

9807

Messaggio
del Consiglio federale all'Assemblea federale concernente
l'approvazione della convenzione internazionale
del 9 aprile 1965 intesa ad agevolare il traffico marittimo
internazionale e della convenzione internazionale
del 5 aprile 1966 sulle linee di carico

(Del 17 novembre 1967)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Ci preghiamo presentarvi un messaggio concernente l'approvazione della Convenzione del 9 aprile 1965 intesa ad agevolare il traffico marittimo internazionale e della convenzione del 5 aprile 1966 sulle linee di carico. Ambedue le convenzioni sono state elaborate da conferenze internazionali riunitesi a Londra su invito dell'Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima (IMCO). Lo scopo di dette convenzioni è di snellire le formalità applicabili al traffico marittimo e di consolidare la sicurezza in mare.

I. La convenzione internazionale del 9 aprile 1965 intesa ad agevolare
il traffico marittimo internazionale

La conferenza intesa ad agevolare i viaggi e i trasporti marittimi, tenutasi dal 24 marzo al 9 aprile 1965, aveva il compito di preparare dei provvedimenti per semplificare e unificare le formalità per le navi all'entrata e all'uscita dei porti. La Svizzera, non possedendo litorale, non era in grado di contribuire sostanzialmente a tale conferenza e pertanto si è fatta rappresentare da un collaboratore all'Ambasciata di Londra in veste d'osservatore, poichè ugualmente interessata a qualsiasi disciplinamento che tenda a semplificare le formalità d'applicare nei porti a navi, equipaggi, passeggeri e carico. Dopo l'esame della Convenzione, la nostra Ambasciata di Londra è stata incaricata di firmare il nuovo accordo con riserva di ratificazione. La firma è stata apposta il 1° settembre 1967. La convenzione è stata accettata nella stessa data dai seguenti Paesi: Gran Bretagna, Monaco, Ghana, Zambia, Repubblica Dominicana, Jugoslavia, Norvegia, Unione Sovietica, Cecoslovacchia, Islanda, Costa d'Avorio, Nigeria, Trinidad e Tobago, Stati Uniti d'America, Finlandia. Essa è entrata in vigore il 5 marzo 1967.

La convenzione intesa ad agevolare il traffico marittimo internazionale costituisce l'allegato A all'atto finale della conferenza del 1965. L'allegato B, ne è parte integrante e contiene le disposizioni esecutive.

La convenzione comprende 16 articoli. Nell'articolo I gli Stati contraenti s'obbligano d'adottare tutti i provvedimenti adeguati, intesi ad agevolare e accelerare il traffico come anche ad evitare inutili ritardi alle navi, nonchè a persone e merci che si trovano a bordo. L'articolo II, capoverso 2, prevede esplicitamente che detti provvedimenti sono parimenti applicabili alle navi di Stati costieri o di altri Stati, mentre che il capoverso 3 ne esclude l'applicazione alle navi da guerra e da diporto. Conformemente agli articoli III e IV gli Stati contraenti devono cooperare fra loro per uniformare le procedure e, all'uopo, ricorrere ai servizi dell'IMCO. L'articolo VII concerne la revisione dell'allegato alla convenzione mentre quella di quest'ultima è disciplinata nell'articolo IX. Giusta l'articolo XII la convenzione può essere disdetta in ogni momento dopo che sia stata in vigore durante almeno tre anni per la Parte interessata. L'articolo XV dispone che la convenzione sia depositata presso il Segretariato generale dell'IMCO.

L'allegato alla convenzione (allegato B all'atto finale della conferenza) elenca i provvedimenti concreti da prendersi per agevolare il traffico marittimo. Il capitolo 1 contiene le definizioni; nelle disposizioni generali è inoltre previsto che i poteri pubblici chiedano, in ogni caso, unicamente le informazioni indispensabili. Come nelle altre prescrizioni anche nelle presenti è fatta distinzione fra la «norma» e la «raccomandazione». La prima concerne provvedimenti la cui applicazione uniforme è necessaria e possibile, invece la seconda concerne disposizioni di cui si auspica l'applicazione (cfr: art. VI della Conv.). Il capitolo 2 concerne le modalità d'entrata, di soggiorno e d'uscita delle navi. È anzitutto stabilito che possono essere chiesti soltanto otto documenti, segnatamente: « la dichiarazione generale, le dichiarazioni circa il carico, le provviste di bordo, gli effetti dell'equipaggio, le liste dell'equipaggio e di passeggeri, il bollettino postale e la dichiarazione sanitaria marittima. Le successive disposizioni spiegano il contenuto dei singoli documenti. Alcuni paragrafi sono dedicati a norme e raccomandazioni concernenti il numero d'esemplari dei documenti chiesti all'entrata e all'uscita, i provvedimenti intesi ad agevolare le modalità in materia di carico, passeggeri ed equipaggio nonchè i suoi bagagli, gli scali successivi in due o più porti dello stesso Stato e l'allestimento dei documenti. Il capitolo 3 tratta dell'arrivo e della partenza delle persone e prevede, fra l'altro, un esame speditivo delle tessere d'identità e, se possibile, il controllo doganale saltuario. Il capitolo 4 è dedicato a norme e raccomandazioni sulle prescrizioni sanitarie e di quarantena compresi i provvedimenti inerenti agli animali e alle piante. Infine, il capitolo 5 raggruppa vari argomenti come le garanzie, gli errori nei documenti, i servizi portuali ecc.

Scopo della convenzione è di far togliere i contrattempi generalmente d'origine burocratica, che troppo sovente intralciano e ritardano il traffico marittimo. Le nuove disposizioni rispondono sicuramente a esigenze universalmente riconosciute ed è da ritenere che esse conseguiranno lo scopo. Una fra le maggiori organizzazioni private internazionali di navigazione ha già invitato gli armatori a consegnare nei porti unicamente i documenti chiesti nel nuovo accordo e nel numero in esso prescritto.

La convenzione concerne precipuamente gli Stati che hanno un litorale marittimo. Per la Svizzera, paese privo di porti marittimi e pertanto non tenuto ad adeguare le proprie disposizioni concernenti la documentazione marittima o ad adottare provvedimenti concernenti le installazioni o il personale portuali, la convenzione dovrebbe essere soltanto vantaggiosa sia alla navigazione sotto bandiera elvetica sia ai trasporti marittimi, in generale, che fruiranno di modalità portuali più semplici ed economiche.

II. La convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulle linee di carico

1

Le prescrizioni sulle linee di carico sono fra le più importanti e le più particolareggiate nel campo della navigazione marittima. Esse perseguono lo scopo d'impedire il sovraccarico delle navi in favore d'una maggiore resistenza e sicurezza.

Giusta tali prescrizioni, una nave è considerata sovraccarica e perciò inadatta alla navigazione se la parte emergente dallo specchio d'acqua è troppo piccola rispetto a quella immersa. La proporzione può variare secondo il tipo di costruzione e le acque di navigazione. Giusta la definizione della convenzione, il bordo libero è la distanza misurata verticalmente nel mezzo della nave fra il bordo superiore delle linee del ponte e il bordo superiore della linea di carico.

Le prime disposizioni per lo stabilimento dei limiti di carico sono state emanate col «Board of Trade» britannico nel 1886. Esse costituiscono il fondamento alle regole adottate in seguito dagli altri Stati. Già innanzi alla prima guerra mondiale, l'evoluzione nelle costruzioni navali e nei tipi di navi hanno reso auspicabile la convocazione d'una conferenza internazionale intesa ad unificare i disciplinamenti in materia. Tuttavia, la conferenza ha potuto riunirsi soltanto nel 1930; i lavori sono stati coronati con la Convenzione internazionale del 5 luglio 1930 concernente la linea di carico. Essa è stata adottata in seguito da 80 Paesi. Con questa convenzione si stabiliva per la prima volta su base internazionale un metodo unificato per determinare le linee di carico.

La Svizzera ha aderito alla convenzione il 19 agosto 1954 conformemente al decreto federale del 17 marzo 1954 (RU 1954, 831).

Orbene, precipuamente il progresso nella tecnica di costruzione navale impone un riadeguamento della convenzione alle condizioni attuali. Per tale scopo, l'IMCO ha invitato gli Stati interessati a riunirsi in conferenza il 3 marzo 1966 per elaborare una nuova convenzione. I lavori della conferenza, cui ha partecipato anche una delegazione svizzera, sono terminati con l'allestimento della convenzione del 5 aprile 1966, che è stata firmata da numerosi Stati. Il capo della delegazione svizzera l'ha firmata l'11 maggio 1966 con riserva di ratificazione.

La convenzione è già stata accettata dai seguenti Paesi: Unione Sovietica, Panama, Tunisia, Trinidad e Tobago, Stati Uniti d'America, Francia, Africa del Sud, Madagascar, Peru, Somalia, Liberia, Danimarca, Israele, Gran Bretagna e Paesi Bassi. Secondo l'articolo 28 della convenzione, essa entra in vigore il 21 luglio 1968.

2

La nuova convenzione si compone di 34 articoli e tre allegati che ne sono parte integrante.

L'articolo 1 obbliga gli Stati contraenti a prendere tutti i provvedimenti necessari all'applicazione della convenzione. Facciamo notare in proposito che - già come nel 1930 - la Svizzera deve unicamente curare che le proprie navi siano provviste di certificati di bordo libero validi. Per l'ispezione del nostro naviglio e l'allestimento dei certificati, conformemente alla convenzione, poichè non abbiamo un organo tecnico apposito, siamo dispensati dall'emanare disposizioni esecutive e possiamo attribuire le mansioni a Governi o organismi stranieri che procederanno secondo il proprio ordinamento.

L'articolo 3 dispone che una nave non può prendere il mare se non è stata sottoposta a una visita e contrassegnata conformemente alla convenzione. Giusta l'articolo 5, la convenzione non si applica al naviglio bellico, e a quello da pesca e da diporto.

L'articolo 13 concerne le visite, le ispezioni e l'apposizione dei contrasegni. Esso prevede inoltre la possibilità di commettere tali compiti a organi appositamente riconosciuti. La Svizzera, come quasi tutti gli altri Stati contraenti ricorre ai servizi di società di classificazione internazionalmente note, che svolgono tali operazioni.

L'articolo 16 dispone che il «certificato internazionale di bordo libero» deve essere rilasciato per ogni nave visitata e contrassegnata conformemente alla convenzione. Il certificato è allestito o dallo Stato della bandiera o da un organismo autorizzato, su incarico di detto Stato. Secondo l'articolo 17, uno Stato contraente può allestire i certificati necessari su richiesta di un altro Stato contraente. Come finora, la validità d'un certificato non può superare i cinque anni (art. 19):

Gli articoli 28 e 29 concernono l'entrata in vigore della convenzione. L'articolo 30 ne disciplina la disdetta che può essere data da una Parte contraente cinque anni dopo l'entrata in vigore per detta Parte.

Facciamo osservare che le parti tecniche della convenzione, segnatamente l'allegato I (Regole per la determinazione della linea di carico) concernono una materia estremamente specializzata della costruzione navale. Per tale motivo i maggiori Stati marittimi ne hanno affidato l'applicazione alle più note società di classificazione come le «Lloyd's Register of Shipping», il «Bureau Veritas», il «Germanischer Lloyd», l'«American Bureau of Shipping», il «Norske Veritas», il «Registro italiano navale», ecc.; le cui prescrizioni sono osservate dalla costruzione navale del mondo intiero. Queste società hanno elaborato i loro metodi e col tempo li hanno unificati.

In condizioni simili, sono i servizi speciali di dette società che dovranno applicare, come finora, le regole per la determinazione del bordo libero del nostro naviglio. Ci limitiamo pertanto a segnalare unicamente le principali modificazioni apportate al testo del 1930.

La nuova convenzione non ha ripreso le disposizioni sulla solidità della chiglia dei natanti. Infatti la solidità d'una nave è da ritenersi sufficiente se quest'ultima è costruita conformemente alle prescrizioni d'una società di classificazione riconosciuta. Per contro è stata dedicata maggiore attenzione ai dispositivi di chiusura e apertura dei ponti e delle sovrastrutture. Sono state stabilite nuove norme circa la resistenza, segnatamente i pannelli di boccaporto (d'acciaio o di metallo corrispondente e provvisti di chiusura stagna ecc.). Inoltre, una nave caricata fino al limite del bordo libero deve poter restar a galla anche dopo l'innondazione completa di uno qualsiasi dei suoi compartimenti danneggiati.

La suddivisione finora adottata in navi a vapore e navi cisterna è abrogata e sostituita con la definizione delle due categorie di navi: quelle della categoria A, costruite esclusivamente per il trasporto di liquidi alla rinfusa e i cui serbatoi sono provvisti di piccole aperture a chiusura stagna in acciaio o altro metallo equivalente e le navi della categoria B che comprende tutte le unità che non possono essere elencate nella categoria A. Nel calcolo del bordo libero delle navi, il genere e la qualità di portelli di boccaporto rivestono una funzione molto importante; le regole considerano inoltre la lunghezza delle navi e la loro facoltà a galleggiare anche dopo avaria.

In generale, le nuove regole consentono per le navi grandi un bordo libero più ridotto e conseguentemente un aumento dello stivaggio. D'altra parte è chiesta una più rigorosa protezione delle aperture dei ponti e delle sovrastrutture al fine di aumentare la sicurezza della nave. Per le piccole navi con pannelli di chiusura in legno, il bordo libero è invece aumentato a scapito dello stivaggio. Facciamo però osservare che le nuove regole s'applicano pienamente alle navi moderne. Quelle di costruzione anteriore all'en-

trata in vigore della nuova convenzione devono essere almeno conformi alle prescrizioni finora in vigore e non può essere chiesto l'aumento del bordo libero. Per contro, se è chiesta la riduzione del bordo libero d'una nave esistente essa deve essere conformata alle nuove regole.

Durante la conferenza è stato suggerito di riunire, in occasione d'una prossima revisione, la presente convenzione con quella per la salvaguardia della vita umana in mare poichè ambedue perseguono lo stesso scopo, segnatamente la sicurezza delle navi, degli equipaggi, dei passeggeri e del carico.

Per quanto concerne i limiti delle regioni periodiche (cfr. articolo 11 nonchè allegato II) da cui dipende il grado di carico delle navi, la conferenza ha constatato empiricamente che il sistema stabilito nel 1930 si è rivelato fondamentalmente giusto. Conseguentemente i periodi e le zone non hanno subito modificazioni importanti. Sono stati unicamente stabiliti nuovi limiti nella misura in cui è stato consentito, per maggiore sicurezza, dai migliorati accertamenti delle condizioni idrometeorologiche dei mari. Grazie a tali modificazioni è possibile aumentare il carico in alcune zone come ad esempio nel passaggio del Capo di Buona Speranza, lungo le coste occidentali dell'Australia e quelle orientali del Nord e Sud America come anche nel mare del Giappone.

Come finora la marca di bordo libero comprende le seguenti suddivisioni.

- bordo libero tropicale in acqua dolce
- bordo libero in acqua dolce
- bordo libero tropicale
- bordo libero d'estate
- bordo libero d'inverno
- bordo libero d'inverno nell'Atlantico del Nord,

(cfr. le indicazioni contenute nel modello di certificato di bordo libero nell'allegato III).

Per facilitare l'uso dell'allegato II è stata aggiunta per i navigatori, una cartina del mondo, che riproduciamo.

Il modello del certificato internazionale di bordo libero forma l'allegato III.

3.

La legislazione di numerosi Stati prevede che le navi che non portano il contrassegno di bordo libero d'un Paese partecipante alla convenzione non possono praticare nessuna operazione commerciale nei loro porti senza essere state dapprima sottoposte a un'ispezione. Dunque, in pratica, una nave non può essere immessa nel traffico internazionale se non ha superato l'ispezione e non è stata provvista del contrassegno. È pertanto indispensabile che il nostro Paese partecipi alla convenzione. Inoltre, i nostri armatori sono inte-

ressati a poter beneficiare dei vantaggi della nuova convenzione, segnatamente in quanto concerne l'aumento dello stivaggio delle navi moderne in seguito a corrispondente riduzione del bordo libero.

*
* *
*

Raccomandiamo l'adozione del disegno di decreto federale allegato che approva la convenzione del 9 aprile 1965 intesa ad agevolare il traffico marittimo internazionale e la convenzione del 5 aprile 1966 sulle linee di carico. Poichè ambedue le convenzioni possono essere disdette in ogni momento dopo tre anni, per l'una, e cinque anni, per l'altra, dall'entrata in vigore per il nostro Paese, il decreto non è sottoposto a referendum.

La costituzionalità del decreto si fonda sull'articolo 8 della Costituzione federale, secondo cui la Confederazione può concludere trattati con l'estero; la competenza dell'Assemblea federale è fondata sull'articolo 85, numero 5, della Costituzione.

Gradite, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'assicurazione della nostra alta considerazione.

Berna, 17 novembre 1967.

In nome del Consiglio federale svizzero,

Il Vicepresidente:

Spühler

Il Cancelliere della Confederazione:

Ch. Oser

Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale concernente l'approvazione della convenzione internazionale del 9 aprile 1965 intesa ad agevolare il traffico marittimo internazionale e della convenzione internazionale del 5 aprile 1966 sulle...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9807
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1967
Date	
Data	
Seite	948-954
Page	
Pagina	
Ref. No	10 155 921

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.