanati in esecuzione dell'articolo 22 della presente convenzione, nonché della convenzione del 14 dicembre 1922¹⁰ relativa al sistema delle patenti di battelliere del Reno, le categorie di navigli escluse totalmente o parzialmente dal campo d'applicazione di detti regolamenti.

Impregiudicati l'articolo 22 paragrafo 2 e l'articolo 1 della Convenzione del 14 dicembre 1922 concernente l'ordinamento delle patenti di barcaiolo del Reno, la Commissione centrale può riconoscere altri certificati d'ispezione e altri certificati di conduzione di navi, se questi ultimi sono rilasciati conformemente a prescrizioni equivalenti a quelle da essa fissate in applicazione della presente Convenzione e a

⁶ Abrogati dall'art. 6 della Conv. del 14 dic. 1922 concernente l'ordinamento delle patenti di barcaiolo del Reno, approvata mediante il Prot. n. 43 del 14 dic. 1922 dalla Commissione centrale (RU **1956** 1401 1399; FF **1953** III 169 ediz. ted.).

⁷ Nuova espr. giusta l'art. I del Prot. add. n. 7 del 27 nov. 2002, approvato dall'AF il 19 dic. 2003 ed in vigore per la Svizzera dal 1° dic. 2004 (RU **2005** 175 173; FF **2003** 3425).

⁸ Nuova espr. giusta l'art. I del Prot. add. n. 7 del 27 nov. 2002, approvato dall'AF il 19 dic. 2003 ed in vigore per la Svizzera dal 1° dic. 2004 (RU **2005** 175 173; FF **2003** 3425).

⁹ Nuovo testo giusta l'art. I del Prot. add. n. 3 del 17 ott. 1979, approvato dall'AF il 10 ott. 1980 e in vigore per la Svizzera dal 1° set. 1982 (RU **1982** 1810 1809; FF **1980** I 1125).

¹⁰ RS **0.747.224.121**

procedure che ne garantiscono il rispetto effettivo. Questo riconoscimento può essere revocato qualora la Commissione centrale constati che le condizioni fissate non siano più adempiute. I dettagli sono disciplinati nei corrispondenti regolamenti d'esecuzione.¹¹

Art. 24

Le disposizioni della presente convenzione non si applicano ai trasporti dall'una all'altra sponda, con riserva della prescrizione dell'articolo 32.

Art. 25

I foderatori devono, per ogni zattera con la quale navigano sul Reno, portare seco un certificato delle autorità competenti del loro paese, conforme al modulo B, qui allegato. E recante il numero, il genere e il peso dei tronchi che la compongono.

Questo certificato (certificato di zattera di fluitazione) tiene luogo del manifesto (art. 9) e dev'essere prodotto ogni qualvolta i funzionari di polizia, di porto, di dogana o del servizio idrotecnico e le commissioni d'ispezione delle zattere lo domandino.

Le disposizioni degli articoli da 9 a 14 sono parimenti applicabili alle zattere e ai loro conducenti.

Art. 26

Sono riservate a ciascuno Stato rivierasco le disposizioni concernenti il servizio dei locatieri o piloti e degli avvertitori, e la loro mercede.

I barcaioli e i foderatori non potranno essere obbligati ad assumere a bordo un locatiere o pilota. Non sarà, inoltre, lecito riscuotere per tale persona una mercede, se non abbia effettivamente prestato servizio sul naviglio.

Art. 27

I Governi rivieraschi provvederanno affinché nei porti franchi e negli altri porti del Reno non manchino gli impianti necessari per agevolare l'imbarco, lo sbarco e il deposito di merci, e siano mantenuti in buono stato. ...¹²

Per sopperire alle spese di manutenzione e di vigilanza necessarie potrà essere riscossa una retribuzione corrispondente. Non appena il provento di questa retribuzione avrà superato l'ammontare delle spese, essa sarà diminuita in proporzione.

Questa retribuzione non potrà, per altro, essere pretesa che per l'uso effettivo dell'impianto.

¹¹ Par. introdotto dall'art. II del Prot. add. N° 7 del 27 nov. 2002, approvato dall'AF il 19 dic. 2003 ed in vigore per la Svizzera dal 1° dic. 2004 (RU 2005 175 173; FF 2003 3425).

¹² Ultima frase abrogata dall'art. I della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Art. 28

Le Parti contraenti si obbligano, come finora, a mettere e a mantenere in buono stato le acque navigabili del Reno e le strade alzaie esistenti entro i confini del loro territorio. Questa disposizione si applica parimenti alle vie navigabili tra Gorinchem, Krimpen, Dordrecht e Rotterdam.

I tratti del fiume non ancora sufficientemente sistemati e le cui acque navigabili sono quindi soggette a mutazioni, saranno segnalati con gavitelli a cura del Governo rivierasco sul cui territorio si trovano.

Ove tali tratti siano sul territorio di due Stati fronteggianti, ciascuno di essi sopporterà una metà delle spese di sistemazione e di manutenzione.

Art. 29

Gli Stati rivieraschi contermini oppure fronteggianti si comunicheranno i progetti delle opere edilizie la cui costruzione possa esercitare direttamente un influsso sul fiume o sulla sponda nel territorio dell'altro Stato e s'intenderanno sui particolari dell'esecuzione affinché le opere siano attuate convenientemente e utilmente per entrambi.

Art. 30

Gli Stati rivieraschi cureranno affinché la navigazione sul Reno non sia intralciata da mulini, ordigni, ponti o altre opere d'arte, in particolare affinché i navigli possano traversare i ponti speditamente. È vietata la riscossione di tasse per l'apertura o la chiusura di ponti.

Non saranno conferite concessioni per nuovi mulini galleggianti.

Art. 31

Di tempo in tempo, dei tecnici idraulici di tutti gli Stati rivieraschi faranno un viaggio sul fiume per esaminare le condizioni dello stesso e l'effetto dei provvedimenti presi per migliorarle e accertare se non siano intervenute nuove cagioni d'intralcio a una navigazione regolare.

La Commissione centrale (art. 43) determinerà il momento e l'ampiezza di tali viaggi. Del risultato i tecnici presenteranno un rapporto.

Art. 32¹³

Le infrazioni delle prescrizioni di polizia della navigazione, convenute per il Reno dagli Stati rivieraschi, saranno punite con una multa di un importo corrispondente al massimo a 25 000 Euro o al controvalore nella moneta nazionale dello Stato di cui l'amministrazione pronuncia la sanzione o del quale è adito il tribunale.

¹³ Nuovo testo giusta l'art. 1 del Prot. add. n. 6 del 21 ott. 1999, approvato dall'AF il 23 mar. 2001 ed in vigore per la Svizzera dal 1° nov. 2011 (RU 2012 3605 3603; FF 2000 4223).

Art. 33

In luoghi convenienti del Reno o delle sue adiacenze saranno costituiti dei tribunali della navigazione sul Reno per la trattazione giudiziale delle materie menzionate nell'articolo 34.

Gli Stati rivieraschi si comunicheranno vicendevolmente la costituzione di siffatti tribunali sul loro territorio e le mutazioni intervenute nel numero, nella sede e nella giurisdizione degli stessi.

Art. 34

I tribunali della navigazione sul Reno sono competenti:

1. nelle cause penali, per l'istruzione e il giudizio di tutte le infrazioni delle prescrizioni di navigazione e polizia fluviale;
2. nelle cause civili, per la decisione, in procedura sommaria, delle azioni:
 - a. di pagamento e determinazione dei diritti di pilotaggio, gru, pesatura, porto e banchina,
 - b. per intralci cagionati da privati alle strade alzaie,
 - c. di danno cagionato da barcaiuoli e foderatori navigando o approdando,
 - d. di danno cagionato ai fondi dai proprietari dei cavalli adoperati nell'alaggio.

Art. 34^{bis} 14

I tribunali della navigazione sul Reno sono competenti secondo l'articolo 34 numero 2, lettera c, anche se le parti sono vincolate da un contratto, riservato nondimeno l'articolo 35^{ter}; la loro competenza non s'allarga alle azioni contro un naviglio, derivanti da contratto, per danni cagionati per sua colpa a persone o a beni trovantis sullo stesso.

Art. 35

In materia penale (art. 34, n. 1) è competente il Tribunale della navigazione sul Reno nella cui giurisdizione sia stata commessa l'infrazione; in materia civile, quella nella cui giurisdizione sarebbe dovuto avvenire il pagamento (art. 34, n. 2, lett. a) o sia stato inferto il danno (art. 34, n. 2, lett. b, c, d).

Art. 35^{bis} 15

Nel caso di cui all'articolo 34, numero 2, lettera c, se l'evento dannoso è occorso sui territori di due Stati rivieraschi o se non è possibile determinare su quale territorio sia occorso, la competenza spetta all'unico o al primo tribunale adito.

¹⁴ Introdotta dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

¹⁵ Introdotta dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Ove un tribunale d'uno degli Stati si sia dichiarato incompetente con decisione cresciuta in giudicato, è competente il tribunale dell'altro Stato.

Art. 35^{ter 16}

In materia civile, le parti possono concordare di sottoporre la controversia a un Tribunale della navigazione sul Reno, diverso da quello competente secondo gli articoli 35 e 35^{bis}, oppure, ove il diritto nazionale non s'opponga, di sottoporla a un'altra giurisdizione o a un'istanza arbitrale.

Art. 36

La procedura dei tribunali della navigazione sul Reno dev'essere possibilmente semplice e celere. Agli stranieri non sarà chiesta alcuna cauzione a cagione della loro cittadinanza.

La sentenza deve sempre contenere l'esposizione dei fatti che hanno determinato la procedura, le questioni risultanti dai dibattiti e i motivi della decisione.

Del rimanente, il conducente di naviglio o il foderatore, contro il quale sia promossa una procedura, non potrà essere trattenuto dal viaggio, qualora abbia prestato per essa la cauzione stabilita.

Art. 37

Ove il valore della causa superi 20 diritti di prelievo speciali, così definiti nell'articolo 32 della presente convenzione¹⁷, la sentenza di prima istanza può essere impugnata davanti alla Commissione centrale (art. 43) oppure davanti al tribunale di seconda istanza del paese (art. 38) in cui è stata pronunciata.

L'appello alla Commissione centrale dev'essere presentato, nel termine di 30 giorni¹⁸ dalla notificazione della sentenza di prima istanza, fatta nelle forme valevoli in ciascun paese, al tribunale che l'ha pronunciata, ...¹⁹ e indicare espressamente che si tratta di appello alla Commissione centrale, esso va notificato anche alla contro parte, al domicilio eletto da questa in prima istanza, o, in mancanza d'un tale domicilio, al tribunale. La notificazione al tribunale è fatta nelle forme stabilite dalle legislazione del paese.

Nel termine di 30 giorni²⁰ dalla notificazione d'appello, l'appellante deve presentare sui motivi una memoria scritta al tribunale, che la comunica alla controparte, con

¹⁶ Introdotta dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU **1967** 1633 1631; FF **1964** II 2499).

¹⁷ Nuovo testo giusta l'art. III del Prot. add. n. 3 del 17 ott. 1979, approvato dall'AF il 10 ott. 1980 e in vigore per la Svizzera dal 1° set. 1982 (RU **1982** 1810 1809; FF **1980** I 1125).

¹⁸ Nuovo testo giusta l'art. I della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU **1967** 1633 1631; FF **1964** II 2499).

¹⁹ Abrogato dall'art. I della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964, con effetto per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU **1967** 1633 1631; FF **1964** II 2499).

²⁰ Nuovo testo giusta l'art. III del Prot. add. n. 3 del 17 ott. 1979, approvato dall'AF il 10 ott. 1980 e in vigore per la Svizzera dal 1° set. 1982 (RU **1982** 1810 1809; FF **1980** I 1125).

l'assegnazione d'un termine perentorio per la risposta, e invia l'inserto alla Commissione centrale...²¹ (art. 43).

Se l'appellante non osserva le forme prescritte nel presente articolo, l'appello si considera per non avvenuto.

Nel caso d'appello alla Commissione centrale, il tribunale può, a domanda della controparte, eseguire provvisoriamente la sentenza di prima istanza, oppure dichiararla provvisoriamente esecutoria, stabilendo nel medesimo tempo, conformemente alla legislazione del paese, se il proponente debba prestare cauzione.

Art. 37^{bis} ²²

Ove, in una controversia, l'attore e il convenuto abbiano tempestivamente interposto appello, l'uno davanti alla Commissione centrale e l'altro davanti a un tribunale nazionale di seconda istanza, è competente a conoscere dei due appelli la prima giurisdizione addita.

L'appello davanti alla Commissione centrale è reputato proposto non appena sia stato notificato in conformità dell'articolo 37, capoverso 2 al tribunale che ha giudicato in prima istanza. Se i due appelli sono stati proposti nel medesimo giorno, conoscerà d'entrambi la giurisdizione addita dal convenuto.

Ogni giurisdizione d'appello esamina d'ufficio se non sia stato proposto appello ad altra giurisdizione.

La giurisdizione d'appello incompetente secondo il capoverso I a proposta dell'appellante, rinvia la causa alla giurisdizione cui spetta il giudizio in virtù di quel capoverso. Se l'appello è stato proposto tempestivamente alla giurisdizione incompetente, il termine si reputa osservato anche innanzi all'altra giurisdizione.

Le spese d'appello comprendono anche quelle che, secondo il diritto valevole per la giurisdizione incompetente, siano state cagionate dalla procedura d'appello Promossa.

Art. 38

Ogni Governo rivierasco designa, una volta per tutte, il tribunale di seconda istanza davanti al quale potranno essere promossi gli appelli dalle sentenze di prima istanza pronunciate sul loro territorio dai tribunali della navigazione sul Reno.

Il tribunale di seconda istanza deve avere la sede in una città del Reno o poco lontana da questo.

Gli appelli innanzi a questo tribunale sono trattati secondo la procedura d'appello stabilita dalla legislazione del paese.

²¹ Abrogato dall'art. I della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964, con effetto per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

²² Introdotto dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Art. 39

Nella procedura giudiziale in materia di navigazione sul Reno non sarà fatto uso di carta bollata, né saranno dovute sportule per i giudici o i cancellieri; le parti non dovranno pagare che le spese per i testimoni o i periti e la citazione degli stessi, quella di notificazione, di porto, ecc., secondo la tariffa delle tasse vigenti per le altre controversie.

Art. 40

Le sentenze e i decreti dei tribunali della navigazione sul Reno saranno esecutori in ogni altro Stato rivierasco, con riserva delle forme prescritte nello stesso.

Le sentenze e i decreti, le citazioni e ogni altra disposizione nelle cause davanti ai tribunali della navigazione sul Reno saranno per quanto concerne la notificazione, considerati da ogni Stato rivierasco come dati dalle proprie autorità.

Le citazioni e le notificazioni alle persone che hanno un domicilio noto in uno Stato rivierasco, devono essere fatte a quel domicilio.

Art. 41 e 42²³**Art. 43²⁴**

Ogni Stato contraente delega da uno a quattro commissari alle conferenze comuni per gli affari della navigazione sul Reno. Questi commissari compongono la Commissione centrale, che ha la sede a Strasburgo.

Ogni Stato contraente designa al massimo due supplenti, che subentrano ai commissari impediti oppure partecipano alle deliberazioni dei comitati di lavoro istituiti dalla Commissione centrale.

Art. 44²⁵

La presidenza è tenuta da un commissario designato a turno, per un periodo di due anni al massimo, da ciascuno Stato contraente, nell'ordine alfabetico del nome francese degli Stati.

La sorte stabilirà lo Stato cui spetti incominciare il turno.

Lo Stato seguente nell'ordine alfabetico designa il commissario incaricato della vicepresidenza. Il vicepresidente, decorsi i due anni di cui al capoverso 1, assume la presidenza.

Ogni Stato può rinunciare alla presidenza o alla vicepresidenza.

²³ Abrogati dall'art. 1 della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964, con effetto per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

²⁴ Nuovo testo giusta l'art. I della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

²⁵ Nuovo testo giusta l'art. I della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Art. 44^{bis} 26

Il presidente dirige i dibattiti delle sessioni. Egli rappresenta la Commissione centrale, veglia all'esecuzione delle deliberazioni e, in generale al buon andamento dei servizi della stessa.

Il vicepresidente supplisce al presidente impedito e, vacando la presidenza, ne assume i compiti fino alla nomina d'un nuovo presidente.

Art. 44^{ter} 27

La Commissione centrale risolve circa l'organizzazione del suo lavoro e di quello della segreteria.

Essa tiene, ogni anno, due sessioni ordinarie e può essere convocata in sessione straordinaria dal presidente, a domanda d'un commissario.

Essa costituisce i comitati di lavoro permanenti, o temporanei, necessari alla sua opera. La presidenza di questi comitati è assunta da un commissario o da un vice-commissario secondo un turno biennale fra gli Stati contraenti.

Art. 44^{quater} 28

Sono lingue ufficiali della Commissione centrale il tedesco, l'inglese, il francese e l'olandese.

Art. 44^{quinquies} 29

La Commissione centrale risolve circa le relazioni da stabilirsi con organizzazioni internazionali od europee.

Art. 45

Sono di competenza della Commissione centrale:

- a. l'esame di tutti i reclami e manchevolezze attenenti all'applicazione della presente convenzione e dei regolamenti e provvedimenti convenuti dai Governi rivieraschi;
- b. la deliberazione sulle proposte dei Governi rivieraschi intesa a promuovere la navigazione sul Reno, in particolare a modificare o completare la presente convenzione e i regolamenti convenuti;
- c. la decisione negli appelli a essa proposti contro le sentenze dei tribunali della navigazione sul Reno (art. 37).

²⁶ Introdotto dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

²⁷ Introdotto dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

²⁸ Introdotto dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

²⁹ Introdotto dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Ogni anno, la Commissione centrale presenta un rapporto circa lo stato della navigazione sul Reno.

Art. 45^{bis} 30

Le competenze della Commissione centrale previste nell'articolo 45, lettera c, sono esercitate da una Camera d'appello, composta d'un giudice e d'un supplente per ogni Stato contraente.

Il giudice e il supplente sono nominati dalla Commissione centrale, per un periodo di sei anni, tra i notabili proposti da ogni Stato contraente; essi devono avere una formazione giuridica oppure esperienza della navigazione sul Reno.

Ogni Stato può rinunciare, almeno per un anno, a proporre un giudice o un supplente per la Camera d'appello.

I membri della Camera d'appello non possono essere revocati che per risoluzione unanime della Commissione centrale. Esercitano l'ufficio in piena indipendenza, né sono vincolati da alcuna istruzione. Non possono occuparsi d'una causa di cui abbiano già conosciuto in altra qualità.

Il supplente subentra al giudice in caso d'impedimento, ricusazione o vacanza.

La Camera d'appello designa per presidente un membro avente una formazione giuridica. Esso è nominato per tre anni e rieleggibile.

Art. 45^{ter} 31

La Commissione centrale stabilisce l'ordinamento di procedura della Camera d'appello.

Art. 46³²

Ogni Stato contraente ha un voto nella Commissione centrale.

Le risoluzioni prese a unanimità sono vincolanti, sempreché uno Stato contraente non comunicherà alla Commissione, entro un mese, che nega l'approvazione o che potrà da soltanto dopo averne ricevuto il consenso dei suoi Consigli legislativi.

Le risoluzioni prese a maggioranza dei voti sono delle raccomandazioni. Tali sono anche quelle prese a unanimità, quando uno Stato neghi l'approvazione conformemente al capoverso 3.

Le risoluzioni concernenti gli affari interni della Commissione centrale son per altro vaevoli, qualora siano prese a maggioranza. Nello spoglio dei voti le astensioni non sono computate.

30 Introdotta dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

31 Introdotta dall'art. II della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

32 Nuovo testo giusta l'art. I della Conv. dei 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Art. 47³³

Ogni Stato contraente sostiene le spese dei suoi commissari e di quelli che a sua proposta sono delegati alla Camera d'appello. La Commissione centrale stabilisce il bilancio di previsione per l'anno seguente e gli Stati contraenti vi contribuiscono in parti uguali.

Art. 48

La presente convenzione è sostituita, a contare dal 1° luglio 1869, al regolamento del 31 marzo 1831 per la navigazione sul Reno, ai suoi articoli completivi e aggiuntivi e a ogni altro decreto degli Stati rivieraschi attenente a materie da essa disciplinata. Essa sarà ratificata dai Governi contraenti e gli strumenti di ratificazione saranno scambiati in Mannheim entro sei mesi.

In fede di che, i plenipotenziari l'hanno firmata e munita del loro sigillo.

Fatto a Mannheim, il 17 ottobre 1868.

(Si omettono le firme)

³³ Nuovo testo giusta l'art. I della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964 e in vigore per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU **1967** 1633 1631; FF **1964** II 2499).

*Allegati***A. Manifesto³⁴****B. Certificato di zattera di fluitazione**

La zattera condotta da domiciliato a e destinata a si compone di tronchi di misuranti metri cubi e pesanti quintali.

....., il

(Firma del foderatore)

(Bollo dell'autorità)

(Denominazione e
firma dell'autorità)

- * Tralasciamo i testi in quanto gli articoli sono totalmente sostituiti ed il manifesto è abrogato dalla convenzione del 20 novembre 1963, pubblicata qui sopra.

³⁴ Abrogato dall'art. III della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964, con effetto per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Protocollo finale

I sottoscritti si riuniscono oggi per firmare la convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, conchiusa con pieni poteri dei loro Governi, e, in questa occasione, hanno pure steso nel presente protocollo finale le seguenti dichiarazioni, intese e osservazioni esplicative:

1. *All'articolo 1 della convenzione*

Resta inteso che il diritto d'esercitare la libera navigazione sul Reno e le sue foci non concerne le agevolanze speciali concesse ai navigli appartenenti alla navigazione sul Reno o a questi parificati.

2. *All'articolo 3 della convenzione*

- A. È unanimemente riconosciuto che le disposizioni del capoverso 1 di questo articolo non si applicano ai pontaggi riscossi sulle vie navigabili diverse dal Reno, né alle tasse riscosse per l'uso di vie navigabili artificiali o di impianti, come chiuse e opere simili.
- B. Il plenipotenziario di Prussia ha osservato che sulla Ruhr è ancora riscossa una modica tassa di navigazione, della quale è prevista l'abolizione entro breve tempo, ma che riserva al suo Governo la determinazione di tale momento.

In fine, il plenipotenziario dei Paesi Bassi ha osservato che, su una parte della Mosa lussemburghese, i barcaioli devono ancora pagare una piccola tassa di gavitello ai preposti ai gavitelli, la quale non potrà essere abolita senza la cooperazione del Governo belga, ond'è che deve riservare al suo Governo l'applicazione della disposizione del capoverso 2 di questo articolo sul tratto di Mosa considerato.

Gli altri plenipotenziari non hanno mosso obiezioni a queste riserve.

3. *All'articolo 8 della convenzione*

Al presente, i porti franchi sono:
in Francia: Strasburgo;
nel Baden: Kehl, Maxan, Leopoldshafen, Mannheim;
in Baviera: Neuburg, Spira, Ludwigshafen;
nell'Hessen: Magonza;
in Prussia: Biebrich, Oberlahnstein, Coblenza, Colonia, Neuss Düsseldorf,
Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;
nei Paesi Bassi: Amsterdam, Rotterdam e Dordrecht.

4. *All'articolo 15 della convenzione*³⁵

5. *All'articolo 22 della convenzione*

- A. Resta inteso che sarà mantenuta la designazione dell'immersione massima del naviglio, mediante grappe di ferro.

³⁵ Privo d'oggetto (vedi nota agli art. 15 a 21)

- B. Sarà considerato modificazione o riparazione importante il rinnovamento delle schiene o coste del naviglio.
- C. Non è più necessaria una rinnovazione dell'accordo concernente la stazzatura dei navigli del Reno, contenuto nell'articolo 17 del regolamento di polizia del 31 marzo 1831 per la navigazione sul Reno, tendendo esso esclusivamente a imporre una tassa di riconoscimento, la quale non potrà più essere riscossa. Tuttavia, i Governi contraenti provvederanno, anche in futuro, affinché non abbia a mancare sul loro territorio la possibilità di far verificare la portata dei navigli secondo il metodo di stazzatura da essi convenuto.

6. *All'articolo 23 della convenzione*³⁶

7. *All'articolo 30 della convenzione*

Il plenipotenziario dei Paesi Bassi ha dichiarato che il suo Governo, nel caso fossero costruiti ponti sulle vie navigabili dal Reno al mare aperto attraverso Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis e Brielle, non soggette alle disposizioni dell'articolo 30, provvederà affinché i navigli e le zattere possano passarli liberamente e senza intralcio attraverso aperture sufficienti, e che le agevolzze concesse ai barcaioli e foderatori olandesi durante e dopo la costruzione di tali ponti saranno concesse anche ai barcaioli e foderatori degli altri Stati rivieraschi.

È evidente che questa dichiarazione non tocca le disposizioni dell'articolo 2, capoverso 2.

Gli altri plenipotenziari hanno accettato questa dichiarazione.

8. *All'articolo 32 della convenzione*

Il plenipotenziario di Francia ha osservato che, a giudizio del suo Governo, le disposizioni di questo articolo non restringono la facoltà degli Stati rivieraschi di punire le contravvenzioni alle prescrizioni di polizia non menzionate nei regolamenti stabiliti in comune.

Gli altri plenipotenziari hanno giudicato pertinente questa opinione.

9. *All'articolo 47 della convenzione*

- A. ³⁷
- B. Nelle pratiche urgenti, i commissari possono, con l'assenso dei loro Governi, deliberare per corrispondenza.
- C. ³⁸

Fatto a Mannheim, il 17 ottobre 1868.

(Si omettono le firme)

³⁶ Abrogato dall'art. I del Prot. add. N. 3 del 17 ott. 1979, approvato dall'AF il 10 ott. 1980, con effetto per la Svizzera dal 1° set. 1982 (RU 1982 1810 1809; FF 1980 I 1125).

³⁷ Abrogato dall'art. III della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964, con effetto per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

³⁸ Abrogato dall'art. III della Conv. del 20 nov. 1963, approvata dall'AF il 18 dic. 1964, con effetto per la Svizzera dal 14 apr. 1967 (RU 1967 1633 1631; FF 1964 II 2499).

Protocollo aggiuntivo

Considerato che nell'interpretazione di qualche articolo della convenzione riveduta del 17 ottobre 1868, per la navigazione sul Reno sono occorsi taluni dubbi, i Governi rivieraschi hanno risolto di scioglierli mediante un protocollo aggiuntivo da allegarsi al protocollo finale stabilito al momento della firma della convenzione suddetta.

A tale scopo, i plenipotenziari

(Si omettono i nomi dei plenipotenziari)

si sono adunati nella sala delle sedute della Commissione centrale della navigazione sul Reno e hanno convenuto:

È stabilito, per quanto concerne gli articoli da 32 a 40 della convenzione riveduta del 17 ottobre 1868 per la navigazione sul Reno, che le ordinanze penali giudiziali o di polizia, esecutorie, date in conformità alla legislazione penale degli Stati rivieraschi sono parificate alle sentenze e decisioni penali menzionate nei detti articoli, la condizione che non passino in giudicato prima del termine d'una settimana dalla notificazione alla persona condannata e sia data a quest'ultima la possibilità di provocare, mediante opposizione, una trattazione e un giudizio definitivo nelle forme penali ordinarie da parte d'un Tribunale della navigazione sul Reno.

La presente convenzione, di cui una copia è stata comunicata a ciascuno dei plenipotenziari summenzionati entrerà in vigore non appena sarà stata ratificata da tutti i Governi intervenuti.

Fatto a Mannheim, il 18 settembre 1895.

Protocollo di firma

I plenipotenziari della Repubblica federale di Germania, del Regno del Belgio, della Repubblica francese, del Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord, del Regno dei Paesi Bassi, della Confederazione Svizzera,

adunati a Strasburgo per procedere alla firma del protocollo aggiuntivo n. 2 alla convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, hanno convenuto, all'atto della firma di questo protocollo, le seguenti disposizioni, che costituiscono parte integrante di detto protocollo aggiuntivo:

1. Il documento di cui all'articolo 2 capoverso 3 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, emendata dal protocollo aggiuntivo n. 2, è rilasciato dall'autorità competente dello Stato interessato, soltanto a un naviglio per il quale, con questo Stato, esiste un nesso effettivo, i cui elementi verranno determinati in base all'eguaglianza di trattamento tra gli Stati contraenti che adotteranno i provvedimenti necessari per permetterne un'adozione uniforme. Questo documento, allorché le condizioni di rilascio non sono più adempite, cessa di essere valevole e deve essere pertanto revocato dall'autorità di rilascio.
2. Nell'interesse dello sviluppo della politica comune dei trasporti e del sistema renano, gli Stati contraenti sono disposti ad adottare i provvedimenti necessari, per permettere negoziati sulle modificazioni della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, che dovessero risultare necessarie al fine di una eventuale adesione della Comunità economica europea allo statuto internazionale del Reno.
3. Nella prospettiva di questa eventuale adesione, il trattamento, di cui godono i navigli appartenenti alla navigazione del Reno, è accordato, dall'entrata in vigore del presente protocollo, ai navigli che hanno il diritto di batterne bandiera di qualsiasi Stato membro della Comunità economica europea. Lo stesso trattamento può essere accordato, mediante decisione presa, conformemente alla procedura dell'articolo II primo alinea seconda frase del protocollo aggiuntivo n. 2, ai navigli che battono bandiera di un altro Stato.
4. Gli articoli IV a VI del protocollo aggiuntivo n. 2 alla convenzione riveduta per la navigazione sul Reno s'applicano parimenti al presente protocollo di firma.

In fede di che, i sottoscritti dopo aver depositato i loro pieni poteri, hanno firmato il presente protocollo di firma.

Fatto a Strasburgo, il 17 ottobre 1979.

Campo d'applicazione della convenzione nella versione del protocollo aggiuntivo n. 6, il 6 giugno 2012³⁹

Stato contraente	Ratificazione		Entrata in vigore	
Belgio	11 aprile	2004	1° novembre	2011
Francia	5 ottobre	2011	1° novembre	2011
Germania	18 dicembre	2002	1° novembre	2011
Paesi Bassi	20 aprile	2000	1° novembre	2011
Svizzera*	24 settembre	2001	1° novembre	2011

* Riserve e dichiarazioni, vedi qui appresso.

Dichiarazione

Svizzera

Riguardo al protocollo di firma, il plenipotenziario svizzero ha fatto osservare che il Governo svizzero poteva accettare le disposizioni convenute nel n. 3, tenendo conto degli obblighi degli altri Stati contraenti rispetto alla Comunità economica europea e del fatto che la struttura economica del mercato della navigazione interna degli Stati beneficiari di dette disposizioni è identica o equivalente a quella degli Stati contraenti e non potrà pertanto pregiudicare l'economia esistente del mercato renano.

³⁹ RU 1985 239, 2012 3605