

80.008

Messaggio concernente due protocolli aggiuntivi alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

del 6 febbraio 1980

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio, ci pregiamo sottoporvi, per approvazione, due disegni di decreti federali che approvano:

- un protocollo aggiuntivo n. 2 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868, il protocollo pertinente di firma e la dichiarazione svizzera correlativa, firmati il 17 ottobre 1979, a Strasburgo;
- un protocollo aggiuntivo n. 3 alla medesima Convenzione, firmato il 17 ottobre 1979, a Strasburgo.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

6 febbraio 1980

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Chevallaz

Il cancelliere della Confederazione, Huber



Compendio

Lo statuto internazionale della navigazione renana è stabilito nella Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 (Atto di Mannheim), che i protocolli aggiuntivi n. 2 e 3, firmati il 17 ottobre 1979 a Strasburgo, prevedono però di adeguare all'evoluzione della navigazione renana.

Il protocollo aggiuntivo n. 2, istituendo le basi per un disciplinamento delle condizioni di trasporto dopo l'apertura del canale Reno - Meno - Danubio, prevista per il 1985, intende preservare il mercato della navigazione renana dalle perturbazioni che gli potrebbe eventualmente cagionare l'arrivo delle navi dei paesi ad economia statale. Questo testo è completato da un protocollo di firma e da una dichiarazione fatta dalla Svizzera al momento della stessa; dacché su sei Stati partecipi a questa convenzione, cinque sono membri delle Comunità europee (CE), i documenti in questione prevedono infatti una collaborazione ulteriore tra le CE e la Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCR), incaricata di applicare l'atto di Mannheim.

Il protocollo aggiuntivo n. 3 apporta taluni miglioramenti alle disposizioni convenzionali concernenti il sistema delle patenti di battelliere del Reno e quello dei certificati d'ispezione delle navi. Inoltre, determinando, in unità di conto, i massimi e i minimi delle multe di polizia della navigazione, esso tiene conto dei mutamenti recentemente intervenuti nel sistema monetario internazionale. Prevede infine un'unificazione delle scadenze nella procedura d'appello dinnanzi alla relativa Camera della CCR.

Il nostro Paese ha un interesse considerevole all'entrata in vigore di questi protocolli che consentono di garantire la presenza della nostra flotta sul Reno e che migliorano l'applicazione dello statuto cui sono sottoposte le navi svizzere.

1 Osservazione preliminare

Vi sottoponiamo un messaggio concernente l'approvazione dei protocolli aggiuntivi n. 2 e 3 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 (Atto di Mannheim), firmati il 17 ottobre 1979 a Strasburgo.

Il protocollo aggiuntivo n. 2 e i testi corrispettivi, come anche il protocollo aggiuntivo n. 3 costituiscono, rispettivamente, la seconda e la terza revisione dell'Atto di Mannheim, dopo la grande revisione del 1963 (RU 1967 1633). La prima ebbe luogo nel 1972 (RU 1975 628).

2 Protocollo aggiuntivo n. 2 alla Convenzione riveduta per la navigazione del Reno

21 Parte generale

211 Situazione iniziale

211.1 Libertà della navigazione sul Reno

Lo statuto giuridico internazionale della navigazione sul Reno è fondato sull'Atto finale del Congresso di Vienna del 9 giugno 1815 e sulla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno (Atto di Mannheim), concluso, sul fondamento dell'atto finale, il 17 ottobre 1868¹⁾.

Dalla revisione dell'Atto di Mannheim del 20 novembre 1963²⁾, la Repubblica federale di Germania, il Belgio, la Francia, la Gran Bretagna, i Paesi Bassi e la Svizzera sono partecipi dell'Atto, che può d'altronde essere modificato soltanto con l'assenso di tutti gli Stati contraenti.

In virtù dell'articolo 1 dell'Atto di Mannheim, la navigazione del Reno e dei suoi affluenti, da Basilea sino al mare aperto, è libera alle navi di tutte le nazioni, per il trasporto di merci e di persone, purché queste navi siano conformi alle norme contenute nella convenzione e ai provvedimenti di polizia prescritti per il mantenimento della sicurezza generale. Questa libertà generale della navigazione è però stata limitata nell'Atto di Mannheim del 1868 in favore dei «navigli appartenenti alla navigazione del Reno»; soltanto essi, quindi, hanno il diritto di passare liberamente al mare aperto attraverso le foci del Reno (art. 2), e unicamente essi e i loro carichi devono essere trattati, per ogni rispetto, come navigli degli Stati contraenti (art. 4). Nell'articolo 2 paragrafo 3 è designato appartenente alla navigazione del Reno ogni naviglio «autorizzato a portare la bandiera di uno Stato rivierasco», ossia intavolato in uno Stato partecipe dell'Atto di Mannheim. Questi privilegi particolari riservati meramente ai navigli appartenenti alla

¹⁾ Cfr. Rapporto del Consiglio federale dell'11 agosto 1922 sulla politica finora seguita nella questione del Reno, FF 1922 ed. franc. II 997, come anche RO 1967 1645.

²⁾ Messaggio del 4 settembre 1964 per l'approvazione della Convenzione d'emendamento della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, firmata a Mannheim, FF 1964 II 1601 e RU 1967 1631 e 1633.

navigazione del Reno sono stati estesi, con l'articolo 356 del Trattato di pace di Versailles del 1919, a favore delle navi di *tutte* le nazioni e dei loro carichi. La revisione dell'Atto di Mannheim del 1963 non ha modificato questo disciplinamento.

Conseguentemente, non soltanto le navi delle sei Parti contraenti, ma anche quelle intavolate in altri Stati possono, secondo il tenore attuale dell'Atto di Mannheim, eseguire trasporti di merci e di persone tra due porti situati sul Reno e i suoi affluenti e fruire dell'eguaglianza di trattamento in tutti gli Stati rivieraschi. Finora queste navi si sono avvalse soltanto molto limitatamente di questa possibilità e senza incidere notevolmente sul volume dei trasporti e sulle tariffe renane.

211.2 Importanza del futuro Canale Reno - Meno - Danubio per la navigazione renana

Dall'inizio degli anni settanta, è in fase di costruzione il canale collegante le acque navigabili del Meno e del Danubio; con il compimento di questi lavori, previsto per la metà degli anni ottanta, verrà pertanto aperta una nuova grande idrovia transcontinentale che scorrerà da Rotterdam e Anversa sino al Mar Nero; essa sarà accessibile alle navi della navigazione interna di una capacità sino a 1500 tonnellate e apporterà presumibili vantaggi per l'economia dei trasporti. Le organizzazioni professionali internazionali della navigazione renana, continuamente assillate da diversi problemi (sovaccapacità del tonneggio delle navi, concorrenza della ferrovia e della strada, tariffe che non coprono più i costi), temono che la loro esistenza sia minacciata; infatti, con l'apertura del Canale Reno - Meno - Danubio, le navi dei Paesi danubiani ad economia statale potrebbero ottenere un accesso diretto al Reno e partecipare al trasporto delle merci sul Reno e sui suoi affluenti, in virtù della libertà della navigazione illimitata, garantita nell'Atto di Mannheim, nel tenore conferitogli dal Trattato di Versailles. Ovviamente, la libertà di navigazione esiste parimente sul Danubio, ad eccezione del traffico di cabotaggio all'interno di uno stesso Stato rivierasco. Questa libertà non riveste però alcuna importanza economica per i navigli adibiti alla navigazione del Reno, non potendo essi eseguire trasporti sul Danubio a prezzi adeguati, dato che l'attribuzione dei carichi e la determinazione delle tariffe soggiacciono al controllo statale.

Come lo mostrano le esperienze fatte nel campo della navigazione danubiana, le navi dei Paesi a commercio di stato sono esercitate secondo i principi dell'economia pianificata e sono pertanto in grado d'eseguire trasporti anche a prezzi che non coprono i costi, soprattutto se lo scopo principale consiste nell'ottenimento di divise straniere oppure nello sfruttamento della capacità integrale della flotta del loro Paese. Inoltre, a cagione dei costi notevolmente più bassi, in particolare nel settore dei salari e degli oneri sociali, le navi di questi Paesi potrebbero proporre trasporti a prezzi assai più vantaggiosi nel traffico tra gli Stati rivieraschi del Reno e il Belgio, come anche nel traffico di scambio tra il bacino del Danubio e il Reno; esse pregiudicherebbero dunque gravemente la competitività della flotta appar-

tenente alla navigazione del Reno ed anzi potrebbero estrometterla dal mercato. Tali situazioni si sono già manifestate nella navigazione marittima internazionale, disciplinata dalle leggi dell'economia di mercato. A lungo andare non sarebbe possibile evitare che, nella navigazione renana, abbia a manifestarsi una determinata pressione sul livello dei salari e degli oneri sociali; le organizzazioni professionali della navigazione renana, sia internazionali, sia nazionali, d'intesa con le Camere di commercio degli Stati rivieraschi del Reno, chiedono quindi da anni che si provveda già ora a disciplinare la concorrenza tanto temuta e inauspicabile, che le navi dei Paesi a commercio di stato provocheranno dopo l'apertura del Canale Reno-Meno - Danubio. *La Repubblica federale di Germania ha già parzialmente disciplinato la navigazione interna sul suo territorio mediante accordi bilaterali; questi provvedimenti non bastano però da soli poiché, una nave di un Paese a commercio statale, non appena ha accesso al Reno, può pretendere di beneficiare illimitatamente della libertà attuale della navigazione in tutti gli Stati rivieraschi del Reno.*

Per la Svizzera, la libertà della navigazione, compresa la franchigia dalle tasse sul Reno, assume un'importanza vitale, poiché questo fiume rappresenta per noi il libero accesso al mare. E' assolutamente indispensabile che la Svizzera posseda la sua propria flotta, non soltanto per motivi d'approvvigionamento, ma anche per poter pretendere la libertà della navigazione sul Reno ed esercitare un influsso sulla formazione delle tariffe nel traffico delle merci, anche se questo influsso, paragonato a quello degli altri Stati rivieraschi del Reno, è assai limitato. Presentemente, circa la metà delle merci importate in Svizzera attraverso il Reno è trasportata da navi intavolate in Svizzera. Deteriorando la situazione economica della nostra flotta renana, la temuta concorrenza da parte delle navi dei Paesi dell'est minacerebbe l'esistenza della nostra capacità di trasporto fluviale e potrebbe pertanto impedire alla flotta renana svizzera di svolgere le funzioni che essa assume nell'interesse del Paese in materia di politica esterna dei trasporti.

212 Modificazioni previste della Convenzione riveduta per la navigazione del Reno

212.1 Atteggimento della Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCR)

La CCR condivide la concezione delle organizzazioni renane internazionali della navigazione, alla cui prosperità deve badare (art. 45 dell'Atto di Mannheim); considerate le possibili difficoltà della navigazione renana, essa è giunta alla convinzione che gli accordi bilaterali conclusi dagli Stati rivieraschi del Reno non potrebbero bastare e che anche un'interpretazione restrittiva dell'Atto di Mannheim non condurrebbe, a livello giuridico, al risultato auspicato. Poiché la navigazione renana internazionale è un'unità economica e giuridica e deve restare tale, occorre pertanto disciplinare, a livello internazionale, l'accesso dei battelli dei Paesi a commercio statale

alle acque del Reno. Questo scopo, secondo il parere unanime della CCR, può essere unicamente conseguito mediante una modificazione dell'Atto di Mannheim, ossia quella contenuta nel protocollo aggiuntivo n. 2 della Convenzione riveduta per la navigazione del Reno, firmato il 17 ottobre 1979.

La modificazione essenziale consiste a concedere d'ora in poi soltanto alle navi appartenenti alla navigazione del Reno i privilegi particolari che l'Atto di Mannheim, nel suo tenore del 1868, accordava solo a questi navigli; tale provvedimento equivale quindi ad un ristabilimento della situazione giuridica esistente prima della modificazione dell'Atto mediante il Trattato di Versailles del 1919. Per le navi, che non sono intavolate in uno Stato partecipe dell'Atto di Mannheim, come navi appartenenti alla navigazione del Reno, ma che sono intavolate in un altro Stato, la Commissione deve ottenere la competenza di stabilire le condizioni alle quali esse possono eseguire trasporti di merci e di persone fra due punti situati sul Reno e sui suoi affluenti. La CCR risulterà così a disporre di uno strumento d'intervento che le permetterà di disciplinare la situazione delle navi dei Paesi a commercio statale nella navigazione renana. Per le navi appartenenti alla navigazione renana, quindi anche per le navi svizzere, la libertà attuale di navigazione sul Reno non sarà invece affatto limitata.

Questo nuovo disciplinamento è però unicamente significativo se, parallelamente, le condizioni di intavolazione di una nave in uno Stato partecipe dell'Atto di Mannheim sono stabilite uniformemente; tali condizioni devono pure essere determinate in modo che, conformemente al principio del «beneficial owner», esista un nesso effettivo fra il proprietario della nave e il Paese di intavolazione e la nave non possa essere sottoposta all'influsso di uno Stato impartecipe dell'Atto di Mannheim, anche dal profilo economico.

La CCR non poteva subordinare alle norme internazionali il traffico, detto di scambio, tra i porti situati su il Reno e il Danubio, dacché le sue competenze s'allargano unicamente al Reno e ai suoi affluenti e poiché per le altre idrovie la sovranità degli Stati rivieraschi del Reno non è stata limitata con l'Atto di Mannheim. Il traffico di scambio deve conseguentemente costituire l'oggetto di convenzioni bilaterali, che gli Stati interessati possono concludere dopo però aver consultato la CCR. Benché vi siano stati tentativi di autorizzare la CCR ad allestire direttive inerenti a siffatti accordi, le parti non hanno potuto convenire al riguardo.

212.2 Risultato dei negoziati

Nell'ottobre del 1976, la CCR ha elaborato un disegno di protocollo aggiuntivo inteso a modificare e a completare, nel senso delle considerazioni esposte nel numero 212.1, l'articolo 2 paragrafo 3 e l'articolo 4 dell'Atto di Mannheim. Tuttavia, poiché le modificazioni dello statuto renano concernono taluni aspetti d'economia dei trasporti e poiché gli Stati partecipi dell'Atto di Mannheim, membri delle comunità europee (CE), devono badare affinché il nuovo disciplinamento collimi con gli obblighi risultanti dall'Atto

di Roma, in particolare per quanto concerne la libertà di dimora e la non discriminazione all'interno delle CE, risulta indispensabile che questi Stati esaminino e approvino il disegno nel quadro degli organi competenti delle CE. Le discussioni avviate in questo quadro, sul contenuto delle quali la Svizzera è stata sempre informata soltanto posticipatamente per il tramite della CCR, hanno provocato difficoltà d'ordine istituzionale e hanno soprattutto avuto per oggetto il problema della competenza della CCR, da un lato, e delle CE, dall'altro.

La Commissione delle OE si è avvalsa dell'occasione fornita dal disegno di protocollo aggiuntivo per sottoporre la domanda d'adesione delle CE come tali allo statuto renano e per presentare quest'adesione come condizione assicurante la compatibilità del protocollo aggiuntivo con il Trattato di Roma. La competenza di stabilire le condizioni di intavolazione delle navi appartenenti alla navigazione del Reno poteva infatti essere accordata alla CCR soltanto se vincolata a quest'adesione. Le navi degli Stati delle CE, partecipanti dell'Atto di Mannheim, dovevano nondimeno essere assimilate a quelle appartenenti alla navigazione del Reno, per evitare una discriminazione e garantire la libertà di domicilio prevista nel quadro delle CE. La Svizzera non si è affatto opposta ad un'eventuale adesione delle CE allo statuto internazionale del Reno, per prevenire difficoltà d'ordine istituzionale e per evitare una doppia procedura che avrebbe paralizzato le trattative al momento dell'esame dei problemi concernenti il Reno; vista però l'opposizione di taluni Stati partecipanti dell'Atto di Mannheim si è però deciso di non subordinare l'approvazione del protocollo aggiuntivo all'adesione simultanea delle CE allo statuto renano e di differire l'esame di questo aspetto del problema. L'adesione delle CE allo statuto renano avrebbe fornito un criterio oggettivo per la concessione dell'eguaglianza di trattamento alle navi degli altri Stati delle CE.

Successivamente, il Consiglio delle CE ha approvato il 19 dicembre 1978 con taluni emendamenti, il protocollo aggiuntivo elaborato dalla CCR e ha autorizzato gli Stati membri delle CE, partecipanti dell'Atto di Mannheim, ad adottare il protocollo nel suo tenore modificato.

In occasione dei lunghi negoziati successivi, che sono sfociati nell'approvazione del protocollo di firma, la Svizzera ha sempre espresso parere, secondo cui essa era pienamente cosciente degli obblighi spettanti ai suoi interlocutori partecipanti dell'Atto di Mannheim, in virtù del Trattato di Roma; essa si è dichiarata disposta di tener conto della realtà delle CE e di accordare lo stesso trattamento alle navi degli altri Stati delle CE, fondandosi su un criterio neutrale ed oggettivo. Per la Svizzera, era però indispensabile che il protocollo aggiuntivo non esplicasse i suoi effetti fintanto che non fossero disciplinate le condizioni di intavolazione applicabili alle navi appartenenti alla navigazione del Reno e fintanto che fosse possibile eluderlo agevolmente servendosi di persone giuridiche. Questa condizione appariva particolarmente importante a cagione dell'eguaglianza di trattamento accordata alle navi degli altri Stati delle CE, soprattutto nell'ottica di un allargamento di questa comunità.

La Svizzera reputava nondimeno che i negoziati sull'adesione delle CE allo statuto renano non dovevano provocare alcuna modificazione materiale di quest'ultimo.

Il risultato di questi negoziati, dei quali il nostro Paese può reputarsi soddisfatto, tiene conto degli argomenti allegati dalla Svizzera. Il protocollo di firma, che ha lo stesso valore giuridico del protocollo aggiuntivo, è stato approvato il 24 luglio 1979 dal Consiglio delle CE.

212.3 Valutazione del risultato dei negoziati

È particolarmente importante che la libertà della navigazione sul Reno, di cui godono le navi appartenenti alla navigazione renana, non sia stata affatto limitata dal protocollo aggiuntivo e dal relativo protocollo di firma. Il protocollo aggiuntivo garantisce alle navi appartenenti alla navigazione renana e, conseguentemente, a tutte le navi svizzere, il diritto illimitato di eseguire trasporti tra due punti situati sul Reno e sui suoi affluenti, indipendentemente se trattasi di trasporti internazionali o nazionali. Il problema della riserva inerente al cabotaggio nella navigazione renana, reiteratamente sollevato negli anni 50, è divenuto privo d'oggetto. D'altro canto è stato tenuto conto, nel protocollo di firma, dell'istanza svizzera intesa a stabilire condizioni uniformi d'intavolazione, fondate su un nesso effettivo con i Paesi d'immatricolazione, per le navi appartenenti alla navigazione del Reno e per quelle degli altri Stati delle CE, assimilati alla prima categoria.

Come già menzionammo, per taluni Stati rivieraschi del Reno, una adesione delle CE allo statuto renano appare per il momento esclusa. La Svizzera, dal canto suo, ha accettato, in una prima fase, il principio dell'eguaglianza di trattamento tra navi degli altri Stati delle CE e quelle appartenenti alla navigazione del Reno, considerata la corale volontà degli Stati rivieraschi del Reno di avviare negoziati riguardo a una adesione successiva delle CE, nell'interesse della politica comune dei trasporti e del sistema renano.

Procedendo in questo modo, il nostro Paese ha dovuto tener conto dell'impossibilità, per gli Stati partecipi dell'Atto di Mannheim, di accettare un obbligo contrario al Trattato di Roma, nonché al principio dell'uguaglianza di trattamento, di cui devono fruire gli Stati membri delle CE. Siamo del parere che il consenso, nel protocollo di firma, di avviare negoziati per un'adesione delle CE allo statuto del Reno, unitamente agli obblighi spettanti agli altri Stati partecipi dell'Atto di Mannheim in virtù del Trattato di Roma sono, almeno per il momento, sufficienti per garantire alle navi degli altri Stati delle CE il medesimo trattamento concesso a quelle appartenenti alla navigazione del Reno; questo argomento è tanto più valido in quanto non esiste alcun motivo per temere che queste navi abbiano ad attribuirsi una parte considerevole del mercato e in quanto è sicuro che esse eseguiranno trasporti in virtù di principi identici o equivalenti a quelli dell'economia di mercato; quest'ultimo aspetto è stato considerato dalla Svizzera come criterio oggettivo determinante nella dichiarazione espressa in occasione della firma.

Nel protocollo di firma è pure stato tenuto conto della domanda svizzera

intesa ad ottenere che anche le navi d'altri Stati possano, mediante decisione della CCR, essere assimilate a quelle appartenenti alla navigazione del Reno, in virtù dei medesimi criteri determinanti. Infine, come provvedimento destinato ad escludere le «bandiere di comodo», alle navi appartenenti alla navigazione del Reno e il cui Paese d'intavolazione è imparteceipe dell'Atto di Mannheim sono state rese applicabili le stesse condizioni, che devono però ancora essere determinate.

Per quanto si possa presentemente giudicare, non era possibile ottenere maggiori concessioni da parte degli altri Stati partecipi dell'Atto di Mannheim. Dal profilo giuridico, non vi è d'altronde da temere che gli altri Stati abbiano a costituire l'oggetto di una discriminazione irrevocabile, dacché la CCR può accordare parimente alle navi d'altri Stati (ad es. degli Stati membri dell'AELS) lo statuto di «navi appartenenti alla navigazione del Reno», conformemente ai criteri definiti nella dichiarazione svizzera. Poiché la CCR prende le sue decisioni soltanto all'unanimità, è data la garanzia che nessun vantaggio potrà essere accordato ad altri Stati, senza il consenso del nostro Paese e senza che sia stata debitamente costatata l'esistenza di criteri oggettivi.

Il protocollo aggiuntivo n. 2 e il protocollo di firma corrispettivo contengono disposizioni quadro, la cui approvazione appare urgente. Infatti, già presentemente occorre elaborare, in seno alla CCR e in collaborazione con le autorità delle CE, le disposizioni applicative inerenti all'intavolazione delle navi appartenenti alla navigazione del Reno, affinché possano essere messe in vigore simultaneamente al protocollo aggiuntivo.

Il risultato di questi lunghi e difficili negoziati incita la Svizzera a ratificare il protocollo aggiuntivo n. 2 e il protocollo di firma, che costituiscono un passo decisivo verso un disciplinamento della navigazione renana, la quale, da un lato, continua a garantire al nostro Paese una libertà di navigazione sul Reno d'interesse vitale e, dall'altro, permette d'evitare l'accesso, poco auspicabile, delle navi dei Paesi a commercio statale al traffico renano propriamente detto. Questi protocolli, che contribuiscono a rafforzare simultaneamente lo statuto renano internazionale, sono stati esplicitamente approvati dal consiglio delle CE, ciò che dovrebbe agevolare la futura collaborazione tra la CCR e le comunità. La Svizzera resta così un membro integrale, che parteciperà all'evoluzione futura della politica dei trasporti sul Reno. Anche l'unità del sistema renano, nel quadro della futura politica europea dei trasporti, può essere considerata rafforzata dal protocollo aggiuntivo. Infine, il nuovo disciplinamento, faticosamente negoziato, può essere parimente considerato un passo positivo verso lo sviluppo dei nostri rapporti con le CE.

L'Associazione svizzera della navigazione, che raggruppa principalmente le cerchie svizzere della navigazione renana, ha sempre auspicato l'entrata in vigore del protocollo aggiuntivo e sostiene conseguentemente il nuovo disciplinamento.

Anche il Consiglio di Stato del Cantone di Basilea città approva l'elaborazione del protocollo aggiuntivo, che soddisfa gli interessi della navigazione renana svizzera e dell'economia portuale di Basilea.

22 Parte speciale: commento delle diverse disposizioni**221 Protocollo aggiuntivo n. 2 alla Convenzione riveduta per la navigazione del Reno**

Il protocollo aggiuntivo n. 2 contiene un breve ingresso nonché, negli articoli I e II, le modificazioni dell'articolo 2 paragrafo 3 e dell'articolo 4 dell'Atto di Mannheim.

Nell'articolo II paragrafo 3, la nozione di «Stati rivieraschi del Reno» è stata semplicemente sostituita con quella di «Stati contraenti», per inglobare la cerchia attuale degli Stati partecipi, della quale fanno pure parte il Belgio e la Gran Bretagna, pur non essendo Paesi rivieraschi del Reno.

Due nuovi paragrafi sono stati introdotti nel precedente articolo 4 dell'Atto di Mannheim, il cui tenore è mantenuto nel paragrafo 3 del nuovo articolo 4, che reca il principio essenziale dell'eguaglianza di trattamento accordata alle navi appartenenti alla navigazione del Reno. Il nuovo paragrafo 1 dell'articolo 4 dispone che soltanto le navi appartenenti alla navigazione del Reno sono autorizzate ad eseguire trasporti di merci e di persone fra due punti situati sul Reno e i suoi affluenti, tenuto conto che le navi di Stati terzi possono eseguire siffatti trasporti unicamente alle condizioni stabilite dalla CCR. Conseguentemente, quest'ultima può accordare a navi d'altri Stati, ad esempio, autorizzazioni generali revocabili oppure autorizzazioni per viaggi o periodi determinati. Le pertinenti decisioni sono prese dalla CCR sempre all'unanimità e le autorizzazioni possono anche fondarsi su condizioni di reciprocità. Il disciplinamento adottato può servire da base ad accordi generali conclusi con altri bacini fluviali, ancorché le navi riconosciute di Stati terzi non sono considerate giuridicamente come «navi appartenenti alla navigazione del Reno».

Il nuovo paragrafo 2 dell'articolo 4 tratta del traffico, cosiddetto di scambio, tra punti situati sul Reno e i suoi affluenti, da un lato, e punti situati su altre idrovie, dall'altro, traffico che verrà disciplinato in accordi bilaterali, conclusi dagli Stati interessati. La CCR deve essere consultata prima della conclusione di questi accordi, affinché possa adoperarsi in favore di un disciplinamento delle condizioni di traffico quanto possibile uniforme, nell'interesse della competitività. Ad esempio, in virtù dell'articolo 4 paragrafo 2 dell'Atto di Mannheim, la stessa nave potrà in avvenire eseguire un trasporto da un porto situato sul Danubio, via Canale Reno - Meno - Danubio, e successivamente via Meno e Reno fino in Svizzera e viceversa, senza trasbordo, soltanto se saranno previamente stati conclusi accordi tra la Svizzera e il Paese interessato di provenienza o di destinazione.

L'articolo III del protocollo aggiuntivo abroga le disposizioni incompatibili con il presente protocollo. Trattasi del tenore dell'Atto di Mannheim, modificato dall'articolo 356 del Trattato di Versailles.

Gli articoli IV e VI contengono le abituali disposizioni finali su la ratificazione, l'entrata in vigore e le lingue che fanno fede. Il protocollo aggiuntivo entrerà in vigore il primo giorno del mese seguente il deposito del sesto e ultimo strumento di ratificazione. Come l'Atto di Mannheim, non può

essere disdetto, e può essere modificato soltanto con il consenso di tutti gli Stati contraenti.

222 Protocollo di firma del protocollo aggiuntivo n. 2

Il protocollo di firma del 17 ottobre 1979 costituisce parte integrante del protocollo aggiuntivo, entra in vigore simultaneamente a quest'ultimo e non può essere disdetto.

Nel numero 1, gli Stati contraenti si obbligano a rilasciare il documento attestante la nazionalità di una nave soltanto a quelle per le quali esiste un nesso effettivo con lo Stato d'intavolazione, onde escludere le «bandiere di comodo». Gli stessi Stati si obbligano inoltre a stabilire uniformemente, di comune accordo e in base all'eguaglianza di trattamento, le condizioni determinanti l'esistenza di questo nesso effettivo. In altri termini, il nesso effettivo, anche in materia economica, non deve essere chiesto unicamente ai cittadini del Paese d'intavolazione della nave, ma anche ai cittadini degli altri Stati contraenti.

Ad esempio, una società commerciale o una persona giuridica che intende fare intavolare una nave come nave appartenente alla navigazione del Reno può avere soci provenienti da tutti gli Stati partecipi dell'Atto di Mannheim, come anche dagli altri Stati membri delle CE assimilati a quest'ultimi, in virtù del numero 3; questi soci non possono però essere cittadini di uno Stato terzo, tenuto conto che le condizioni osservabili al riguardo devono ancora essere stabilite. Questo disciplinamento persegue dunque lo scopo d'istituire non un diritto di bandiera puramente nazionale, ma un diritto di bandiera degli Stati contraenti dell'Atto di Mannheim e degli altri Stati membri delle CE.

Il numero 2 del protocollo di firma manifesta l'intenzione degli Stati partecipi dell'Atto di Mannheim di aprire negoziati, non soltanto nell'«interesse dello sviluppo della politica comune dei trasporti», ma anche nell'interesse del «sistema renano», sulle modificazioni dell'Atto di Mannheim che potessero risultare indispensabili per una eventuale adesione delle CE allo statuto renano. I negoziati potranno dunque concernere soltanto questa eventuale adesione, per cui dovranno essere escluse le altre domande, intese a modificare sostanzialmente le disposizioni dell'Atto di Mannheim.

L'adesione delle CE deve avvenire nell'interesse dello sviluppo della politica comune dei trasporti sul Reno e del sistema renano, tenuto conto che deve essere garantita l'unità di quest'ultimo.

Nella prospettiva di questi negoziati inerenti all'adesione, il numero 3 del protocollo di firma prevede d'accordare alle navi degli Stati membri delle CE, impartecipi dell'Atto di Mannheim, il trattamento di cui godono le navi appartenenti alla navigazione del Reno. È dunque previsto di stabilire al riguardo un criterio oggettivo, ossia quello dell'adesione delle CE allo statuto renano. Grazie a quest'uguaglianza di trattamento, conferita dal protocollo di firma, il protocollo aggiuntivo collima con gli obblighi spettanti agli Stati delle CE, in virtù del Trattato di Roma. Simultaneamente, il numero

3 prevede una possibilità supplementare, ossia quella d'accordare alle navi d'altri Stati, mediante una decisione della CCR presa all'unanimità, la qualità di navi appartenenti alla navigazione del Reno.

3 Protocollo aggiuntivo n. 3 alla Convenzione riveduta per la navigazione del Reno

31 Situazione iniziale

È apparso indispensabile modificare talune prescrizioni dell'Atto di Mannheim relative alla polizia della navigazione e al diritto giudiziario.

Per poter navigare sul Reno, le navi devono essere munite di un certificato d'ispezione, che accerta la navigabilità della nave, e per pilotare la nave, i conduttori devono essere titolari di una patente chiamata patente di batteliere del Reno. L'articolo 23 dell'Atto di Mannheim esclude da queste prescrizioni le navi di una capacità inferiore a 300 quintali, tonnellaggio che non risponde più ai dati tecnici attuali.

L'Atto di Mannheim prevede pure, nell'articolo 32, un quadro uniforme per le contravvenzioni ai regolamenti comuni di polizia della navigazione, emanati dalla CCR. L'importo massimo della multa è limitato a 600 franchi oro del peso di 10/31 di grammo al titolo di 0,900, ciò che corrisponde attualmente a 800 franchi svizzeri circa. Questa somma è generalmente considerata troppo esigua, soprattutto in comparazione con le legislazioni nazionali. Il massimo della multa prevista dal Codice penale svizzero per le contravvenzioni (art. 106) ammonta infatti a 5000 franchi ed è stato parimente inserito nella nuova legge svizzera sulla navigazione interna (RS 747.201).

Il franco-oro non può più essere mantenuto come unità di conto al livello internazionale, poiché gli altri Stati partecipi dell'Atto di Mannheim hanno rinunciato al tallone aureo. Analogamente ad altre convenzioni internazionali in materia di trasporto, occorre pertanto introdurre il diritto di prelievo speciale del Fondo monetario internazionale, come nuova unità di conto.

Infine, la differenza tra il termine di trenta giorni previsto per la notificazione di appello e quello di 28 giorni stabilito per la motivazione nella procedura successiva deve essere soppressa, poiché ha avuto conseguenze inauspiccate per gli appellanti.

32 Modificazioni

Il protocollo aggiuntivo n. 3 prevede per gli articoli 23, 32 e 37 dell'Atto di Mannheim modificazioni soprattutto tecniche e procedurali, che non infirmano i principi fondamentali della convenzione riveduta della navigazione del Reno.

Nell'articolo 23, l'attuale disciplinamento relativo alle deroghe accordate alle navi di una capacità inferiore a 300 quintali è sostituito con una nuova disposizione, secondo la quale la CCR può ormai stabilire, nei suoi regola-

menti comuni sulla polizia della navigazione, le categorie di navi liberate *totalmente o parzialmente* dagli obblighi inerenti al certificato d'ispezione e alla patente di batteliere. Non appare infatti più adeguato un disciplinamento uniforme derogatorio in funzione del genere di costruzione, della grandezza o dell'attribuzione delle navi. Le imbarcazioni minute, in particolare quelle da sport e da diporto, devono poter essere esonerate dagli obblighi suddetti, oppure essere sottoposte a un ordinamento particolare. Per le navi passeggeri questi obblighi possono imporsi anche ove trattisi di piccole unità. Il nuovo disciplinamento, che è pertanto più flessibile, è quindi indicato. Le vigenti prescrizioni di polizia in materia di navigazione prevedono bensì deroghe, che però non sono state adeguate alla situazione attuale a cagione delle norme obsolete di cui all'articolo 23. Poiché la CCR deve emanare i regolamenti di polizia della navigazione all'unanimità, è data garanzia che le esigenze di sicurezza saranno stabilite in considerazione di tutti gli interessi e quindi anche conformemente alle concezioni svizzere.

Il franco-oro che è l'unità di conto prevista all'articolo 32 dell'Atto di Mannheim per le multe inflitte in caso d'infrazione alle prescrizioni di polizia in materia di navigazione, non può più essere applicato negli altri Stati partecipi dell'Atto, poiché essi hanno abbandonato il sistema del tallone aureo. La conversione del franco-oro in franchi svizzeri è ancora possibile soltanto in Svizzera, in virtù di un decreto del Consiglio federale del 9 maggio 1971, che stabilisce la parità aurea del franco (RS 941.102). A livello internazionale, questa possibilità è però stata ovunque soppressa a cagione del corso fluttuante delle monete. L'unica soluzione che consentiva di istituire un disciplinamento internazionale uniforme sul Reno era quindi quella di introdurre i diritti di prelievo speciali del Fondo monetario internazionale, come è avvenuto in altre convenzioni sul diritto dei trasporti.

Il valore di un diritto di prelievo speciale, espresso nella moneta degli Stati membri del Fondo monetario internazionale, è determinato da questo medesimo Fondo. Per la Svizzera, che non è membro del Fondo monetario internazionale, la conversione di un diritto di prelievo speciale in moneta nazionale è nondimeno possibile, poiché la Banca nazionale comunica regolarmente il tasso di conversione corrispondente. In virtù del nuovo tenore dell'articolo 32 dell'Atto di Mannheim, incombe alle autorità nazionali competenti d'effettuare la conversione. La Svizzera, dacché impartece del FMI, è tenuta ad eseguire la conversione in franchi svizzeri in un importo quanto possibile corrispondente al valore espresso in diritti di prelievo speciali. La dichiarazione del Consiglio federale del 5 aprile 1978 (FF 1978 I 1055) relativa alle convenzioni internazionali sui trasporti per ferrovia mostra che questa condizione può essere facilmente soddisfatta. L'articolo 32 dell'Atto di Mannheim si limita inoltre a stabilire il minimo e il massimo delle multe pronunciate da un giudice, il quale, disponendo così di un determinato margine, non si urta a difficoltà. Poiché l'articolo 37 dell'Atto di Mannheim prevedeva, per l'ammissione della notificazione d'appello contro sentenze pronunciate nei tribunali della navigazione del Reno, pure un valore litigioso minimo espresso in franchi-oro, occorre parimente modificare questo limite ed esprimerlo in diritti di prelievo speciali.

Più ancora del cambiamento delle unità di conto è significativo l'aumento del massimo della multa, prevista nell'articolo 32 dell'Atto di Mannheim, che attualmente ammonta a 600 franchi oro, ciò che corrisponde a circa 800 franchi svizzeri. Questa somma non è più adeguata, ove si consideri che la multa generalmente inflitta per le contravvenzioni (Codice penale art. 106, legge sulla navigazione interna, art. 48) è stabilito a 5000 franchi al massimo. Le contravvenzioni alle prescrizioni di polizia in materia di navigazione devono in effetti poter essere punite in modo adeguato.

Infatti, se il proprietario di una nave, che non ha rispettato le prescrizioni sull'armamento, ne consegue un utile superiore all'importo di una multa eventuale, la sanzione non adempie più il suo compito. L'importo poco elevato della multa potrebbe inoltre incitare il giudice, che intende infliggere una pena adeguata, a qualificare gli elementi costitutivi di una infrazione di mancanza comportante possibilità più elevate di punibilità, ciò che potrebbe menomare l'unità del sistema renano. Conseguentemente, appariva indicato aumentare sostanzialmente il massimo della multa, che sarà d'ora in poi espresso in diritti di prelievo speciali. Gli Stati contraenti hanno potuto convenire un importo di 2500 diritti di prelievo speciali del FMI, ciò che corrisponde attualmente a 5300 franchi svizzeri circa, ossia a un importo lievemente superiore al massimo della multa prevista nel Codice penale e nella legge sulla navigazione interna.

L'articolo 37 dell'Atto di Mannheim prevede un termine di trenta giorni (fino alla revisione del 1963, 10 giorni) per interporre appello contro la sentenza di un tribunale della navigazione e un altro termine di quattro settimane (= 28 giorni) per motivare tale appello. Questi due termini diversi hanno indotto la camera degli appelli della CCR a respingere un appello unicamente poiché l'appellante aveva trasmesso troppo tardi la sua motivazione, ritenendo di beneficiare di un termine di trenta giorni. Negli altri Stati rivieraschi del Reno, il termine generale d'appello e di motivazione è in effetti stabilito a trenta giorni, in modo che un richiedente può facilmente ritenere che il termine di motivazione abbia la stessa durata anche per la navigazione renana. Capita pure sovente che taluni conduttori, non familiarizzati con il diritto, presentano un appello negli affari penali. La modificazione dell'articolo 37 dell'Atto soddisfa quindi un desiderio espresso dalla camera degli appelli; i due termini sono stati fissati a trenta giorni per sopprimere la discrepanza che finora aveva provocato situazioni delicate.

33 Valutazione delle modificazioni

Le modificazioni dell'Atto di Mannheim, introdotte mediante il protocollo aggiuntivo n. 3 del 17 ottobre 1979 e divenute necessarie a cagione dell'evoluzione della situazione, non immutano i suoi principi essenziali.

In sostituzione delle deroghe all'obbligo inerente al certificato d'ispezione, di cui le navi devono essere munite, e alla patente, che devono possedere i conduttori, è stato previsto un disciplinamento flessibile, che autorizza la

CCR a determinare ogni volta quali categorie di navi non sono sottoposte a detti obblighi. Il nostro Paese non si oppone all'introduzione dei diritti di prelievo speciali come unità di conto internazionale, in virtù della quale sarà calcolato l'importo massimo delle multe, poiché questo ordinamento è già stato adottato nelle convenzioni concernenti il trasporto per ferrovia (CIM/CIV). L'aumento del massimo della multa è conforme al diritto penale svizzero in materia di contravvenzioni e presenta segnatamente il vantaggio di sopprimere le differenze attualmente esistenti tra i disciplinamenti applicati a valle e a monte del «Mittlere Rheinbrücke» a Basilea.

4 Ripercussione finanziarie e sull'effettivo del personale

L'approvazione del protocollo aggiuntivo n. 2 e del suo protocollo di firma, nonché del protocollo aggiuntivo n. 3 non cagionerà conseguenze finanziarie per la Confederazione e non inciderà neppure sull'effettivo del personale.

5 Conseguenze risultanti dall'esecuzione delle nuove disposizioni

Né i Cantoni, né i Comuni dovranno adottare provvedimenti amministrativi complementari.

6 Costituzionalità

La base costituzionale dei decreti proposti è fornita dall'articolo 8 della Costituzione, che conferisce alla Confederazione il diritto di concludere trattati internazionali. La competenza della vostra Assemblea d'approvare i protocolli si basa sull'articolo 85 n. 5 della Costituzione. Il protocollo aggiuntivo n. 2 (come anche il protocollo di firma) e il protocollo aggiuntivo n. 3 alla Convenzione riveduta per la navigazione del Reno del 17 ottobre 1868 sono di durata indeterminata e non possono essere disdetti, per cui vanno sottoposti al referendum facoltativo, previsto nell'articolo 89 numero 3 lettera a della Costituzione.

Presentiamo alla vostra approvazione, un decreto separato per ciascuno dei due protocolli aggiuntivi, dacché quest'ultimi trattano questioni diverse e poiché non abbiamo voluto privare i cittadini della libertà di domandare il referendum per un solo decreto.

**Decreto federale
che approva il protocollo aggiuntivo n. 2
alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 6 febbraio 1980¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Sono approvati il protocollo aggiuntivo n. 2 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, il relativo protocollo di firma e la dichiarazione svizzera, firmati il 17 ottobre 1979 a Strasburgo.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarli.

Art. 2

Il presente decreto è sottoposto al referendum facoltativo, previsto per i trattati internazionali conclusi per una durata indeterminata e indenunciabili (art. 89 cpv. 3 lett. a Cost.).

¹⁾ FF 1980 I 1125

**Decreto federale
che approva il protocollo aggiuntivo n. 3
alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 8 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 6 febbraio 1980 ¹⁾,
decreta:

Art. 1

¹ È approvato il protocollo aggiuntivo n. 3 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, firmato il 17 ottobre 1979 a Strasburgo.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

Il presente decreto è sottoposto al referendum facoltativo, previsto per i trattati internazionali conclusi per una durata indeterminata e indenunciabili (art. 89 cpv. 3 lett. a Cost.).

¹⁾ FF 1980 I 1125

Protocollo aggiuntivo n. 2 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

La Repubblica federale di Germania, il Regno del Belgio, la Repubblica francese, il Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord, il Regno dei Paesi Bassi, la Confederazione Svizzera,

considerato che talune difficoltà sono sorte nell'applicazione e nell'interpretazione di certi articoli della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 nel suo tenore del 20 novembre 1963,

hanno convenuto le seguenti modificazioni e complementi:

Articolo I

L'articolo 2 paragrafo 3 è sostituito dal testo seguente:

«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.»

Articolo II

L'articolo 4 è sostituito dal tenore seguente:

«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 1. 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.»

Articolo III

Sono abrogate le disposizioni vigenti della convenzione riveduta della navigazione del Reno e dei suoi successivi emendamenti, se incompatibili con il presente protocollo.

Articolo IV

Il presente protocollo aggiuntivo è sottoposto alla ratificazione.

Gli strumenti di ratificazione saranno depositati presso la Segreteria della Commissione centrale per essere conservati negli archivi.

Il Segretario generale compilerà un verbale del deposito degli strumenti di ratificazione, e consegnerà a ciascuno degli Stati firmatari una copia certificata conforme degli strumenti di ratifica, nonché del verbale di deposito.

Articolo V

Il presente protocollo aggiuntivo entrerà in vigore il primo giorno del mese seguente il deposito del sesto strumento di ratificazione alla Segreteria della Commissione centrale. Il Segretario generale ne informerà gli altri Stati firmatari.

Articolo VI

Il presente protocollo aggiuntivo è redatto in un solo esemplare nelle lingue tedesca, francese e olandese, di cui il testo francese, facente fede in caso di divergenza, rimarrà depositato negli archivi della Commissione centrale.

A ciascuno degli Stati contraenti sarà trasmessa una copia certificata conforme dal Segretario generale.

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

Fatto a Strasburgo, il 17 ottobre 1979.

(Si omettono le firme)

Protocollo di firma del protocollo aggiuntivo n. 2 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

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 battere 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 parimente 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.

(Si omettono le firme)

Dichiarazione svizzera

Al momento di procedere alla firma del presente 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.

Per la Confederazione Svizzera:
Diez

Protocollo aggiuntivo n. 3 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

La Repubblica federale di Germania, il Regno del Belgio, la Repubblica francese, il Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord, il Regno dei Paesi Bassi, la Confederazione Svizzera,

convinti della necessità d'adeguare all'evoluzione giuridica e alle esigenze attuali nel settore dei trasporti talune prescrizioni della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868, nel suo tenore del 20 novembre 1963,

considerando al riguardo:

- che importa, in seguito segnatamente all'abbandono della parità ufficiale dell'oro, consentire una repressione più uniforme e più adeguata delle infrazioni alle prescrizioni relative alla navigazione e alla polizia fluviale;
- che occorre sottoporre talune categorie di navigli, finora escluse, alle disposizioni sulla sicurezza della navigazione, previste nell'articolo 22 della convenzione suindicata, come anche nella convenzione del 14 dicembre 1922 concernente l'ordinamento delle patenti di barcaiole del Reno;

hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

L'articolo 23 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 è sostituito con un nuovo articolo 23 del seguente tenore:

«La commissione centrale determina nei regolamenti emanati in esecuzione dell'articolo 22 della presente convenzione, nonché della convenzione del 14 dicembre 1922 relativa al sistema delle patenti di batteliere del Reno, le categorie di navigli escluse totalmente o parzialmente dal campo d'applicazione di detti regolamenti.»

L'articolo 1 alinea 2 della convenzione del 14 dicembre 1922 concernente l'ordinamento delle patenti di barcaiole del Reno, come anche il numero 6 del protocollo finale della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 sono abrogati.

Articolo II

L'articolo 32 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 è modificato come segue:

I termini «saranno punite con una multa di 10 a 600.— franchi oro del peso di 10/31 di g al titolo di 0,900» sono sostituiti con i termini:

«saranno punite con una multa di un importo corrispondente al minimo a 3 e al massimo a 2500 diritti di prelievo speciali sul Fondo monetario internazionale, convertiti nella moneta nazionale dello Stato di cui l'amministrazione pronuncia la sanzione o del quale è adito il tribunale».

Il capoverso 2 seguente è aggiunto all'articolo 32 della convenzione:

«Il valore, in diritti di prelievo speciali, della moneta nazionale di uno Stato membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale per le sue operazioni e transazioni. Per uno stato, partecipante del Fondo monetario internazionale, questo valore è calcolato nella maniera determinata da detto Stato in modo però che le somme risultanti, espresse in moneta nazionale, corrispondano quanto possibile al valore reale espresso in diritti di prelievo speciali.»

Articolo III

L'articolo 37 della convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 è modificato come segue:

I termini «ove il valore della causa superi 50 franchi oro del peso di 10/31 di g al titolo di 0,900» nel primo capoverso sono sostituiti con i termini:

«ove il valore della causa superi 20 diritti di prelievo speciali, così definiti nell'articolo 32 della presente convenzione.»

Il termine «4 settimane» nel capoverso 3 è sostituito con il termine di «30 giorni».

Articolo IV

Il presente protocollo aggiuntivo è sottoposto alla ratificazione.

Gli strumenti di ratificazione saranno depositati presso la Segreteria della Commissione centrale per essere conservati negli archivi.

Il Segretario generale compila un verbale di deposito degli strumenti di ratificazione e consegna a ciascuno degli Stati firmatari una copia certificata conforme degli strumenti di ratificazione, nonché del verbale di deposito.

Articolo V

Il presente protocollo aggiuntivo entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese seguente il deposito del sesto strumento di ratificazione alla segreteria della Commissione centrale. Il Segretario generale ne informerà gli altri firmatari.

Articolo VI

Il presente protocollo aggiuntivo è redatto in un solo esemplare nelle lingue tedesca, francese e olandese, di cui il testo francese, facente fede in caso di divergenza, rimarrà depositato negli archivi della Commissione centrale.

A ciascuno degli Stati contraenti sarà trasmessa una copia certificata conforme dal Segretario generale.

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

Fatto a Strasburgo, il 17 ottobre 1979.

(Si omettono le firme)