



Il Consiglio federale avvia la consultazione su due convenzioni internazionali nel settore della navigazione interna

Berna, 29.05.2019 - In occasione della seduta del 29 maggio 2019 il Consiglio federale apre la procedura di consultazione su due trattati internazionali nel settore della navigazione interna: la Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna e la Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna. Gli ambiti tematici delle due convenzioni sono già oggetto di regolamentazione, ma nuove circostanze impongono un ammodernamento della normativa. La prima convenzione è stata rivista, mentre la seconda è stata integrata da disposizioni sostanziali.

La Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna sostituisce il vecchio accordo in materia di responsabilità del 1988. In termini di contenuto, i limiti di responsabilità sono stati adeguati al rincaro ed è stata introdotta la possibilità di rivederli in futuro con una procedura semplificata. Al fine di uniformare il regime di responsabilità, la Convenzione è ora aperta a tutti gli Stati. Finora era consentito aderire alla Convenzione solo alla Germania, alla Francia, ai Paesi Bassi, al Belgio e alla Svizzera.

A seguito della revisione della Convenzione, la legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera (RS 747.30) deve essere modificata. Il suo articolo 126 capoverso 2 rimanda alla Convenzione del 1988 in materia di responsabilità e, con l'accettazione del progetto, dovrà essere adeguato.

La Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna è integrata dal divieto di degassaggio delle cisterne. Questo divieto richiede l'adeguamento di diversi punti della Convenzione. Oltre al divieto generale di degassaggio, sono state accolte disposizioni che attribuiscono al noleggiatore l'onere dei costi del degassaggio, in linea con il principio di causalità sottostante alla Convenzione.

Indirizzo cui rivolgere domande

Informazione DFAE
Tel. +41 58 462 31 53
info@eda.admin.ch

Pubblicato da

Il Consiglio federale
<https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale.html>

Dipartimento federale degli affari esteri
<http://www.eda.admin.ch/eda/it/home/recent/media.html>

<https://www.admin.ch/content/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa.msg-id-75251.html>



[Luogo], [Data] ...

Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna e la sua trasposizione nel diritto svizzero (modifica della legge sulla navigazione marittima) e modifica della Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione

**Rapporto esplicativo
per l'avvio della procedura di consultazione**

29 maggio 2019–30 settembre 2019

Avamprogetto e rapporto esplicativo sulla Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna e la sua trasposizione nel diritto svizzero (modifica della legge sulla navigazione marittima) e sulla modifica della Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna

Compendio

La Convenzione di Strasburgo del 4 novembre 1988¹ sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 1988) deve essere sostituita a causa delle sue disposizioni restrittive in materia di limiti di responsabilità. Grazie a vari canali di collegamento, la navigazione interna internazionale non si limita al Reno ma consente la navigazione commerciale fino al Mar Nero. Per ragioni di politica economica vi è un forte interesse a stabilire un regime uniforme di responsabilità su tutte le vie navigabili d'Europa.

La Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna (CDNI), approvata dall'Assemblea federale il 19 dicembre 1997², presenta una lacuna, da colmare con un'integrazione del trattato. Ora la Convenzione deve contemplare anche il degassaggio per introdurre disposizioni ambientali più severe nella navigazione interna.

Convenzione di Strasburgo del 4 novembre 1988 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna

Situazione iniziale

La CLNI 1988, ratificata dalla Svizzera, ha validità per quattro Stati. A livello territoriale, il suo campo di applicazione è sostanzialmente limitato ai trasporti sul Reno e sulla Mosella. Per rendere il regime uniforme di responsabilità della CLNI più allettante per un gruppo più ampio di Stati, il 27 settembre 2012 è stata adottata una revisione della Convenzione: la Convenzione di Strasburgo del 27 settembre 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 2012). La nuova Convenzione sostituirà quella del 1988

Contenuto del progetto

L'adesione alla CLNI 2012 presuppone una modifica della legge federale del 23 settembre 1953 sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera, che all'articolo 126 capoverso 2 rimanda alla CLNI 1988 come base per la limitazione della responsabilità, oggetto del presente progetto.

L'aumento dei limiti di responsabilità è pensato per tenere conto del rincaro degli ultimi 30 anni. Questo provvedimento va soprattutto incontro agli interessi delle persone lese e incrementa inoltre il grado di accettazione per gli Stati che non prevedono limitazioni della responsabilità a livello interno.

Come già la Convenzione del 1988, anche la CLNI 2012 si basa sul modello in materia di diritto marittimo, la Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime³, entrata in vigore per la Svizzera il 1° aprile 1988. Anche in questa Convenzione, i limiti di responsabilità sono stati incrementati dal Comitato giuridico dell'Organizzazione marittima internazionale con risoluzione del 19 aprile 2012.

Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna

Situazione iniziale

La CDNI, entrata in vigore per la Svizzera il 1° novembre 2009, stabilisce un sistema di smaltimento dei rifiuti che prevede il versamento preventivo di una tassa di eliminazione alla stazione di rifornimento di gasolio o contestualmente alla riscossione delle tasse d'attracco in porto. L'allestimento di centri di ritiro dove vengono ritirati gratuitamente i rifiuti della navigazione interna è uno strumento di contrasto all'inquinamento del Reno. Prima dell'entrata in vigore della CDNI l'infrastruttura per la rimozione dei rifiuti nella navigazione interna era soggetta solo a una regolamentazione frammentaria. Questo stato di fatto aveva dato adito a una situazione incontrollata e insoddisfacente, per cui non era possibile garantire una raccolta coordinata e completa dei rifiuti che si svolgesse in modo efficiente dal punto di vista dei costi e conforme al principio di causalità. L'accresciuta consapevolezza ambientale ha spinto la Conferenza delle Parti contraenti a includere nell'ambito di applicazione della CDNI anche gli inquinanti volatili rilasciati durante il degassaggio delle imbarcazioni per la navigazione interna.

Contenuto del progetto

Il progetto contiene la proposta di approvazione di una modifica della CDNI volta a vietare ogni degassaggio che non sia effettuato in un centro di ritiro ufficiale. Questo divieto richiede l'adeguamento di diversi punti della Convenzione.

Oltre al divieto generale di degassaggio, sono state accolte disposizioni che attribuiscono al noleggiatore l'onere dei costi del degassaggio. Quest'obbligo segue, come le restanti disposizioni della CDNI, il principio della causalità.

¹ RS 0.747.206

² RS 0.747.224.011

³ RS 0.747.331.53

Convenzione di Strasburgo del 4 novembre 1988 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

La Convenzione di Strasburgo del 1988 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 1988; RS 0.747.206) è stata elaborata dagli Stati membri della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) – Francia, Germania, Paesi Bassi, Belgio e Svizzera – e approvata in occasione di una conferenza diplomatica il 4 novembre 1988. La Convenzione, che è entrata in vigore il 1° giugno 1997, stabilisce limiti di responsabilità per danni causati nell'ambito della navigazione interna. Stati partecipanti sono la Germania, il Lussemburgo, i Paesi Bassi e la Svizzera. Conformemente all'articolo 16 paragrafo 1 CLNI 1988, l'adesione è consentita solo agli Stati contraenti della Convenzione riveduta del 17 ottobre 1868 per la navigazione sul Reno (Atto di Mannheim) o della Convenzione del 27 ottobre 1956 relativa alla canalizzazione della Mosella (Convenzione sulla Mosella); di conseguenza solo al Belgio, alla Germania, alla Francia, al Lussemburgo, ai Paesi Bassi, alla Svizzera e al Regno Unito.

La Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 2012) sostituirà la CLNI 1988 attualmente in vigore. L'elaborazione di una nuova convenzione è stata motivata principalmente dall'adeguamento all'inflazione dei rigidi limiti di responsabilità e dall'apertura della possibilità di adesione affinché tutti gli Stati interessati alla navigazione interna abbiano la possibilità di aderire alla CLNI 2012. L'obiettivo primario è istituire un regime di responsabilità coerente per tutti gli Stati rivieraschi del Reno e del Danubio. In questo modo gli armatori di battelli della navigazione interna possono avere la certezza che, nell'intero sistema europeo di navigazione interna, la loro responsabilità in caso di sinistro è uguale. Questa uniformazione del diritto favorisce la navigazione interna in Europa e, per la Svizzera, è pertanto da accogliere con grande favore.

L'espansione della navigazione interna europea alleggerisce da un lato il trasporto su gomma e su rotaia e contribuisce, dall'altro, al raggiungimento degli obiettivi di politica climatica, spostando sulle vie d'acqua una quota maggiore del trasporto merci. Rispetto al trasporto commerciale su gomma o per via aerea, la navigazione interna produce una quantità nettamente inferiore di emissioni a effetto serra.⁴

1.2 La normativa proposta

La Convenzione rivista si prefigge, da un lato, di uniformare a livello europeo i limiti di responsabilità nella navigazione interna transnazionale, al fine di semplificare l'attività transfrontaliera in questo ambito e garantire al settore maggiore certezza del diritto; dall'altro adegua verso l'alto, tenuto conto dell'inflazione, i limiti di responsabilità prima rigidi e stabilisce, al contempo, un meccanismo per rivederli mediante una procedura semplificata man mano che l'inflazione progredisce.

La revisione della CLNI impone una modifica della legge federale del 23 settembre 1953⁵ sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera. In materia di responsabilità dell'armatore, l'articolo 126 capoverso 2 della legge rimanda alla Convenzione di Strasburgo del 4 novembre⁶ sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna. L'articolo deve pertanto essere adeguato di modo che rimandi alla nuova convenzione.

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

La CLNI 2012 rappresenta un ragionevole passo in avanti del regime di responsabilità nella politica globale di navigazione interna: armonizzare le condizioni quadro nelle vie d'acqua interne geograficamente contigue è un prerequisito necessario per assicurare parità di condizioni a tutti gli attori economici. L'obiettivo di garantire una maggiore certezza del diritto nella navigazione internazionale sulle vie d'acqua interne e di aumentare i limiti di responsabilità per le parti lese, in particolare per una maggiore protezione delle persone nella navigazione passeggeri, è stato raggiunto. Per quanto concerne la nostra legislazione occorre rilevare che, salvo qualche eccezione, la Svizzera non conosce il sistema dei limiti massimi di responsabilità. Tra le eccezioni si può rimandare all'articolo 49 della legge sulla navigazione marittima, che prevede la limitazione della responsabilità dell'armatore conformemente alle regole internazionali, generalmente riconosciute, del diritto del mare. Per la navigazione internazionale sul Reno è del tutto sensata una convenzione volta a limitare la responsabilità, sul modello della limitazione di responsabilità nella navigazione mercantile d'alto mare. In questo modo gli armatori di battelli per la navigazione interna possono avere la certezza che lungo tutto il corso del Reno, da Rheinfelden fino al mare aperto, la loro responsabilità in caso di sinistro è uguale. Questa uniformazione del diritto promuove la navigazione sul Reno e, per la Svizzera, è pertanto da accogliere con grande favore.

2 Commento ai singoli articoli

I commenti seguenti sono limitati alle novità di contenuto rispetto alla CLNI 1988. I commenti sul contenuto della CLNI 1988 possono essere consultati nel messaggio del 3 maggio 1995 concernente diverse convenzioni e protocolli internazionali nell'ambito della navigazione marittima e interna come pure la modificazione della legge sulla navigazione marittima.⁷

Art. 1 Persone aventi diritto di limitare la loro responsabilità

Il termine «armatore» è stato rimosso dalla definizione di proprietario di battello di cui all'articolo 1 paragrafo 2 lettera a. L'armamento di un battello per la navigazione interna non è da equiparare al concetto di proprietà, dal momento che non la presupp-

⁴ Motschall, Moritz/Bergmann, Thomas (2013): *Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Strassen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland*. 3^a edizione corretta, gennaio 2015.

⁵ RS 747.30

⁶ RS

⁷ FF 1995 IV 229

pone. È stato pertanto ritenuto superfluo mantenere il termine armatore. Inoltre viene definito quando un noleggiatore va considerato proprietario di battello: solo quando gli «è concesso l'uso del battello». In questo modo il noleggiatore a viaggio viene escluso dall'ambito di applicazione della Convenzione.

La lettera b definisce il termine battello. Nella CLNI 1988 era possibile escludere, a titolo facoltativo, con la dichiarazione di una riserva, la navigazione con battelli sportivi e da diporto. Ora lo stesso scopo è raggiunto specificando che si tratta di «un battello di navigazione interna utilizzato in navigazione a fini commerciali».

La lettera d, di nuova aggiunta, definisce il termine «merci pericolose» rimandando all'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN) nella sua versione vigente.

Nell'originaria CLNI 1988 manca la definizione di via navigabile, con cui si intende ogni tipo di via navigabile interna, inclusi i laghi.

Art. 2 Rivendicazioni soggette a limitazione

L'articolo 2 coincide in larga misura con il corrispondente articolo della CLNI 1988. Solo l'elenco non esaustivo di cui al paragrafo 1 lettera a è stato integrato con «dighe», dal momento che questo termine non è necessariamente incluso nel concetto di «chiusa».

Art. 3 Rivendicazioni escluse dalla limitazione

L'articolo 3 lettera a estende l'esclusione alle rivendicazioni relative a remunerazioni straordinarie a seguito di operazioni di salvataggio di un battello che per le sue caratteristiche o il suo carico rischiava di provocare danni all'ambiente. Il motivo della modifica è imputabile alla Convenzione internazionale del 1989 sull'assistenza⁸. L'articolo 30 paragrafo 1 lettera a lascia aperta la possibilità di non applicare la Convenzione alle acque interne. Con la nuova formulazione, la CLNI 2012 stabilisce chiaramente che, in caso di non applicazione della Convenzione sull'assistenza, le rivendicazioni relative a remunerazioni straordinarie non sono soggette alle limitazioni di responsabilità della CLNI 2012.

L'avaria comune (danni intenzionalmente arrecati alla nave o al carico per tutelare un bene giuridico superiore) è ora riportata separatamente all'articolo 3 lettera b. Questa modifica non comporta cambiamenti di sostanza.

Rispetto alla CLNI 1988, all'articolo 3 lettera e è stato inserito il rimando all'articolo 7, reso necessario dal fatto che ora sono stati introdotti limiti di responsabilità anche per danni legati al trasporto di merci pericolose.

Art. 6 Limiti generali

Tenuto conto dell'inflazione dal 1988, i limiti di responsabilità sono stati raddoppiati. Nella navigazione marittima i limiti nel frattempo sono stati innalzati due volte. Per riguardo nei confronti degli Stati dell'Europa dell'Est, che temono un incremento dei premi assicurativi così forte da renderli insostenibili, con l'articolo 15 paragrafo 3 è stata creata la base giuridica per poter rimandare l'applicazione della Convenzione per un massimo di otto anni a partire dalla sua entrata in vigore. Questa esclusione è limitata alle piccole imbarcazioni utilizzate nel relativo traffico interno. La Svizzera non farà ricorso alla possibilità di prorogare l'esclusione ai sensi dell'articolo 15 paragrafo 3.

Il paragrafo 2 contiene esclusivamente modifiche redazionali. Come all'articolo 2, l'elenco è stato completato con il termine «dighe». Infine, al posto di «uno Stato Parte» è stata scelta la formulazione «uno Stato che sia parte della Convenzione».

Art. 7 Limiti di responsabilità per rivendicazioni relative a danni legati al trasporto di merci pericolose

L'articolo 7 è nuovo. Rispetto alla CLNI 1988, dove per i danni causati dalle merci pericolose durante il trasporto valgono i limiti generali di responsabilità, le merci pericolose vengono qui trattate separatamente. La regolamentazione separata è giustificata dal rischio maggiore insito nel trasporto di merci pericolose e persegue l'obiettivo dell'uniformazione del diritto relativo alla responsabilità nel trasporto di questa categoria di merci.

Il rischio maggiore si riflette negli importi dei limiti di responsabilità. La lettera a rimanda, per rivendicazioni relative a morte o lesioni corporali, all'articolo 6 lettera a e stabilisce un raddoppiamento delle somme nonché un importo di responsabilità minimo di 10 milioni di unità di conto. Anche per tutte le altre rivendicazioni, con rimando all'articolo 6 paragrafo 1 lettera b, è fissato un raddoppiamento nonché un importo minimo di 10 milioni di unità.

Gli Stati Parte possono riservarsi il diritto di fissare importi più elevati nell'ambito di altre convenzioni internazionali o in una norma nazionale (art. 18 par. 1 lett. b).

Il paragrafo 2 contiene una disposizione per rivendicazioni relative a morte o lesioni corporali imputabili al trasporto di merci pericolose paragonabile a quella di cui all'articolo 6 paragrafo 1 lettera c. Qualora il limite di responsabilità calcolato conformemente all'articolo 7 paragrafo 1 lettera a sia insufficiente a saldare interamente queste rivendicazioni, i reclamanti hanno a disposizione il limite di responsabilità fissato conformemente alla lettera b. Se contro la persona responsabile vengono avanzate anche altre rivendicazioni, nella distribuzione del limite di responsabilità calcolato conformemente alla lettera b possono essere parificate alle altre rivendicazioni.

Art. 8 Limiti applicabili alle rivendicazioni dei passeggeri

Una strutturazione più chiara di quello che è l'articolo 7 della CLNI 1988 ha reso il testo più intelligibile. È stata mantenuta la struttura esistente del calcolo dei limiti di responsabilità a seconda della capacità di trasporto. Analogamente all'articolo 6, gli importi sono stati aumentati.

Secondo il paragrafo 1 il limite di responsabilità per danni alle persone è dato dalla moltiplicazione del numero di passeggeri effettivamente trasportati o del numero massimo di persone che il battello è autorizzato a trasportare per un importo di 100 000 unità di conto. L'incremento è del 66,66 per cento rispetto alla CLNI 1988, che prevedeva un importo di 60 000 unità di conto. Sono stati soppressi invece i limiti di responsabilità massimi fissati nella seconda parte del paragrafo 1 della CLNI 1988. In questo modo le

⁸ RS 0.747.363.4

rivendicazioni dei passeggeri a partire da un certo numero di viaggiatori non sono più soggette a limiti e viene quindi rafforzata la protezione per i reclamanti. La posizione giuridica dei passeggeri viene ulteriormente migliorata dalla definizione del limite di responsabilità minimo di 2 milioni di unità di conto, per un aumento di circa il 178 per cento rispetto alla CLNI 1988.

Art. 9 Unità di conto

Come nella CLNI 1988, le unità di conto sono definite in questo articolo come Diritti Speciali di Prelievo (DSP) conformemente alla definizione del Fondo monetario internazionale (FMI). Sono stati adeguati i rimandi agli articoli e, nella versione tedesca, l'espressione «v. H.» è stata sostituita da «Prozent» (per cento).

Art. 10 Cumulo di rivendicazioni

L'articolo 10 riprende quasi completamente le regole dell'articolo 9 della CLNI 1988. Gli importi riportati in questa disposizione sono stati adeguati in base all'aumento dei limiti di responsabilità di cui agli articoli 6 paragrafo 1 lettera a numeri iv e v e 8.

A seguito dell'adozione di una regolamentazione speciale per le rivendicazioni da danni causati dal trasporto di merci pericolose (art. 7 CLNI 2012) è stato inoltre aggiunto un nuovo paragrafo 3, che prevede un'applicazione per analogia dei paragrafi 1 e 2 per questi limiti di responsabilità, a fronte di un contemporaneo adeguamento delle unità di conto di cui al paragrafo 2 ai più elevati limiti di responsabilità dell'articolo 7. Poiché in base all'articolo 7 i limiti di responsabilità ammontano sostanzialmente al doppio dei limiti generali di responsabilità, secondo il paragrafo 3 vanno raddoppiati anche gli importi (200 unità di conto) di cui al paragrafo 2 per i barconi in convoglio spinto e i battelli accoppiati.

Art. 11 Limitazione della responsabilità senza costituzione di un fondo di limitazione

La CLNI 2012 rinuncia all'applicazione del principio della *lex fori* alla procedura di cui all'articolo 10 paragrafo 3 della CLNI 1988. Le Parti non hanno ritenuto opportuno mantenere l'articolo.

Art. 12 Costituzione del fondo

La CLNI 1988 e la CLNI 2012 disciplinano solo gli aspetti fondamentali della procedura e affidano alla competenza degli Stati Parte la totalità delle disposizioni esecutive. L'articolo 12 contiene solo novità redazionali rispetto alla CLNI 1988. Al paragrafo 1 si specifica ora che la persona la cui responsabilità è messa in causa nell'ambito degli articoli 6, 7, 8 e 10 può costituire più fondi. Questa possibilità era già prevista dalla CLNI 1988, ma non era esplicitamente citata nel testo della Convenzione. Le disposizioni esecutive di cui all'articolo 45 e seguenti dell'ordinanza sulla navigazione marittima⁹ prevedono la possibilità di costituire uno o più fondi già all'articolo 45 capoverso 1.

Art. 13 Ripartizione del fondo

Esclusi i rimandi modificati agli articoli della Convenzione, l'articolo 13 è praticamente identico all'articolo 12 della CLNI 1988.

Art. 14 Conseguenze della costituzione di un fondo

L'articolo 14 paragrafo 1 contiene importanti modifiche sostanziali in relazione alla presentazione della rivendicazione del reclamante. Mentre nella CLNI 1988, dopo la presentazione di una rivendicazione nei confronti del fondo è preclusa ogni altra rivendicazione nei confronti di ogni altro bene della persona che ha costituito o in nome della quale è stato costituito il fondo, la CLNI 2012 anticipa il momento in cui sopravviene questa preclusione: già quando si configura la possibilità di una rivendicazione è preclusa un'ulteriore rivalsa, nella stessa causa, nei confronti dei beni della persona in questione. Di conseguenza, conformemente alla CLNI 2012 il reclamante può ora far valere la propria rivendicazione solo nel Paese dove è stato costituito il fondo. In sede di negoziati per la CLNI 2012 si era giunti alla conclusione che una convenzione sulla limitazione della responsabilità che lascia al reclamante la possibilità di scegliere se far valere o meno contro di sé una limitazione di responsabilità non fosse opportuna. Con la rielaborazione del paragrafo 1 la posizione della persona la cui responsabilità è messa in causa gode di una tutela più efficace.

Art. 15 Campo d'applicazione

Il campo d'applicazione territoriale è ampliato. Ora, a livello geografico, sono compresi tutti i territori di uno Stato Parte. Nella CLNI 1988 il campo d'applicazione è limitato, dall'articolo 15 paragrafo 1 lettera 1, al Reno e alla Mosella. Il principio dell'uniformazione a livello europeo deve portare a comprendere tutte le più importanti vie navigabili, in particolare il Danubio.

Il tenore del paragrafo 1 significherebbe però che alla Convenzione sono assoggettate tutte le vie navigabili, quindi anche le acque interne svizzere. Poiché, conformemente al diritto civile nazionale, una limitazione di responsabilità è in contraddizione con il sistema svizzero, su richiesta della Svizzera nel paragrafo 2 è stata inserita una possibilità di deroga: le vie d'acqua non elencate nell'allegato I dell'Accordo europeo sulle grandi vie navigabili interne di importanza internazionale¹⁰ (AGN) possono essere escluse, dallo Stato Parte, mediante una notifica al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione o in qualsiasi momento successivo. Per quanto concerne la Svizzera, solo il collegamento E10-09 (Reno da Niffer a Rheinfelden) non può essere escluso dal campo d'applicazione della CLNI 2012. Non c'è dunque soluzione di continuità rispetto alla CLNI 1988, ciò che consente, con l'apposita notifica da parte della Svizzera, di mantenere un campo d'applicazione territoriale identico.

Secondo il paragrafo 3 uno Stato Parte può inoltre escludere, per otto anni, l'applicazione della Convenzione a piccole imbarcazioni impiegate esclusivamente nella navigazione interna. La possibilità di esclusione a tempo è un compromesso con gli Stati dell'Europa dell'Est, che vedono nel possibile incremento dei premi assicurativi un potenziale pericolo per la sopravvivenza delle imprese con piccole imbarcazioni.

⁹ RS 747.301

¹⁰ RS 0.747.207

Art. 16 Firma, ratifica e adesione

Conformemente all'articolo 16 paragrafo 2 lettera c, l'accettazione del carattere vincolante della Convenzione può essere espressa, tra le altre modalità, per adesione. Dal momento che la Svizzera non ha sottoscritto il documento finale a causa di una procura mancante del Consiglio federale, l'accordo è espresso per adesione.

Art. 17 Entrata in vigore

Secondo il paragrafo 1 la Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo allo scadere di un periodo di un anno dalla data in cui quattro Stati avranno depositato lo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione o il giorno in cui la CLNI 1988 non sarà più in vigore. Delle due date è determinante quella posteriore. In sostanza questa disposizione implica che entrambi i requisiti – la ratifica della CLNI 2012 da parte di quattro Stati e l'estinzione della CLNI 1988 – devono essere soddisfatti. La norma mira a garantire che la CLNI 2012 non sia efficace in parallelo alla CLNI 1988, ma che sia in vigore un solo regime di limitazione della responsabilità. Poiché finora solo la Serbia e il Lussemburgo hanno ratificato la CLNI 2012, le condizioni di cui al paragrafo 1 non sono ancora realizzate.

In virtù del fatto che alla Conferenza diplomatica di Strasburgo per l'accettazione della CLNI 2012 non era chiaro quando la Convenzione precedente sarebbe divenuta inefficace, i quattro Stati Parte della CLNI 1988 (Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi e Svizzera) hanno dichiarato per iscritto, durante la Conferenza, che la CLNI 1988 perderà validità il giorno in cui la sua denuncia da parte di tre dei quattro Stati contraenti diventerà efficace.

Il paragrafo 2 stabilisce il momento in cui la CLNI 2012 entra in vigore per quegli Stati che la ratificano dopo che i requisiti di cui al paragrafo 1 sono stati soddisfatti. Per gli Stati che la ratificano o che vi aderiscono dopo l'entrata in vigore ai sensi del diritto internazionale, la Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo allo scadere di un periodo di tre mesi dalla data in cui è stato depositato l'apposito strumento. Se lo strumento è stato depositato tre o più mesi prima della sua entrata in vigore ai sensi del paragrafo 1, la Convenzione entra in vigore il giorno stesso della sua entrata in vigore secondo il paragrafo 1.

Art. 18 Riserve

Diversamente da quanto disposto dall'articolo 18 della CLNI 1988, gli Stati Parte possono formulare riserve in qualsiasi momento.

Al paragrafo 1 è stata soppressa la riserva per l'esclusione delle rivendicazioni relative alla navigazione con battelli sportivi e da diporto. Conformemente alla definizione di battelli di cui all'articolo 1 paragrafo b, questo tipo di imbarcazioni non rientra più nel campo di applicazione della Convenzione.

Il Consiglio federale è favorevole a dichiarare applicabili le riserve di cui all'articolo 18 paragrafo 1 lettere a e d. Per motivi di politica ambientale, l'inquinamento dell'acqua (lett. a) deve continuare a essere soggetto a una responsabilità illimitata (legge federale sulla protezione delle acque¹¹). La limitazione di responsabilità per danni causati dalle merci pericolose durante il loro trasporto è ora disciplinata all'articolo 7 con un importo di responsabilità minimo di 10 milioni DSP. Il Consiglio federale è del parere che in questo modo sia garantita una sufficiente protezione del reclamante per danni materiali e personali. È invece opportuna una riserva sulla limitazione della responsabilità per le rivendicazioni di cui all'articolo 2 paragrafo 1 lettere d ed e. L'esperienza insegna che la rimozione di un relitto e il recupero del carico di una nave sono associati a costi elevati. Ai fini di una protezione completa del reclamante è qui opportuno esprimere una riserva, visto che è altrimenti la collettività a doversi accollare i danni non coperti. Gli alleggi ai sensi della lettera d non hanno nessuna parte nei porti svizzeri, per tale motivo non viene formulata qui nessuna riserva. Inoltre, dal momento che non sono dotati di motore, gli alleggi sono associati a un rischio relativamente basso, motivo per cui non è opportuno metterli in condizione di svantaggio.

Art. 19 Denuncia

Secondo il paragrafo 2 la denuncia ha effetto dopo un periodo di sei mesi dalla sua notifica. Diversamente da quanto disposto dall'articolo 19 paragrafo 2 della CLNI 1988 non è più necessario attendere il decorso di un anno. Il termine dei sei mesi non è tuttavia valido se la denuncia è dichiarata in occasione di una procedura di revisione semplificata, nel qual caso è applicato il termine stabilito all'articolo 20 paragrafo 3 della CLNI 1988.

Art. 20 Procedura semplificata per la revisione dei limiti di responsabilità

Essendo necessaria una certa flessibilità, in particolare per evitare procedure di revisione parlamentari a seguito dell'inflazione, è stato modificato l'articolo 20 della CLNI 1988. La modifica è stata modellata sull'articolo 24 della Convenzione del 28 maggio 1999¹² per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale (Convenzione di Montreal). Per l'avvio di una procedura di revisione non è più necessaria la domanda di uno Stato parte. Per iniziaria, il Segretario Generale della CCNR verifica a cadenza quinquennale e alla luce del tasso di inflazione se, e in quale misura, è cambiato il valore dei limiti di responsabilità. Se è diminuito di oltre il 10 per cento, secondo il paragrafo 2 il Segretario Generale deve comunicare agli Stati Parte alla Convenzione il nuovo valore dei limiti di responsabilità, calcolato sulla base del coefficiente per l'inflazione. La stessa procedura si applica ai sensi del paragrafo 4, secondo il quale il Segretario Generale procede a effettuare una revisione su richiesta di un terzo degli Stati Parte se il coefficiente per l'inflazione di cui al paragrafo 1, dalla data della precedente verifica o, nel caso in cui non fosse stata effettuata ancora alcuna verifica, dall'entrata in vigore della Convenzione, abbia superato il 5 per cento.

Secondo il paragrafo 2 l'importo modificato dal Segretario Generale e comunicato agli Stati Parte è da ritenersi accettato allo scadere del termine di un anno dalla data della notifica a meno che, entro questo termine, un terzo degli Stati Parte non abbia notificato il rifiuto di tale emendamento.

Secondo il paragrafo 3 un emendamento accettato conformemente al paragrafo 2 entra in vigore dopo un termine di nove mesi dalla sua accettazione. Sono vincolati dalla revisione tutti gli Stati che alla data di un'eventuale accettazione sono Parti alla Convenzione o che lo diventano in seguito. Un'eccezione è prevista per gli Stati che denunciano la Convenzione almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore dell'emendamento. In questo caso la denuncia ha effetto al momento in cui detto emendamento entra in vigore.

¹¹ RS 814.20

¹² RS 0.748.411

All'articolo 21 è stata solo introdotta una specificazione rispetto alla CLNI 1988: il Segretario Generale è designato depositario della Convenzione.

Rispetto alla CLNI 1988, oltre al tedesco, al francese e all'olandese, anche il testo in lingua inglese è definito come originale facente egualmente fede.

3 Modifica della legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera

L'articolo 126 capoverso 2 della legge federale del 23 settembre 1953¹³ sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera stabilisce che la limitazione della responsabilità dell'armatore è disciplinata dalle disposizioni della Convenzione di Strasburgo del 1988 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna. Con l'approvazione della CLNI 2012 questa disposizione deve essere aggiornata con il rimando alla nuova Convenzione. Il campo d'applicazione della CLNI è limitato alla navigazione internazionale sulle vie d'acqua interne, per la Svizzera ciò vuol dire il corso navigabile del Reno tra Basilea e Rheinfelden. La restante navigazione interna in Svizzera non è soggetta alla CLNI 2012, che interessa inoltre solo battelli della navigazione interna utilizzati a fini commerciali.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

4.1.1 Ripercussioni finanziarie

L'accettazione del presente progetto non ha ripercussioni finanziarie per la Confederazione.

4.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

L'accettazione del presente progetto non ha ripercussioni a livello di effettivo del personale per la Confederazione.

4.1.3 Altre ripercussioni

L'accettazione del presente progetto da un lato porterà a un aumento dei premi assicurativi per gli operatori economici (armatori di battelli per la navigazione interna), dall'altro migliorerà la protezione dei reclamanti. L'aumento dei limiti di responsabilità porterà a una più ampia accettazione e dunque a un'uniformazione del diritto in materia di responsabilità nella navigazione interna. Il vantaggio è che gli armatori svizzeri non dovranno più preventivare condizioni competitive sfavorevoli.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

L'accettazione del presente progetto non ha ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna.

4.3 Ripercussioni per l'economia

L'accettazione del progetto porta a una maggiore uniformazione del diritto nella navigazione interna, della quale potranno trarre profitto le compagnie armatrici locali. In questo modo gli armatori svizzeri non saranno svantaggiati rispetto a quelli dell'Europa orientale e resteranno competitivi.

4.4 Ripercussioni per la società

L'accettazione del presente progetto non ha ripercussioni per la società.

4.5 Ripercussioni per l'ambiente

L'accettazione del presente progetto non ha ripercussioni per l'ambiente.

4.6 Altre ripercussioni

L'accettazione del presente progetto non ha altre ripercussioni.

¹³ RS 747.30

5 Rapporto con il programma di legislatura e con le strategie del Consiglio federale

5.1 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 27 gennaio 2016¹⁴ sul programma di legislatura 2015-2019 né nel decreto federale del 14 giugno 2016¹⁵ sul programma di legislatura 2015-2019.

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità

Il disegno di decreto federale si basa sull'articolo 54 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.), secondo cui la Confederazione è competente per gli affari esteri. L'articolo 184 capoverso 2 Cost. conferisce al Consiglio federale la facoltà di firmare e ratificare trattati internazionali. Secondo l'articolo 166 capoverso 2 Cost., l'Assemblea federale approva i trattati internazionali, esclusi quelli la cui conclusione è di competenza del Consiglio federale in virtù della legge o di un trattato internazionale (art. 7a cpv. 1 LOGA).

6.2 Forma dell'atto

In base all'articolo 141 capoverso 1 lettera d numero 3 Cost., i trattati internazionali sottostanno a referendum facoltativo se comprendono disposizioni importanti che contengono norme di diritto o per l'attuazione dei quali è necessaria l'emanazione di leggi federali. Secondo l'articolo 22 capoverso 4 della legge sul Parlamento contengono norme di diritto le disposizioni che, in forma direttamente vincolante e in termini generali e astratti, impongono obblighi, conferiscono diritti o determinano competenze. Sono invece importanti le disposizioni che in virtù dell'articolo 164 capoverso 1 Cost. devono essere emanate sotto forma di legge federale.

Il presente trattato internazionale è l'aggiornamento di una convenzione esistente. L'incremento dei limiti di responsabilità è giudicato un importante adeguamento delle norme di diritto che si ripercuoterà sulle aziende svizzere. L'accettazione di questo progetto richiede inoltre un adeguamento dell'articolo 126 capoverso 2 della legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera. Anche l'apertura della Convenzione all'adesione da parte di tutti gli Stati costituisce una disposizione importante che contiene norme di diritto.

Il decreto federale che approva la CLNI 2012 sottostà pertanto a referendum facoltativo ai sensi dell'articolo 141 capoverso 1 lettera d numero 3 Cost.

Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna

7 Punti essenziali del progetto

7.1 Situazione iniziale

La CDNI in vigore presenta una lacuna riguardante l'obbligo del degassaggio di determinati carichi. Ogni anno vengono trasportate grandi quantità di carichi liquidi, tra i quali rientrano anche molti composti organici volatili (VOC, *Volatile Organic Compounds*) e sostanze nocive per l'ambiente. Dopo lo scarico di un'imbarcazione per la navigazione interna, una parte del materiale trasportato resta nell'area di carico sotto forma di vapori. Questi vapori appartengono al proprietario del carico e devono essere rimossi dalle cisterne per pulire adeguatamente l'imbarcazione in vista del carico successivo, una procedura nota come degassaggio.

Allo stato attuale i vapori nocivi vengono liberati nell'atmosfera, dalla quale possono precipitare sulla superficie acquosa e accumularsi quindi nei corsi d'acqua. I vapori sono spesso rilasciati, nel giro di poco tempo, in un territorio circoscritto, provocando così picchi locali delle concentrazioni atmosferiche, per esempio nelle aree portuali.

7.2 La normativa proposta

Nella CDNI del 1997 il tema dell'inquinamento atmosferico provocato dal carico non era ancora di attualità. Il trasporto di carichi che producono gas nocivi riveste una grande importanza sulle vie navigabili internazionali; la Svizzera per esempio importa circa il 60 per cento del suo fabbisogno di olio combustibile attraverso il Reno. Di conseguenza era altrettanto importante vietare l'uso finora corrente di spurgare l'area di carico.

La CDNI proibisce l'immissione di rifiuti solidi e liquidi nelle vie navigabili all'interno del territorio di applicazione del trattato. L'aggiunta di disposizioni relative al rilascio di vapori è relativamente semplice ed è un'integrazione coerente. La CDNI stabilisce espressamente a chi spettano la responsabilità e i costi del trasporto, del carico e dello scarico delle merci e chi è responsabile del carico restante conformemente al principio di causalità. Nel caso di merci secche, le spese sono a carico del destinatario; nel caso di carico liquido, del noleggiatore. La Convenzione disciplina anche le procedure, l'amministrazione e l'applicazione.

¹⁴ FF 2016 909

¹⁵ FF 2016 4605

Il divieto di spurgo e lo smaltimento corretto del carico restante allo stato gassoso è un'integrazione opportuna della CDNI. In questo modo sarà possibile garantire un'attuazione uniforme di elevati standard ambientali sul Reno. Il divieto di degassaggio è introdotto a tappe per consentire lo sviluppo dell'infrastruttura necessaria e di adeguate soluzioni logistiche, come i trasporti esclusivi o compatibili. Le autorità portuali dei Cantoni di Basilea Città, Basilea Campagna e Argovia avranno così tempo a sufficienza per dare attuazione all'integrazione della Convenzione.

La CDNI è stata approvata da sei Paesi (Lussemburgo, Svizzera, Paesi Bassi, Belgio, Germania e Francia) ed è valida su tutto il Reno e sull'insieme delle vie navigabili interne in Germania, nei Paesi Bassi e in Belgio, oltre che sulla Mosella in Lussemburgo e in Francia. Questo bacino idrografico ingloba più dell'80 per cento della navigazione interna europea. Con l'inserimento nel trattato del divieto di rilasciare sostanze organiche volatili e nocive per l'ambiente è possibile coprire con un emendamento relativamente modesto la maggior parte della navigazione interna transfrontaliera in Europa.

Il divieto dello spurgo è una novità per la Svizzera. Nelle vie navigabili svizzere è vietato il trasporto di merci pericolose, pertanto non esiste nel nostro Paese un divieto di questo tipo per la navigazione interna. Invece lungo il Reno, fiume transfrontaliero, circolano imbarcazioni con carichi che possono rilasciare gas climalteranti. Le navi interessate non hanno altra alternativa se non rilasciare nell'ambiente le sostanze gassose nocive. Il divieto internazionale e la creazione di strutture per lo smaltimento offrono un importante contributo alla tutela ambientale.

8 Commento ai singoli articoli

I commenti seguenti si limitano alle principali integrazioni contenutistiche alla Convenzione vigente. I commenti sul suo contenuto possono essere consultati nel messaggio del 17 marzo 1997 relativo alla Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna.¹⁶

Art. 1 Definizioni

Alla lettera f, che definisce i rifiuti provenienti dal carico, è stato necessario ampliare la definizione con il termine «vapori».

È stata introdotta la lettera ff che definisce il termine «vapori» come «composti gassosi che evaporano da carichi liquidi (residui gassosi di un carico liquido)».

Alla lettera j sono definiti «centri di ritiro» installazioni autorizzate dalle autorità competenti a ritirare ora anche i vapori.

Conformemente alla nuova lettera nn l'«esercente del centro di ritiro» è una persona che gestisce professionalmente un centro di ritiro.

Il «rilascio di vapori» è definito alla lettera o come qualsiasi emissione di vapori da una cisterna chiusa che non avvenga contestualmente all'allentamento della cisterna per l'apertura dei boccaporti e per l'esecuzione di misurazioni della concentrazione di vapori né contestualmente all'attivazione delle valvole di sicurezza.

Art. 3 Divieto di introduzione, di immissione e di rilascio

L'articolo 3 stabilisce l'obbligo fondamentale degli Stati di contrastare l'inquinamento del Reno. Il divieto di cui al paragrafo 1 è ampliato aggiungendo che è fatto divieto di rilasciare vapori nell'atmosfera sulle vie navigabili di cui all'Annesso 1. Con questa modifica l'area esposta a inquinamento non è più limitata solo alle acque del Reno ma viene ampliata per includere anche l'atmosfera.

Art. 8 Finanziamento dello scarico di resti, del lavaggio, del degassaggio nonché del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti provenienti dal carico

L'articolo 8 disciplina la responsabilità dei costi per le prestazioni di cui al titolo, che è stato anch'esso completato con l'espressione «del degassaggio».

L'articolo 8 è ampliato con l'aggiunta del paragrafo 1a che, in base al principio generale della CDNI, stabilisce che il noleggiatore si fa carico dei costi derivanti dal degassaggio dell'imbarcazione conformemente alla Parte B delle disposizioni d'esecuzione.

Il paragrafo 2 disciplina l'obbligo del vettore ad assumersi i costi se per il carico precedentemente trasportato il lavaggio o il degassaggio sono stati effettuati secondo le regole ma l'imbarcazione non è stata scaricata secondo le vigenti norme in materia. Ora si stabilisce che se l'imbarcazione non è stata adeguatamente scaricata secondo le vigenti norme anche in caso di residui gassosi, è il vettore a rispondere dei costi per il degassaggio.

Art. 11 Dovere generale di diligenza

Il dovere generale di diligenza include la diligenza richiesta dalle circostanze al fine di prevenire l'inquinamento della via navigabile. Nella nuova Convenzione l'obbligo di diligenza contempla anche la prevenzione dell'inquinamento dell'atmosfera.

Art. 12 Obblighi e diritti del conduttore

Il paragrafo 2 stabilisce l'obbligo del conduttore di osservare il divieto di immettere o introdurre dall'imbarcazione rifiuti di bordo e parti di carico nella via navigabile. Come nel caso delle altre modifiche, anche questo paragrafo è stato integrato con il divieto di rilasciare sostanze nell'atmosfera.

¹⁶ FF 1997 III 325

Art. 13 Obblighi del vettore, del noleggiatore e del destinatario del carico nonché dell'esercente di impianti di trasbordo e di centri di ritiro

L'aggiornamento dell'articolo 13 non concerne il divieto di rilascio di rifiuti di bordo allo stato gassoso, ma riguarda una modifica di carattere meramente redazionale.

Annexo 2

L'articolo 5.02 disciplina gli obblighi degli Stati parte. Lo Stato deve agevolare o sostenere lo sviluppo delle infrastrutture necessarie, che in linea di principio non vengono create dallo Stato, ma da privati. A tale scopo sono necessari tempo e denaro. Per gli attori economici è pertanto importante sapere quando entrano in vigore i divieti per poter mettere a punto un buon business case. Conformemente al principio di causalità sottostante alla Convenzione, i costi del degassaggio vengono attribuiti al noleggiatore. In questo modo chi provoca le spese finanziarie, in ultima istanza, anche la costruzione e l'esercizio delle stazioni di degassaggio.

L'articolo 6.01 impone al conduttore un divieto diretto. Ora gli viene proibito di rilasciare vapori, fatto salvo lo spurgo espressamente consentito conformemente alla Convenzione. In questo caso l'autorità competente deve essere informata dell'operazione di spurgo. Un'ulteriore eccezione è rappresentata da lavori di manutenzione imprevisti all'imbarcazione in un luogo nel quale non siano disponibili centri di ritiro.

L'articolo 6.03 è ampliato di due paragrafi (par. 7 e 8) allo scopo di alleggerire gli oneri amministrativi a carico dei battellieri del Reno. Si tratta concretamente di eccezioni concernenti l'emissione e la conservazione del certificato di scarico nonché la disposizione secondo cui il viaggio può proseguire solo se il conduttore ha confermato, con l'apposizione della propria firma in calce al certificato di scarico, che il carico restante e i residui del trasbordo sono stati integralmente ripresi dal centro di ritiro. Queste eccezioni non pregiudicano la finalità della Convenzione.

Al paragrafo 2, inoltre, si rimanda in relazione con il degassaggio alle norme di degassaggio dell'appendice IIIa. Prima di proseguire il viaggio, il conduttore deve confermare per iscritto nel certificato di scarico che le cisterne sono state degassate o che gli è stato assegnato un centro di ritiro per il degassaggio.

L'articolo 7.05 completa la normativa vigente con le disposizioni relative al degassaggio. Il paragrafo 2a stabilisce che il noleggiatore è tenuto a indicare al vettore dell'imbarcazione un centro di ritiro.

L'articolo 7.06 paragrafo 2 impone al noleggiatore l'obbligo di sostenere le spese dello scarico dei resti, alle quali vanno sommate anche le spese di attesa e della deviazione necessaria per tale operazione. Ai sensi del paragrafo 3 sono invece a carico del vettore le spese per il degassaggio delle cisterne non conformi alle norme prescritte.

Gli articoli 11.01 e 11.02 sanciscono le disposizioni transitorie relative al degassaggio e le deroghe che possono essere concordate dagli Stati parte. Per agevolare l'attuazione, la Convenzione prevede scadenze transitorie diverse per i vari vapori provenienti da determinate merci. Poiché nel territorio di applicazione del trattato al momento non sono disponibili sufficienti opzioni per il deposito dei vapori, gli Stati parte possono concordare deroghe in conformità con l'articolo 11.02. Il settore ha bisogno di un'offerta capillare di strutture di degassaggio e gli Stati parte devono essere in condizioni di reagire alle lacune dell'offerta. In caso contrario il settore della navigazione interna sarà costretto ad agire nell'illegalità, considerato che il degassaggio del carico restante deve essere eseguito.

Ai sensi dell'articolo 19 paragrafo 4 gli emendamenti alla presente Convenzione sono sottoposti alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati parte. Entrano in vigore il primo giorno del sesto mese a decorrere dal deposito dell'ultimo strumento di ratifica, accettazione o approvazione presso il depositario. L'articolo 21 paragrafo 1 designa come depositario il segretario generale della Commissione centrale per la navigazione del Reno.

9 Ripercussioni

9.1 Ripercussioni per la Confederazione

9.1.1 Ripercussioni finanziarie

L'accettazione del presente progetto non ha ripercussioni finanziarie per la Confederazione.

9.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

L'accettazione del presente progetto non ha ripercussioni a livello di effettivo del personale per la Confederazione.

9.1.3 Altre ripercussioni

In conformità con la disposizione di cui alla Parte B della CDNI (art. 5.01), lo Stato deve agevolare o sostenere lo sviluppo delle infrastrutture necessarie, che in linea di principio non vengono create dallo Stato, ma da privati. A tale scopo sono necessari tempo e denaro. Per gli attori economici è pertanto importante sapere quando entrano in vigore le nuove norme.

Le imprese che desiderano allestire un proprio centro di ritiro per i gas hanno bisogno, per il suo utilizzo, di un'autorizzazione delle competenti autorità (locali). La decisione di concedere anche ad altri l'utilizzo di questa struttura spetta all'impresa proprietaria del centro di ritiro. Nella prassi odierna alcune aziende dispongono di proprie strutture che però, di solito, non possono essere usate da terzi.

Allo stato attuale, grazie all'iniziativa privata, in molti porti sono già pronti o in costruzione vari centri di ritiro. Al momento ancora non esistono in Svizzera centri di ritiro per rifiuti gassosi.

9.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

Secondo l'articolo 58 capoverso 1 della legge federale sulla navigazione interna¹⁷, l'esecuzione della medesima, delle convenzioni internazionali e delle prescrizioni esecutive è delegata ai Cantoni nella misura in cui essa non è affidata alla Confederazione. I costi derivanti dall'esecuzione cantonale di leggi federali devono essere, secondo la giurisprudenza e la prassi, sostenuti dai Cantoni. Secondo l'articolo 5.02 della Convenzione lo Stato deve agevolare o sostenere lo sviluppo delle infrastrutture necessarie, che in linea di principio non vengono create dallo Stato, ma da privati. I costi del degassaggio presso un centro di ritiro per vapori sono a carico del noleggiatore in qualità di proprietario del carico e vengono stimati intorno ai 6000 euro. In questo importo, oltre alle spese per il degassaggio in sé, sono stati considerati anche l'ammortamento dei costi di investimento, le spese di esercizio e manutenzione delle strutture per il degassaggio e le spese di attesa e di deviazione per raggiungere un centro di ritiro più distante.

9.3 Ripercussioni per l'economia

L'accettazione del presente progetto ha ripercussioni marginali per l'economia svizzera. Pur attribuendo l'onere dei costi di degassaggio secondo il principio di causalità, non si configurano svantaggi competitivi per gli attori economici coinvolti, poiché la Convenzione sarà estesa all'intera rete europea delle vie navigabili.

9.4 Ripercussioni per la società

L'accettazione del presente progetto non ha ripercussioni per la società.

9.5 Ripercussioni per l'ambiente

L'accettazione del presente progetto porta a una diminuzione dell'immissione nell'atmosfera di sostanze nocive e si ripercuote pertanto positivamente sull'ambiente.

9.6 Altre ripercussioni

L'accettazione del presente progetto non ha altre ripercussioni.

10 Rapporto con il programma di legislatura e con le strategie del Consiglio federale

10.1 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 27 gennaio 2016¹⁸ sul programma di legislatura 2015-2019 né nel decreto federale del 14 giugno 2016¹⁹ sul programma di legislatura 2015-2019.

11 Aspetti giuridici

11.1 Costituzionalità

Il disegno di decreto federale si basa sull'articolo 54 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.), secondo cui la Confederazione è competente per gli affari esteri. L'articolo 184 capoverso 2 Cost. conferisce al Consiglio federale la facoltà di firmare e ratificare trattati internazionali. Secondo l'articolo 166 capoverso 2 Cost., l'Assemblea federale approva i trattati internazionali, esclusi quelli la cui conclusione è di competenza del Consiglio federale in virtù della legge o di un trattato internazionale (art. 7a cpv. 1 LOGA).

11.2 Forma dell'atto

In base all'articolo 141 capoverso 1 lettera d numero 3 Cost., i trattati internazionali sottostanno a referendum facoltativo se comprendono disposizioni importanti che contengono norme di diritto o per l'attuazione dei quali è necessaria l'emanazione di leggi federali. Secondo l'articolo 22 capoverso 4 della legge sul Parlamento contengono norme di diritto le disposizioni che, in forma direttamente vincolante e in termini generali e astratti, impongono obblighi, conferiscono diritti o determinano competenze. Sono importanti le disposizioni che in virtù dell'articolo 164 capoverso 1 Cost. devono essere emanate sotto forma di legge federale.

¹⁷ RS 747.201

¹⁸ FF 2016 909

¹⁹ FF 2016 4605

Il presente trattato internazionale è l'aggiornamento di una convenzione esistente. Il divieto di spurgo e l'imposizione dell'onere dei costi sulla base del principio di causalità rappresentano un importante adeguamento delle norme di diritto che si ripercuoterà sulle aziende svizzere.

Il decreto federale che approva la modifica della Convenzione sottostà pertanto a referendum facoltativo ai sensi dell'articolo 141 capoverso 1 lettera d numero 3 Cost.

Decreto federale che approva la modifica della Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna

del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visti gli articoli 54 capoverso 1, 87 e 166 capoverso 2 della Costituzione federale¹;
visto il messaggio del Consiglio federale del ...²,
decreta:

Art. 1

1 La modifica del 22 giugno 2017³ della Convenzione del 9 settembre 1996⁴ sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna (decisione CDNI 2017-I-4) è approvata.

2 Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarla.

Art. 2

Il presente decreto sottostà a referendum facoltativo (art. 141 cpv. 1 lett. d n. 3 Cost.).

¹ RS 101
² FF
³ RS ..., FF ...
⁴ RS 0.747.224.011

**Convenzione
sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti
nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna**

*La Repubblica federale di Germania,
Il Regno del Belgio,
La Repubblica francese,
Il Granducato del Lussemburgo,
Il Regno dei Paesi Bassi,
La Confederazione Svizzera,*

considerato che la riduzione dei rifiuti come pure la raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti a fini di riciclaggio e di eliminazione rappresentano, sia per motivi legati alla protezione dell'ambiente sia nell'interesse della sicurezza e della salute dell'equipaggio e degli utenti dei servizi di trasporto, un'esigenza per la navigazione interna e per i rami economici ad essa connessi e che questi vogliono potenziare il loro contributo in tale ambito;

convinti della necessità di adottare a tal fine normative uniformi e concertate a livello internazionale per prevenire distorsioni della concorrenza;

convinti inoltre che la raccolta, il deposito, il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti di bordo debbano essere finanziati sulla base del principio di causalità;

considerato in particolare che l'applicazione di una tassa fissata uniformemente a livello internazionale e basata sui quantitativi di gasolio venduto alla navigazione interna, riscossa per il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti oleosi e grassi della navigazione, non contravviene al principio dell'esenzione doganale e fiscale negli Stati rivieraschi del Reno e in Belgio, sancito dalla Convenzione del 16 maggio 1952 sul trattamento doganale e fiscale del gasolio adoperato come provvisione di bordo nella navigazione sul Reno;

animati dal desiderio che altri Stati, le cui vie navigabili interne sono collegate con quelle degli Stati contraenti, aderiscano alla presente Convenzione,

hanno convenuto quanto segue:

Disposizioni generali

Art. 1

Definizioni

Ai fini della presente Convenzione si intendono per:

-
- a) «rifiuti di bordo»: le sostanze e gli oggetti definiti più precisamente alle lettere b) a f), che il detentore elimina, intende eliminare o deve eliminare;
 - b) «rifiuti della navigazione»: i rifiuti e le acque di scarico prodotti a bordo nell'esercizio e nella manutenzione dell'imbarcazione; ne fanno parte i rifiuti della navigazione oleosi e grassi e altri tipi di rifiuti della navigazione;
 - c) «rifiuti della navigazione oleosi e grassi»: oli usati, acqua di sentina e altri rifiuti oleosi o grassi quali grassi usati, filtri usati e stracci usati, nonché i recipienti e gli imballaggi di detti rifiuti;
 - d) «acqua di sentina»: acqua oleosa proveniente dalle sentine nella zona macchine, dai gavoni, dai cofferdamm e dai compartimenti laterali;
 - e) «altri rifiuti della navigazione»: acque di scarico domestiche, immondizie domestiche, fanghi di depurazione, slops e altri rifiuti speciali ai sensi della parte C delle disposizioni d'esecuzione;
 - f) «rifiuti provenienti dal carico»: rifiuti e acque di scarico provenienti dal carico a bordo dell'imbarcazione; non ne fanno parte il carico restante, i vapori e i residui del trasbordo ai sensi della parte B delle disposizioni d'esecuzione;
 - ff) «Vapori»: composti gassosi che evaporano da carichi liquidi (residui gassosi di un carico liquido);
 - g) «imbarcazioni»: imbarcazioni per la navigazione interna, imbarcazioni marittime o apparecchi galleggianti;¹
 - h) «imbarcazioni passeggeri»: imbarcazioni costruite e predisposte per il trasporto di passeggeri;
 - i) «imbarcazioni marittime»: imbarcazioni ammesse per la navigazione marittima o costiera e prevalentemente destinate a tale scopo;
 - j) «centri di ritiro»: installazioni fisse o mobili autorizzate dalle autorità competenti a ritirare i rifiuti di bordo o i vapori;
 - k) «conduttore»: persona al comando dell'imbarcazione;
 - l) «imbarcazione motorizzata»: un'imbarcazione i cui motori principali o ausiliari, ad eccezione di quelli per l'avvolgimento dell'ancora, funzionano a combustione interna;
 - m) «gasolio»: carburante esente da dazi e tasse destinato alle imbarcazioni per la navigazione interna;
 - n) «stazioni di rifornimento»: stazioni presso le quali le imbarcazioni si riforniscono di gasolio;
 - nn) «esercente del centro di ritiro»: persona che gestisce professionalmente un centro di ritiro;

¹ Cfr. decisione CDNI 2012-I-4

- o) «rilascio di vapori»: qualsiasi emissione di vapori da una cisterna chiusa che non avvenga contestualmente all'allentamento della cisterna per l'apertura dei boccaporti e per l'esecuzione di misurazioni della concentrazione di vapori né contestualmente all'attivazione delle valvole di sicurezza;
- p) «noleggiatore»: persona che ha conferito il mandato di trasporto;
- q) «vettore»: persona che si assume professionalmente il trasporto di merci;
- r) «destinatario del carico»: persona autorizzata a ricevere la merce del carico.

Art. 2

Campo d'applicazione territoriale

La presente Convenzione si applica alle vie navigabili elencate nell'annesso 1.

Disposizioni particolari

Obblighi degli Stati

Art. 3

Divieto di introduzione, di immissione e di rilascio

- (1) Alle imbarcazioni è fatto divieto di immettere o introdurre rifiuti di bordo o parti di carico nelle vie navigabili di cui all'annesso 1 o di rilasciare vapori nell'atmosfera sulle vie navigabili di cui all'annesso 1.
- (2) Gli Stati parte si adoperano affinché il divieto di cui al paragrafo 1 sia rispettato.
- (3) Sono ammesse deroghe a tale divieto unicamente in conformità all'annesso 2 e ai relativi allegati, qui di seguito denominati «disposizioni d'esecuzione».

Art. 4

Centri di ritiro

- (1) Gli Stati parte si impegnano a installare o a far installare una rete sufficientemente fitta di centri di ritiro nelle vie navigabili di cui all'annesso 1 e a coordinarla a livello internazionale.
- (2) Gli Stati parte introducono, conformemente alle disposizioni d'esecuzione, una procedura uniforme per la raccolta e il deposito dei rifiuti di bordo presso i centri di ritiro. Tale procedura comprende la prova che i rifiuti di cui all'articolo 1 lettere c), d) e f) sono stati depositati secondo le prescrizioni vigenti. Il deposito conforme alle prescrizioni di slops e di fanghi di depurazione ai sensi della parte C delle disposi-

zioni d'esecuzione deve essere comprovato conformemente alle disposizioni interne dei singoli Stati.

- (3) I centri di ritiro si impegnano a ritirare i rifiuti di bordo conformemente alla procedura fissata nelle disposizioni d'esecuzione.
- (4) Gli Stati parte si adoperano affinché i centri di ritiro osservino l'obbligo di ritiro dei rifiuti di bordo conformemente alle disposizioni nazionali.

Art. 5

Principio del finanziamento

Gli Stati parte introducono una procedura uniforme per finanziare il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti di bordo.

Art. 6

Finanziamento dello scarico di resti, del lavaggio, del degassaggio nonché del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti provenienti dal carico

- (1) Il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti della navigazione oleosi e grassi sono finanziati mediante una tassa di eliminazione riscossa sulle imbarcazioni motorizzate che utilizzano gasolio; sono escluse le imbarcazioni marittime. L'importo della tassa di eliminazione è uguale in tutti gli Stati parte ed è determinato sulla base della somma dei costi di ritiro e di eliminazione, previa detrazione di eventuali proventi realizzati con la valorizzazione dei rifiuti della navigazione oleosi e grassi, e della quantità di gasolio depositato secondo la procedura di cui alla parte A delle disposizioni d'esecuzione. L'importo è adeguato all'evoluzione dei costi. Al fine di promuovere la riduzione dei rifiuti, occorre elaborare dei criteri e tenerne conto al momento della determinazione della tassa di eliminazione.

Il prodotto delle tasse versate è usato unicamente per finanziare il ritiro e l'eliminazione di rifiuti della navigazione oleosi e grassi.
- (2) Se del caso, la procedura di cui al paragrafo 1 è riesaminata sulla base delle esperienze acquisite con l'applicazione del sistema.
- (3) Il versamento della tassa di eliminazione autorizza a depositare i rifiuti della navigazione oleosi e grassi presso i centri di ritiro designati dagli enti nazionali.
- (4) Gli Stati parte garantiscono che i conduttori delle imbarcazioni e le stazioni di rifornimento soddisfino le condizioni di cui alla parte A delle disposizioni d'esecuzione, in particolare al momento del deposito di gasolio.

Art. 7

Finanziamento del ritiro e dell'eliminazione di altri rifiuti della navigazione

- (1) Nei porti, nei centri di trasbordo, nei bacini di sosta e nelle chiuse, non è riscossa alcuna tassa particolare per il ritiro e l'eliminazione di immondizia domestica.
- (2) In vista del ritiro e dell'eliminazione di altri rifiuti speciali, gli Stati parte adottano normative concertate al fine di disciplinare il sistema di finanziamento, integrando i costi per il ritiro e l'eliminazione di tali rifiuti nelle tasse portuali o nelle tasse d'attracco oppure imputandoli in altro modo all'imbarcazione, a prescindere dal fatto che questa depositi o meno tali rifiuti.
- (3) In caso di imbarcazioni passeggeri, i costi per il ritiro e l'eliminazione di fanghi di depurazione e di acque di scarico domestiche, di immondizie domestiche e di altri rifiuti speciali possono essere imputati separatamente al conduttore.
- (4) I costi per il ritiro e l'eliminazione di slops possono essere imputati separatamente al conduttore.

Art. 8

Finanziamento dello scarico di resti, del lavaggio, del degassaggio nonché del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti provenienti dal carico

- (1) Il noleggiatore o il destinatario del carico assumono i costi derivanti dallo scarico di resti e dal lavaggio dell'imbarcazione nonché del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti provenienti dal carico conformemente alla parte B delle disposizioni d'esecuzione.
- (1a) Il noleggiatore si assume i costi derivanti dal degassaggio dell'imbarcazione conformemente alla parte B delle disposizioni d'esecuzione.
- (2) Se, prima delle operazioni di carico, l'imbarcazione non è stata scaricata secondo le vigenti norme in materia e se il destinatario del carico precedentemente trasportato o il noleggiatore hanno adempito i loro obblighi, il vettore si assume i costi per lo scarico di resti e,
 - a) in caso di lavaggio, i costi per il lavaggio o,
 - b) in caso di degassaggio, i costi per il degassaggiodell'imbarcazione nonché i costi per il ritiro e l'eliminazione dei rifiuti provenienti dal carico.

Art. 9

Enti nazionali

-
- (1) Ogni Stato parte designa un ente nazionale responsabile dell'organizzazione del sistema uniforme di finanziamento del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti della navigazione oleosi e grassi secondo quanto previsto nella parte A delle disposizioni d'esecuzione.
 - (2) La composizione e le modalità dell'organizzazione e del funzionamento degli enti nazionali sono disciplinate dalle normative interne dei rispettivi Stati parte. Devono farne parte rappresentanti del settore della navigazione interna.
 - (3) I costi di gestione e di amministrazione degli enti nazionali sono assunti dai rispettivi Stati parte.

Art. 10

Regolamento finanziario internazionale – Ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento

- (1) Il regolamento finanziario internazionale avviene secondo la presente Convenzione nonché la parte A delle disposizioni d'esecuzione.
- (2) È istituito un ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento. L'ufficio ha fra l'altro i compiti di:
 - a) garantire il regolamento finanziario fra gli enti nazionali in relazione al ritiro e all'eliminazione di rifiuti della navigazione oleosi e grassi conformemente alla procedura da essi stabilita in base alla parte A delle disposizioni d'esecuzione;
 - b) esaminare in che misura occorra adeguare la rete esistente di centri di ritiro, tenendo conto delle esigenze della navigazione e della redditività dell'eliminazione;
 - c) valutare annualmente, sulla base delle esperienze raccolte, il sistema di finanziamento del ritiro e dell'eliminazione di rifiuti della navigazione oleosi e grassi di cui all'articolo 6;
 - d) formulare proposte per l'adeguamento dell'importo della tassa di eliminazione all'evoluzione dei costi;
 - e) formulare proposte per tenere conto degli aspetti finanziari di provvedimenti tecnici volti a ridurre i rifiuti.

L'ufficio è composto di due rappresentanti di ogni ente nazionale, di cui uno rappresenta il settore della navigazione interna nazionale.

- (3) L'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento adotta all'unanimità un regolamento interno, nel quale disciplina i particolari del regolamento finanziario internazionale.
- (4) L'organizzazione dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento è disciplinata nella parte A delle disposizioni d'esecuzione.
- (5) Le mansioni di segretariato dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento sono assunte dal segretariato della Commissione centrale per la navigazione del Reno.
- (6) I costi dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento sono preventivati per l'anno seguente. Gli Stati parte contribuiscono in parti uguali.

Obblighi e diritti dei partecipanti

Art. 11

Dovere generale di diligenza

Il conduttore, il resto dell'equipaggio e qualsiasi altra persona a bordo, il noleggiatore, il vettore, il destinatario del carico, gli esercenti di impianti di trasbordo e gli esercenti dei centri di ritiro devono applicare la diligenza richiesta dalle circostanze al fine di prevenire l'inquinamento della via navigabile e dell'atmosfera, di contenere per quanto possibile i quantitativi di rifiuti di bordo e di evitare nel limite del possibile di mescolare diversi tipi di rifiuti.

Art. 12

Obblighi e diritti del conduttore

- (1) Il conduttore dell'imbarcazione può depositare i rifiuti di bordo presso i centri di ritiro di qualsiasi Stato parte secondo le condizioni previste dalle disposizioni d'esecuzione.
- (2) Il conduttore deve rispettare gli obblighi che scaturiscono dalle disposizioni d'esecuzione. In particolare, deve osservare il divieto di immettere o introdurre dall'imbarcazione rifiuti di bordo e parti di carico nella via navigabile oppure di rilasciarli nell'atmosfera, nella misura in cui non siano previste deroghe.

-
- (3) Se non può essere addossata al conduttore dell'imbarcazione, la responsabilità dell'osservanza degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione incombe, nell'ordine, al vettore, all'armatore o al proprietario dell'imbarcazione.

Art. 13

Obblighi del vettore, del noleggiatore e del destinatario del carico nonché dell'esercente di impianti di trasbordo e di centri di ritiro

Il vettore, il noleggiatore, il destinatario del carico nonché l'esercente di impianti di trasbordo e di centri di ritiro devono adempiere gli obblighi risultanti nei loro confronti dalle disposizioni d'esecuzione. Per l'adempimento dei propri obblighi possono ricorrere ai servizi di terzi.

CONFERENZA DELLE PARTI CONTRAENTI

Art. 14

Organizzazione e competenza

- (1) Gli Stati parte istituiscono una Conferenza delle Parti contraenti, incaricata di sorvegliare l'esecuzione della presente Convenzione.
- La Conferenza si riunisce una volta all'anno. Può essere convocata in seduta straordinaria da almeno due degli Stati parte.
- (2) La Conferenza esamina e decide gli emendamenti alla presente Convenzione e agli annessi, conformemente alla procedura prevista all'articolo 19.
- (3) La Conferenza adotta su proposta dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento:
- a) il regolamento finanziario annuo;
 - b) l'importo della tassa di eliminazione per l'anno successivo, conformemente alla procedura di cui all'articolo 6;
 - c) le modifiche procedurali in caso di regolamenti finanziari provvisori e annuali;
 - d) le riduzioni applicabili alle tasse di eliminazione in seguito all'adozione di provvedimenti tecnici volti alla riduzione dei rifiuti sulle imbarcazioni.

Su proposta dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento, la Conferenza formula raccomandazioni all'indirizzo degli Stati parte in merito all'adeguamento della rete esistente dei centri di ritiro.

- (4) La Conferenza decide delle controversie relative all'interpretazione e all'applicazione della presente Convenzione nonché delle controversie all'interno dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento, senza che ciò possa compromettere il regolamento finanziario provvisorio in corso.
- (5) La Conferenza adotta all'unanimità un regolamento interno.
- (6) La Conferenza elabora il preventivo per l'anno successivo. Le Parti contribuiscono in parti uguali.

Art. 15

Segretariato

Ai fini della presente Convenzione, le mansioni di segretariato della Conferenza delle Parti contraenti sono assunte dal segretariato della Commissione centrale per la navigazione del Reno.

Sanzioni

Art. 16

Sanzioni

Gli Stati parte perseguono conformemente alle loro disposizioni nazionali le infrazioni commesse sul loro territorio contro gli ordini e i divieti risultanti dalla presente Convenzione e dalle disposizioni d'esecuzione.

Disposizioni finali

Art. 17

Firma, ratifica e adesione

- (1) La presente Convenzione è aperta alla firma della Repubblica federale di Germania, del Regno del Belgio, della Repubblica francese, del Granducato del Lussemburgo, del Regno d'Olanda e della Confederazione Svizzera dal 1° giugno 1996 al 30 settembre 1996.

-
- (2) La presente Convenzione è sottoposta alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati firmatari. Gli strumenti di ratifica, accettazione o approvazione sono depositati presso il segretario generale della Commissione centrale per la navigazione del Reno.
 - (3) Dopo l'entrata in vigore, la presente Convenzione è aperta all'adesione di tutti gli Stati le cui vie navigabili interne sono collegate con quelle degli Stati contraenti. Gli strumenti d'adesione sono depositati presso il segretario generale della Commissione centrale per la navigazione del Reno.

Art. 18

Entrata in vigore

La presente Convenzione entra in vigore il primo giorno del secondo mese a decorrere dal deposito dell'ultimo strumento di ratifica, accettazione o approvazione degli Stati contraenti. Per gli altri Stati parte, entra in vigore il primo giorno del secondo mese a decorrere dal deposito dello strumento di adesione.

Art. 19

Emendamenti alla Convenzione e ai relativi annessi

- (1) Ogni Stato parte può proporre emendamenti alla presente Convenzione e ai relativi annessi. Le proposte d'emendamento sono esaminate dalla Conferenza delle Parti contraenti.
- (2) Il tenore di qualsiasi proposta di emendamento e la motivazione sono sottoposti al depositario che li trasmette agli Stati parte al più tardi tre mesi prima dell'inizio della Conferenza. Il depositario trasmette inoltre alle Parti tutti i pareri pervenutigli in merito alla proposta.
- (3) Gli emendamenti alla presente Convenzione e ai relativi annessi sono adottati all'unanimità.
- (4) Gli emendamenti alla presente Convenzione sono sottoposti alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione degli Stati parte. Entrano in vigore il primo giorno del sesto mese a decorrere dal deposito dell'ultimo strumento di ratifica, accettazione o approvazione presso il depositario.

- (5) Gli emendamenti agli annessi della presente Convenzione entrano in vigore alla data convenuta, ma al più tardi nove mesi dopo che sono stati adottati, sempreché nessuno Stato parte notifichi al depositario entro sei mesi che respinge l'emendamento.

Art. 20

Denuncia

- (1) Qualsiasi Stato parte può denunciare la presente Convenzione, mediante notifica al depositario, in ogni momento successivo alla scadenza di cinque anni dal giorno in cui la Convenzione è entrata in vigore per detta Parte.
- (2) La denuncia entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla scadenza di un anno a decorrere dal deposito della notifica, ma al più presto al termine del regolamento finanziario annuale per il precedente anno d'esercizio o al termine di un periodo di tempo più lungo fissato nella notifica.

Art. 21

Depositario

- (1) Il segretario generale della Commissione centrale per la navigazione del Reno è depositario della presente Convenzione. Provvede affinché il deposito degli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione siano messi a verbale e trasmette una copia certificata conforme di tali strumenti nonché del protocollo di deposito a tutte le Parti elencate nell'articolo 17 paragrafo 1 nonché a tutte le Parti che hanno aderito alla presente Convenzione.
- (2) Il depositario trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione nelle lingue di cui all'articolo 22 a tutte le Parti elencate nell'articolo 17 paragrafo 1 e a tutte le altre Parti che hanno aderito alla presente Convenzione.
- (3) Il depositario trasmette o comunica senza indugio alle Parti elencate nell'articolo 17 paragrafo 1 nonché a tutte le Parti che hanno aderito alla presente Convenzione:
- a) qualsiasi altra firma nonché la data di tale firma;
 - b) tutti i documenti di cui all'articolo 19 paragrafo 2;
 - c) i testi di qualsiasi emendamento alla presente Convenzione e ai relativi annessi nelle lingue di cui all'articolo 22;
 - d) la data dell'entrata in vigore della presente Convenzione nonché degli emendamenti alla Convenzione e ai relativi annessi;

-
- e) le comunicazioni degli Stati parte mediante le quali si dichiarano contrari agli emendamenti agli annessi e qualsiasi altra comunicazione prescritta ai sensi della presente Convenzione;
 - f) qualsiasi denuncia della presente Convenzione e la data dell'entrata in vigore.

Art. 22

Lingue

La presente Convenzione è redatta in un unico esemplare originale nelle lingue tedesca, francese e olandese, ciascun testo facente ugualmente fede.

In fede di che, i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Strasburgo il 9 settembre 1996.

Per la Repubblica federale di Germania

(f.to.) Adolf RITTER von WAGNER

(f.to.) Hans Jochen HENKE

Per il Regno del Belgio

(f.to.) Théo L.R. LANSLOOT

La presente firma vincola contemporaneamente la Regione vallona, la Regione fiamminga e la Regione di Bruxelles-Capitale

Per la Repubblica francese

(f.to.) Marc PERRIN de BRICHAMBAUT

Per il Granducato del Lussemburgo

(f.to.) Carlo MATHIAS

Per il Regno dei Paesi Bassi

(f.to.) Anne-Marie JORRITSMA-LEBBINK

Per la Confederazione Svizzera

(f.to.) Mathias KRAFFT

Copia certificata conforme:

(f.to.) Hans VAN DER WERF

Segretario generale

Annesso 1

alla Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna

Modificato dalla decisione 2012-I-1

Vie navigabili di cui all'articolo 2

Germania:

L'insieme delle vie navigabili interne destinate al traffico generale, con l'esclusione delle acque tedesche del lago di Costanza e del tratto di Reno a monte di Rheinfelden.

Belgio:

L'insieme delle acque accessibili alla navigazione interna.

Francia:

Disposizioni d'esecuzione, parte A:

Reno, la Mosella canalizzata fino a Metz (km 298,5).

Disposizioni d'esecuzione,
parti B e C:

Reno, la Mosella canalizzata fino a Neuves-Maisons (km 392,45), il canale Niffer-Mulhouse, il canale tra la chiusa di Pont Malin (km 0,0) e la frontiera franco-belga (km 36,561), il canale a grande sagoma tra la chiusa di Pont Malin (km 0,0) e la chiusa di

Mardyck (km 143,075),
il canale tra Bauvin
(km 0,0) e la frontiera
franco-belga
(km 33,850).

Granducato del Lussemburgo:

Mosella

Paesi Bassi:

L'insieme delle acque accessibili alla navigazione interna.

Svizzera:

Il Reno tra Basilea e Rheinfelden.

Annesso 2

alla Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna

Disposizioni d'esecuzione

Parte A: Raccolta, deposito e ritiro di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione

Parte B: Raccolta, deposito e ritiro di rifiuti provenienti dal carico

Parte C: Raccolta, deposito e ritiro di altri rifiuti prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione

Appendici

I. Modello per il libretto di controllo degli oli usati.

II. Esigenze poste al sistema di prosciugamento.

III. Norme di scarico e prescrizioni di deposito e di ritiro che disciplinano l'immissione delle acque di lavaggio, di precipitazione o di zavorra contenenti residui di carico.

IV. Modello per il certificato di scarico.

V. Valori limite e di controllo per gli impianti di depurazione a bordo delle imbarcazioni passeggeri.

Parte A

Raccolta, deposito e ritiro di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione

Capitolo I

Obblighi dei centri di ritiro

Art. 1.01

Certificato di deposito

Gli esercenti dei centri di ritiro certificano all'imbarcazione, nel libretto di controllo degli oli usati di cui all'appendice I, il deposito dei rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione.

Capitolo II

Obblighi del conduttore

Art. 2.01

Divieto di introduzione e di immissione

- (1) È vietato introdurre o immettere dalle imbarcazioni nella via navigabile rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione.
- (2) Se i rifiuti menzionati nel paragrafo 1 sono fuoriusciti o rischiano di fuoriuscire, il conduttore deve informarne senza indugio le più vicine autorità competenti. Nel farlo, deve indicare nel modo più preciso possibile il luogo dell'accaduto, il quantitativo e il tipo di materiale fuoriuscito.
- (3) È esclusa dal divieto ai sensi del paragrafo 1 l'immissione nella via navigabile di acqua separata proveniente da imbarcazioni autorizzate all'eliminazione dell'acqua di sentina oleosa, qualora il contenuto massimo di olio residuo della fuoriuscita corrisponda sempre alle disposizioni nazionali e senza che venga diluito precedentemente.

Art. 2.02

Raccolta e trattamento a bordo

-
- (1) Il conduttore deve garantire che a bordo i rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione siano raccolti separatamente in appositi recipienti e che l'acqua di sentina sia raccolta nelle sentine della zona macchine.

I recipienti vanno sistemati a bordo in modo che ogni fuoriuscita di materiale possa essere riconosciuta e impedita con facilità e prontezza.

- (2) È vietato:

- a) utilizzare recipienti stivati sul ponte quali recipienti di raccolta degli oli usati;
- b) bruciare rifiuti a bordo;
- c) immettere nelle sentine della zona macchine detergenti che sciolgono oli e grassi o che agiscono da emulsionanti. Fanno eccezione i detergenti che non ostacolano l'eliminazione dell'acqua di sentina da parte dei centri di ritiro.

Art. 2.03

Libretto di controllo degli oli usati, deposito presso i centri di ritiro

- (1) Ogni imbarcazione a motore utilizzando gasolio deve avere e conservare a bordo un libretto di controllo degli oli usati valido e rilasciato dalle autorità competenti in base al modello dell'appendice I. Il libretto dev'essere conservato a bordo. Dopo il suo rinnovo, va conservato a bordo per almeno sei mesi dopo l'ultima iscrizione.
- (2) A intervalli regolari determinati dallo stato e dall'esercizio dell'imbarcazione, i rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione vanno depositati, dietro documentazione, presso i centri di ritiro. Tale documentazione consiste in una nota riportata nel libretto di controllo degli oli usati da parte del centro di ritiro.
- (3) Le imbarcazioni marittime munite di un registro degli oli minerali ai sensi della Convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) sono esonerate dal tenere un libretto di controllo degli oli usati, come previsto nel paragrafo 1.

Capitolo III

Organizzazione e finanziamento dell'eliminazione di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione

Modificato dalla decisione 2010-II-1

Art. 3.01

Definizioni

Ai sensi del presente capitolo:

- a. l'«esercente dell'imbarcazione» è la persona fisica o giuridica che si assume le spese correnti in relazione con l'esercizio dell'imbarcazione, segnatamente per l'acquisto del carburante; a titolo sostitutivo, il proprietario dell'imbarcazione;
- b. lo «SPE-CDNI» è un sistema di pagamento elettronico che comprende conti (conti ECO), carte magnetiche (EcoCard) e terminali elettronici mobili.

Art. 3.02

Enti nazionali

L'ente nazionale riscuote la tassa di eliminazione e sottopone all'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento proposte per stabilire la rete nazionale dei centri di ritiro necessaria. Inoltre, l'ente ha soprattutto il compito, in base a un modello internazionale unitario, di rilevare regolarmente i quantitativi eliminati di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione e il totale delle tasse di eliminazione riscosse. L'ente nazionale o l'autorità competente in base alle disposizioni nazionali sorveglia i costi dell'eliminazione. L'ente nazionale è rappresentato nell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento e deve in particolare versare nel momento stabilito agli altri enti nazionali gli importi di perequazione finanziaria provvisori e definitivi accertati dall'ufficio.

Art. 3.03

Riscossione della tassa di eliminazione

Modificato dalla decisione 2015-I-3

- (1) La tassa di eliminazione è di 7,5 euro (più IVA) per 1000 l di gasolio forniti. Il volume del gasolio venduto corrisponde al volume a 15 °C.
- (2) Il debitore della tassa di eliminazione è l'esercente dell'imbarcazione.
- (3) La tassa di eliminazione va versata alla stazione di rifornimento, e deve essere proporzionale alla quantità di gasolio fornita.
- (4) La tassa di eliminazione è versata tramite lo SPE-CDNI, gestito dagli enti nazionali.
- (5) La procedura per il versamento della tassa di eliminazione tramite SPE-CDNI poggia sul principio del pagamento di un importo adeguato da parte dell'esercente dell'imbarcazione a un ente nazionale, con il quale si saldano le tasse di eliminazione dovute in futuro. La procedura comprende i seguenti elementi:
 - a) l'apertura di un conto ECO da parte dell'esercente dell'imbarcazione o del suo incaricato presso un ente nazionale di sua scelta;
 - b) l'emissione, da parte di tale ente nazionale, di una o più EcoCard che danno accesso al conto ECO per la transazione;
 - c) il versamento di un importo sufficiente da parte dell'esercente dell'imbarcazione o del suo incaricato a favore di tale conto ECO sul

conto bancario dell'ente nazionale in questione per il pagamento della
tassa di eliminazione;

- d) l'addebito della tassa di eliminazione sul conto ECO al momento del rifornimento mediante la EcoCard e lo svolgimento della transazione da parte della stazione di rifornimento per il tramite di un terminale elettronico mobile. A tale scopo, il conduttore dell'imbarcazione consegna l'EcoCard alla stazione di rifornimento durante la procedura di rifornimento.

(6) In deroga al paragrafo 4, nei casi seguenti il versamento della tassa di eliminazione da parte dell'esercente dell'imbarcazione avviene secondo una procedura scritta:

- a) lo SPE-CDNI è guasto o fuori servizio;
- b) il conduttore dell'imbarcazione non presenta un'EcoCard oppure l'EcoCard presentata non è valida;
- c) il credito sul conto ECO non è sufficiente.

(7) Nei casi indicati al paragrafo 6, la stazione di rifornimento trasmette entro sette giorni all'ente nazionale del Paese nel quale è avvenuto il rifornimento i dati necessari per il versamento della tassa di eliminazione concernente la fornitura di gasolio. L'ente nazionale adotta le misure del caso per la riscossione delle tasse dovute. All'occorrenza, può trasmettere la procedura a uno degli altri enti nazionali.

(8) Per le transazioni che rientrano nei casi illustrati alle lettere b) e c) del paragrafo 6, l'esercente dell'imbarcazione deve coprire le spese amministrative dell'ente nazionale avente diritto. L'ammontare di tali spese è determinato unitariamente per tutti i contraenti dall'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

(9) In singoli casi, per i quali l'applicazione della procedura di cui ai paragrafi 4 e 5 non è giudicata adeguata dall'ente nazionale, tale ente nazionale può prevedere singole eccezioni al regolamento in relazione alla fornitura di gasolio e al versamento della tassa di eliminazione. Queste eccezioni vanno notificate all'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento e devono soddisfare le altre disposizioni del presente capitolo.

(10) I dettagli delle procedure presentate in questo articolo vanno fissati all'interno di ogni Stato d'intesa con l'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

Art. 3.04

Controllo della riscossione della tassa di eliminazione e dei costi di ritiro e di eliminazione

- (1) A ogni rifornimento di gasolio, la stazione emette un certificato, che deve contenere almeno le seguenti indicazioni: nome e numero europeo unitario dell'imbarcazione o un altro dato che la identifichi inequivocabilmente, nome dell'esercente o del conduttore, quantitativo di gasolio prelevato/consegnato (in litri in base al volume a

15 °C, arrotondato al litro successivo), luogo e data, firma del conduttore e della stazione di rifornimento.

- (2) La ricevuta emessa dallo SPE-CDNI per la transazione va allegata al certificato. Una copia del certificato e della ricevuta va al conduttore, che deve conservarla a bordo per almeno dodici mesi, un'altra resta per almeno dodici mesi alla stazione di rifornimento.
- (3) Se si applica la procedura scritta ai sensi dell'articolo 3.03, paragrafo 6, la stazione di rifornimento annota sul certificato che l'esercente dell'imbarcazione non ha versato la tassa di eliminazione.
- (4) La concordanza tra i quantitativi di gasolio di cui si sono rifornite le imbarcazioni e il totale delle tasse di eliminazione versate è verificata dall'ente nazionale o dall'autorità competente sulla scorta dei certificati di rifornimento di gasolio che la stazione deve presentare.
- (5) L'autorità competente può verificare a bordo delle imbarcazioni il pagamento della tassa di eliminazione e i quantitativi eliminati di rifiuti oleosi e grassi prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione, in particolare comparando i viaggi registrati negli appositi documenti di bordo con le indicazioni contenute nel certificato di rifornimento di gasolio.
- (6) L'ente nazionale o l'autorità competente possono controllare presso i centri di ritiro le indicazioni relative ai quantitativi eliminati e i costi dell'eliminazione sulla base dei documenti adeguati.
- (7) L'ente nazionale o l'autorità competente possono controllare presso le stazioni di rifornimento le indicazioni relative ai quantitativi di gasolio forniti a imbarcazioni soggette al pagamento della tassa.
- (8) I dettagli delle procedure presentate in questo articolo vanno fissati all'interno di ogni Stato d'intesa con l'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

Capitolo IV

Regolamento finanziario internazionale

Art. 4.01

Ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento

Modificato dalla decisione 2010-II-1

- (1) L'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento si riunisce una volta all'anno durante l'ultimo trimestre per approvare il regolamento dell'anno precedente e, se del caso, proporre alla Conferenza delle Parti contraenti una modifica della tassa di eliminazione e un adeguamento eventualmente necessario dell'attuale rete di centri di ritiro, tenendo conto delle esigenze della navigazione e dell'economicità dell'eliminazione. L'ufficio può riunirsi su proposta del Segretario od ogniquale volta lo richiedano i rappresentanti di due enti nazionali.
- (2) L'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento stabilisce procedure e modalità unitarie per l'esecuzione del regolamento finanziario provvisorio e annuo.

-
- (3) Tutte le transazioni finanziarie concernenti la tassa di eliminazione avvengono in euro.

Art. 4.02

Regolamento finanziario provvisorio

Modificato dalla decisione 2010-II-1

- (1) Gli enti nazionali segnalano trimestralmente, vale a dire il 1° febbraio, il 1° maggio, il 1° agosto e il 1° novembre, al Segretariato dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento:
- a) i quantitativi dei rifiuti oleosi e grassi raccolti ed eliminati nel trimestre precedente;
 - b) i costi di ritiro e di eliminazione complessivi per i quantitativi indicati ai sensi della lettera a);
 - c) i quantitativi di gasolio forniti alle imbarcazioni per le quali occorre versare una tassa di eliminazione;
 - d) il totale delle tasse di eliminazione riscosse;
 - e) le ripercussioni finanziarie dei provvedimenti giusta l'articolo 6 paragrafo 1 quinto periodo della Convenzione.

Le modalità per la procedura vengono definite dall'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

- (2) Basandosi sulle segnalazioni giusta il paragrafo 1 e sulla procedura di regolamento giusta l'articolo 4.04, l'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento determina un regolamento finanziario provvisorio per ogni trimestre trascorso e comunica gli importi agli enti nazionali entro due settimane dall'arrivo delle segnalazioni ai sensi del paragrafo 1.
- (3) Gli enti nazionali che devono effettuare un pagamento nel quadro del regolamento finanziario trimestrale sono tenuti a effettuarlo entro quattro settimane dal ricevimento dell'invito di pagamento in favore degli enti creditori.

Art. 4.03

Regolamento finanziario annuo

Modificato dalla decisione 2010-II-1

- (1) Gli enti nazionali presentano il loro bilancio annuo per l'esercizio trascorso al più tardi entro il 15 ottobre dell'anno in corso al Segretariato dell'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento il quale, in occasione della sua seduta ordinaria, stabilisce il regolamento finanziario per l'anno trascorso.
- (2) Gli enti nazionali sono tenuti a effettuare i pagamenti dovuti sulla base del regolamento finanziario definitivo per l'anno trascorso giusta l'articolo 4.02, paragrafo 3.

Art. 4.04

Procedura del regolamento finanziario

- (1) Il regolamento finanziario ai sensi degli articoli 4.02 e 4.03 è determinato come segue per ogni ente nazionale:

$$C_n = \frac{Z_n}{\sum Z_n} \cdot \sum X_n - X_n$$

Significato:

C_n importo di regolamento per un ente nazionale N .

Segno positivo: l'ente riceve un pagamento.

Segno negativo: l'ente deve effettuare un pagamento.

X_n le entrate di un ente nazionale N derivanti dalle tasse di eliminazione giusta l'articolo 4.02 paragrafo 1.

Z_n i costi effettivi di ritiro e di eliminazione di un ente nazionale N giusta l'articolo 4.02 paragrafo 1.

$\sum X_n$ il totale delle entrate di tutti gli enti nazionali derivanti dalle tasse di eliminazione.

$\sum Z_n$ il totale dei costi effettivi di ritiro e di eliminazione di tutti gli enti nazionali.

- (2) Gli importi C_n inferiori a una determinata percentuale minima delle entrate delle tasse di eliminazione di un ente nazionale N non vengono compensati. La percentuale minima è determinata dall'ufficio internazionale dei regolamenti finanziari e di coordinamento.

Parte B

Raccolta, deposito e ritiro di rifiuti provenienti dal carico

Capitolo V

Disposizioni generali

Art. 5.01

Definizioni

Modificato dalla decisione 2016-I-5

Ai fini della presente parte si intende per:

- a) «trasporti esclusivi»: trasporti per i quali è possibile documentare che, per più viaggi in successione, nella stiva o nella cisterna dell'imbarcazione viene trasportato un carico il cui trasporto non rende necessario un lavaggio o un degassaggio preliminare della stiva o della cisterna;
- aa) «trasporti compatibili»: trasporti per i quali è possibile documentare che, per più viaggi in successione, nella stiva o nella cisterna dell'imbarcazione viene trasportato un carico il cui trasporto non rende necessario un lavaggio preliminare della stiva o della cisterna;
- b) «carico restante»: carichi liquidi che rimangono nella stiva e nelle tubature dopo lo scarico senza impiego di un sistema di prosciugamento e merci secche che rimangono nella stiva dopo lo scarico senza l'impiego di scope, spazzatrici o apparecchi di pulizia a vuoto;
- c) «residui di carico»: carichi liquidi che non possono essere rimossi dalla stiva e dalle tubature mediante il sistema di prosciugamento e merci secche che non possono essere rimosse dalla stiva mediante scope, spazzatrici o apparecchi di pulizia a vuoto;
- d) «sistema di prosciugamento»: sistema ai sensi dell'appendice II per svuotare nel modo più completo possibile le stive e le tubature, così che rimangano solo residui di carico non prosciugabili;
- e) «residui del trasbordo»: carichi che nelle operazioni di trasbordo sono sparsi sull'imbarcazione al di fuori della stiva;
- f) «stiva spazzata»: stiva dalla quale il carico restante è stato rimosso con strumenti di pulizia quali scope o spazzatrici senza l'impiego di apparecchi aspiratori o risciacquanti e che contiene soltanto residui di carico;
- g) «cisterna prosciugata»: cisterna dalla quale il carico restante è stato rimosso con l'impiego di un sistema di prosciugamento e che contiene soltanto residui di carico;
- h) «stiva pulita a vuoto»: stiva dalla quale il carico restante è stato rimosso mediante tecnica del vuoto e che contiene una quantità di residui di carico nettamente inferiore a una stiva spazzata;

- i) «scarico di resti»: rimozione del carico restante dalle stive, dalle cisterne e dalle tubature mediante mezzi appropriati (quali scopa, spazzatrice, tecnica del vuoto, sistema di prosciugamento), con la quale si ottiene la norma di scarico:
 - «stiva spazzata», o
 - «stiva pulita a vuoto», oppure
 - «cisterna prosciugata»,e rimozione dei residui del trasbordo, degli imballaggi e dei mezzi per stivare;
- j) «lavaggio»: rimozione dei residui di carico dalla stiva spazzata o pulita a vuoto o dalla cisterna prosciugata con l'impiego di vapore acqueo o di acqua;
- k) «stiva o cisterna pulita»: stiva o cisterna che dopo il lavaggio è sostanzialmente adatta a ogni tipo di carico;
- l) «acqua di lavaggio»: acqua che viene dal lavaggio di stive spazzate o pulite a vuoto o da cisterne prosciugate, fra cui anche l'acqua di zavorra o di precipitazione proveniente da queste stive o cisterne.
- m) «degassaggio»: rimozione di vapori ai sensi dell'appendice IIIa da una cisterna prosciugata presso un centro di ritiro con l'impiego di procedure e tecniche appropriate;
- n) «spurgo»: rilascio diretto dei vapori dalla cisterna nell'atmosfera;
- o) «cisterna degassata o spurgata»: cisterna svuotata dei vapori secondo le norme di degassaggio di cui all'appendice IIIa.

Art. 5.02

Obblighi degli Stati parte

Gli Stati parte si impegnano a creare o a fare creare le premesse infrastrutturali e di altro tipo necessarie al deposito e al ritiro dei carichi restanti, dei residui del trasbordo, dei residui di carico, dell'acqua di lavaggio e dei vapori.

Art. 5.03

Imbarcazioni marittime

Modificato dalla decisione 2016-II-5

La presente parte B non si applica né al carico né allo scarico di imbarcazioni marittime

-
- a) ormeggiate nei porti di mare situati sulle vie navigabili marittime;
 - b) ormeggiate nei porti interni soggetti alla direttiva 2000/59/CE².

Art. 5.04

Applicazione della parte B ai vapori

(1) La parte B è applicata senza pregiudizio

- a) delle disposizioni dell'accordo europeo del 26 maggio 2000 sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN) in combinato disposto con la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose e
- b) della direttiva 94/63/CE modificata del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 1994, sul controllo delle emissioni di composti organici volatili (COV) derivanti dal deposito della benzina e dalla sua distribuzione dai terminali alle stazioni di servizio,

nella loro versione di volta in volta in vigore.

(2) Le disposizioni dell'appendice IIIa sono complementari alle disposizioni della direttiva di cui al paragrafo 1 lettera b).

Le imbarcazioni per le quali è possibile dimostrare con documenti scritti che sono state degassate conformemente alla normativa, al di fuori della zona di validità della CDNI, sono da considerare come navi degassate ai sensi del presente regolamento purché i valori dell'appendice IIIa siano rispettati. La Conferenza delle Parti contraenti indica i regolamenti che, oltre alla direttiva 94/63/CE e all'ADN, identifica come equivalenti per quanto concerne le disposizioni di degassaggio.

² Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81)

Capitolo VI

Obblighi del conduttore

Art. 6.01

Divieto di introduzione, di immissione e di rilascio

- (1) Dalle imbarcazioni è vietato introdurre o immettere nella via navigabile parti del carico e rifiuti provenienti dal carico o rilasciare vapori nell'atmosfera.
- (2) Sono esclusi dal divieto ai sensi del paragrafo 1
 - a) l'acqua di lavaggio con residui di carico di merci la cui immissione nella via navigabile è esplicitamente autorizzata giusta l'appendice III;
 - b) i vapori il cui rilascio nell'atmosfera mediante spurgo è esplicitamente autorizzato giusta l'appendice IIIa, qualora siano rispettate le disposizioni di queste stesse appendici.
- (3) Se
 - a) i materiali per i quali nell'appendice III è prescritto esclusivamente un deposito per il trattamento speciale o
 - b) i vapori per i quali nell'appendice IIIa è prescritto un degassaggio sono fuoriusciti o rischiano di fuoriuscire, il conduttore deve immediatamente informarne le più vicine autorità competenti.

Nel farlo, deve indicare nel modo più preciso possibile il luogo dell'accaduto, il quantitativo e il tipo di materiale o di vapore fuoriuscito.
- (4) In deroga al divieto di cui al paragrafo 1, possono essere rilasciati vapori se ciò si rende necessario a seguito di una permanenza inattesa in cantiere o di una riparazione imprevista sul posto ad opera di un cantiere o di altra ditta specializzata e i vapori non possono essere portati a un centro di ritiro. A tal fine vanno osservate le disposizioni dell'appendice IIIa A 4 e della sottosezione 7.2.3.7 dell'ADN.

Art. 6.03

Certificato di scarico

- (1) Ogni imbarcazione scaricata nella zona di validità della presente Convenzione deve avere a bordo un certificato di scarico valido che dev'essere emesso secondo il modello dell'appendice IV.

Il certificato di scarico va conservato a bordo per almeno sei mesi dopo l'emissione.

Nel caso di imbarcazioni senza equipaggio proprio, il certificato può essere conservato dal vettore anche in altro luogo che non sia a bordo.

- (2) Nel caso dello scarico di resti, del deposito e del ritiro di rifiuti provenienti dal carico, vanno applicate,
 - a) per il lavaggio, le norme di scarico e le prescrizioni di deposito e di ritiro dell'appendice III;
 - b) per il degassaggio, le disposizioni e le norme di degassaggio dell'appendice IIIa.
- (3) Una volta caricata, l'imbarcazione può proseguire il viaggio solo se il conduttore ha verificato che i residui del trasbordo sono stati rimossi.
- (4) Una volta scaricata, l'imbarcazione può proseguire il viaggio solo se il conduttore conferma nel certificato di scarico che il carico restante e i residui del trasbordo sono stati ripresi.
- (5) Le disposizioni del paragrafo 4 non sono applicate alle imbarcazioni che effettuano trasporti esclusivi.
- (6) Se le stive o le cisterne
 - a) vengono lavate e se l'acqua di lavaggio non può essere immessa nelle acque giusta le norme di scarico e le prescrizioni di deposito e di ritiro dell'appendice III, l'imbarcazione può proseguire il viaggio solo se il conduttore conferma nel certificato di scarico che l'acqua di lavaggio è ripresa o se gli è stato assegnato un centro di ritiro;
 - b) vengono degassate conformemente alle norme di degassaggio dell'appendice IIIa, l'imbarcazione può proseguire il viaggio solo se il conduttore conferma nel certificato di scarico che le cisterne sono state degassate o se gli è stato assegnato un centro di ritiro per il degassaggio.
- (7) Le disposizioni dei paragrafi 1 e 4 non sono applicate alle navi che, per tipologia e sistema di costruzione, sono idonee e vengono utilizzate per:
 - a) il trasporto di container;
 - b) il trasporto di carichi mobili (ro-ro), di collettame, di carichi pesanti o apparecchi ingombranti;
 - c) la fornitura di carburanti, acqua potabile e provviste di bordo a imbarcazioni marittime e a imbarcazioni per la navigazione interna (navi di rifornimento);
 - d) la raccolta di rifiuti oleosi o grassi delle imbarcazioni marittime o per la navigazione interna;

- e) il trasporto di gas liquefatti (ADN tipo G),
- f) il trasporto di zolfo liquido (a 180 °C), polvere cementizia, ceneri leggere e merci equiparabili, trasportate come merci sfuse o carico pompabile, a condizione che a bordo si faccia uso di un sistema adatto esclusivamente alle classi merceologiche interessate per il carico, lo scarico e l'immagazzinaggio;
- g) il trasporto di sabbia, ghiaia o materiale di dragaggio dal luogo di escavazione al punto di scarico, se la nave interessata è stata costruita e allestita esclusivamente per questo tipo di trasporto;

purché la nave in questione trasporti anche effettivamente le merci o i carichi menzionati e li abbia trasportati come ultimo carico.

La presente disposizione non si applica al trasporto di carichi misti con imbarcazioni di questi tipi.

In casi specifici l'autorità competente può, in presenza di condizioni equivalenti, esonerare un'imbarcazione dall'applicazione dei paragrafi 1 e 4 nell'ambito dell'effettuazione di trasporti eccezionali. La prova di questo esonero deve essere tenuta a bordo dell'imbarcazione.

- (8) Le disposizioni dei paragrafi 1 e 4 non sono applicate neanche ai trasporti per i quali lo scarico è effettuato su un'imbarcazione marittima. Il conduttore deve dimostrare l'avvenuto scarico per mezzo degli appositi documenti di trasporto ed esibire su richiesta i documenti alle autorità di controllo.

Capitolo VII

Obblighi del vettore, del noleggiatore, del destinatario del carico e dell'esercente dell'impianto di trasbordo

Art. 7.01

Certificato di ritiro

Modificato dalla decisione 2017-I-5

- (1) Nel certificato di scarico di cui all'articolo 6.03, il destinatario del carico certifica all'imbarcazione che le merci, compresi i resti, sono state scaricate e che, nella misura in cui ne sia responsabile, le stive o le cisterne sono state lavate oppure le cisterne sono state degassate e i rifiuti provenienti dal carico sono stati ritirati o, se del caso, è stato designato un centro di ritiro. Il destinatario del carico deve conservare per almeno sei mesi dall'emissione una copia del certificato di scarico compilato e sottoscritto da se stesso e dal conduttore.

-
- (2) Se il destinatario del carico non ritira direttamente le acque di lavaggio che non possono essere immesse nelle vie navigabili, l'esercente del centro di ritiro certifica all'imbarcazione il ritiro delle acque di lavaggio. L'esercente del centro di ritiro deve conservare per almeno sei mesi dall'emissione una copia del certificato di scarico compilato e sottoscritto da se stesso, dal destinatario del carico e dal conduttore.
- (3) Se all'imbarcazione è stato assegnato un centro di ritiro per il degassaggio, l'esercente del centro attesta nel certificato di scarico il degassaggio dell'imbarcazione. L'esercente deve conservare per almeno sei mesi dall'emissione una copia del certificato di scarico compilato e sottoscritto da se stesso e dal conduttore.

Art. 7.02

Messa a disposizione dell'imbarcazione

Modificato dalla decisione 2015-II-3

- (1) Il vettore mette a disposizione del noleggiatore l'imbarcazione con una norma di scarico tale da consentire che il carico sia trasportato e consegnato senza subire danni. Di regola queste condizioni si realizzano con «stive spazzate» o «cisterne prosciugate» e quando l'imbarcazione è libera da qualsiasi residuo di trasbordo.
- (2) È possibile accordarsi preliminarmente, per iscritto, su norme di scarico più esigenti, sul lavaggio o sul degassaggio. Una copia di questo accordo deve essere conservata a bordo dell'imbarcazione almeno fino alla compilazione del certificato di scarico, una volta effettuato lo scarico e la pulizia della medesima.
- (3) Con l'avvio delle operazioni di carico, si considera che l'imbarcazione sia stata messa a disposizione dal vettore alle condizioni previste nei paragrafi 1 o 2.

Art. 7.03

Carico e scarico

- (1) Il carico e lo scarico di un'imbarcazione contemplano anche le misure necessarie allo scarico dei resti e,
- a) in caso di lavaggio, al lavaggio o,
 - b) in caso di degassaggio, al degassaggio
- previste dalle disposizioni della presente parte B. Il carico restante deve, nella misura del possibile, essere aggiunto al carico.

- (2) Durante il carico, il noleggiatore deve controllare che l'imbarcazione rimanga libera da residui di trasbordo. Se tuttavia ne derivano residui, dopo il carico il noleggiatore s'incarica di eliminarli, salvo nel caso in cui un accordo disponga altrimenti.
- (3) Durante lo scarico, il destinatario del carico deve controllare che l'imbarcazione rimanga libera da residui di trasbordo. Se tuttavia ne derivano residui, il destinatario del carico s'incarica della loro eliminazione. I residui di trasbordo, nella misura del possibile, devono essere aggiunti al carico.

Art. 7.04³

Restituzione dell'imbarcazione

Modificato dalla decisione 2016-I-5

- (1) Nel caso di merci secche, il destinatario del carico deve controllare che dopo lo scarico la stiva venga restituita spazzata o pulita a vuoto conformemente alle norme di scarico e alle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice III. È tenuto ad accettare eventuali carichi restanti nonché qualsiasi residuo del trasbordo dell'imbarcazione scaricata.

Nel caso di carichi liquidi, il noleggiatore deve controllare che dopo lo scarico la cisterna venga restituita prosciugata. Salvo disposizione contraria del contratto di trasporto, il conduttore effettua lo scarico, resti compresi, per il tramite di un sistema di prosciugamento. Le tubature per la raccolta del carico restante devono essere munite di un sistema di collegamento conforme al modello 1 dell'appendice II. Durante l'utilizzazione del sistema di prosciugamento, la contropressione nel sistema di tubature del destinatario del carico non deve superare i 3 bar prima dell'inizio dell'operazione. L'esercente dell'impianto di trasbordo è tenuto a ritirare il carico restante.

- (2) Nel caso
 - a) di merci secche, al destinatario del carico incombe l'obbligo di restituire la stiva lavata se l'imbarcazione ha trasportato merci i cui residui di carico mischiati alle acque di lavaggio non possono essere immessi nei corsi d'acqua in virtù delle norme di scarico e delle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice III;
 - b) di carico liquido, incombe al noleggiatore l'obbligo di restituire
 - aa) la cisterna lavata se l'imbarcazione ha trasportato merci i cui residui di carico mischiati alle acque di lavaggio non possono essere immessi nei corsi

³ Cfr. decisione CDNI 2016-I-4

d'acqua in virtù delle norme di scarico e delle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice III;

bb) la cisterna degassata se l'imbarcazione ha trasportato merci i cui vapori non possono essere spurgati nell'atmosfera in virtù delle norme di degassaggio e delle prescrizioni di deposito e di ritiro di cui all'appendice IIIa.

Inoltre i responsabili di cui al primo periodo sono tenuti a garantire che la stiva sia lavata o la cisterna sia lavata e/o degassata se prima del caricamento la stiva o la cisterna era stata lavata o degassata secondo un accordo ai sensi dell'articolo 7.02 paragrafo 2.

(3) Per l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 vigono le seguenti eccezioni:

a) i precedenti paragrafi 1 e 2 non si applicano alle stive e alle cisterne delle imbarcazioni che effettuano trasporti esclusivi, purché in un carico successivo i vapori ai sensi dell'appendice IIIa siano catturati dall'impianto di trasbordo e non siano rilasciati nell'atmosfera. Il vettore deve poterlo dimostrare per iscritto;

b) il precedente paragrafo 2 non si applica alle stive e alle cisterne delle imbarcazioni che effettuano trasporti compatibili, purché in un carico successivo i vapori ai sensi dell'appendice IIIa siano catturati dall'impianto di trasbordo e non siano rilasciati nell'atmosfera. Il vettore deve poterlo dimostrare per iscritto. In questo caso, nel certificato di scarico deve essere apposta una crocetta nel campo 6b). Il documento deve essere conservato a bordo fino allo scarico del successivo trasporto compatibile;

c) se al momento dello scaricamento il carico successivo non è ancora noto, ma presumibilmente si tratterà di un carico compatibile, l'applicazione del paragrafo 2 può essere rimandata. Il noleggiatore (per un carico liquido) o il destinatario del carico (per le merci secche) deve designare provvisoriamente un centro di ritiro per l'acqua di lavaggio o per un degassaggio, che va registrato nel certificato di scarico. Inoltre nel certificato di scarico deve essere apposta una crocetta nel campo 6c). Non occorre indicare la quantità al numero 9. Se, prima che il vettore faccia rotta verso il centro di ritiro indicato nel certificato di scarico, è comprovato che il carico successivo è compatibile, occorre darne riscontro nel campo 13 del certificato di scarico. In questo caso non è necessario lavare né degassare. In caso contrario si applicano pienamente le disposizioni sul lavaggio o sul degassaggio.

La prova riguardante la compatibilità del carico successivo deve essere conservata a bordo fino allo scarico del carico successivo compatibile.

- (4) Se dopo il periodo di scarico o dopo i giorni di stallia concordati, il destinatario del carico o il noleggiatore non restituisce l'imbarcazione conformemente alle disposizioni del presente articolo e dell'articolo 7.03, il vettore può ripristinare o far ripristinare le condizioni prescritte per l'imbarcazione. Tutte le spese occasionate, comprese quelle di controstallia, sono a carico del destinatario del carico o del noleggiatore, sempreché non siano imputabili a una colpa del vettore dell'imbarcazione.

Art. 7.05

Residui di carico, acque di lavaggio e degassaggio

- (1) Per merci secche, il destinatario del carico è tenuto a ritirare le acque di lavaggio derivanti dal lavaggio conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2 o, d'intesa con il vettore dell'imbarcazione, a indicare al conduttore un centro di ritiro.
- (2) Nel contratto di trasporto, il noleggiatore di un carico liquido è tenuto a indicare al vettore dell'imbarcazione un centro di ritiro delle acque di lavaggio derivanti dal lavaggio conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2.
- (2a) Nel contratto di trasporto, il noleggiatore di un carico liquido da cui si producono vapori che rendono necessario un degassaggio conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2 è tenuto a indicare al vettore dell'imbarcazione un centro di ritiro presso il quale l'imbarcazione deve essere degassata dopo lo scarico (comprensivo dello scarico di resti e della rimozione dei residui del trasbordo).
- (3) Il centro di ritiro deve trovarsi nelle vicinanze dell'impianto di trasbordo o sul percorso che conduce al prossimo impianto di trasbordo raggiungibile dall'imbarcazione.

Art. 7.06

Spese

- (1) Per merci secche, il destinatario del carico sostiene le spese causate dallo scarico dei resti e dal lavaggio delle stive conformemente all'articolo 7.04 nonché dal ritiro delle acque di lavaggio conformemente all'articolo 7.05 paragrafo 1, comprese eventuali spese di attesa e di deviazione. Lo stesso vale anche per le spese dovute alle acque di precipitazione penetrate nelle stive dopo l'inizio delle operazioni di carico e prima della fine di quelle di scarico in base all'articolo 7.03 paragrafo 1, se non era stato concordato un trasporto coperto.

Nel caso di trasporti esclusivi per lo stesso noleggiatore, questi è tenuto a ritirare a proprie spese, prima delle operazioni di carico, le acque di precipitazione che sono penetrate nelle stive una volta terminato lo scarico precedente.

- (2) Per carichi liquidi, il noleggiatore sostiene le spese causate dallo scarico dei resti e,
- a) in caso di lavaggio, le spese
 - aa) del lavaggio delle cisterne conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2 nonché
 - bb) del ritiro delle acque di lavaggio conformemente all'articolo 7.05 paragrafo 2;
 - b) in caso di degassaggio, le spese del degassaggio delle cisterne conformemente all'articolo 7.04 paragrafo 2 in combinato disposto con l'articolo 7.05 paragrafo 2a; comprese eventuali spese di attesa e di deviazione.

(3) Sono a carico del vettore dell'imbarcazione le spese causate dal deposito delle acque di lavaggio provenienti da stive e da cisterne o le spese per il degassaggio delle cisterne non conformi alle norme prescritte.

Art. 7.07

Accordo fra il noleggiatore e il destinatario del carico

Il noleggiatore e il destinatario del carico possono concordare una ripartizione degli obblighi diversa da quella prevista dal presente annesso, sempreché non ne risultino conseguenze per il vettore dell'imbarcazione.

Art. 7.08

Trasferimento dei diritti e degli obblighi del noleggiatore

o del destinatario del carico all'esercente dell'impianto di trasbordo

Quando il noleggiatore o il destinatario del carico fa capo alle prestazioni di un impianto di trasbordo per le operazioni di carico o di scarico di un'imbarcazione, l'esercente di tale impianto subentra nei diritti e negli obblighi del noleggiatore o del destinatario del carico di cui all'articolo 7.01 paragrafo 1 nonché agli articoli 7.03, 7.04 e 7.05. Per quanto riguarda le spese di cui all'articolo 7.06, questa surrogazione legale vale unicamente per l'evacuazione e il ritiro dei residui del trasbordo.

Art. 7.09

Documenti di trasporto

Conformemente all'appendice III, nel contratto di trasporto e nei documenti di trasporto il noleggiatore menziona il nome e il numero a quattro cifre di ogni categoria di beni per la quale ha ordinato il trasporto.

Parte C

Raccolta, deposito e ritiro di altri rifiuti prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione

Capitolo VIII

Disposizioni generali

Art. 8.01

Definizioni

Ai fini dell'applicazione della presente parte si intende per:

- a) «acque di scarico domestiche»: acque di scarico provenienti da cucine, sale da pranzo e lavanderie, nonché acque fecali;
- b) «immondizie domestiche»: rifiuti organici e inorganici provenienti dalle pulizie domestiche e dalla gastronomia di bordo, senza tuttavia componenti di altri rifiuti specifici prodotti nell'esercizio dell'imbarcazione;
- c) «fanghi di depurazione»: residui prodotti sull'imbarcazione durante l'utilizzazione di un impianto di depurazione a bordo;
- d) «slops»: miscela che può essere o meno pompata consistente in residui di carico con resti dell'acqua di lavaggio, ruggine e fango;
- e) «altri rifiuti speciali»: rifiuti prodotti durante l'esercizio dell'imbarcazione che non siano rifiuti oleosi o grassi e rifiuti di cui alle lettere a)–d);
- f) «imbarcazioni passeggeri cabinate»: imbarcazioni passeggeri munite di cabine per il pernottamento di passeggeri.

Art. 8.02

Obblighi degli Stati parte

- (1) Gli Stati parte si impegnano a predisporre o a far predisporre installazioni di ritiro per le immondizie domestiche:

-
- a) presso gli impianti di trasbordo oppure nei porti;
 - b) presso gli imbarcaderi per le imbarcazioni passeggeri che vi attraccano;
 - c) presso determinate aree di sosta e chiuse per la navigazione di transito.
- (2) Al più tardi entro cinque anni a partire dall'entrata in vigore della presente Convenzione, gli Stati parte si impegnano a installare o far installare nei porti centri di ritiro per gli slops e per gli altri rifiuti speciali.
- (3) Conformemente alle disposizioni dell'articolo 4 paragrafo 1 della presente Convenzione, al più tardi entro la data indicata all'articolo 9.01 paragrafo 3, gli Stati parte si impegnano a installare o a far installare centri di ritiro per acque di scarico domestiche presso determinati punti d'attracco utilizzati quali aree di sosta abituale o aree di sosta notturna:
- a) per imbarcazioni passeggeri cabinate con oltre 50 posti letto;
 - b) per imbarcazioni passeggeri omologate per il trasporto di oltre 50 passeggeri.

Capitolo IX

Obblighi del conduttore

Art. 9.01

Divieto di introduzione e di immissione

- (1) È vietato introdurre o immettere dalle imbarcazioni nella via navigabile immondizie domestiche, slops, fanghi di depurazione e altri rifiuti speciali.
- (2) Se i rifiuti menzionati nel paragrafo 1 sono fuoriusciti o rischiano di fuoriuscire, il conduttore deve informarne senza indugio le più vicine autorità competenti. Nel farlo, deve indicare nel modo più preciso possibile il luogo dell'accaduto, il quantitativo e il tipo di materiale fuoriuscito.
- (3) L'immissione di acque di scarico domestiche è vietata:
- a) alle imbarcazioni cabinate con oltre 50 posti letto: dal 1° gennaio 2005; e
 - b) alle imbarcazioni passeggeri omologate per il trasporto di oltre 50 passeggeri: dal 1° gennaio 2010.

Negli altri casi, è autorizzata l'immissione nelle acque delle acque di scarico domestiche.

- (4) Il divieto ai sensi del paragrafo 3 non si applica alle imbarcazioni passeggeri munite di impianti di depurazione a bordo omologati che rispettano i valori limite e di controllo di cui all'appendice V.
- (5) Il divieto ai sensi del paragrafo 3 non si applica alle imbarcazioni marittime ormeggiate nei porti di mare situati sulle vie navigabili marittime e che sottostanno alla Convenzione internazionale sulla prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL).

Art. 9.02⁴

Deroghe al divieto di immissione delle acque di scarico domestiche

Per le imbarcazioni giusta l'articolo 9.01 paragrafo 3 per le quali il rispetto del divieto d'immissione per le acque di scarico domestiche è di difficile attuazione pratica o causerebbe costi sproporzionatamente elevati, gli Stati parte possono concordare una procedura adeguata per eccezioni e stabilire le condizioni alle quali tali eccezioni si possono considerare equivalenti.

Art. 9.03

Raccolta e trattamento a bordo, deposito presso i centri di ritiro

Modificato dalla decisione 2013-II-6

- (1) Il conduttore deve garantire che i rifiuti menzionati all'articolo 9.01 paragrafo 1 siano raccolti e depositati separatamente. Se possibile, le immondizie domestiche vanno consegnate separando la carta, il vetro, altri materiali riciclabili e altri rifiuti.
- (2) È vietato bruciare a bordo i rifiuti menzionati nell'articolo 9.01 paragrafo 1.
- (3) Gli esercenti di imbarcazioni passeggeri munite di impianti di depurazione a bordo giusta l'appendice V, devono provvedere essi stessi in maniera adeguata al deposito regolamentare dei fanghi di depurazione contro certificato, in base alle disposizioni nazionali.
- (4) Il conduttore di un'imbarcazione passeggeri soggetta al divieto di immissione di acque di scarico domestiche ai sensi dell'articolo 9.01 paragrafo 3 deve garantire che le acque di scarico domestiche a bordo dell'imbarcazione siano raccolte in modo adeguato e depositate presso un centro o impianto di ritiro di cui all'articolo 8.02 paragrafo 3, se l'imbarcazione passeggeri non dispone di un impianto di depurazione a bordo giusta l'articolo 9.01 paragrafo 4.

⁴ Cfr. decisione CDNI 2013-II-5

Capitolo X

Obblighi dell'esercente del centro di ritiro

Art. 10.01

Ritiro da parte degli appositi centri

- (1) L'esercente del centro di ritiro deve garantire che i rifiuti menzionati all'articolo 9.01 paragrafo 1 possano essere depositati separatamente.
- (2) L'esercente del centro di ritiro deve certificare al conduttore il deposito di slops in base alle prescrizioni nazionali.

PARTE D

Disposizioni transitorie e deroghe

Capitolo XI

Disposizioni transitorie e deroghe

Art. 11.01

Disposizioni transitorie

Per l'applicazione delle disposizioni contenute nel presente annesso a seguito degli emendamenti apportati alla Convenzione per integrare il divieto di rilascio di vapori nell'atmosfera, valgono le seguenti disposizioni transitorie:

- a) per i vapori delle merci elencate alla tabella I dell'appendice IIIa il divieto vi-ge dal momento stabilito all'articolo 19 paragrafo 4 della Convenzione per l'entrata in vigore degli emendamenti;
- b) per i vapori delle merci elencate alla tabella II dell'appendice IIIa il divieto vige a partire dallo scadere di un periodo di due anni dal momento di cui alla let-tera a);
- c) per i vapori delle merci elencate alla tabella III dell'appendice IIIa il divieto vige a partire dallo scadere di un periodo di tre anni dal momento di cui alla let-tera a).

Art. 11.02

Deroghe

Gli Stati parte possono, in casi specifici, concordare deroghe alle disposizioni del presente annesso purché possano essere considerate equivalenti. Le deroghe devono essere approvate dalla Conferenza delle Parti contraenti e possono essere autorizzate dalle autorità competenti con effetto immediato per il campo d'applicazione definito e alle condizioni stabilite.

**Decreto federale
che approva la Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella
navigazione interna e la trasposizione nel diritto svizzero (modifica della legge sulla navigazione
marittima)**

del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visti gli articoli 54 capoverso 1, 87 e 166 capoverso 2 della Costituzione federale¹;
visto il messaggio del Consiglio federale del ...²,
decreta:

Art. 1

1 La Convenzione di Strasburgo del 27 settembre 2012³ sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna è approvata.

² Il Consiglio federale è autorizzato a notificare l'adesione della Svizzera alla Convenzione.

³ Il Consiglio federale è autorizzato a denunciare, mediante notifica al depositario, la Convenzione di Strasburgo del 4 novembre 1988⁴ sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna.

⁴ All'atto dell'adesione e in virtù degli articoli 15 e 18 della Convenzione di cui al capoverso 1, il Consiglio federale formula le seguenti riserve:

a. *Riserva di cui all'articolo 18 paragrafo 1 lettera a:*

La Svizzera si riserva il diritto di escludere completamente o parzialmente l'applicazione delle disposizioni della Convenzione alle rivendicazioni per danni dovuti al cambiamento della natura fisica, chimica o biologica dell'acqua.

b. *Riserva di cui all'articolo 18 paragrafo 1 lettera c:*

La Svizzera si riserva il diritto di escludere completamente o parzialmente l'applicazione delle disposizioni della Convenzione alle rivendicazioni di cui all'articolo 2 paragrafo 1 lettere d) e e) (art. 18 par. 1 lett. c).

Art. 2

La modifica della legge federale di cui all'allegato è adottata.

Art. 3

1 Il presente decreto sottostà a referendum facoltativo (art. 141 cpv. 1 lett. d n. 3 e 141a cpv. 2 Cost.).

2 Il Consiglio federale determina l'entrata in vigore della modifica della legge federale di cui all'allegato.

¹ RS 101
² FF
³ FF xxx, RS xxx
⁴ RS 0.747.206

Modifica di un altro atto normativo

La legge federale del 23 settembre 1953⁵ sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera è modificata come segue:

Art. 126 cpv. 2

Alla responsabilità dell'armatore sono applicabili gli articoli 48 capoversi 1 e 2. La limitazione della sua responsabilità è disciplinata dalle disposizioni della Convenzione di Strasburgo del 27 settembre 2012⁶ sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna.

⁵ RS 747.30
⁶ FF ..., RS ...

Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 2012)

Gli Stati Parte a questa Convenzione,

riconoscendo l'opportunità di definire in un trattato regole unitarie in materia di limitazione della responsabilità nella navigazione su tutte le vie navigabili interne, e considerato che è auspicabile che la Convenzione di Strasburgo del 1988 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna sia aggiornata, hanno convenuto quanto segue:

Capitolo Il diritto di limitazione

I

Art. 1 Persone aventi diritto di limitare la loro responsabilità, definizioni

1. I proprietari di battelli e gli addetti al recupero, come qui di seguito definiti, possono limitare la loro responsabilità conformemente alle norme della presente Convenzione nei confronti delle rivendicazioni di cui all'articolo 2.

2. Il termine:

- a) «proprietario di battello» designa il proprietario, l'affittuario o il noleggiatore a cui è concesso l'uso del battello nonché il gerente di un battello;
- b) «battello» designa un battello di navigazione interna utilizzato in navigazione a fini commerciali e comprende anche gli idroscivolanti, i traghetti e le piccole imbarcazioni utilizzati in navigazione a fini commerciali, ma non gli aliscafi. Sono equiparati ai battelli le draghe, le gru, gli elevatori e tutti gli altri impianti e attrezzature galleggianti e mobili di natura analoga;
- c) «addetto al recupero» designa ogni persona che fornisce servizi in relazione diretta con le operazioni di assistenza o di salvataggio. Tali operazioni comprendono parimenti quelle di cui all'articolo 2 paragrafo 1 lettere d), e) e f);
- d) «merci pericolose» designa tutte le merci considerate pericolose ai sensi del capitolo 3.2 del Regolamento allegato all'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN) nella sua versione vigente;
- e) «via navigabile» designa ogni tipo di via navigabile interna, inclusi i laghi.

3. Se sono presentate rivendicazioni di cui all'articolo 2 nei confronti di qualsiasi persona la cui azione, negligenza o inadempienza coinvolgono la responsabilità del

proprietario o dell'addetto al recupero, tale persona ha il diritto di avvalersi della limitazione di responsabilità prevista nella presente Convenzione.

4. Nella presente Convenzione, per «responsabilità del proprietario del battello» s'intende la responsabilità in una causa intentata contro il battello.

5. L'assicuratore che copre la responsabilità relativa alle rivendicazioni soggette a limitazione conformemente alla presente Convenzione ha diritto di avvalersi di quest'ultima nella stessa misura dell'assicurato.

6. Il fatto d'invocare la limitazione della responsabilità non costituisce un'ammissione di responsabilità.

Art. 2 Rivendicazioni soggette a limitazione

1. Fatti salvi gli articoli 3 e 4, le seguenti rivendicazioni, qualunque sia il fondamento della responsabilità, sono soggette alla limitazione di responsabilità:

- a) rivendicazioni per morte, per lesioni corporali, per perdite o danni a qualsiasi bene (compresi i danni causati alle opere portuali, ai bacini, alle vie navigabili, alle chiuse, alle dighe, ai ponti e agli aiuti alla navigazione), che si verifichino a bordo o in relazione diretta con l'esercizio del battello o con operazioni di assistenza e di salvataggio e i conseguenti danni che ne derivino;
- b) rivendicazioni per qualsiasi danno derivante da un ritardo nel trasporto del carico, dei passeggeri o dei loro bagagli;
- c) rivendicazioni per altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali che si verifichino in relazione diretta con l'esercizio del battello o con operazioni di assistenza o di salvataggio;
- d) rivendicazioni per aver recuperato, rimosso, distrutto o reso inoffensivo un battello affondato, naufragato, incagliato o abbandonato, compreso tutto quello che si trovi o sia stato a bordo;
- e) rivendicazioni per aver rimosso, distrutto o reso inoffensivo il carico del battello;
- f) rivendicazioni presentate da una persona diversa da quella responsabile per i provvedimenti presi al fine di prevenire o ridurre un danno per il quale la persona responsabile può limitare la propria responsabilità, conformemente alla presente Convenzione, e per i danni ulteriormente causati da tali provvedimenti.

2. Le rivendicazioni di cui al paragrafo 1 sono soggette alla limitazione di responsabilità anche se sono oggetto di un ricorso o indennizzo, in base a un contratto o altrimenti. Tuttavia le rivendicazioni presentate ai sensi del paragrafo 1 lettere d) e) e f) non sono soggette alla limitazione di responsabilità nella misura in cui siano connesse alla remunerazione in applicazione di un contratto concluso con la persona responsabile.

Art. 3 Rivendicazioni escluse dalla limitazione

Le norme della presente Convenzione non si applicano a:

- a) rivendicazioni relative a operazioni di assistenza e salvataggio, incluse, se del caso, rivendicazioni relative a remunerazioni straordinarie a seguito di operazioni di salvataggio di un battello che per le sue caratteristiche o il suo carico rischiava di provocare danni all'ambiente;
- b) rivendicazioni relative ai contributi per avaria comune;
- c) rivendicazioni soggette a qualsiasi Convenzione internazionale o legislazione nazionale che regoli o vieti la limitazione di responsabilità per danni nucleari;
- d) rivendicazioni contro il proprietario di un battello a propulsione nucleare per danni nucleari;
- e) rivendicazioni di persone al servizio del proprietario del battello o dell'addetto al recupero i cui compiti siano connessi al servizio del battello o alle operazioni d'assistenza o di salvataggio, nonché alle rivendicazioni dei loro eredi, successori legittimi o altre persone aventi diritto a presentare tali rivendicazioni se, in base alla legge che regola il contratto d'impiego concluso tra il proprietario del battello o l'addetto al recupero e il personale di servizio, il proprietario del battello o l'addetto al recupero non ha il diritto di limitare la propria responsabilità relativamente a tali rivendicazioni o se, secondo tale legge, gli è permesso solo di limitare la propria responsabilità a un ammontare superiore a quello previsto nell'articolo 6 o, in caso di rivendicazioni ai sensi dell'articolo 7, superiore a quello calcolato secondo tale articolo.

Art. 4 Comportamento che preclude la limitazione

Una persona responsabile non ha il diritto di limitare la propria responsabilità se è provato che il danno risulta dalla sua azione o omissione personali, commesse nell'intento di causare un tale danno, o sconsideratamente e nella consapevolezza che ne sarebbe probabilmente derivato un tale danno.

Art. 5 Compensazione di rivendicazioni

Se una persona avente diritto di limitare la propria responsabilità secondo le norme della presente Convenzione vanta una rivendicazione nei confronti del reclamante risultante dallo stesso evento, le loro rispettive rivendicazioni si compensano e le disposizioni della presente Convenzione si applicano soltanto all'eventuale saldo.

Capitolo Limiti di responsabilità

II

Art. 6 Limiti generali

1. I limiti di responsabilità per rivendicazioni diverse da quelle citate agli articoli 7 e 8, derivanti da uno stesso evento, sono calcolati come segue:

- a) per rivendicazioni relative a morte o lesioni corporali:
 - i) per un battello non destinato al trasporto di merci, in particolare un battello per passeggeri, 400 unità di conto per metro cubo di stazzamento del battello in caso di immersione massima autorizzata, maggiorato per i battelli con mezzi di propulsione meccanica di 1400 unità di conto per kW di potenza della propulsione meccanica;
 - ii) per un battello destinato al trasporto di merci, 400 unità di conto per tonnellata di capacità di carico del battello, maggiorato per i battelli con mezzi di propulsione meccanica di 1400 unità di conto per kW di potenza della propulsione meccanica;
 - iii) per un battello di spinta o un rimorchiatore, 1400 unità di conto per kW di potenza della propulsione meccanica;
 - iv) per un battello di spinta che, al momento in cui il danno è stato causato, era accoppiato con barconi formando un convoglio spinto, il limite di responsabilità calcolato conformemente al capoverso iii) è aumentato di 200 unità di conto per tonnellata di capacità di carico dei barconi spinti; tale aumento non è applicabile nella misura in cui sia provato che il battello di spinta ha fornito a uno o più barconi spinti servizi d'assistenza o di salvataggio;
 - v) per un battello con mezzi di propulsione meccanica propria che, al momento in cui il danno è stato causato, assicura la propulsione di altri battelli accoppiati a questo battello, il limite di responsabilità calcolato secondo i capoversi i), ii) o iii) è aumentato di 200 unità di conto per tonnellata di capacità di carico o per metro cubo di stazzamento degli altri battelli; tale aumento non è applicabile nella misura in cui sia provato che tale battello ha fornito a uno o più battelli accoppiati servizi d'assistenza o di salvataggio;
 - vi) per impianti o attrezzature galleggianti e mobili secondo l'articolo 1 paragrafo 2 lettera b) seconda frase, il loro valore al momento dell'evento;
- b) per tutte le altre rivendicazioni, la metà del limite di responsabilità calcolato in conformità della lettera a);
- c) qualora il limite di responsabilità calcolato in conformità della lettera a) sia insufficiente a saldare interamente le rivendicazioni ivi previste, il limite di responsabilità calcolato conformemente alla lettera b) può essere utilizzato per saldare la rimanenza non pagata delle rivendicazioni di cui alla lettera a), laddove la rimanenza non pagata è parificata alle rivendicazioni di cui alla lettera b);
- d) i limiti di responsabilità non possono in nessun caso essere inferiori a 400 000 unità di conto per le rivendicazioni relative a morte o lesioni corporali e a 200 000 unità di conto per tutte le altre rivendicazioni.

2. Tuttavia, senza pregiudizio per il diritto di rivendicazione per morte o lesioni corporali conformemente al paragrafo 1 lettera c), uno Stato Parte può stabilire nella sua legislazione nazionale che le rivendicazioni per danni alle opere portuali, ai bacini, alle vie navigabili, alle chiuse, alle dighe, ai ponti e agli aiuti alla navigazio-

ne hanno la priorità prevista da questa legislazione sulle rivendicazioni di cui al paragrafo 1 lettera b).

3. I limiti di responsabilità di cui al paragrafo 1 lettera d) si applicano pure a ogni addetto al recupero che fornisce servizi d'assistenza o di salvataggio a un battello e che non opera né a partire da un battello di navigazione interna né da un battello di navigazione marittima o a ogni addetto al recupero che opera unicamente a bordo del battello al quale fornisce servizi d'assistenza o di salvataggio.

Art. 7 Limiti di responsabilità per rivendicazioni relative a danni legati al trasporto di merci pericolose

1. I limiti di responsabilità per un battello che trasporta merci pericolose nel caso di rivendicazioni relative a danni provocati direttamente o indirettamente dalla natura pericolosa di tali merci sono calcolati come segue:

a) per rivendicazioni relative a morte o lesioni corporali, il doppio del limite di responsabilità calcolato conformemente all'articolo 6 paragrafo 1 lettera a), ma almeno 10 milioni di unità di conto;

b) per tutte le altre rivendicazioni, il doppio del limite di responsabilità calcolato conformemente all'articolo 6 paragrafo 1 lettera b), ma almeno 10 milioni di unità di conto.

2. Qualora il limite di responsabilità calcolato conformemente al paragrafo 1 lettera a) sia insufficiente a saldare interamente le rivendicazioni ivi previste, il limite di responsabilità calcolato conformemente al paragrafo 1 alla lettera b) può essere utilizzato per saldare la rimanenza non pagata delle rivendicazioni di cui al paragrafo 1 lettera a), laddove la rimanenza non pagata è parificata alle rivendicazioni di cui al paragrafo 1 lettera b).

Art. 8 Limiti applicabili alle rivendicazioni dei passeggeri

1. Nel caso delle rivendicazioni derivanti dalla morte o da lesioni corporali dei passeggeri di un battello e connesse a uno stesso evento, il limite di responsabilità è fissato a un importo di 100 000 unità di conto moltiplicato per

a) il numero di passeggeri che il battello è autorizzato a trasportare in base al certificato del battello oppure,

b) se il numero di passeggeri che il battello è autorizzato a trasportare non è prescritto, il numero di passeggeri effettivamente trasportati dal battello al momento dell'evento.

Il limite di responsabilità non può tuttavia essere inferiore a 2 milioni di unità di conto.

2. Ai fini del presente articolo, «rivendicazioni per morte o lesioni corporali dei passeggeri di un battello» significa ogni rivendicazione presentata da una persona trasportata da tale battello o per conto di tale persona:

- a) in base a un contratto di trasporto di passeggeri, o
- b) che, con il consenso del trasportatore, accompagna un veicolo o animali vivi oggetto di un contratto di trasporto di merci.

Art. 9 Unità di conto

1. L'unità di conto di cui agli articoli 6-8 e 10 è il Diritto Speciale di Prelievo come definito dal Fondo monetario internazionale. Gli importi citati negli articoli 6-8 e 10 sono convertiti nella valuta nazionale dello Stato in cui la limitazione della responsabilità è richiesta; la conversione è effettuata secondo il valore di tale valuta alla data in cui il fondo è stato costituito, il pagamento è stato effettuato o la garanzia equivalente è stata fornita conformemente alla legislazione di tale Stato.

2. Il valore della valuta nazionale in termini di Diritti Speciali di Prelievo di uno Stato Parte alla presente Convenzione è calcolato con il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale, alla data in questione, per le sue operazioni e transazioni.

3. Gli Stati Parte alla presente Convenzione possono fissare, sulla base del metodo di calcolo di cui al paragrafo 1, l'equivalente degli importi citati dagli articoli 6-8 e 10 nella loro valuta nazionale in cifre arrotondate. Se, in seguito a un cambiamento del valore in Diritti Speciali di Prelievo della valuta nazionale, gli importi espressi in tale valuta differiscono di oltre il 10 per cento dal valore reale espresso in Diritti Speciali di Prelievo negli articoli 6-8 e 10, gli importi dovranno essere adeguati al valore reale. Gli Stati Parte alla presente Convenzione comunicano al depositario le somme espresse in valuta nazionale nonché ogni modifica di tali somme.

Art. 10 Cumulo di rivendicazioni

1. Impregiudicato il paragrafo 2, i limiti di responsabilità calcolati secondo l'articolo 6 si applicano all'insieme di tutte le rivendicazioni derivanti da uno stesso evento nei confronti:

- a) della persona o delle persone di cui all'articolo 1 paragrafo 2 lettera a) e di chiunque delle cui azioni, negligenze o inadempienze essa o esse siano responsabili, o
- b) del proprietario di un battello che presta servizi d'assistenza o di salvataggio a partire da questo battello e nei confronti dell'addetto al recupero o degli addetti al recupero che operano a partire da detto battello e di chiunque delle cui azioni, negligenze o inadempienze egli o essi siano responsabili, o
- c) dell'addetto al recupero o degli addetti al recupero che non operano a partire da un battello di navigazione interna o da una nave marittima o operano unicamente a bordo del battello al quale sono prestati servizi d'assistenza e di

salvataggio e di chiunque delle cui azioni, negligenze o inadempienze egli o essi siano responsabili.

2. a) Se, conformemente all'articolo 6 paragrafo 1 lettera a) capoverso iv), il limite di responsabilità per un battello di spinta che, al momento del danno, era accoppiato con barconi in convoglio spinto, è maggiorato, relativamente alle rivendicazioni derivate dall'evento, di 200 unità di conto per tonnellata di capacità di carico dei barconi spinti, il limite di responsabilità di ogni barcone è ridotto, per rivendicazioni derivate da questo stesso evento, di 200 unità di conto per ogni tonnellata di capacità di carico del barcone spinto.
 - b) Se, conformemente all'articolo 6 paragrafo 1 lettera a) capoverso v), il limite di responsabilità per un battello munito di mezzi di propulsione meccanica che, al momento del danno, garantisce la propulsione ad altri battelli accoppiati a quest'ultimo, è maggiorato, per le rivendicazioni derivanti dall'evento, di 200 unità di conto per tonnellata di capacità di carico o per metro cubo di stazzamento dei battelli accoppiati, l'importo di responsabilità per ogni battello accoppiato è ridotto, per le rivendicazioni derivanti dallo stesso evento, di 200 unità di conto per ogni tonnellata di capacità di carico o per ogni metro cubo di stazzamento del battello accoppiato.
3. Per i limiti di responsabilità calcolati secondo l'articolo 7 si applicano per analogia i paragrafi 1 e 2. Il paragrafo 2 va tuttavia applicato tenendo presente che la base di calcolo deve essere di 400 unità di conto e non di 200 unità di conto.
4. Il limite di responsabilità calcolato secondo l'articolo 8 si applica all'insieme delle rivendicazioni derivanti da uno stesso evento nei riguardi della persona o delle persone di cui all'articolo 1 paragrafo 2 lettera a), rispetto al battello menzionato nell'articolo 8 e di chiunque delle cui azioni, negligenze o inadempienze essa o esse siano responsabili.

Art. 11 Limitazione della responsabilità senza costituzione di un fondo di limitazione

1. La limitazione della responsabilità può essere chiesta anche se non è stato costituito il fondo di limitazione di cui all'articolo 12. Tuttavia, uno Stato che è Parte alla Convenzione può stabilire nella propria legislazione nazionale che, qualora un'azione sia intentata dinanzi ai propri tribunali per ottenere il pagamento di una rivendicazione soggetta alla limitazione, una persona responsabile può invocare il diritto di limitare la propria responsabilità soltanto se è stato costituito un fondo di limitazione conformemente alle disposizioni della presente Convenzione o se è costituito nel momento in cui si fa valere il diritto di limitare la responsabilità.
2. Se la limitazione della responsabilità è fatta valere senza costituzione di un fondo di limitazione, le disposizioni dell'articolo 13 sono applicabili.

Capitolo Il fondo di limitazione

III

Art. 12 Costituzione del fondo

1. Ogni persona la cui responsabilità è messa in causa può costituire uno o più fondi presso il tribunale o un'altra autorità competente in qualsiasi Stato Parte in cui è stata promossa un'azione relativa a una rivendicazione soggetta a limitazione, o, se nessuna azione è promossa, presso il tribunale competente o un'altra autorità competente in qualsiasi Stato Parte in cui un'azione può essere promossa per una rivendicazione soggetta a limitazione. L'ammontare del fondo o dei fondi è determinato dal limite di responsabilità calcolato secondo le disposizioni degli articoli 6-8 e 10 applicabili alle rivendicazioni di cui la persona che costituisce il fondo possa essere responsabile; a questo limite di responsabilità si aggiungono i relativi interessi maturati a partire dalla data dell'evento che ha dato luogo alla responsabilità fino alla data della costituzione del fondo. Ogni fondo così costituito è disponibile solo per il pagamento delle rivendicazioni per le quali può essere fatta valere la limitazione della responsabilità.

2. Si può costituire un fondo con il deposito della somma o fornendo una garanzia accettabile ai sensi della legislazione dello Stato Parte ove è costituito il fondo e considerata adeguata dal Tribunale o da un'altra autorità competente.

3. Un fondo costituito da una delle persone di cui all'articolo 10 paragrafo 1 lettere a), b) o c) o paragrafo 4 o dal suo assicuratore è ritenuto costituito da tutte le persone di cui al paragrafo 1 lettere a), b) o c), o al paragrafo 4 dell'articolo 10.

Art. 13 Ripartizione del fondo

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 6 paragrafi 1 e 2 nonché degli articoli 7, 8 e 10 il fondo è ripartito tra i reclamanti in proporzione all'importo delle loro rivendicazioni riconosciute nei confronti del fondo.

2. Se, prima della ripartizione del fondo, la persona responsabile, o il suo assicuratore, ha pagato una rivendicazione nei confronti del fondo, tale persona acquista per surrogazione, e per l'importo che essa ha pagato, i diritti di cui la persona così risarcita avrebbe goduto ai sensi della presente Convenzione.

3. Il diritto di surrogazione di cui al paragrafo 2 può anche essere esercitato da persone diverse da quelle ivi menzionate rispetto a qualsiasi importo di risarcimento che possano aver pagato, ma solo nella misura in cui tale surrogazione sia permessa ai sensi della legislazione nazionale applicabile.

4. Qualora la persona responsabile o qualsiasi altra persona stabilisca che potrebbe essere costretta a pagare, in una data successiva, un tale importo di risarcimento per il quale tale persona avrebbe goduto di un diritto di surrogazione in applicazione dei paragrafi 2 e 3, se il risarcimento fosse stato pagato prima della ripartizione del fondo, il tribunale o un'altra autorità competente dello Stato ove il fondo è costituito può ordinare che una somma sufficiente sia provvisoriamente accantonata per permettere a tale persona di far valere le sue rivendicazioni nei confronti del fondo in una data successiva.

Art. 14 Consequenze della costituzione di un fondo

1. Se è stato costituito un fondo in conformità all'articolo 12, a qualsiasi persona che possa presentare una rivendicazione nei confronti del fondo è precluso l'esercizio di ogni diritto relativo a tale rivendicazione nei confronti di ogni altro bene di una persona che ha costituito, o in nome della quale è stato costituito, tale fondo.

2. Dopo che è stato costituito un fondo conformemente all'articolo 12, qualsiasi battello o altro bene, appartenente a una persona a beneficio della quale il fondo è stato costituito, che sia stato sequestrato o pignorato entro la giurisdizione uno Stato Parte per una rivendicazione che possa essere presentata nei confronti del fondo, o ogni garanzia fornita, devono essere oggetto di revoca per ordine del tribunale o di un'altra autorità competente di tale Stato.

3. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 sono applicabili soltanto se il reclamante può presentare una rivendicazione contro il fondo dinanzi al tribunale che amministra tale fondo e se il fondo è realmente disponibile e liberamente trasferibile in relazione a tale rivendicazione.

Capitolo IV
Campo d'applicazione

Art. 15

1. La presente Convenzione si applica alla limitazione della responsabilità del proprietario di un battello o di un addetto al recupero qualora al momento dell'evento che ha dato luogo alle rivendicazioni:

- a) il battello abbia navigato su una delle vie d'acqua comprese nella giurisdizione di uno Stato Parte alla Convenzione,
- b) siano stati forniti servizi d'assistenza o di salvataggio lungo una delle suddette vie d'acqua a un battello trovatosi in pericolo, o al carico di tale battello, oppure
- c) un battello affondato, naufragato, incagliato o abbandonato lungo una delle suddette vie d'acqua o il carico di un tale battello siano stati recuperati, rimossi, distrutti o resi inoffensivi.

La presente Convenzione si applica pure alla limitazione della responsabilità di un addetto al recupero che fornisce servizi d'assistenza da un battello di navigazione interna a una nave marittima in pericolo lungo una delle suddette vie d'acqua o al carico di una tale nave.

2. Ogni Stato Parte può al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione o in qualsiasi momento successivo escludere, mediante una dichiarazione notificata al depositario, l'applicazione della presente Convenzione a una delle vie d'acqua menzionate al paragrafo 1 purché

- a) sia situata sul territorio di tale Stato e
- b) non elencata nell'allegato I dell'Accordo europeo sulle grandi vie navigabili interne di importanza internazionale (AGN).

La via navigabile esclusa deve essere indicata in maniera chiara e univoca nella dichiarazione.

3. Al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione ogni Stato Parte può escludere, mediante una dichiarazione notificata al depositario, dall'applicazione della presente Convenzione per al massimo otto anni dopo la sua entrata in vigore le piccole imbarcazioni utilizzate esclusivamente nel traffico nazionale. Una piccola imbarcazione di cui alla frase 1 è un battello il cui scafo, senza timone e bompresso, non supera i 20 metri di lunghezza; fanno eccezione:

- a) i traghetti;
- b) i barconi spinti;
- c) i battelli che possono trainare, spingere o guidare dopo esservi stati accoppiati altri battelli che non rientrano tra le piccole imbarcazioni, oppure
- d) i battelli autorizzati a trasportare più di 12 passeggeri.

4. L'esclusione ha effetto dal primo giorno del mese successivo allo scadere di un periodo di tre mesi seguenti il ricevimento della notifica della dichiarazione di cui al paragrafo 2 o, se in quel momento la presente Convenzione non è ancora entrata in vigore, con la sua entrata in vigore. Se il battello al momento dell'evento che ha dato luogo alle rivendicazioni stava navigando su una via navigabile interessata dall'esclusione, non si applica la presente Convenzione. La frase 2 non si applica se il momento dell'evento è precedente a quello in cui entra in vigore l'esclusione.

5. Uno Stato che ha fatto una dichiarazione in virtù del paragrafo 2 può ritirarla in qualsiasi momento mediante una dichiarazione di ritiro notificata al depositario. Il ritiro ha effetto tre mesi dopo la notifica della dichiarazione di ritiro o in una data successiva specificata nella dichiarazione. Il ritiro non ha effetto sulla limitazione di responsabilità per rivendicazioni legate a eventi accaduti prima che esso diventasse efficace.

Capitolo V

Disposizioni finali

Art. 16 Firma, ratifica e adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla firma di tutti gli Stati dal 27 settembre 2012 al 26 settembre 2014 presso la sede della Commissione centrale per la navigazione sul Reno a Strasburgo.

2. Ogni Stato può esprimere il proprio accordo a essere vincolato da questa Convenzione:

- a) sottoscrivendo senza alcuna riserva la ratifica, l'accettazione o l'approvazione

b) sottoscrivendo con riserva la ratifica, l'accettazione o l'approvazione e in seguito procedendo alla ratifica, all'accettazione o all'approvazione, oppure

c) aderendovi.

3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione sono effettuate mediante il deposito di uno strumento formale a tale effetto presso il Segretario Generale della Commissione Centrale per la Navigazione sul Reno.

Art. 17 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore il primo giorno del mese successivo allo scadere di un periodo di un anno dalla data in cui quattro Stati avranno depositato lo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione o, se posteriore, il giorno in cui la Convenzione di Strasburgo del 4 novembre 1988 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI) non sarà più in vigore.

2. Per uno Stato che depositi uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, dopo che i requisiti per l'entrata in vigore della presente Convenzione siano stati soddisfatti, la Convenzione entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo allo scadere di un periodo di tre mesi dalla data in cui tale Stato ha depositato il suo strumento. In deroga alla frase 1, la presente Convenzione entra in vigore per questo Stato il giorno dell'entrata in vigore della Convenzione stessa secondo il paragrafo 1 se lo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione è stato depositato almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore della Convenzione secondo il paragrafo 1.

Art. 18 Riserve

1. Ogni Stato può, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione nonché, in ogni momento successivo, riservarsi il diritto di escludere l'applicazione delle disposizioni della presente Convenzione completamente o parzialmente:

- a) alle rivendicazioni per danni dovuti al cambiamento della natura fisica, chimica o biologica dell'acqua;
- b) alle rivendicazioni ai sensi dell'articolo 7 nella misura in cui tali rivendicazioni siano disciplinate da una Convenzione internazionale o una norma nazionale che esclude la limitazione della responsabilità o fissa limiti di responsabilità più alti di quelli previsti nella presente Convenzione;
- c) alle rivendicazioni di cui all'articolo 2 paragrafo 1 lettere d) e e);
- d) agli alleggi usati esclusivamente nei porti per il trasbordo.

2. Uno Stato che fa uso della possibilità prevista al paragrafo 1 lettera b) deve comunicare al depositario i limiti di responsabilità stabiliti o informarlo del fatto che non esistono tali limiti.

3. Le riserve formulate al momento della firma devono essere confermate al momento della ratifica, accettazione o approvazione.

4. Ogni Stato che abbia formulato una riserva alla presente Convenzione può ritirarla in ogni momento mediante una notifica indirizzata al depositario. Il ritiro ha effetto alla data in cui la notifica è ricevuta o a una data successiva specificata nella notifica.

5. Non sono ammesse altre riserve non specificate nella presente Convenzione.

Art. 19 Denuncia

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno Stato Parte alla Convenzione mediante notifica indirizzata al depositario in qualsiasi momento, dopo un anno dalla data in cui la Convenzione è entrata in vigore per tale Parte.

2. Senza pregiudizio per l'articolo 20 paragrafo 3 la denuncia ha effetto il primo giorno del mese successivo allo scadere di un periodo di sei mesi dopo la data in cui la notifica è ricevuta o allo scadere di qualsiasi periodo più lungo che potrebbe essere specificato nella notifica.

Art. 20 Procedura semplificata per la revisione dei limiti di responsabilità

1. Il depositario verifica ogni cinque anni gli importi fissati agli articoli 6-8 e 10; la prima verifica è prevista per il 31 dicembre 2017. Per la verifica si applica un coefficiente per l'inflazione corrispondente al tasso cumulativo di inflazione a partire dalla notifica, avvenuta conformemente al paragrafo 2, dei risultati della precedente verifica che ha portato a una modifica dei limiti di responsabilità o, la prima volta, al tasso cumulativo di inflazione dalla data dell'entrata in vigore della Convenzione. Il tasso di inflazione da utilizzare per la determinazione di questo coefficiente è il valore medio ponderato dei tassi annui di aumento o diminuzione degli indici dei prezzi al consumo degli Stati le cui valute costituiscono il Diritto Speciale di Prelievo di cui all'articolo 9 paragrafo 1.

2. Se dalla verifica di cui al paragrafo 1 emerge un coefficiente per l'inflazione superiore al 10 per cento, il depositario notifica agli Stati Parte i limiti di responsabilità modificati in base a questo coefficiente. L'emendamento è ritenuto accettato allo scadere del termine di un anno dalla data della notifica a meno che, entro questo termine, un terzo degli Stati Parte non abbia notificato al depositario il rifiuto di tale emendamento.

3. Un emendamento reputato accettato conformemente al paragrafo 2 entra in vigore, nove mesi dopo l'accettazione, per ogni Stato che in quel momento è Parte alla presente Convenzione, a meno che esso non denunci la presente Convenzione, conformemente all'articolo 19 paragrafo 1, almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore di tale emendamento. Tale denuncia ha effetto al momento in cui detto emendamento entra in vigore. L'emendamento vincola ogni Stato che diventa Parte alla presente Convenzione dopo l'accettazione dell'emendamento.

4. Senza pregiudizio per il paragrafo 1 la procedura descritta al paragrafo 2 è applicabile in ogni momento su richiesta di un terzo degli Stati Parte se il coefficiente per l'inflazione di cui al paragrafo 1, dalla data della precedente verifica o, nel caso in cui non fosse ancora stata effettuata alcuna verifica, dall'entrata in vigore della Convenzione, ha superato il 5 per cento. Ulteriori verifiche secondo la procedura

descritta al paragrafo 1 sono effettuate ogni cinque anni; la prima volta alla fine del quinto anno successivo a una verifica effettuata secondo il presente paragrafo.

Art. 21 Depositario

1. La presente Convenzione è depositata presso il Segretario Generale della Commissione Centrale per la Navigazione sul Reno; il Segretario Generale è il depositario della Convenzione.

2. Il depositario:

- a) trasmette copie certificate e conformi della presente Convenzione a tutti i firmatari e a tutti gli altri Stati che aderiscono alla presente Convenzione;
- b) informa tutti gli Stati che hanno firmato o aderito alla presente Convenzione in merito a:
 - i) ogni nuova firma, ogni deposito di uno strumento e ogni dichiarazione e riserva formulata e le relative date;
 - ii) la data dell'entrata in vigore della presente Convenzione;
 - iii) ogni denuncia della presente Convenzione e la data in cui ha effetto;
 - iv) la data di entrata in vigore di ogni emendamento secondo l'articolo 20 paragrafo 3;
 - v) ogni dichiarazione richiesta ai sensi di una qualsiasi delle disposizioni della presente Convenzione.

Art. 22 Lingue

La presente Convenzione è fatta in un unico originale nelle lingue tedesca, inglese, francese e olandese, ogni testo facente egualmente fede.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Strasburgo, il 27 settembre 2012.

Per la Repubblica federale di Germania

Per la Repubblica d'Austria

Per il Regno del Belgio

Per la Repubblica di Bulgaria

Per la Repubblica francese

Per il Granducato del Lussemburgo

Per il Regno dei Paesi Bassi

Per la Repubblica di Polonia

Per la Repubblica della Serbia

Per la Repubblica slovacca

Per la Confederazione Svizzera



Berna, 29 maggio 2019

Destinatari:

Partiti politici

Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Associazioni mantello nazionali dell'economia

Ambienti interessati

Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna e la sua trasposizione nel diritto svizzero (modifica della legge sulla navigazione marittima) e modifica della Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna: indizione della procedura di consultazione

Gentili Signore, egregi Signori,

Il 29 maggio 2019 il Consiglio federale ha incaricato il DFAE di condurre tra i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia e gli ambienti interessati una procedura di consultazione sulla Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna e la sua trasposizione nel diritto svizzero (modifica della legge sulla navigazione marittima) e sulla modifica della Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna.

La procedura di consultazione si concluderà il **30 settembre 2019**.

Il presente affare riguarda un messaggio collettaneo concernente due convenzioni internazionali nell'ambito della navigazione interna.

La nuova versione della Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI) consente ai proprietari di battelli e ai loro equipaggi, oltre che agli addetti al recupero, di limitare a un determinato importo massimo la propria responsabilità nei confronti di una molteplicità di rivendicazioni derivanti dal medesimo sinistro. Il limite di responsabilità è calcolato in funzione delle dimensioni del battello, determinate a loro volta sulla base di criteri come lo stazza-mento, i mezzi di propulsione, la capacità di carico o il numero di persone ammesse su un'imbarcazione passeggeri. I limiti di responsabilità sono misurati in Diritti Speciali di Prelievo (DSP) per garantire che abbiano lo stesso valore in tutti gli Stati parte. La nuova versione della Convenzione ha aumentato i limiti di responsabilità ed esteso anche a Stati parte non rivièreschi del Reno la possibilità di ratificarla.

La Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna (CDNI) deve essere modificata in modo tale da vietare sulle



vie navigabili degli Stati parte lo spurgo della stiva da gas nocivi. Questi rifiuti devono essere depositati in appositi centri di degassaggio. I costi derivanti dal degassaggio devono essere sostenuti dal noleggiatore, mentre gli Stati parte si impegnano a installare o a far installare i centri di ritiro. Secondo l'articolo 58 capoverso 1 della legge federale sulla navigazione interna¹, l'esecuzione della medesima legge, delle convenzioni internazionali e delle prescrizioni esecutive spetta ai Cantoni nella misura in cui essa non è affidata alla Confederazione. Conformemente al principio di causalità i costi devono essere attribuiti al settore della navigazione interna.

Vi invitiamo a esprimere il vostro parere sul progetto e sul rapporto esplicativo.

La documentazione relativa alla procedura di consultazione è reperibile all'indirizzo Internet <https://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/pendent.html>.

Ai sensi della legge sui disabili (LDis; RS 151.3) ci adoperiamo per pubblicare documenti accessibili anche a persone diversamente abili. Vi invitiamo a trasmetterci i vostri pareri entro il termine indicato, possibilmente in forma elettronica (**p. f. allegare una versione Word oltre alla versione pdf**), al seguente indirizzo:

cyrill.martin@eda.admin.ch

Vi preghiamo anche di indicarci nella risposta una persona di riferimento con i relativi dati di contatto a cui rivolgere eventuali domande in merito al vostro parere.

Per chiarimenti e ulteriori informazioni è a disposizione l'Ufficio svizzero della navigazione marittima (tel. 058 481 78 81).

Cordiali saluti

Ignazio Cassis
Consigliere federale

¹ SR 747.201

Liste der ständigen Vernehmlassungsadressaten

Liste des destinataires consultés systématiquement

Elenco dei destinatari permanenti della consultazione

Art. 4 Abs. 3 Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061)

1.	Kantone / Cantons / Cantoni.....	2
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale .	4
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	5
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia.....	5
5.	Weitere interessierte Kreise	6

1. Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Neumühlequai 10 Postfach 8090 Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri	Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Regierungsgebäude Bahnhofstrasse 9 Postfach 1260 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6061 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans
Staatskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug	Seestrasse 2 Regierungsgebäude am Postplatz 6300 Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Marktplatz 9 4001 Basel
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Regierungsgebäude Rathausstrasse 2 4410 Liestal

Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Beckenstube 7 8200 Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude 9102 Herisau
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5001 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude Zürcherstrasse 188 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6 6501 Bellinzona
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Place du Château 4 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Planta 3 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Le Château Rue de la Collégiale 12 2000 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 Case postale 3964 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	Sekretariat Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés
à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale

Bürgerlich-Demokratische Partei BDP Parti bourgeois-démocratique PBD Partito borghese democratico PBD	Postfach 119 3000 Bern 6
Christlichdemokratische Volkspartei CVP Parti démocrate-chrétien PDC Partito popolare democratico PPD	Generalsekretariat Hirschengraben 9 Postfach 3001 Bern
Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow	Frau Linda Hofmann St. Antonistrasse 9 6060 Sarnen
Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	CSPO Geschäftsstelle Postfach 132 3930 Visp
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	Nägeligasse 9 Postfach 3001 Bern
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	Generalsekretariat Neuengasse 20 Postfach 3001 Bern
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	Waisenhausplatz 21 3011 Bern
Grünliberale Partei Schweiz glp Parti vert'libéral Suisse pvl Partito verde liberale svizzero pvl	Monbijoustrasse 30 3011 Bern
Lega dei Ticinesi (Lega)	Via Monte Boglia 3 Case postale 4562 6904 Lugano
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)	Rue Camille-Martin 1203 Genève

Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	Rotwandstrasse 65 8004 Zürich
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	Generalsekretariat Postfach 8252 3001 Bern
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	Zentralsekretariat Theaterplatz 4 Postfach 3001 Bern

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Schweizerischer Gemeindeverband	Laupenstrasse 35 3008 Bern
Schweizerischer Städteverband	Monbijoustrasse 8 Postfach 3001 Bern
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Schwarztorstrasse 26 Postfach 3001 Bern

Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Laurstrasse 10 5201 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Postfach 4182 4002 Basel
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	Hans-Huber-Strasse 4 Postfach 1853 8027 Zürich
Travail.Suisse	Hopfenweg 21 Postfach 5775 3001 Bern

5. Weitere interessierte Kreise

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS)	Südquaistrasse 14 4019 Basel
Schweizerische Rheinhäfen (SRH)	Hochbergerstrasse 160 Postfach CH-4019 Basel