

89.050

**Messaggio
concernente il Protocollo aggiuntivo n. 4
alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno**

del 16 agosto 1989

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale concernente il Protocollo aggiuntivo n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno nonché l'adozione di provvedimenti di risanamento strutturale nel settore della navigazione renana.

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

16 agosto 1989

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Delamuraz

Il cancelliere della Confederazione, Buser



Compendio

La situazione economica delle imprese operanti nel settore della navigazione renana ha continuato a deteriorarsi nel corso degli ultimi anni. La causa principale di questa evoluzione è la sovraccapacità di stiva esistente su tutte le vie fluviali europee: poiché i battelli sono troppo numerosi, il noleggio, ovvero la remunerazione del trasporto delle merci per via fluviale, non basta più a coprire i costi, soprattutto se le merci sono trasportate da navi cisterna. Preoccupate dalla gravità di questa crisi, le Comunità Europee (CE) e la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) a Strasburgo, di cui fa parte la Svizzera, hanno incominciato a concepire nel 1987 un'azione coordinata di demolizione sotto forma di misura di assistenza delle imprese danneggiate dalla crisi. Nella primavera 1989, sia le CE sia la CCNR hanno finalmente adottato delle decisioni in merito. Esse prevedono che le imprese di navigazione degli Stati rivieraschi del Reno e del Belgio alimentino dei fondi di demolizione che permettano di versare un premio per ogni battello ritirato dalla circolazione. Affinché tali premi non siano immediatamente reinvestiti nella costruzione di nuovi battelli, l'accesso al mercato sarà limitato da misure restrittive: di massima, i nuovi battelli potranno essere messi in servizio solo se un tonnellaggio equivalente di capacità di stiva sarà stato demolito senza che il proprietario abbia ottenuto alcun premio. Considerato che, da un Paese all'altro, la proporzione dei battelli demoliti sarà verosimilmente diversa, occorre prevedere un riequilibrio annuo dei fondi di demolizione. In principio, i fondi beneficeranno di un prestito senza interessi concesso dagli Stati che li amministrano. Questo prestito dovrà essere rimborsato entro dieci anni tramite i contributi versati dai proprietari di battelli.

I provvedimenti previsti intaccano la libertà della navigazione garantita dalla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 1868, ratificata dalla Repubblica federale di Germania, dal Belgio, dalla Francia, dalla Gran Bretagna, dai Paesi Bassi e dalla Svizzera. Al fine di poter comunque adottare i provvedimenti resi necessari dalla preoccupante situazione economica, le parti nella convenzione hanno deciso di redigere un protocollo aggiuntivo (il n. 4) che, sulla base dei provvedimenti applicati dalle CE a tutto il settore della navigazione fluviale in Europa occidentale, prevede che venga intrapresa un'azione di demolizione per risanare la navigazione renana. Tale azione è limitata ad un arco di dieci anni. Considerata l'urgenza che essa richiede e la necessità di evitare qualsiasi tipo di speculazione in previsione dell'adozione di tali provvedimenti, gli Stati membri della CCNR hanno convenuto di applicare provvisoriamente il protocollo aggiuntivo n. 4 dal 19 maggio 1989. L'applicazione provvisoria ha permesso ai provvedimenti concernenti la navigazione renana e a quelli stabiliti dalle CE in favore della navigazione sulle altre vie fluviali europee, effettuati dal 28 aprile 1989, di entrare in vigore quasi simultaneamente.

Il 1° maggio 1989, la flotta mercantile svizzera sul Reno era costituita da 236 battelli con una portata lorda di 432 797 t, ovvero circa il 3,5 per cento dell'insieme della flotta renana.

Le imprese svizzere operanti nel settore della navigazione sul Reno, che rappresentano da sempre uno dei pilastri per l'approvvigionamento del Paese, hanno accolto l'azione di demolizione con favore, in realtà non perché desiderose di disfarsi di numerosi battelli, ma soprattutto nella speranza che la loro situazione economica migliori allorché la capacità di stiva della flotta renana sarà stata ridotta del 10/15 per cento. La partecipazione della Svizzera è importante perché innanzitutto permette di garantire l'unità del regime renano e, in secondo luogo, di evitare distorsioni concorrenziali. Occorre anche impedire che i provvedimenti adottati dalle CE siano elusi. Se la Svizzera non partecipasse all'azione di demolizione, sarebbe facile infatti per i proprietari di battelli delle CE farli immatricolare in Svizzera per sottrarsi al pagamento dei contributi ai fondi di demolizione e per poter, inoltre, mettere in circolazione sul Reno tutto il tonnellaggio di sovraccapacità di stiva desiderato.

L'azione di demolizione implicherà per la Confederazione un impegno pecuniario di 13,5 milioni di franchi. La maggior parte di questa somma dovrà essere versata il primo anno. La Confederazione verrà rimborsata dai proprietari di battelli entro dieci anni.

1 Parte generale**11 Il problema della limitazione delle capacità di stiva nel settore della navigazione fluviale**

Da diversi anni, le autorità nazionali e internazionali responsabili della navigazione fluviale e le organizzazioni del settore si sforzano di migliorare la situazione economica precaria, se non disastrosa, delle imprese operanti nel settore della navigazione fluviale europea e, in particolare, di quella internazionale sul Reno. Dette autorità cercano di ristrutturare il mercato affinché l'industria della navigazione torni ad essere sana e funzionante. Studi approfonditi realizzati dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR)¹⁾, l'organizzazione competente in merito, e dalle Comunità europee (CE) hanno mostrato che la situazione di crisi in cui versa da anni la navigazione fluviale è dovuta ad uno squilibrio fra capacità di trasporto e volume delle merci da trasportare. Tale squilibrio è causato da una sovraccapacità strutturale di stiva. Per porvi rimedio, la Repubblica federale di Germania e i Paesi Bassi, che possiedono le più importanti flotte fluviali dell'Europa occidentale, hanno organizzato azioni di demolizione a livello nazionale. Tuttavia, essendo geograficamente limitate e non accompagnate da provvedimenti miranti a limitare la circolazione di nuovi battelli, queste azioni non hanno apportato alcun rilevante miglioramento alla situazione economica. A metà degli anni settanta, quando la navigazione fluviale risentiva di una sovraccapacità più stagionale che strutturale, la CCNR e le CE decidevano, per la prima volta, di adottare provvedimenti comuni per risolvere il problema. All'uopo, il 9 luglio 1976 le CE e gli Stati membri della CCNR siglavano il primo accordo (Accordo concernente l'istituzione di un Fondo europeo di immobilizzazione della navigazione interna). Per far fronte alla sovraccapacità stagionale, tale accordo prevedeva l'immobilizzazione provvisoria di una parte della flotta renana. L'accordo, tuttavia, non è mai entrato in vigore a causa di un parere di diritto reso a posteriori dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nel quale l'autorità giudiziaria suprema delle CE rilevava l'incompatibilità dello stesso con il Trattato di Roma. Nonostante si trattasse solo di un'incompatibilità formale che avrebbe potuto essere eliminata abbastanza facilmente, i lavori preliminari per l'entrata in vigore dell'accordo di immobilizzazione si arenarono anche per il crescente disinteresse dei battellieri, soprattutto belgi e olandesi. Tutti i tentativi intrapresi in seguito dalla CCNR per risolvere il problema delle sovraccapacità, divenute strutturali nel corso degli anni, con un'azione di demolizione coordinata a livello internazionale e accompagnata da restrizioni per la messa in servizio di sovraccapacità di stiva fallirono a causa dell'assenza di volontà politica di alcune delegazioni, molto restie all'idea di vedersi limitato l'accesso al mercato. Quanto alle altre delegazioni, esse ritenevano che tali restrizioni fossero indispensabili per evitare che i premi versati venissero immediatamente reinvestiti in nuovi battelli e che i provvedimenti di risanamento fossero in partenza de-

¹⁾ Stati membri della CCNR:

Repubblica federale di Germania, Belgio, Francia, Gran Bretagna, Paesi Bassi, Svizzera.

stinati all'insuccesso. Quando la CCNR ha dovuto adottare le proprie decisioni all'unanimità, si è così trovata in un'impasse.

Da allora, la situazione economica delle imprese operanti nel settore della navigazione renana si è ulteriormente deteriorata, soprattutto a causa di una sovraccapacità di stiva sempre maggiore, tanto da spingere la Commissione delle CE ad occuparsi del problema nel 1987. Le normative adottate a livello delle CE presentano il vantaggio non trascurabile di essere applicabili all'intero settore della navigazione fluviale europea e non solo a quella renana, anche se quest'ultima si occupa dell'80 per cento dei trasporti fluviali. Il settore interessato approva oggi l'azione di demolizione decisa dalle CE, fattore questo degno di particolare nota poiché in passato, quando si trattò di creare programmi simili, i membri di questo settore molto eterogeneo non riuscirono mai a mettersi d'accordo sull'adozione di provvedimenti concreti. Il 27 aprile 1989, infine, il Consiglio dei Ministri delle CE ha adottato un Regolamento concernente il risanamento strutturale nel settore della navigazione interna. La Commissione delle CE è stata autorizzata a pubblicare le disposizioni esecutive sotto forma di regolamento, che sono apparse il giorno stesso. In virtù di tali disposizioni, i provvedimenti restrittivi che limitano l'accesso al mercato dei nuovi battelli sono applicabili su tutto il Territorio delle CE. Per ovviare all'incompatibilità di tali provvedimenti con la Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno, che garantisce la libertà di navigazione e la soppressione di tutte le tasse, e per assicurarsi la partecipazione della Svizzera, la CCNR ha redatto, d'accordo con le CE, un protocollo aggiuntivo (il n. 4) (RU 1989 1509), il quale prevede che alcuni provvedimenti di risanamento strutturale della navigazione sul Reno saranno ammessi per dieci anni.

12 Risultati della consultazione

È già da tempo che le imprese svizzere operanti nel settore della navigazione renana sono favorevoli all'idea di provvedimenti di risanamento strutturale. Esse approvano, quindi, la partecipazione del nostro Paese all'azione di demolizione in corso. Anche la Delegazione economica permanente ritiene che i provvedimenti di risanamento strutturale adottati costituiscano, attualmente, la soluzione più efficace ai problemi che incontra la navigazione renana.

2 Parte speciale

21 Protocollo aggiuntivo n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

Il 25 aprile 1989, la CCNR ha adottato il Protocollo aggiuntivo n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 1868. Conformemente alle norme del diritto internazionale generalmente riconosciute, i membri della CCNR hanno convenuto una dichiarazione che annuncia l'applicazione provvisoria del protocollo aggiuntivo dal 1° maggio 1989. Mentre gli altri membri della CCNR avevano già firmato il protocollo aggiuntivo il giorno stesso dell'adozione, la Gran Bretagna e la Svizzera lo hanno fatto solo il 19 maggio 1989.

Considerato che la dichiarazione poteva entrare in vigore soltanto dopo essere stata firmata da tutte le parti nella Convenzione, è solo in tale data che il protocollo ha incominciato ad essere provvisoriamente applicato. Il Protocollo aggiuntivo n. 4 rende i provvedimenti di risanamento strutturale, adottati temporaneamente, compatibili con il regime stabilito dalla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. Tale principio è enunciato all'articolo 1 capoverso 1 del protocollo. Il capoverso 2 dello stesso articolo contiene i due principi sui quali si fondano i provvedimenti adottati: da un lato, il finanziamento dell'azione tramite fondi di demolizione alimentati dai contributi obbligatori versati dai proprietari di battelli e, dall'altro, gli oneri derivanti dalla messa in servizio di sovraccapacità di stiva (restrizione dell'accesso al mercato). Il capoverso 3 riconosce alla CCNR la competenza di pubblicare le disposizioni esecutive sotto forma di risoluzione votata all'unanimità, che sia conforme alle norme adottate in merito dalle CE. Il capoverso 4, infine, precisa che tutti gli Stati membri della CCNR fruiranno, riguardo all'applicazione di tali provvedimenti, di pari diritti ed obblighi. La Svizzera si impegna dunque, da un lato, a partecipare all'adozione di tutti i provvedimenti stabiliti e, dall'altro, ottiene, fin dappprincipio il diritto di partecipare all'elaborazione delle modalità particolari nonché a tutte le modifiche che potrebbero esservi ulteriormente apportate.

L'articolo 2 precisa che il Protocollo aggiuntivo n. 4 rimarrà in vigore solo dieci anni. Tale disposizione sottolinea ancora una volta il carattere eccezionale dei provvedimenti adottati. Gli articoli 3 a 5 contengono le disposizioni finali abituali concernenti la ratifica, l'entrata in vigore e le lingue. Sulla base dell'articolo 1 capoverso 3 del Protocollo aggiuntivo n. 4, la CCNR ha pubblicato il 19 maggio 1989 un regolamento vincolante per gli Stati firmatari che precisa i provvedimenti da adottare in favore della navigazione renana. Tale regolamento è entrato in vigore il giorno stesso (RU 1989 1544). Le modifiche del diritto federale richieste da tali disposizioni sono state apportate tramite le ordinanze 1 e 2 concernenti il risanamento strutturale nel settore della navigazione renana (RU 1989 1155 e 1545).

22 Principi dell'azione di demolizione

Di massima, l'azione di demolizione è concepita sotto forma di misura di assistenza dell'industria in questione. Di fatto, gli Stati si accontentano di intervenire per stabilire le «regole del gioco» e vigilare sulla loro osservanza (cfr. n. 21).

La Commissione delle CE e la CCNR, che è sempre stata consultata in merito, hanno tuttavia scartato l'idea di una misura di assistenza sostenuta unicamente dagli interessati proponendo che gli Stati, invece di accontentarsi di stabilire le condizioni quadro, forniscano un aiuto di partenza sotto forma di prestiti senza interessi concessi ai fondi di demolizione nazionali. Tali prestiti dovranno essere rimborsati entro dieci anni tramite i contributi che i proprietari di battelli verseranno al fondo di demolizione.

La Svizzera è l'unico Stato membro della CCNR che non fa parte delle CE. Gli altri membri della CCNR sono dunque, fatto salvo l'Atto di Mannheim,

vincolati dai regolamenti del 27 aprile 1989 relativi al risanamento strutturale nel settore della navigazione fluviale europea, stabiliti dal Consiglio dei Ministri e dalla Commissione delle CE. Per loro, quindi, la decisione di intraprendere un'azione di demolizione nel quadro della CCNR non ha effetto costitutivo. D'altronde, essi non dispongono più di alcun margine di manovra per l'adozione dei provvedimenti. Se non partecipasse all'azione di demolizione adottata nel quadro della CCNR, la Svizzera offrirebbe l'occasione ai proprietari di battelli di eludere i provvedimenti adottati dagli altri Paesi rivieraschi del Reno. Sarebbe facile infatti, per i trasportatori recalcitranti, sottrarsi al pagamento dei contributi versati al fondo di demolizione, facendo immatricolare i loro battelli in Svizzera. Il nostro Paese si esporrebbe al rischio di essere reso responsabile di un eventuale insuccesso dell'azione di demolizione e di vedersi accusato di mettere in pericolo l'unità del regime renano. Non bisogna dimenticare che è nell'interesse dell'industria svizzera operante nel settore della navigazione sul Reno fare in modo che l'azione giunga a buon fine poiché tale industria, per il carattere internazionale delle sue attività, risente della sovraccapacità di stiva quanto i suoi concorrenti stranieri.

23 Partecipazione della Svizzera

Per partecipare, la Svizzera aveva di massima due possibilità:

- a. Il nostro Paese avrebbe potuto avviare negoziati bilaterali con le CE per poter partecipare all'azione di demolizione. Questa soluzione ci avrebbe permesso di ottenere delle condizioni «su misura». Tuttavia, questo modo di procedere avrebbe posto la Svizzera dinanzi a difficoltà praticamente insormontabili: come già detto, l'azione di demolizione intrapresa dalle CE è incompatibile con l'Atto di Mannheim; il fatto di soprassedere a questo problema istituzionale di fondamentale importanza con l'apertura di negoziati bilaterali avrebbe rappresentato una grave minaccia per l'unità del regime renano, che garantisce alla Svizzera il libero accesso al mare.
- b. La seconda possibilità, quella per cui si è optato, era la partecipazione all'azione di demolizione nel quadro della CCNR. Per evitare che i principi del regime unitario applicato alla navigazione renana fossero minati, occorreva, prima di partecipare all'azione di demolizione delle CE, ottenere una modifica dell'Atto di Mannheim. La delegazione svizzera presso la CCNR aveva sempre insistito sulla necessità di una tale modifica poiché anch'essa auspicava un'azione coordinata delle CE e della CCNR. L'incompatibilità dell'azione di demolizione con l'Atto di Mannheim venne infine riconosciuta da tutti i membri della CCNR. Nessun altro ostacolo si opponeva così ai lavori di revisione, che si conclusero con la firma del Protocollo addizionale n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno.

Il Protocollo aggiuntivo n. 4 non codifica una modifica permanente dell'Atto di Mannheim, ma solo un emendamento temporaneo per un periodo di dieci anni. Come abbiamo già rilevato, i provvedimenti da adot-

tare possono essere oggetto di una risoluzione della CCNR. Detta risoluzione deve tuttavia essere conforme alle normative stabilite dalle CE. Tale vincolo è spiegato dal fatto che i cinque Stati firmatari dell'atto e nel contempo membri delle CE sono già, nel merito, vincolati dal regolamento delle CE, e questo nonostante l'azione di demolizione non possa essere effettiva sul Reno senza una modifica preliminare dell'Atto di Mannheim. I provvedimenti di demolizione si applicano ugualmente alle vie fluviali nazionali di questi Paesi. Se si vuole garantire la sicurezza del diritto e l'unità del regime renano, occorre dunque assicurare l'assoluta identità sostanziale delle disposizioni del regolamento della CCNR e di quelle del regolamento delle CE. Considerato che la CCNR adotta le sue decisioni all'unanimità, la Svizzera sarà libera di opporsi all'adozione da parte della CCNR di disposizioni di origine comunitario che non dovesse approvare. Un tale rifiuto non è tuttavia nell'interesse di nessuno poiché ridurrebbe le opportunità di successo dei provvedimenti di demolizione e minaccerebbe l'unità del regime renano. Di fatto, la Svizzera sarà dunque sempre consultata prima di qualsiasi modifica, come nella fattispecie. Rammentiamo che la CCNR ha emanato un regolamento analogo a quello delle CE il 19 maggio 1989.

I principali elementi contenuti nel regolamento della CCNR sono:

- l'importo globale destinato all'azione di demolizione (il cui obiettivo è di ridurre la flotta dal 10 al 15% a seconda del tipo di battelli) ammonta a 137 milioni di ECU (il 7 giugno 1989, il corso dell'ECU si aggirava attorno ad 1,80 fr.)¹⁾;
- ogni Stato contraente che dispone di una flotta con una portata lorda di almeno 100 000 t ha l'obbligo di istituire ed amministrare un fondo di demolizione²⁾;
- i proprietari dei battelli immatricolati in uno Stato parte nella Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno o in un altro Stato membro delle CE devono partecipare ad uno dei fondi di demolizione che saranno creati;
- i contributi versati al fondo di demolizione nonché i premi di demolizione sono calcolati in base al tonnellaggio di portata lorda per i battelli da carico e in base alla potenza di propulsione per gli spintori. Tutti i fondi calcolano i contributi con gli stessi criteri e gli stessi parametri;
- i proprietari che intendono far demolire un battello nel quadro di detta azione devono rivolgersi al fondo entro il 1° maggio 1990 per annunciare la capacità di stiva che desiderano far distruggere. Essi dovranno inoltre effettuare un'offerta circa il premio che intendono ottenere in cambio della demolizione. Detta offerta può andare dal 70 al 100 per cento del premio di demolizione calcolato in funzione della capacità di stiva annunciata. Le of-

¹⁾ Come per il valore in franchi dei diritti speciali di prelievo (DPS), che è calcolato dal Fondo monetario internazionale (FMI), il valore in franchi svizzeri dell'ECU è calcolato ogni giorno dalle CE. Tali corsi sono pubblicati quotidianamente da Reuter. La BNS le riporta nel suo bollettino mensile.

²⁾ Importanza delle flotte nazionali in funzione della portata lorda al 30 giugno 1988: RFG: 3 215 403 t; Belgio: 1 634 367 t; Francia: 2 092 003 t al 31 dicembre 1987; Paesi Bassi: 6 344 092 t; Svizzera: 464 711 t.

ferite più convenienti saranno le prime ad essere accettate dal fondo. Se le richieste di demolizione superano i mezzi finanziari disponibili, i proprietari di battelli che hanno effettuato le offerte meno favorevoli (fino al 100% del premio) rischiano di rimanere esclusi. Tale sistema permette di tener conto del fatto che il valore dei battelli varia considerevolmente innanzitutto in funzione dell'età. Il bilancio globale di 137 milioni di ECU equivale al 90 per cento del valore dei battelli che si spera di vedere demoliti. I premi di demolizione costituiscono quindi degli aiuti finanziari che, di massima, nessuno può esigere;

- i premi di demolizione sono dovuti a partire dal 1° gennaio 1990. Considerato che ci si augura di ottenere dei risultati nel più breve tempo possibile, tutti i premi di demolizione saranno esigibili fin dal primo anno, mentre il finanziamento tramite contributi versati al fondo durerà dieci anni. Così come il regolamento delle CE, anche quello della CCNR prevede di conseguenza che gli Stati anticipino i capitali necessari, prestati senza interessi;
- considerato che la sollecitudine con la quale i proprietari di battelli risponderanno all'offerta loro fatta potrebbe non essere la medesima in tutti i Paesi, anche se beneficerebbero tutti in egual misura degli effetti dell'azione, occorre introdurre un sistema di coordinazione concernente l'accettazione delle offerte di demolizione e mettere a punto dei meccanismi di compensazione tra i fondi nazionali. Tale compensazione sarà effettuata annualmente, secondo una formula equa previamente stabilita. La CCNR ha affidato questo compito puramente amministrativo alla Commissione delle CE, già incaricata della coordinazione nel quadro dei provvedimenti analoghi adottati dalle stesse;
- per evitare che i premi di demolizione vengano immediatamente reinvestiti in nuovi battelli, l'ordinanza prevede - trattasi di una disposizione capitale - di subordinare la messa in servizio di sovraccapacità di stiva alla condizione che un tonnellaggio equivalente di capacità di stiva venga demolito senza versamento di alcun premio né di alcun contributo speciale al fondo. Tale disposizione è applicabile fino al 28 aprile 1994. In base alla situazione del mercato, essa potrà tuttavia, con il consenso della Svizzera, essere prorogata al massimo di cinque anni.

24 Conseguenze per la Svizzera

Partecipare all'azione di demolizione significa per la Svizzera:

- a. Assumere impegni finanziari; nonostante l'azione di demolizione sia di massima finanziata dagli stessi interessati, gli Stati nei quali viene creato un fondo si impegnano ad assumerne le spese amministrative e a fornirgli un prestito senza interessi. Se l'obiettivo prefissato fosse raggiunto (demolizione del 10% dei battelli da carico secco e del 15% delle navi cisterna), detto prestito equivarrebbe a circa 14 milioni di franchi (cfr. n. 3). Esso verrebbe rimborsato in dieci anni, tramite contributi annui versati dai proprietari di battelli.
- b. Assumere compiti amministrativi; occorrerebbe, infatti, che la Svizzera creasse un fondo di demolizione. La maggior parte dei compiti che spet-

tano a detto fondo sono già stati enunciati nel Regolamento della CCNR concernente l'adozione temporanea di provvedimenti di risanamento strutturale nella navigazione renana (RU 1989 1544); esso prevede in particolare che dovranno essere istituiti conti separati per i battelli da carico secco e per le navi cisterna e che le organizzazioni rappresentative della navigazione interna dovranno partecipare all'amministrazione del fondo. Detto regolamento definisce altresì i tipi di battelli i cui proprietari sono tenuti a versare contributi, i tipi di battelli che danno diritto ad un premio di demolizione, le condizioni alle quali sottostà il versamento dei premi nonché il meccanismo di compensazione tra i diversi fondi. Di fatto, il fondo non potrà tuttavia funzionare prima che il Consiglio federale abbia le disposizioni esecutive. Se le basi legali esistenti non fossero sufficienti, il Consiglio federale dovrà emanare tali disposizioni sulla scorta di un decreto federale di obbligatorietà generale (cfr. n. 26) che disciplinerà a livello legislativo tutte le questioni essenziali per l'azione di demolizione.

25 Urgenza dell'applicazione

Da quanto detto consegue che era particolarmente urgente adottare l'azione di demolizione ed ancora più urgente limitare l'accesso al mercato. Vista l'allarmante situazione economica della navigazione sul Reno, le CE hanno deciso di limitare l'accesso al mercato dal 28 aprile di quest'anno e di avviare l'azione vera e propria il 1° gennaio 1990. Per evitare che un lasso di tempo troppo lungo intercorresse tra l'applicazione dei provvedimenti adottati dalla CCNR e l'entrata in vigore di quelli delle CE, geograficamente concordanti, era indispensabile che la Svizzera rispettasse, nel limite del possibile, le date di cui sopra. Considerato che, da un lato, occorreva vigilare su un'applicazione uniforme e tempestiva del disciplinamento dell'accesso al mercato onde evitare qualsiasi tipo di speculazione e che, dall'altro, era impossibile ottenere entro congruo termine, l'approvazione parlamentare del Protocollo aggiuntivo n. 4, l'unica soluzione possibile consisteva nell'applicazione provvisoria.

Il Protocollo aggiuntivo è stato firmato con riserva di ratifica, elemento indicativo del fatto che i provvedimenti di risanamento strutturale potranno continuare ad essere applicati solo a condizione che le Camere federali li approvino. L'applicazione provvisoria dal 19 maggio 1989 è stata possibile senza che venisse versato alcun prestito non remunerato in quanto, in un primo tempo, si trattava soltanto di limitare l'accesso al mercato. I primi contributi saranno percepiti ed i primi premi versati unicamente a partire dal 1° gennaio 1990, quando l'azione di demolizione vera e propria sarà realmente avviata.

26 Cassa svizzera di demolizione

Il fondo di demolizione previsto nel quadro dei provvedimenti internazionali di risanamento strutturale può essere istituito in diversi modi. I vincoli di di-

ritto internazionale sono soltanto due: le organizzazioni nazionali rappresentative della navigazione interna devono partecipare all'amministrazione del fondo e il fondo deve tenere due contabilità distinte per i battelli da carico secco e per le navi cisterna.

Il decreto federale sottopostovi poggia segnatamente sulla competenza della Confederazione in materia di relazioni con l'estero. Tale base costituzionale è necessaria nella misura in cui permette di derogare alla libertà di commercio e d'industria, almeno entro i limiti delle disposizioni di diritto internazionale. Il nostro Collegio prevede di non dotare la Cassa svizzera di demolizione di personalità giuridica propria, ma di associarla all'Ufficio svizzero della navigazione marittima di Basilea (art. 1). Il direttore dell'ufficio svolgerà la funzione di amministratore della cassa. I premi di demolizione e, all'occorrenza, i pagamenti compensativi versati ai fondi di demolizione di altri Paesi verranno contabilizzati nel conto finanziario e iscritti come prestito nel conto capitale (bilancio consuntivo) della Confederazione. Quanto ai contributi dei proprietari di battelli e, all'occorrenza, ai pagamenti compensativi versati dai fondi di demolizione di altri Paesi, essi verranno iscritti nel conto finanziario e serviranno ad ammortare il prestito concesso dalla Confederazione. Sembra logico che la cassa sia amministrata a Basilea poiché è proprio in questa città che è concentrata l'industria operante nel settore della navigazione sul Reno. Per l'Ufficio svizzero della navigazione marittima, quest'affiliazione rappresenterà un gravoso onere supplementare, almeno in un primo tempo. Se si vuole che riesca a farvi fronte senza dovere assumere altro personale, occorrerà dargli la possibilità di ricorrere ai servizi forniti da organismi esterni all'amministrazione. Considerato che la partecipazione delle organizzazioni nazionali rappresentative della navigazione interna è prevista nelle disposizioni di diritto internazionale, si potrebbe progettare di affidare una parte delle funzioni amministrative all'unica associazione di questo tipo esistente in Svizzera, l'Associazione svizzera della navigazione. Tale organizzazione dispone di tutte le informazioni necessarie per condurre l'azione di demolizione (ad es. capacità della flotta renana o grandezza di ciascun battello). Sulla base di tali indicazioni e di alcuni lavori preliminari, l'amministratore della cassa potrà adottare le decisioni necessarie.

Il regolamento della CCNR costituisce un quadro relativamente stretto entro i cui limiti il nostro Collegio potrà disciplinare nei dettagli la struttura della Cassa svizzera di demolizione. In fondo, non sono che due i punti del regolamento che necessitano di precisazione tramite decreto federale: in primo luogo, occorre prevedere in modo chiaro che un contributo deve essere versato dai proprietari per ogni battello da carico e per ogni spintore immatricolato presso il Registro svizzero del naviglio, a condizione che sia un battello renano ai sensi dell'articolo 4 della legge federale sul Registro del naviglio (RS 747.11) e possa in qualsiasi momento trasportare merci nell'ambito di un'impresa o per conto di terzi (art. 3 lett. a del decreto federale); inoltre, le disposizioni del regolamento della CCNR non precisano sufficientemente che il premio di demolizione può essere versato solo per i battelli che hanno effettuato almeno un trasporto *commerciale*, ovvero con un volume di carico normale e dietro remunerazione abituale, su una *distanza minima*, entro i dodici mesi precedenti il de-

posito della domanda (art. 2 cpv. 2 del decreto federale). La distanza minima potrebbe essere fissata a 100 km. Questa condizione è importante poiché garantisce che i battelli demoliti dietro versamento di un premio non siano battelli fuori uso, la cui distruzione non contribuisce in alcun modo a ridurre la sovracapacità di stiva. In virtù dell'articolo 2 capoverso 3 il nostro Consiglio è autorizzato ad ordinare le misure amministrative necessarie all'adozione dell'azione di demolizione. L'articolo 4 prevede che la procedura di ricorso sia preceduta da una procedura di opposizione dinanzi alla Cassa svizzera di demolizione. Questa disposizione permette di evitare che vengano presentati ricorsi quando la Cassa di demolizione commette errori in buona fede. Gli articoli 5 e 6 concernono le disposizioni e la procedura penali.

Il decreto federale urgente resterà in vigore, di massima, fino al 31 dicembre 1999. Nel caso in cui, tuttavia, in assenza di interesse da parte dei proprietari di battelli, l'importo totale dei premi versati fosse inferiore alle previsioni, si potrebbe prevedere di sciogliere anzitempo gli interessati dall'obbligo di versare i contributi. Se l'importo equivalente ai premi versati sarà rimborsato prima della scadenza fissata, il nostro Consiglio abrogherà infatti le relative disposizioni del decreto federale (art. 7 cpv. 4).

3 Conseguenze finanziarie

Partecipando all'azione di demolizione, la Confederazione si impegna ad un prefinanziamento nella misura in cui i premi di demolizione che devono essere pagati il primo anno superano il totale dei contributi che i proprietari di battelli devono versare per questo periodo. Inoltre, la Confederazione dovrà assumere le spese amministrative della cassa di demolizione.

È difficile prevedere esattamente a quanto ammonterà il prestito che i proprietari di battelli dovranno rimborsare entro un termine di dieci anni. L'ammontare di tale prestito dipenderà principalmente dal numero di domande presentate dai proprietari svizzeri. A tale riguardo, è possibile formulare due ipotesi:

- a. Se si considera che l'obiettivo da raggiungere in Svizzera corrisponde a quello globalmente fissato per l'insieme dei Paesi rivieraschi del Reno, ovvero demolire il 10 per cento dei battelli da carico secco e il 15 per cento delle navi cisterna, e se si ammette che i premi versati corrispondano al 100 per cento dell'importo calcolato, i conti della cassa potrebbero presentarsi come segue:

Flotta renana svizzera al 1° marzo 1989 in tonnellaggio di portata lorda:

1. Battelli da carico secco

- a. Automotori: 123 341 t; 10% a 120 ECU/t
= 1,48 milioni di ECU (2,66 mio di fr.)
- b. Chiatte a spinta: 103 048 t; 10% a 60 ECU/t
= 618 288 ECU (1,11 mio di fr.)

c. Chiatte rimorchiate: 7750 t; 10% a 43 ECU/t
= 33 325 ECU (59 985 fr.)

Totale = 2,13 milioni di ECU (3,84 mio di fr.)

2. Navi cisterna

a. Automotori: 177 421 t; 15% a 216 ECU/t
= 5,75 milioni di ECU (10,35 mio di fr.)

b. Chiatte a spinta: 20 238 t; 15% a 91 ECU/t
= 276 249 ECU (497 248 fr.)

c. Chiatte rimorchiate: 999 t; 15% a 39 ECU/t
= 5844 ECU (10 519 fr.)

Totale = 6,03 milioni di ECU (10,85 mio di fr.)

3. Spintori

6 battelli con una potenza di propulsione di 7225 kW; 10% a 240 ECU/kW
= 173 400 ECU (312 120 fr.)

L'importo da versare sarebbe quindi di circa 8,3 milioni di ECU (15 mio di fr.). Sembra tuttavia ragionevole basarsi sulle stime della CCNR, secondo cui i premi di demolizione saranno, in media, pagati fino a concorrenza del 90 per cento, il che equivarrebbe a 13,5 milioni di franchi. Orbene, il primo anno i contributi dei proprietari di battelli svizzeri ammontarono verosimilmente a circa 1,3 milioni di franchi. Il prestito che la Confederazione dovrebbe concedere alla fine dell'anno sarebbe dunque di circa 12,2 milioni di franchi, ai quali verrebbero ad aggiungersi 55 000 franchi a titolo di spese amministrative. Gli anni successivi, queste non dovrebbero tuttavia superare i 30 000 franchi l'anno.

Considerato che l'azione di demolizione è intrapresa su scala internazionale, negli Stati rivieraschi del Reno e in Belgio, è possibilissimo che la proporzione di capacità di stiva demolita non sia la stessa in tutti i Paesi. Come già fatto notare (cfr. n. 23), sono infatti le proporzioni di demolizione più vantaggiose (a partire dal 70% del premio teorico) che verranno accettate per prime, qualunque sia la nazionalità del battello. In un primo tempo, i premi versati saranno esclusivamente finanziati dai fondi nazionali. In seguito alla demolizione del 10 se non del 15 per cento della capacità di stiva svizzera, i contributi che continueranno a versare i proprietari di battelli ancora in esercizio ammontarono, nel nostro Paese, all'incirca a 1,15 milioni di franchi l'anno. Nel caso in cui detti contributi non coprissero le spese della Cassa svizzera di demolizione, quest'ultima potrebbe contare, per la cifra rimasta scoperta, sugli importi compensativi, anch'essi annui, versati dagli altri fondi di demolizione nazionali (cfr. n. 23 lett. b, 7° trattino). Inversamente, se i contributi dei proprietari svizzeri di battelli dovessero superare le spese della Cassa svizzera di demolizione, l'importo eccedente sarebbe versato ai fondi deficitari degli altri Paesi. Nessun fondo nazionale deve infatti chiudere con un'eccedenza o un disavanzo. Se, col passar dei mesi, ci si dovesse rendere conto che, contrariamente alle aspettative, l'aliquota dei contributi prevista non basta ad as-

sicurare il rimborso del prestito concesso dagli Stati, la CCNR avrebbe sempre la possibilità di modificare tale aliquota tramite una risoluzione adottata all'unanimità.

- b. In base ad un'inchiesta svolta dall'Associazione svizzera della navigazione, i proprietari di battelli svizzeri interessati sarebbero disposti a far demolire 39 340 t di capacità di stiva. Nel caso in cui il numero dei battelli che i proprietari si riproporranno di demolire corrispondesse realmente ai risultati dell'inchiesta, e sempreché i premi siano versati al 100 per cento, la contabilità della Cassa svizzera di demolizione potrebbe presentarsi come segue:

1. Battelli da carico secco

- a. Automotori: 9492 t a 120 ECU/t
= 1,14 milioni di ECU (2,05 mio di fr.)
- b. Chiatte a spinta: 0
- c. Chiatte rimorchiate: 1965 t a 43 ECU/t
= 84 495 ECU (152 091 fr.)

Totale = 1,23 milioni di ECU (2,2 mio di fr.)

2. Navi cisterna

- a. Automotori: 25 852 t a 216 ECU/t
= 5,58 milioni di ECU (10,05 mio di fr.)
- b. Chiatte a spinta: 2031 t a 91 ECU/t
= 184 821 ECU (332 678 fr.)
- c. Chiatte rimorchiate: 0

Totale = 5,76 milioni di ECU (10,38 mio di fr.)

3. Spintori

1488 kW a 240 ECU/kW
= 357 120 ECU (642 816 fr.)

Importo globale = 7,37 milioni di ECU (13,26 mio di fr.)

Il nostro Collegio si aspetta quindi, il primo anno, delle uscite dell'ordine di 13,5 milioni di franchi e delle entrate di circa 1,3 milioni di franchi. Come detto, gli anni successivi le entrate ammonteranno solo a 1,15 milioni di franchi all'incirca. Il primo anno, le uscite imputabili alla gestione tramite l'Associazione svizzera della navigazione ammonteranno all'incirca a 55 000 franchi. Gli anni successivi si stabilizzeranno verosimilmente attorno ai 30 000 franchi. È possibile che pagamenti compensativi o affini debbano ancora essere eseguiti a posteriori, ma attualmente non può essere effettuata alcuna stima attendibile in merito. Le uscite previste figurano nel preventivo 1990 e nel piano finanziario 1991-1993.

4 Programma di legislatura

Il progetto è annunciato nel Programma di legislatura 1987-1991 (FF 1988 I 339, appendice 2). Il prestito senza interessi, invece, non era previsto nel piano finanziario della legislatura 1987-1991.

5 Compatibilità con il diritto europeo

I provvedimenti che si spera di adottare sulla base dei decreti oggetto del presente messaggio corrispondono, nel merito, a quelli adottati dalle CE nel settore della navigazione fluviale. Essi hanno come obiettivo precipuo quello di evitare che le disposizioni stabilite dalle CE vengano eluse dagli armatori, che potrebbero essere tentati di far immatricolare i loro battelli nel nostro Paese (cfr. segnatamente n. 11, 21, 23 e 25).

6 Basi legali

61 Decreto federale concernente il Protocollo aggiuntivo n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

In virtù dell'articolo 24^{ter} della Costituzione, la legislazione sulla navigazione è di competenza della Confederazione. Secondo l'articolo 8 della Costituzione, la Confederazione ha peraltro il diritto di concludere trattati con gli Stati esteri. Quanto alla competenza delle Camere federali, essa deriva dalle disposizioni dell'articolo 85 numero 5 della Costituzione.

Il Protocollo aggiuntivo n. 4 sottoposto alla vostra approvazione ha validità limitata a dieci anni e non comporta adesione ad un'organizzazione internazionale. Per essere effettivo, deve essere completato da disposizioni esecutive delle autorità nazionali, da un lato, e della Commissione centrale per la navigazione sul Reno, dall'altro. Il Protocollo non comporta unificazione multilaterale del diritto ai sensi dell'articolo 89 capoverso 3 lettera c della Costituzione.

62 Decreto federale sull'adozione di provvedimenti di risanamento strutturale nel settore della navigazione renana

Il secondo decreto federale sottoposto alla vostra approvazione codifica i principi relativi alla partecipazione della Svizzera all'azione di demolizione. Tale documento si basa sull'articolo 24^{ter} della Costituzione e, per le ragioni di cui al numero 26, sulla competenza della Confederazione in materia di relazioni con l'estero. Considerato che contiene norme di diritto, esso deve presentarsi sotto forma di decreto federale di obbligatorietà generale. Per i motivi di cui sopra, i provvedimenti che il decreto permetterà di adottare non possono essere in alcun modo ritardati poiché dovranno essere effettivi dal 1° gennaio 1990. Considerato che questo termine non verrebbe rispettato se si seguisse la

procedura legislativa ordinaria, vi proponiamo di dichiarare urgente il decreto, la cui durata è limitata al 31 dicembre 1999, e di farlo quindi entrare immediatamente in vigore, conformemente alle disposizioni dell'articolo 89^{bis} della Costituzione.

2806

**Decreto federale
concernente il Protocollo aggiuntivo n. 4
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 16 agosto 1989¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Il Protocollo aggiuntivo n. 4 del 25 aprile 1989²⁾ alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum.

2807

¹⁾ FF 1989 III 285

²⁾ RU 1989 1509

Decreto federale sull'adozione di provvedimenti di risanamento strutturale nel settore della navigazione renana

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visti la competenza della Confederazione in materia di relazioni con l'estero e l'articolo 24^{ter} della Costituzione federale;

in esecuzione del Protocollo aggiuntivo n. 4¹⁾ del 25 aprile 1989 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno e del Regolamento concernente l'adozione temporanea di provvedimenti di risanamento strutturale nella navigazione renana²⁾ stabilito il 19 maggio 1989 dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno;

visto il messaggio del Consiglio federale del 16 agosto 1989³⁾,

decreta:

Art. 1 Competenza

I provvedimenti temporanei di risanamento strutturale nel settore della navigazione renana sono eseguiti dalla «Cassa svizzera di demolizione», che è affiliata all'Ufficio svizzero della navigazione marittima.

Art. 2 Esecuzione

¹ Il Consiglio federale emana le disposizioni necessarie all'esecuzione dei provvedimenti di risanamento strutturale nel settore della navigazione renana. In tali disposizioni, definisce le funzioni e le competenze della Cassa svizzera di demolizione.

² Il Consiglio federale può prevedere che soltanto i proprietari di battelli che hanno effettuato almeno un trasporto commerciale entro i dodici mesi precedenti il deposito della domanda possono ricevere un premio di demolizione. Il Consiglio federale può stabilire una lunghezza minima di percorso per detto trasporto.

³ Il Consiglio federale può determinare quali mezzi coercitivi potranno essere utilizzati per l'esecuzione degli obblighi derivanti dai provvedimenti di risanamento strutturale nel settore della navigazione renana.

Art. 3 Prestazioni finanziarie

La Cassa svizzera di demolizione fornisce prestazioni conformemente alle disposizioni dell'articolo 2. Tali prestazioni sono integralmente finanziate tramite:

¹⁾ RU 1989 1509

²⁾ RU 1989 1544

³⁾ FF 1989 III 302

- a. contributi annui e contributi speciali versati dai proprietari di tutte le navi mercantili e di tutti gli spintori immatricolati come battelli renani in un registro svizzero del naviglio, secondo l'articolo 4 capoversi 2 e 3 della legge federale del 28 settembre 1923¹⁾ sul Registro del naviglio;
- b. all'occorrenza, pagamenti compensativi provenienti da fondi di altri Stati Parte nella Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno.

Art. 4 Opposizione

Le decisioni della Cassa svizzera di demolizione possono essere oggetto di opposizione.

Art. 5 Disposizioni penali

Chiunque contravviene al presente decreto, alle disposizioni esecutive emanate dalla Confederazione o dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno, è punito con la multa fino a 50 000 franchi, a meno che non sia passibile di una pena più severa in virtù di un'altra legge.

Art. 6 Applicabilità del diritto penale amministrativo

¹ Le disposizioni della legge federale sul diritto penale amministrativo²⁾ si applicano al procedimento e al giudizio delle infrazioni.

² Il Dipartimento federale degli affari esteri è l'autorità incaricata del procedimento e del giudizio.

Art. 7 Referendum, entrata in vigore e validità

¹ Il presente decreto è di obbligatorietà generale.

² È dichiarato urgente in virtù dell'articolo 89^{bis} capoverso 1 della Costituzione federale ed entra in vigore il giorno della promulgazione.

³ Sottostà al referendum facoltativo in virtù dell'articolo 89^{bis} capoverso 2 della Costituzione federale ed ha effetto fino al 31 dicembre 1999.

⁴ Il Consiglio federale è autorizzato ad abrogare il presente decreto prima di tale data.

2808

¹⁾ RS 747.11

²⁾ RS 313.0

Protocollo aggiuntivo n. 4 alla Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno

Traduzione¹⁾

Concluso a Strasburgo il 25 aprile 1989

Firmato dalla Svizzera il 19 maggio 1989

Applicato provvisoriamente dalla Svizzera dal 19 maggio 1989

*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,*

Considerando che

- il mercato della navigazione renana e della navigazione interna sulle vie navigabili collegate al Reno è colpito da una grave crisi economica alla quale si potrà rimediare soltanto con provvedimenti coercitivi di risanamento strutturale,
- all'uopo occorre intraprendere azioni di demolizione coordinate a livello internazionale, finanziate con fondi di demolizione alimentati dal settore della navigazione interna e connesse con condizioni speciali per la messa in servizio di sovraccarichi di stiva,
- detti provvedimenti di risanamento strutturale, giustificati dalla necessità economica e dalle gravi perturbazioni del mercato della navigazione interna, devono rivestire carattere eccezionale e temporaneo,
- per essere efficaci e per evitare disparità di regime e distorsioni concorrenziali, detti provvedimenti devono essere applicati uniformemente da tutti gli Stati rivieraschi del Reno e dal Belgio,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo I

1. La navigazione renana può sottostare a provvedimenti temporanei di risanamento strutturale nonostante i principi generali della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno.
2. Detti provvedimenti possono comportare:
 - a) un'azione di demolizione mediante fondi di demolizione alimentati da quote obbligatorie dei proprietari di natanti;
 - b) la creazione di condizioni relative alla messa in servizio di sovraccapacità di stiva quali l'obbligo per i proprietari, nel caso in cui mettano in servizio una sovraccapacità di stiva, di demolire simultaneamente un tonnellaggio equivalente di capacità di stiva o di versare un contributo speciale al fondo di demolizione.

RS 0.747.224.101.4

¹⁾ Dal testo originale francese (RO 1989 1509).

3. Affinché i provvedimenti di cui ai capoversi precedenti e loro eventuali modifiche possano essere applicati uniformemente da tutti gli Stati rivieraschi del Reno e dal Belgio, la Commissione centrale per la navigazione sul Reno è abilitata a prendere una risoluzione conforme alle regole adottate in merito dalla Comunità economica europea.

Gli Stati rivieraschi del Reno e il Belgio fruiranno, per quanto concerne l'applicazione di detti provvedimenti, di pari diritti e obblighi.

Articolo II

Il presente Protocollo aggiuntivo resterà in vigore sino al 31 dicembre 1999.

Articolo III

Il presente Protocollo aggiuntivo è sottoposto a ratifica.

Gli strumenti di ratificazione saranno depositati presso il Segretariato 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 di tali strumenti, nonché del verbale di deposito.

Articolo IV

Il presente Protocollo aggiuntivo entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo al deposito del sesto strumento di ratificazione al Segretariato della Commissione centrale. Il Segretario generale ne informerà gli altri Stati firmatari.

Articolo V

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 25 aprile 1989.

(Si omettono le firme)

Dichiarazione degli Stati Contraenti all'atto della firma del Protocollo aggiuntivo n. 4

Tenuto conto dell'urgenza del risanamento strutturale del mercato della navigazione interna, gli Stati Contraenti consentono che il Protocollo aggiuntivo n. 4 sia applicato provvisoriamente a contare dal 1° maggio 1989, prima del deposito di tutti gli strumenti di ratifica, restando inteso che l'entrata in vigore definitiva sarà subordinata all'adempimento delle procedure costituzionali di ciascuno Stato contraente.

I provvedimenti presi in applicazione del Protocollo non saranno efficaci prima dell'entrata in vigore delle norme della Comunità economica europea di cui all'articolo I.

Fatto a Strasburgo il 25 aprile 1989.

(Si omettono le firme)