



23.036

Messaggio

concernente l'approvazione della Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna e la sua trasposizione nel diritto svizzero (modifica della legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera) nonché l'approvazione della modifica della Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna

del 5 aprile 2023

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, i seguenti disegni di decreto federale:

1. un decreto federale che approva la Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna e la traspone nel diritto svizzero (modifica della legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera);
2. un 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.

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

5 aprile 2023

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Alain Berset
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

Compendio

Per tenere conto dell'andamento dell'inflazione, che richiedeva una revisione dei limiti di responsabilità, nel 2007 è stata presa la decisione di sostituire la Convenzione di Strasburgo del 1988 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 1988). Era inoltre necessario rendere il sistema delle limitazioni di responsabilità più allettante per altri Stati. Il 1° luglio 2019 è così entrata in vigore la Convenzione di Strasburgo del 2012 sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 2012).

Oggi la Convenzione sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna (CDNI) disciplina unicamente l'immissione nelle acque di rifiuti solidi e liquidi. La modifica estende il campo d'applicazione al degassaggio incontrollato, colmando una lacuna e rafforzando le disposizioni ambientali nella navigazione interna.

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

Situazione iniziale

La CLNI 1988, ratificata dalla Svizzera il 21 maggio 1997, disciplinava la limitazione della responsabilità sul Reno e sulla Mosella. Oltre alla Svizzera, l'avevano ratificata la Germania, il Lussemburgo e i Paesi Bassi. 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 nuova Convenzione di Strasburgo sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 2012). La nuova Convenzione sostituirà quella del 1988, che non è più efficace dal 1° luglio 2019.

Contenuto del progetto

L'aumento dei limiti di responsabilità nella CLNI 2012 è pensato per tenere conto del rincaro negli ultimi 30 anni. Questo provvedimento va soprattutto incontro agli interessi delle persone lese e aumenta inoltre l'accettabilità della Convenzione per gli Stati che non prevedono limitazioni della responsabilità a livello interno.

L'adesione alla CLNI 2012 richiede una modifica della legge federale del 23 settembre 1953 sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera, che rimanda ancora alla CLNI 1988 come base per la limitazione della responsabilità. Sono inoltre apportate altre modifiche al fine di armonizzare la terminologia nella CLNI 2012 e nella legge e colmare una lacuna nella legge relativa alla limitazione della responsabilità degli «addetti al recupero».

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, definisce un sistema di smaltimento dei rifiuti, vietando l'immissione nelle acque di rifiuti solidi e liquidi. L'accresciuta consapevolezza ambientale ha spinto la Conferenza delle Parti contraenti a includere nel campo 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 richiesta di approvazione di una modifica della CDNI volta a vietare ogni degassaggio incontrollato, effettuato al di fuori di un centro di ritiro ufficiale.

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

Messaggio

1 Convenzione di Strasburgo sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna

1.1 Situazione iniziale

1.1.1 Necessità di agire e obiettivi

La Convenzione di Strasburgo del 1988¹ sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 1988) è stata elaborata dagli Stati membri della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) – Belgio, Francia, Germania, Paesi Bassi e Svizzera – e approvata in occasione di una conferenza diplomatica il 4 novembre 1988. La Convenzione, entrata in vigore il 1° settembre 1997 e divenuta inefficace il 1° luglio 2019, stabiliva limiti di responsabilità per i danni causati nell'ambito della navigazione interna. Le Parti contraenti erano la Germania, il Lussemburgo, i Paesi Bassi e la Svizzera. Conformemente all'articolo 16 paragrafo 1 CLNI 1988, l'adesione era consentita solo agli Stati contraenti della Convenzione riveduta del 17 ottobre 1868² per la navigazione sul Reno o della Convenzione del 27 ottobre 1956³ relativa alla canalizzazione della Mosella: di conseguenza solo al Belgio, alla Francia, alla Germania, al Lussemburgo, ai Paesi Bassi, al Regno Unito e alla Svizzera.

La Convenzione di Strasburgo del 27 settembre 2012⁴ sulla limitazione della responsabilità nella navigazione interna (CLNI 2012) è entrata in vigore il 1° luglio 2019 in sostituzione della CLNI 1988. L'elaborazione di una nuova convenzione è stata motivata principalmente dall'adeguamento all'inflazione dei rigidi limiti di responsabilità e dall'estensione della possibilità di adesione affinché tutti gli Stati interessati alla navigazione interna possano 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 il trasporto su gomma e su rotaia e contribuisce 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 di gas serra⁵.

¹ RS 0.747.206

² RS 0.747.224.101

³ Consultabile all'indirizzo www.moselkommission.org > Downloads > Regelwerke > Moselvertrag.

⁴ RS 0.747.206; FF 2023 1001

⁵ Mottschall, Moritz/Bergmann, Thomas, Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Strassen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland, 3a ed. corretta, gennaio 2015.

1.1.2 Alternative esaminate

Il lavoro di revisione era iniziato nel giugno del 2007, ma in corso d'opera il gruppo di lavoro ha concordato di procedere, per motivi di tecnica giuridica, all'elaborazione di una nuova convenzione piuttosto che alla messa a punto di un protocollo aggiuntivo, decidendo inoltre di aumentare i limiti di responsabilità. Uno dei motivi alla base della decisione è stato il reiterato innalzamento dei limiti di responsabilità validi per la navigazione marittima nella Convenzione del 19 novembre 1976⁶ sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime. Poiché la Convenzione del 1976 era stata presa come modello per la CLNI 1988, risultava auspicabile incrementare i limiti di responsabilità anche nella navigazione interna.

1.1.3 Svolgimento e risultato dei negoziati

La bozza della nuova convenzione è stata elaborata in un gruppo di lavoro della CCNR composto da esperti provenienti da vari Stati d'Europa interessati alla navigazione marittima (Belgio, Cechia, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Slovacchia, Svizzera e Ungheria).

Tra il 25 e il 27 settembre 2012, su invito della CCNR, si è svolta a Strasburgo una conferenza diplomatica per l'approvazione della nuova Convenzione, a cui hanno partecipato 13 Stati (Austria, Belgio, Bulgaria, Cechia, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Serbia, Slovacchia, Svizzera e Ungheria) nonché cinque organizzazioni non governative (Unione europea della navigazione interna, Organizzazione europea dei battellieri, Federazione europea dei lavoratori dei trasporti, IVR [associazione internazionale per la tutela degli interessi comuni della navigazione fluviale europea], *Union of European Chambers of Commerce and Industry for Transport*).

La bozza della revisione della CLNI, elaborata dal gruppo di lavoro della CCNR e sottoposta alla deliberazione della conferenza diplomatica, aveva come oggetto, oltre all'ampliamento del campo di applicazione territoriale, anche l'aumento dei limiti di responsabilità. La bozza prevedeva inoltre un nuovo regolamento per il funzionamento del fondo di limitazione e, in particolare, una procedura nuova e semplificata per la modifica dei limiti di responsabilità.

Il 27 settembre 2012 la conferenza ha adottato per acclamazione la CLNI 2012, che è stata sottoscritta da Belgio, Francia e Lussemburgo quello stesso giorno. Entro la scadenza del termine per la firma, il 26 settembre 2014, vi hanno aderito altri quattro Stati: Germania, Paesi Bassi, Polonia e Serbia.

⁶ RS 0.747.331.53

1.1.4 **Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario nonché con le strategie del Consiglio federale**

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 29 gennaio 2020⁷ sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020⁸ sul programma di legislatura 2019–2023. La ratifica della CLNI 2012 è tuttavia opportuna poiché dall’abrogazione della CLNI 1988, il 1° luglio 2019, per gli operatori della navigazione interna svizzeri non vige più alcuna limitazione della responsabilità nel campo di applicazione territoriale disciplinato in precedenza dalla CLNI 1988.

La ratifica non ha ripercussioni sul piano finanziario per la Confederazione.

L’uniformazione delle condizioni quadro giuridiche per le vie d’acqua interne geograficamente contigue assicura parità di condizioni a tutti gli attori economici, favorendo la promozione economica della Svizzera.

1.2 **Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione**

La consultazione è stata avviata il 29 maggio 2019 ed è durata fino al 30 settembre 2019. Hanno risposto, facendo pervenire otto pareri, sette dei quali con commenti sul contenuto: i Cantoni di Friburgo e Turgovia, il Partito socialista svizzero, la *Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft*, l’Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM), l’Unione sindacale svizzera nonché il Dr. Thomas Burckhardt dello studio legale Simonius & Partner. Nidvaldo ha rinunciato a esprimersi sul contenuto.

Tutti i pareri approvano l’adesione alla CLNI 2012 come pure la relativa modifica della legge federale del 23 settembre 1953⁹ sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera. L’USAM chiede di applicare i nuovi limiti di responsabilità previsti dalla CLNI 2012 solo alla navigazione transfrontaliera (e non all’intera navigazione interna svizzera). Il Dr. Thomas Burckhardt raccomanda di sostituire, all’articolo 126 della legge sulla navigazione marittima, «armatore» con «proprietario di battello» in modo da uniformare la terminologia nella CLNI 2012 e nella legge sulla navigazione marittima. Consiglia inoltre di inserire nella legge, «in una collocazione adeguata», l’espressione «adetto al recupero» conformemente alla definizione della CLNI 2012.

La proposta di sostituire «armatore» con «proprietario di battello» all’articolo 126 capoverso 2 della legge sulla navigazione marittima garantisce una coerenza tra la legge e la CLNI 2012, aumentando così la certezza del diritto. Anche l’introduzione dell’espressione «adetto al recupero» all’articolo 126 della legge sulla navigazione marittima conformemente alla definizione della CLNI 2012 è sensata.

Nella CLNI 2012, il campo d’applicazione territoriale è esteso a «ogni tipo di via navigabile interna, inclusi i laghi» (art. 1 n. 2 lett. e CLNI 2012). L’USAM critica

⁷ FF 2020 1565

⁸ FF 2020 7365

⁹ RS 747.30

questa estensione poiché la Svizzera non applica il sistema dei limiti di responsabilità sulle sue acque nazionali, salvo in qualche rara eccezione. Le vie navigabili interne sul territorio svizzero possono tuttavia essere escluse dal campo d'applicazione mediante una dichiarazione al momento dell'adesione alla CLNI 2012, con una sola eccezione: il collegamento E10-09 (Reno da Niffer a Rheinfelden) non può essere escluso dal campo d'applicazione della CLNI 2012. Quest'ultimo corrisponderà così a quello della CLNI 1988.

1.3 Punti essenziali della Convenzione

1.3.1 Sintesi del contenuto della Convenzione

Come già la CLNI 1988, anche la CLNI 2012 si compone di 22 articoli ed è suddivisa in cinque parti: Capitolo I (Il diritto di limitazione), Capitolo II (Limiti di responsabilità), Capitolo III (Il fondo di limitazione), Capitolo IV (Campo d'applicazione) e Capitolo V (Disposizioni finali). Il primo capitolo contiene le definizioni e stabilisce le rivendicazioni soggette a limitazione della responsabilità e quelle escluse. Il secondo fissa i limiti di responsabilità e le unità di conto. Il terzo descrive la costituzione di un fondo di limitazione, la sua ripartizione e le sue conseguenze. Il quarto stabilisce il campo d'applicazione e definisce determinate possibilità di esclusione. Il quinto contiene le disposizioni finali, tra cui figurano l'entrata in vigore, la possibilità di formulare riserve e di denunciare la Convenzione nonché l'introduzione di una procedura semplificata per la revisione dei limiti di responsabilità.

1.3.2 Valutazione

La CLNI 2012 rappresenta un ragionevole passo in avanti del regime di responsabilità nella navigazione interna europea: armonizzare le condizioni quadro per le 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 assicurare una maggiore protezione delle persone nella navigazione passeggeri, è stato raggiunto.

1.3.3 Versioni linguistiche della Convenzione

La Convenzione è redatta nelle lingue tedesca, inglese, francese e olandese, i cui testi fanno ugualmente fede.

1.4 Commento ai singoli articoli della Convenzione

I commenti seguenti sono limitati alle novità di contenuto rispetto alla CLNI 1988.

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

Il termine «armatore» è stato rimosso dalla definizione di proprietario di battello 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 presuppone. È stato pertanto ritenuto superfluo mantenere tale termine. Viene inoltre definito quando un noleggiatore va considerato proprietario di battello: ossia solo quando gli «è concesso l'uso del battello». Il noleggiatore a viaggio è quindi escluso dal campo di applicazione della Convenzione.

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

La nuova lettera d) definisce l'espressione «merci pericolose» rimandando all'Accordo europeo del 26 maggio 2000¹⁰ sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna nella sua versione vigente.

Nell'originaria CLNI 1988 mancava 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, rischia di provocare danni all'ambiente. Il motivo della modifica è imputabile alla Convenzione internazionale del 28 aprile 1989¹¹ sull'assistenza, il cui 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.

¹⁰ RS 0.747.208

¹¹ RS 0.747.363.4

L'avaria comune (danni arrecati intenzionalmente alla nave o al carico per tutelare un bene giuridico superiore) è ora menzionata 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 i danni legati al trasporto di merci pericolose.

Art. 6 Limiti generali

Tenuto conto dell'andamento dell'inflazione dal 1988 a oggi, i limiti generali di responsabilità sono stati raddoppiati. Nella navigazione marittima, nel frattempo i limiti sono stati innalzati due volte. Per riguardo nei confronti degli Stati dell'Europa dell'Est, che temevano 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 dalla sua entrata in vigore. Questa esclusione è limitata alle piccole imbarcazioni utilizzate nel traffico interno.

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. A differenza della CLNI 1988, dove per i danni causati dal trasporto di merci pericolose valgono i limiti generali di responsabilità, qui le merci pericolose sono trattate separatamente. La regolamentazione separata è giustificata dal rischio maggiore insito nel trasporto di merci pericolose e persegue l'obiettivo di uniformare il diritto relativo alla responsabilità nel trasporto di questa categoria di merci.

Il rischio maggiore si riflette negli importi dei limiti di responsabilità. Per le rivendicazioni relative a morte o lesioni corporali, la lettera a) rimanda all'articolo 6 paragrafo 1 lettera a) e stabilisce un raddoppio delle somme nonché un importo 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 raddoppio nonché un importo minimo di 10 milioni di unità di conto.

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 analoga a quella di cui all'articolo 6 paragrafo 1 lettera c) per le rivendicazioni relative a morte o lesioni corporali imputabili al trasporto di merci pericolose. 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), esse possono essere parificate alle altre rivendicazioni.

Art. 8 Limiti applicabili alle rivendicazioni dei passeggeri

Una strutturazione più chiara dell'articolo 7 della CLNI 1988 ha reso il testo più intelligibile. È stata mantenuta la struttura del calcolo dei limiti di responsabilità a seconda della capacità di trasporto. Analogamente ai limiti generali di cui all'articolo 6, anche questi importi sono stati aumentati.

Secondo il paragrafo 1, il limite di responsabilità per i danni alle persone è calcolato moltiplicando il numero di passeggeri effettivamente trasportati o il numero massimo di persone che il battello è autorizzato a trasportare per un importo di 100 000 unità di conto. L'incremento rispetto alla CLNI 1988, che prevedeva un importo di 60 000 unità di conto, è del 66,66 per cento. Sono invece stati soppressi i limiti di responsabilità massimi. A partire da un certo numero di viaggiatori, le rivendicazioni dei passeggeri non sono più soggette a limiti e viene quindi rafforzata la protezione dei reclamanti. La posizione giuridica dei passeggeri viene ulteriormente migliorata dalla definizione del limite di responsabilità minimo di 2 milioni di unità di conto, con 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 come diritti speciali di prelievo conformemente alla definizione del Fondo monetario internazionale. 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 la regolamentazione dell'articolo 9 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) capoversi iv) e v) nonché 8.

A seguito dell'adozione di una regolamentazione speciale per le rivendicazioni da danni causati dal trasporto di merci pericolose (art. 7) è stato inoltre aggiunto un nuovo paragrafo 3, che per questi limiti di responsabilità prevede un'applicazione per analogia dei paragrafi 1 e 2, 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 secondo l'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*. Le Parti non hanno ritenuto opportuno mantenere l'articolo. È quindi abolito il principio secondo il quale il diritto applicabile è quello della sede dell'autorità giurisdizionale adita.

Art. 12 Costituzione del fondo

Come la CLNI 1988, anche la CLNI 2012 disciplina solo gli aspetti fondamentali della procedura, affidando la totalità delle disposizioni esecutive alla competenza degli Stati Parte. L'articolo 12 contiene solo novità redazionali rispetto alla CLNI 1988. Il paragrafo 1 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. All'articolo 45 capoverso 1, le disposizioni esecutive dell'ordinanza del 20 novembre 1956¹² sulla navigazione marittima prevedono già la possibilità di costituire uno o più fondi.

Art. 13 Ripartizione del fondo

Esclusi i rimandi modificati agli articoli della Convenzione, l'articolo 13 è identico all'articolo 12 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 era 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 sulla 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, l'articolo 15 paragrafo 1 lettera a) limitava il campo d'applicazione 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: lo Stato Parte può escludere dal campo d'applicazione, mediante una

¹² RS 747.301

notifica al momento della firma, della ratifica, dell'accettazione, dell'approvazione o dell'adesione o in qualsiasi momento successivo, le vie d'acqua non elencate nell'allegato I dell'Accordo europeo del 19 gennaio 1996¹³ sulle grandi vie navigabili interne di importanza internazionale. 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, il che consente, con l'apposita notifica da parte della Svizzera, di mantenere un campo d'applicazione territoriale identico. Sulla scorta di queste considerazioni, il nostro Consiglio è favorevole a una dichiarazione della Svizzera conformemente all'articolo 15 paragrafo 2 lettere a) e b) CLNI 2012.

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 per un limitato periodo di 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.

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, oppure il giorno in cui la CLNI 1988 non sarà più in vigore. È determinante la data 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. La CLNI 2012 è entrata in vigore il 1° luglio 2019. Finora l'hanno accolta, mediante ratifica, accettazione, approvazione o adesione, il Belgio, la Germania, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, la Serbia e l'Ungheria.

In virtù del fatto che alla Conferenza diplomatica di Strasburgo per l'adozione 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 scritto, durante la Conferenza, che la CLNI 1988 perderà validità il giorno in cui diventerà efficace la sua denuncia da parte di tre dei quattro Stati contraenti.

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.

¹³ RS 0.747.207

Art. 18 Riserve

Diversamente da quanto disposto dall'articolo 18 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, che, conformemente alla definizione di battello di cui all'articolo 1 lettera b), non rientrano più nel campo di applicazione della Convenzione.

Il nostro Consiglio è favorevole a dichiarare applicabili le riserve di cui all'articolo 18 paragrafo 1 lettere a) e c). Per motivi di politica ambientale, l'inquinamento dell'acqua (lett. a) deve continuare a essere soggetto a una responsabilità illimitata (legge federale del 24 gennaio 1991¹⁴ sulla protezione delle acque). Una riserva sulla limitazione di responsabilità per le rivendicazioni (lett. c) di cui all'articolo 2 capoverso 1 lettera d) ed e) è opportuna perché la rimozione di un relitto o il recupero del carico di una nave sono associati a costi elevati. Ciò assicura una protezione completa del reclamante. Rinunciamo invece a una riserva secondo l'articolo 18 paragrafo 1 lettera b): la limitazione di responsabilità per danni in caso di trasporto di merci pericolose è ora disciplinata all'articolo 7 con un importo di responsabilità minimo di 10 milioni di diritti speciali di prelievo. Il nostro Consiglio è del parere che in questo modo sia garantita una sufficiente protezione del reclamante per danni materiali e personali. Poiché gli alleggi (natanti senza equipaggio e senza un vero propulsore proprio, lett. d) sono irrilevanti nei porti svizzeri, qui non viene formulata alcuna riserva. Inoltre, non essendo dotati di motore, gli alleggi sono associati a un rischio relativamente basso.

Art. 19 Denuncia

Secondo il paragrafo 2 la denuncia ha effetto dopo un periodo di sei mesi dalla notifica. Diversamente da quanto disposto all'articolo 19 paragrafo 2 CLNI 1988 non è più necessario aspettare un anno. Il termine di sei mesi non è tuttavia valido se la denuncia è dichiarata in occasione di una procedura di revisione semplificata. In questo caso il termine di riferimento è quello stabilito all'articolo 20 paragrafo 3, che in determinate circostanze può essere abbreviato.

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

L'articolo 20 CLNI 1988 è stato modificato per rispondere a un'esigenza di flessibilità e facilitare l'adeguamento dei limiti di responsabilità. La modifica è stata modellata sull'articolo 24 della Convenzione del 28 maggio 1999¹⁵ per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale. Per l'avvio di una procedura di revisione non è più necessaria la domanda di uno Stato parte. 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

¹⁴ RS 814.20

¹⁵ RS 0.748.411

il quale il segretario generale procede a effettuare una revisione su richiesta di un terzo degli Stati Parte se, dalla data della precedente verifica o, nel caso in cui non fosse stata effettuata ancora alcuna verifica, dall'entrata in vigore della Convenzione, il coefficiente per l'inflazione di cui al paragrafo 1 abbia superato il 5 per cento.

Secondo il paragrafo 2, l'importo modificato dal segretario generale della CCNR 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 Parti 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 dell'accettazione sono Parti alla Convenzione o che lo diventano in seguito. È prevista un'eccezione per gli Stati che denunciano la Convenzione almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore dell'emendamento. In questo caso la denuncia ha effetto nel momento in cui l'emendamento entra in vigore.

Gli emendamenti ai limiti di responsabilità conformemente all'articolo 20 sono modifiche di portata limitata ai sensi dell'articolo 7a capoverso 3 lettera a della legge del 21 marzo 1997¹⁶ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA). Non istituiscono nuovi diritti od obblighi per le Parti bensì assicurano che gli importi massimi restino invariati in relazione all'inflazione. Il rifiuto, o l'accettazione, di una simile modifica è di competenza del Consiglio federale.

Art. 21 Depositario

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

Art. 22 Lingue

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.

1.5 Punti essenziali dell'atto normativo di attuazione

La nuova normativa proposta richiede una revisione della legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera. Le modifiche proposte mirano essenzialmente ad adeguare il rimando alla CLNI 2012 anziché alla CLNI 1988 e di conseguenza al diritto internazionale vigente. Le modifiche dell'articolo 126 della legge servono inoltre a garantire una coerenza terminologica tra la legge e la CLNI 2012 nonché a colmare una lacuna nella legge relativa alla limitazione della responsabilità degli «addetti al recupero».

¹⁶ RS 172.010

1.6 **Commento ai singoli articoli dell'atto normativo di attuazione**

Art. 126, titolo marginale e cpv. 1

L'articolo 126 capoverso 1 della legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera è modificato per definire il termine di armatore. Il termine di «armatore» all'articolo 126 è ora definito mediante un rimando statico alla definizione di «proprietario di battello» nella CLNI 2012, garantendo un'armonizzazione delle definizioni nella legge e nella CLNI 2012, senza modificare oltre la definizione di «proprietario di nave» nell'ambito della legge.

Art. 126 cpv. 2

L'articolo 126 capoverso 2 della legge stabilisce che la limitazione della responsabilità dell'armatore è disciplinata dalle disposizioni della CLNI 1988. Con l'approvazione della CLNI 2012 questa disposizione deve essere aggiornata con il rimando alla nuova Convenzione.

Per colmare una lacuna nella legge relativa alla limitazione della responsabilità degli «addetti al recupero», all'articolo 126 sono inoltre state inserite le modifiche proposte nella procedura di consultazione (cfr. n. 1.2).

Finora la legislazione svizzera sulla navigazione marittima non conosceva l'espressione «addetto al recupero», benché ad esempio all'articolo 127 capoverso 4 siano menzionati i termini di «assistenza» e «salvataggio» in relazione alla navigazione interna. Per quanto riguarda le navi marittime, all'articolo 49 capoverso 1 la legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera disciplina la limitazione della responsabilità per l'«assistenza» e il «salvataggio» ossia per gli «addetti al recupero» con un rimando alla Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di rivendicazioni marittime, che stabilisce limitazioni di responsabilità anche per questi ultimi. La legge non menziona tuttavia l'applicabilità dell'articolo 49 alla navigazione interna, il che rappresenta una lacuna. Poiché la CLNI 1988 includeva già gli «addetti al recupero» tra le persone aventi diritto di limitare la loro responsabilità, l'assenza di tale disposizione nella legge deve essere interpretata come una svista del legislatore («vera lacuna»). Questa interpretazione è corroborata dal fatto che sia nel messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale del 22 febbraio 1952¹⁷ concernente il disegno di legge federale sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera sia nel messaggio del 3 maggio 1995¹⁸ concernente diverse convenzioni e protocolli internazionali nell'ambito della navigazione marittima e interna come pure la modificazione della legge sulla navigazione marittima si fa riferimento all'obiettivo di armonizzare le disposizioni nazionali sulla navigazione interna con quelle internazionali, senza menzionare l'intenzione di escludere l'«assistenza» e il «salvataggio» nella navigazione interna dalle limitazioni di responsabilità. Pur costituendo una modifica materiale della legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera, la proposta di inserire all'articolo 126 l'espressione «addetti al recupero» conforme-

¹⁷ FF 1952 I 253 (in tedesco)

¹⁸ FF 1995 IV 229

mente alla definizione della CLNI 2012 non fa che attuare un'armonizzazione con le disposizioni già esistenti a livello del diritto internazionale e vincolanti per la Svizzera dall'entrata in vigore della CLNI 1988, permettendo di colmare questa lacuna.

1.7 Ripercussioni del trattato e dell'atto normativo di attuazione

1.7.1 Ripercussioni per la Confederazione

Per la Confederazione, l'adesione alla CLNI 2012 non dovrebbe avere ripercussioni finanziarie né sull'effettivo del personale. Si è pertanto rinunciato a un esame dettagliato.

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

L'accettazione del presente progetto non dovrebbe avere ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna, si è rinunciato pertanto a un esame dettagliato.

1.7.3 Ripercussioni sull'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.

1.7.4 Ripercussioni sulla società

L'accettazione del presente progetto non dovrebbe avere ripercussioni sulla società, si è rinunciato pertanto a un esame dettagliato.

1.7.5 Ripercussioni sull'ambiente

L'accettazione del presente progetto non dovrebbe avere ripercussioni sull'ambiente, si è rinunciato pertanto a un esame dettagliato.

1.7.6 Altre ripercussioni

Il progetto ha ripercussioni economiche sugli attori privati. La sua accettazione potrebbe portare a un aumento dei premi assicurativi per gli operatori, segnatamente

per gli armatori di battelli per la navigazione interna, d'altro canto migliorerà la protezione dei reclamanti. L'adeguamento tempestivo dei limiti di responsabilità porterà a una più ampia accettazione della CLNI, e l'apertura a un maggior numero di Stati Parte implicherà un'uniformazione del diritto in materia di responsabilità nella navigazione interna. Gli armatori svizzeri non dovranno quindi più preventivare condizioni competitive sfavorevoli. Visti questi vantaggi chiaramente preponderanti si è rinunciato a un esame dettagliato delle ripercussioni finanziarie sugli attori privati.

1.8 Aspetti giuridici

1.8.1 Costituzionalità

Il disegno di decreto federale si basa sull'articolo 54 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.)¹⁹, 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).

1.8.2 Compatibilità con altri impegni internazionali della Svizzera

L'adesione della Svizzera alla CLNI 2012 è compatibile con tutti gli altri impegni. La Svizzera aveva già ratificato la CLNI 1988, la versione precedente della CLNI 2012. Degli Stati membri della CCNR, oltre alla Francia solo la Svizzera non ha ancora ratificato la CLNI 2012.

1.8.3 Forma dell'atto

Secondo l'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 se la loro attuazione richiede l'emanazione di leggi federali. Secondo l'articolo 22 capoverso 4 della legge del 13 dicembre 2002²⁰ sul Parlamento (LPar) contengono norme di diritto le disposizioni che, in forma direttamente vincolante e in termini generali e astratti, impongono obblighi, conferiscono diritti o determinano competenze. Si considerano importanti le disposizioni che in virtù dell'articolo 164 capoverso 1 Cost. hanno dovuto essere emanate sotto forma di legge federale. Poiché l'adesione alla CLNI 2012 comporta una modifica della legge sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera e i limiti di responsabilità rappresentano una modifica contenente norme di diritto importante per le imprese, secondo

¹⁹ RS 101

²⁰ RS 171.10

l'articolo 141 capoverso 1 lettera d numero 3 Cost. il decreto federale che approva la CLNI 2012 deve essere sottoposto al referendum facoltativo.

Secondo l'articolo 141a Cost., le modifiche costituzionali o legislative necessarie per attuare un trattato internazionale che sottostà al referendum facoltativo possono essere incluse nel decreto di approvazione. La modifica dell'articolo 126 della legge sulla navigazione marittima è necessaria per attuare la CLNI 2012 e deriva direttamente dagli obblighi stabiliti in tale atto. Il disegno dell'atto normativo di attuazione è dunque incluso nel decreto di approvazione e non presentato quale atto distinto sottoposto a referendum.

1.8.4 Adesione alla Convenzione

Secondo l'articolo 16 capoverso 2 lettera c) CLNI 2012, gli Stati che non hanno firmato la Convenzione hanno la possibilità di aderirvi. Poiché non figura tra gli Stati firmatari, la Svizzera esprime il proprio accordo a essere vincolata dalla Convenzione aderendovi.

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

2.1 Situazione iniziale

2.1.1 Necessità di agire e obiettivi

La Convenzione del 9 settembre 1996²¹ sulla raccolta, il deposito e il ritiro di rifiuti nella navigazione sul Reno e nella navigazione interna (di seguito: CDNI) in vigore presenta una lacuna: non vieta infatti il degassaggio incontrollato di determinati carichi. Ogni anno vengono trasportate grandi quantità di carichi liquidi, tra i quali rientrano anche molti composti organici volatili (in inglese *Volatile Organic Compounds*, VOC) e sostanze nocive per l'ambiente. Dopo lo scarico di un'imbarcazione, una parte del materiale trasportato resta nell'area di carico sotto forma di vapori. Questi vapori 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.

²¹ RS 0.747.224.011

2.1.2 Alternative esaminate

In Europa sono già stati introdotti, a vari livelli, divieti nazionali o regionali, il che accentua il problema dell'inquinamento ambientale nei territori dove non vige alcun divieto. Vi era pertanto una certa pressione affinché si introducesse un divieto a livello internazionale al fine di prevenire un «turismo dei rifiuti».

2.1.3 Svolgimento e risultato dei negoziati

Nei negoziati sono stati coinvolti diversi portatori di interesse e una consultazione pubblica svoltasi nell'estate del 2016 ha consentito a questi ultimi di presentare i propri pareri su una prima bozza di modifica della CDNI. Nell'elaborazione della presente revisione parziale si è tenuto conto – nella misura in cui erano appropriati – dei pareri presentati dai portatori di interesse.

La Conferenza delle Parti si è riunita a Strasburgo in qualità di organo deliberante il 22 giugno 2017. Non essendo contestato, il divieto di degassaggio incontrollato è stato accolto all'unanimità dagli Stati Parte della CDNI (Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi e Svizzera).

2.1.4 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario nonché con le strategie del Consiglio federale

Il progetto non è annunciato né nel messaggio del 29 gennaio 2020 sul programma di legislatura 2019–2023 né nel decreto federale del 21 settembre 2020 sul programma di legislatura 2019–2023. L'adozione della modifica non ha ripercussioni sul piano finanziario della Confederazione, dal momento che disciplina espressamente che i costi e le responsabilità sono ripartiti secondo il principio di causalità.

Il divieto del degassaggio incontrollato garantisce un'attuazione uniforme di elevati standard ambientali sul Reno. Accettando la modifica, anche la Svizzera si assume la sua responsabilità nei confronti della protezione dell'ambiente. Il progetto serve quindi ad attuare l'Agenda 2030 per uno sviluppo sostenibile e nello specifico l'obiettivo 6.3 relativo al miglioramento della qualità dell'acqua e alla riduzione dell'inquinamento.

2.2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione

Cinque dei sette pareri inoltrati che si sono espressi sul contenuto approvano senza riserve la modifica della CDNI. L'associazione svizzera di navigazione e di economia portuale (*Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft*) raccomanda di aspettare la ratifica degli altri Stati membri della CCNR. L'Unione svizzera

delle arti e mestieri (USAM) si oppone visti i costi supplementari per gli operatori della navigazione.

2.3 Punti essenziali del progetto

2.3.1 Sintesi del contenuto della modifica

La modifica della CDNI riguarda gli articoli che devono essere adeguati in seguito all'introduzione del divieto di degassaggio.

All'articolo 13 è inoltre stata inserita una modifica di carattere meramente redazionale.

2.3.2 Valutazione

Il divieto di spurgo incontrollato e l'obbligo di smaltire correttamente i vapori (residui gassosi di un carico liquido) costituiscono 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. L'accettazione dell'integrazione della CDNI rappresenta inoltre un importante incentivo a installare l'infrastruttura necessaria.

La CDNI è in vigore in sei Paesi (Svizzera, Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo e Paesi Bassi) 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 nella Convenzione 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.

2.4 Commento ai singoli articoli della Convenzione

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 s) 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 di 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 norme vigenti. Il nuovo testo stabilisce che se l'imbarcazione non è stata adeguatamente scaricata secondo le norme vigenti 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 Convenzione rivista 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 rifiuti di bordo e parti di carico dall'imbarcazione nella via navigabile. Come nel caso delle altre modifiche, anche questo paragrafo è stato integrato con il divieto di rilasciare sostanze nell'atmosfera.

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'adeguamento dell'articolo 13 non concerne il divieto di rilascio di rifiuti di bordo allo stato gassoso. Si tratta di una modifica di carattere meramente redazionale (stralcio del secondo paragrafo) per migliorare la coerenza con le disposizioni d'esecuzione.

2.5 Ripercussioni

2.5.1 Ripercussioni per la Confederazione

Per la Confederazione, l'accettazione del presente progetto non dovrebbe avere ripercussioni finanziarie né sull'effettivo del personale. Si è pertanto rinunciato a un esame dettagliato.

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

L'accettazione del presente progetto non dovrebbe avere ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna, si è pertanto rinunciato a un esame dettagliato.

2.5.3 Ripercussioni sull'economia

L'accettazione del presente progetto ha ripercussioni marginali sull'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 si applicherà a tutte le navi che circolano nel campo di applicazione territoriale della CDNI.

2.5.4 Ripercussioni sulla società

L'accettazione del presente progetto non dovrebbe avere ripercussioni sulla società, si è pertanto rinunciato a un esame dettagliato.

2.5.5 Ripercussioni sull'ambiente

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

2.5.6 Altre ripercussioni

In conformità con l'Annesso 2 Parte B (art. 5.02 CDNI), le Parti devono creare o far creare le premesse infrastrutturali e di altro tipo necessarie per il deposito e il ritiro dei vapori. In Svizzera, l'infrastruttura necessaria sarà creata da privati, sotto la vigilanza dei Porti renani svizzeri (*Schweizerische Rheinhäfen*).

Le imprese che desiderano allestire un proprio centro di ritiro dei 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. Attualmente alcune aziende dispongono di proprie strutture che però, di solito, non possono essere usate da terzi.

2.6 Aspetti giuridici

2.6.1 Costituzionalità

Il disegno di decreto federale si basa sull'articolo 54 capoverso 1 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).

2.6.2 Compatibilità con altri impegni internazionali della Svizzera

L'accettazione delle modifiche è compatibile con altri impegni internazionali della Svizzera. L'accettazione del divieto del degassaggio incontrollato attua l'Agenda 2030 per uno sviluppo sostenibile promuovendo l'obiettivo 6.3 relativo al miglioramento della qualità dell'acqua e alla riduzione dell'inquinamento.

2.6.3 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 se per la loro attuazione è necessaria l'emanazione di leggi federali. Secondo l'articolo 22 capoverso 4 LParl contengono norme di diritto le disposizioni che, in forma direttamente vincolante e in termini generali e astratti, impongono obblighi, conferiscono diritti o determinano competenze. Si considerano importanti le disposizioni che in virtù dell'articolo 164 capoverso 1 Cost. hanno dovuto essere emanate sotto forma di legge federale.

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 cau-

salità rappresentano un importante adeguamento delle norme di diritto che avrà ripercussioni sulle aziende svizzere.

Il decreto federale concernente l'approvazione della Convenzione sottostà pertanto a referendum facoltativo ai sensi dell'articolo 141 capoverso 1 lettera d numero 3 Cost.

2.6.4 Accettazione della modifica

Secondo l'articolo 19 paragrafo 4 CDNI, gli emendamenti alla 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 CCNR. Non avendo firmato la modifica, la Svizzera approva gli emendamenti depositando uno strumento di accettazione.

Secondo l'articolo 19 paragrafo 5, gli emendamenti agli annessi della CDNI 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.