



[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 presuppone.

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'unificazione 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 iniziarla, 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 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 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

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.

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 acquee 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.