

Foglio Federale

Berna, 26 novembre 1973

Anno LVI

Volume II

N° 47

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento annuo fr. 33 (semestrale fr. 20, estero fr. 48) con allegata la Raccolta delle leggi federali. Rivolgersi alla Tipografia Grassi & Co. (già Cantonale) 6500 Bellinzona
Telefono 092/25 18 71 - 25 18 72 — Ccp 65-690

11806

Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale concernente gli accordi relativi alla navigazione sul Lago di Costanza e il Reno

(Del 17 ottobre 1973)

Onorevoli signori presidente e consiglieri,

ci pregiamo di illustrarvi, col presente messaggio, un disegno di decreto federale approvante gli accordi conclusi, il 10 giugno 1973, per disciplinare la navigazione sul Lago di Costanza e il Reno.

1 Introduzione

Trattasi dei testi seguenti:

- Convenzione e protocollo aggiuntivo, tra la Repubblica federale di Germania, la Repubblica d'Austria e la Confederazione Svizzera, per la navigazione sul Lago di Costanza;
- Trattato tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale di Germania per la navigazione sul Lago Inferiore e sulla tratta renana Costanza-Sciaffusa;
- Trattato tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica d'Austria per la navigazione sul Vecchio Reno.

La convenzione e i due trattati costituiscono una nuova regolamentazione uniforme, adattabile all'evoluzione delle condizioni in materia di

navigazione sulle acque comunicanti del Lago di Costanza, del Lago Inferiore, del Reno tra Costanza e Sciaffusa nonché del Vecchio Reno sino a Rheineck-Gaüssau. Essi apprestano la base normativa per la promulgazione e l'applicazione delle prescrizioni di navigazione, intese, in particolare, a regolare le questioni relative alla messa in servizio dei battelli, alla qualifica dei conducenti, alla circolazione dei natanti nonché alla protezione dell'ambiente contro gli effetti pregiudizievoli della navigazione.

2 Parte generale

21 Situazione

La navigazione sul Lago di Costanza è attualmente disciplinata dalla convenzione del 22 settembre 1867 tra gli Stati costieri, istitutiva d'un regolamento internazionale per la navigazione e i servizi portuali — Internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee (ISHO) — con protocollo finale (CS 13 375; RS 0.747.223.11). La convenzione del 28 settembre 1867 tra la Svizzera ed il Granducato di Baden, sul regolamento della navigazione e dei porti per il Lago Inferiore ed il Reno tra Costanza e Sciaffusa — Gemeinsame Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen (GSHO) — con protocollo finale (CS 13 437; RS 0.747.224.31), regola la navigazione sul Lago Inferiore ed il Reno sino a Sciaffusa. Per il Vecchio Reno non vige alcuna normativa internazionale. Dette convenzioni non corrispondono ormai più ai dati e alle esigenze attuali della navigazione: compilate in un'epoca in cui la navigazione sportiva e di diporto era pressoché sconosciuta, esse si riferiscono essenzialmente all'esercizio della navigazione professionale, per la quale contemplano disposti sul diritto di sovranità (per esempio, per quanto concerne l'esecuzione delle convenzioni), prescrizioni di polizia e direttive tecniche (segnatamente circa l'attrezzatura dei battelli). Questa notevole sfasatura ha consigliato di tralasciare una mera revisione dei testi e d'affrontare una vera riforma dei medesimi con conseguente nuova procedura di ratificazione. Va aggiunto che dette convenzioni non sono denunciabili, onde possono essere abrogate solamente di comune intesa.

22 Valutazione critica della situazione

Tutti gli Stati contraenti hanno giudicato opportuna la riforma delle convenzioni, quantunque coscienti delle difficoltà di una tale impresa la quale, segnatamente, avrebbe potuto riaccendere le controversie circa i rapporti di sovranità sul Lago di Costanza. È infatti noto che i pareri degli Stati costieri divergono totalmente quanto alla delimitazione dei confini

politici sul lago: l'Austria lo considera un condominio, vale a dire un territorio sottoposto alla sovranità comune di tutti gli Stati costieri, anzi recentemente ha addirittura fatto propria la cosiddetta «Haldentheorie», secondo cui, sino ad una certa profondità, per esempio 25 m, il lago farebbe parte del territorio dello Stato costiero mentre il resto costituirebbe il condominio; la Svizzera ha in ogni tempo difeso il punto di vista secondo il quale la superficie del lago è ripartita tra gli Stati costieri seguendo la linea mediana; la Germania propugnò, a suo tempo, la teoria condominiale, mentre la Repubblica federale di Germania non ha ancora adottato una posizione ben definita al riguardo.

Nel 1961 e nel 1965, la Repubblica federale di Germania propose alla Svizzera e all'Austria di procedere ad una ristrutturazione delle due convenzioni dei 22 e 28 settembre 1867 (ISHO e GSHO), allo scopo di stralciare da ambedue i testi le prescrizioni di polizia di navigazione, sostituendoli con una norma che demandasse agli organi competenti degli Stati costieri la facoltà di stabilire, di comune intesa, le prescrizioni relative alle regole di navigazione, alle esigenze di costruzione, d'attrezzatura e di marchiatura, nonché all'equipaggio e alle qualifiche dei battellieri e del personale navigante. Da parte Svizzera si è riconosciuta la fondatezza della proposta germanica; lo stralcio, dai testi convenzionali, delle prescrizioni tecniche favorisce in effetti un loro adeguamento rapido alle nuove condizioni. Ma rimaneva pur sempre la grossa difficoltà derivante dalle divergenze quanto al diritto di sovranità; il corso dei negoziati confermò del resto che il problema insoluto delle frontiere costituiva l'ostacolo principale alla riforma della convenzione del 22 settembre 1867, ancorché auspicata da ogni Parte.

23 Risultato dei negoziati

I negoziati iniziarono nel novembre 1966 tra delegazioni designate dai Governi dei tre Stati costieri del Lago di Costanza. La delegazione Svizzera era composta dei rappresentanti dei tre Cantoni direttamente interessati, vale a dire, Sciaffusa, San Gallo e Turgovia. Nella prima sessione plenaria si decise che le prescrizioni, ormai inadeguate, di polizia della navigazione e dei porti, sarebbero state adattate alle condizioni attuali, mentre i disposti relativi ai diritti di sovranità lo sarebbero stati unicamente nella misura strettamente necessaria all'introduzione delle dette nuove prescrizioni. Si crearono pertanto due gruppi di lavoro composti dei rappresentanti dei tre Stati contraenti: il primo (gruppo giuridico) fu incaricato della revisione dei disposti di carattere generale, il secondo (gruppo tecnico) dell'elaborazione delle prescrizioni di navigazione. Il gruppo giuridico aveva per compito la ricerca di una soluzione pragmatica che, al di là delle controversie confinarie (ripartizione territoriale o condominio), permettesse di stabilire una regolamentazione efficace. La delegazione svizzera si pro-

nunciò a favore d'una soluzione che, per la determinazione della competenza degli Stati, non si basava né sulla «Haldentheorie» né sulla ripartizione lungo la mezzeria del lago, ma che ammetteva la possibilità, per ogni Stato, d'esercitare alcune competenze nel campo d'attività dello Stato limitrofo. In considerazione degli obblighi della Repubblica federale di Germania nel quadro della Comunità Europea, la delegazione germanica chiese istantaneamente di mantenere gli articoli 1 a 4 della convenzione ISHO relativi alla libertà di navigazione e alla parità di trattamento dei battelli e carichi, alle installazioni e tasse portuali nonché all'eliminazione degli ostacoli di navigazione.

Nel 1968, i lavori furono temporaneamente sospesi essendo state respinte diverse proposte, circa l'applicazione delle prescrizioni di navigazione, che, all'una o all'altra Parte, sembravano pregiudicare la questione della sovranità nel senso del «condominio» o di quello del «tracciato mediano». Dopo un intervallo assai lungo, i negoziati si riavviarono grazie alla proposta svizzera di prevedere, per il Lago di Costanza, tre settori, in ognuno dei quali uno Stato sarebbe stato responsabile dell'applicazione delle prescrizioni di navigazione, senza escludere, in circostanze determinate, un intervento dei due altri Stati. La delimitazione di questi settori non avrebbe dovuto far capo al tracciato mediano, bensì essere attuata mediante linee rette congiungenti punti ben visibili sulle rive, tenuto conto del tracciato delle frontiere territoriali degli Stati ai bordi del lago. Una zona di 3 km, lungo la riva, avrebbe dovuto costituire una «zona esclusiva», di assoluta competenza dello Stato costiero. L'Austria, e più tardi la Repubblica federale di Germania, si dichiararono pronte a continuare i lavori sulla base della proposta svizzera.

Verso la fine del 1970, i delegati si riunirono una seconda volta affidando altri mandati ai gruppi di lavoro. La Repubblica federale di Germania sollecitò nuovamente il mantenimento degli articoli 1 a 4 della convenzione ISHO. La Svizzera subordinò l'accettazione di una sistemazione settoriale, evitando il tracciato mediano, alla condizione che gli articoli 24 capoverso 1, 25 e 26 (perseguimento e repressione delle contravvenzioni) non venissero abrogati ma semplicemente sospesi per la durata della nuova regolamentazione. In detti articoli è previsto segnatamente che la repressione delle contravvenzioni incombe allo Stato sul cui territorio sono state commesse: detti disposti consacrano quindi il principio della ripartizione territoriale. Il gruppo di lavoro giuridico assunse da allora il compito d'elaborare un trattato non denunciabile, diverso — a un tempo più conciso e più completo — della Convenzione ISHO, nonché di redigere un protocollo addizionale denunciabile che regolasse l'applicazione delle prescrizioni di navigazione. Nel protocollo si dovevano definire i settori in modo da non pregiudicare la questione dei confini nazionali, pur permettendo, dal punto di vista nautico, il loro reperimento sulla base di punti fissi

facilmente riconoscibili. Quanto al gruppo di lavoro tecnico, fu incaricato di proseguire l'elaborazione delle prescrizioni di navigazione.

Il gruppo di lavoro giuridico completò i propri lavori nel corso del 1971. La Repubblica federale di Germania avendo rinunciato a chiedere il mantenimento degli articoli 1 a 4 della Convenzione ISHO, e l'Austria avendo adottato un atteggiamento conciliante riguardo alla proposta svizzera sulla delimitazione dei settori, si poté elaborare infine una convenzione sulla navigazione concernente il Lago di Costanza, assolutamente nuova, atta a sostituire vantaggiosamente la ISHO. Al termine della terza riunione delle delegazioni plenarie, la nuova convenzione poté essere parafata il 2 febbraio 1972.

In seguito, il gruppo di lavoro giuridico elaborò, secondo i principi stabiliti nella nuova convenzione, il trattato relativo alla navigazione sul Lago Inferiore ed il Reno, tra Costanza e Sciaffusa (il quale abrogherà e sostituirà la Convenzione GSHO) nonché il trattato relativo alla navigazione sul Vecchio Reno, privo sinora di regolamentazione. Un protocollo aggiuntivo regola il rapporto dei due trattati bilaterali con la convenzione tripartita. Tutti i documenti sono stati firmati su un battello, nel mezzo del Lago di Costanza, il 1^o giugno 1973.

La soluzione adottata risponde ai desideri della Svizzera e si avvicina al concetto secondo cui il Lago di Costanza è diviso tra gli Stati costieri seguendo il tracciato mediano, nella misura in cui la delimitazione dei settori è attuata mediante linee accostantisi a detto tracciato; gli scarti tra le linee settoriali e la mezzeria del lago sono peraltro giustificati dal punto di vista nautico. La convenzione regola d'altronde solo le questioni della polizia di navigazione e non accenna ad alcuna questione di sovranità.

La convenzione ed i due trattati consacrano il principio della libertà di navigazione, costantemente difeso dalla Svizzera, libertà, comunque, non illimitata. Essi costituiscono la base normativa per le prescrizioni di navigazione propriamente dette (prescrizioni di polizia), le quali saranno bensì elaborate di comune intesa dagli Stati contraenti, ma da essi nondimeno promulgate separatamente, seppure concordemente, a titolo di diritto nazionale. Contrariamente alla convenzione ed ai due trattati, testi tutti di diritto internazionale, le prescrizioni di navigazione sono testi di diritto interno ma d'identico tenore.

L'applicazione delle prescrizioni spetta di norma allo Stato costiero, gli Stati contraenti possono tuttavia, in circostanze determinate, intervenire nei settori degli altri Stati.

La creazione della commissione internazionale per la navigazione sul Lago di Costanza risponde parimenti ad un desiderio comune. Essa costituisce un organo nel cui ambito sono trattati tutti i problemi relativi alla navigazione sulle acque costiere in causa, segnatamente l'elaborazione delle

prescrizioni di navigazione, che il gruppo di lavoro tecnico sta, attualmente, portando a termine. Infine, la procedura prevista nella convenzione per la composizione delle vertenze, specie la procedura arbitrale, è impostata secondo la concezione tradizionalmente propugnata dal nostro Paese.

24 Conclusione

L'insieme della regolamentazione convenzionale costituisce una soluzione moderna ed equilibrata della questione della navigazione sulle acque costiere importanti. Essa è stata elaborata in modo da poter venire adeguata facilmente ai mutamenti di situazione ed agli sviluppi futuri; va segnalato che essa offre nel contempo la base delle necessarie misure di protezione dell'ambiente contro i danni causati dalla navigazione e che, in tal modo, colma una lacuna della vigente normativa. I Cantoni direttamente interessati di Sciaffusa, San Gallo e Turgovia hanno approvato le soluzioni adottate.

3 Parte speciale

31 Convenzione

L'*articolo primo* determina il campo territoriale e materiale d'applicazione. Territorialmente, la convenzione si applica all'intero Lago di Costanza (Lago Superiore); per materia, essa concerne soltanto la polizia della navigazione. Altre questioni saranno disciplinate in successivi accordi. Nel terzo capoverso, i tre Stati contraenti prevedono che la Svizzera e l'Austria (per quanto attiene al Vecchio Reno), la Svizzera e la Repubblica federale di Germania (per quanto attiene al Lago Inferiore e alla tratta renana Costanza-Sciaffusa) abbiano a concludere trattati particolari per disciplinare la navigazione secondo principi analoghi a quelli contemplati nel presente atto, tranne ove un particolare quadro circostanziale richiedesse un disciplinamento divergente, e tale quadro circostanziale particolare esiste palesemente sulla tratta renana Costanza-Sciaffusa. Inoltre, i natanti dei tre Stati partecipi della convenzione devono beneficiare dell'uguaglianza di trattamento negli accordi bilaterali.

L'*articolo 2* sancisce la norma della libertà di navigazione e della parità di trattamento per tutti i natanti atti alla navigazione. La libertà di navigazione non è illimitata, bensì accordata soltanto nel quadro della convenzione e delle pertinenti prescrizioni da quest'ultima derivate o derivabili.

L'*articolo 3* prevede che il semplice attracco di un natante ai pontili accessibili al pubblico è gratuito; tuttavia talune tasse possono essere riscosse per prestazioni particolari, quali ad esempio la messa a disposizione di aree di stazionamento, purché anche in ciò il principio dell'uguaglianza di trattamento dei natanti dei tre Stati contraenti sia rispettato.

L'articolo 4 fa obbligo ai Contraenti di vigilare affinché la navigazione non venga ostacolata oltre agli stretti limiti dettati dall'interesse pubblico e da questo resi inevitabili. Quanto alla preferenza che, in un caso concreto, dovesse esser data alla navigazione o a un'opera di interesse pubblico, trattasi manifestamente di una questione d'apprezzamento degli interessi compresenti, questione che dovrà essere risolta in piena oggettività dalle autorità competenti.

L'articolo 5 consente ai tre Contraenti d'emanare prescrizioni sulla navigazione. Queste prescrizioni di polizia, nella stretta accezione del termine, vanno elaborate nel quadro della Commissione della navigazione, tuttavia sono emanate in modo uniforme dagli Stati contraenti come diritto interno. Queste prescrizioni devono disciplinare analiticamente i temi seguenti: ammissione alla circolazione dei natanti, requisiti per condurre un natante, regole di navigazione, segnaletica, protezione ecologica connessa con la navigazione. Il quarto capoverso prevede che la navigazione può essere limitata qualora la protezione ecologica lo esiga. Le restrizioni possono concernere il luogo o il tempo. Inoltre, la circolazione di taluni battelli, segnatamente di quelli a motore, potrebbe venir fortemente limitata o addirittura interamente vietata. Trattasi qui innanzitutto dell'inquinamento idrico da parte di taluni tipi di natanti a motore, dell'inquinamento da rumore o della progressiva distruzione delle rive. Questo disposto, insomma, consente di prendere tutti i provvedimenti obiettivamente giustificati. Il quinto capoverso conferisce ad ogni Stato la possibilità di ordinare misure restrittive transitorie e locali per fronteggiare situazioni particolari, per esempio in caso di manifestazioni nautiche oppure per disciplinare la navigazione nei porti.

L'articolo 6 disciplina l'ammissione alla circolazione dei natanti. Le prescrizioni di navigazione elencano dettagliatamente come un natante debba venir attrezzato per essere ammesso alla circolazione; esse possono dispensare taluni tipi di natante, per esempio le barche a remi, dall'autorizzazione di circolazione. Competenti in prima linea per rilasciare le autorizzazioni sono le autorità dello Stato contraente nel quale il natante ha il luogo di stazionamento. Altre norme determinano la competenza allorché il natante non ha un luogo di stazionamento in alcuno degli Stati contraenti. Ogni Contraente può autonomamente collegare il rilascio di un permesso di circolazione con l'esistenza di un'assicurazione per responsabilità civile, nesso già prescritto in Svizzera, non ancora però negli altri Stati contraenti.

L'articolo 7 tocca il tema del permesso di condurre (patente di battelliere). Le prescrizioni, anche in questo caso, comportano un elenco tassativo dei requisiti necessari. Competenti al rilascio della patente sono, in primo luogo, le autorità dello Stato contraente nel quale il richiedente abbia domicilio. Altre regole determinano la competenza allorché manchi tale domicilio in uno degli Stati contraenti.

L'articolo 8 concerne la navigazione professionale. Come sinora, il disposto lascia ad ogni Stato contraente la cura di disciplinare questo tipo di navigazione, segnatamente per quanto concerne il regime delle concessioni.

Gli articoli da 9 a 18 disciplinano l'applicazione della convenzione e delle prescrizioni di navigazione.

L'articolo 9 e l'allegato della convenzione delimitano i tre settori lacuali e stabiliscono per ciascuno lo Stato contraente competente per applicarvi la convenzione e le prescrizioni di navigazione.

L'articolo 10 indica le condizioni in cui gli organi di un Contraente (si pensa segnatamente alla polizia) possono intervenire nel settore di un altro Stato contraente, ed enuncia i provvedimenti che in tal caso possono essere presi.

L'articolo 11 e l'allegato pertinente stabiliscono le zone esclusive, vale a dire quelle zone nelle quali solo lo Stato rivierasco può agire, ad esclusione degli organi degli altri Stati contraenti, i quali possono intervenire soltanto qualora lo Stato rivierasco domandi il loro intervento. La zona esclusiva è costituita da una banda lacuale larga tre chilometri dalla riva. Nelle relazioni tra la Repubblica di Germania e l'Austria, per quanto concerne la baia di Bregenz, le zone esclusive hanno tuttavia una larghezza di soli 2 chilometri dalla riva, stante l'esiguità del lago in quella regione.

L'articolo 12 definisce gli obblighi di un Contraente per il caso in cui i suoi organi intervenissero nel settore di un altro Stato contraente. È previsto segnatamente che le persone arrestate dagli organi di un Contraente nel settore di un altro debbano essere consegnate agli organi di quest'ultimo, competente per questo settore, a meno che gli arrestati siano cittadini dello Stato i cui organi hanno proceduto all'arresto.

L'articolo 13 determina la competenza e il diritto applicabile alla repressione delle infrazioni di navigazione. Un disciplinamento s'impone, in questo tema, dal momento in cui si tratta esclusivamente di contravvenzioni per le quali, mancando un disposto convenzionale, non vi sarebbe sul piano internazionale nessuna collaborazione giudiziale o amministrativa. La repressione delle infrazioni incombe primamente allo Stato contraente sul cui territorio l'autore ha il suo domicilio. Il luogo dell'infrazione non svolge dunque ruolo alcuno. Se l'autore non ha domicilio in uno degli Stati contraenti, la competenza passa al Contraente i cui organi sono intervenuti originariamente. Sarà quindi generalmente lo Stato contraente cui il settore appartiene, o, eventualmente (nel caso dell'articolo 10) uno degli altri Contraenti. Per il perseguimento delle infrazioni alle norme di navigazione, ogni Contraente applica il proprio diritto interno quanto alla materia

ed alla procedura. L'interruzione della prescrizione avvenuta in uno degli Stati contraenti ha effetto anche per gli altri Contraenti.

L'articolo 14 fa obbligo ai Contraenti d'eseguire le sentenze e le decisioni rese negli altri Stati contraenti, nella misura in cui ciò sia consentito dalla legislazione nazionale.

L'articolo 15 disciplina la questione dell'assistenza giudiziaria ed amministrativa tra Contraenti e garantisce l'applicazione della convenzione e delle prescrizioni di navigazione, segnatamente per il perseguimento d'infrazioni, anche nel caso in cui diversi Stati contraenti dovessero agire.

Gli articoli 16, 17 e 18 contengono disposti intesi a facilitare la cooperazione delle autorità dei tre Stati contraenti.

L'articolo 19 prevede l'istituzione di una Commissione internazionale per la navigazione sul Lago di Costanza e ne stabilisce i compiti. Detta Commissione è un collettivo misto, nel quale i tre Contraenti sono rappresentati da tre membri ciascuno. La Commissione funge da organo consultivo; suo scopo principale è l'elaborazione delle prescrizioni di navigazione, le quali saranno poscia emanate dagli Stati contraenti come diritto interno.

Gli articoli da 20 a 23 concernono la composizione delle vertenze tra gli Stati contraenti. Tali vertenze, qualora non composte né dalla Commissione suddetta né per via diplomatica, vanno sottoposte a un tribunale arbitrale. I disposti relativi alla procedura arbitrale ricalcano quelli recepiti in altri atti internazionali. Questi disposti tengono conto del fatto che la convenzione è un accordo tripartito, mentre, in una procedura arbitrale, può accadere che soltanto due Stati figurino come parti oppure che vi figurino tutti e tre. L'articolo 21 capoverso 2 e l'articolo 23 capoverso 2 rispecchiano questa particolarità.

Gli articoli da 24 a 27 contengono i disposti finali usuali concernenti la ratifica, la disdetta, l'entrata in vigore e l'abrogazione di accordi anteriori.

L'articolo 26 capoverso 3 ultima frase assume un significato particolare: il disposto prevede che, in caso di disdetta, gli Stati avvieranno immediatamente dei negoziati per impostare un nuovo disciplinamento comune e che, nel frattempo, la convenzione denunciata continuerà ad essere applicata sino all'entrata in vigore del nuovo testo. Questa clausola è intesa ad evitare ogni jato nell'applicazione delle prescrizioni di navigazione.

L'allegato delimita molto in dettaglio i settori e le zone esclusive.

32 Protocollo addizionale

Il protocollo addizionale assicura nei tre Stati partecipi della convenzione l'esecuzione dei due trattati bilaterali, conclusi dalla Svizzera con la Repubblica federale di Germania e con l'Austria, circa la navigazione sul Lago Inferiore nonché sulla tratta renana Costanza-Sciaffusa e sul Vecchio Reno.

Il numero 1 prevede che, a domanda del Contraente sul cui territorio l'infrazione è stata commessa, l'infrazione stessa sia perseguita nell'uno dei due altri Stati contraenti. In virtù di questo disposto se, per esempio, una persona domiciliata in Austria commette una contravvenzione sul Lago Inferiore, essa potrà venir perseguita in Austria a domanda della Svizzera o della Repubblica federale di Germania.

Il numero 2 indica i disposti applicabili in questi casi.

Il numero 3 estende alle precitate via d'acqua le attribuzioni della Commissione internazionale della navigazione, di cui è parola nell'articolo 19 della convenzione, rimanendo inteso che lo Stato non rivierasco partecipa soltanto in quanto osservatore.

Il numero 4 estende ai trattati bilaterali la procedura prevista nella convenzione per comporre le vertenze, ma lo Stato impartecepe non può intervenirvi come parte.

33 Trattato concernente la navigazione sul Lago Inferiore e sulla tratta renana Costanza-Sciaffusa

L'articolo primo di quest'atto internazionale descrive il campo d'applicazione territoriale. Dato che (contrariamente al Lago Superiore) la sovranità, in concreto dunque la frontiera, è definita dal tracciato in mezzo alla via d'acqua e non è contestata, non torna necessario prevedere qui una riserva analoga a quella figurante nell'articolo primo della convenzione.

L'articolo 2 enuncia il principio della libertà di navigazione e d'uguaglianza di trattamento, in parallelo con l'articolo 2 della convenzione.

L'articolo 3 corrisponde al passo analogo della convenzione.

L'articolo 4, come già l'articolo 4 della convenzione, fa obbligo ai Contraenti di vigilare affinché la navigazione non venga ostacolata. Questo disposto assume la sua massima importanza per la tratta renana ove la via navigabile si restringe, onde prevede che i due Stati abbiano ad informarsi e ad accordarsi circa i loro progetti d'ingegneria civile interessanti le rive e il canale del fiume, al fine di ricercare un'intesa prima che il progetto già sia giunto alla fase della pianificazione avanzata o addirittura a quella esecutiva.

L'*articolo 5* tien conto delle particolarità dei differenti tronchi della via d'acqua, nei quali la segnaletica intesa a determinare il canale navigabile assume importanza preminente, il canale stesso essendo di dimensioni molto variabili.

Gli *articoli da 6 a 10*, paralleli agli articoli da 5 a 8 della convenzione, disciplinano l'emanazione delle prescrizioni di navigazione da parte dei due Stati contraenti. Le particolarità della via d'acqua, segnatamente del fiume, esigono prescrizioni speciali deroganti alle norme previste per il Lago di Costanza. Ciò vale sia per le regole di navigazione sia per l'ammissione alla navigazione dei battelli, sia, infine, per la patente di battelliere. Le autorizzazioni valide per il Lago di Costanza non sono quindi senz'altro valide anche per il Reno; occorrono evidentemente autorizzazioni speciali.

L'*articolo 11*, nel combinato disposto con l'*articolo 12* rinviante al protocollo aggiuntivo della convenzione, è inteso a disciplinare l'applicazione del trattato e delle prescrizioni di navigazione, nel senso che ogni Contraente è responsabile e competente quanto all'applicazione del trattato e delle prescrizioni di navigazione sul proprio territorio. A cagione della strettezza di talune tratte renane, l'articolo 11 capoverso 2 prevede che, ove la frontiera territoriale trovasi in mezzeria del fiume, gli organi di uno degli Stati possono prendere misure urgenti valide anche per il territorio dell'altro Contraente. Se non si fosse proceduto in tal modo, sarebbe praticamente tornato impossibile prendere i provvedimenti indispensabili, in quanto questi provvedimenti involgono per forza il canale navigabile intero. Situazioni paragonabili possono prodursi anche sul Lago Inferiore, benché ovviamente in misura molto minore. Per questa ragione, l'articolo 11 capoverso 3 consente alle autorità locali competenti di stipulare accordi particolari, segnatamente per disciplinare il traffico; queste intese particolari possono prevedere interventi sul territorio dello Stato limitrofo.

Le *disposizioni finali* corrispondono puntualmente a quelle della convenzione. In caso di disdetta il trattato continuerà esso pure a rimanere provvisoriamente applicabile fino all'entrata in vigore di un disciplinamento nuovo.

34 Trattato relativo alla navigazione sul Vecchio Reno

In ampia parte, questo nuovo testo internazionale corrisponde, per contenuto nonché per forma, a quello — commentato qui sopra — concernente il Lago Inferiore e la tratta di Reno tra Costanza e Sciaffusa; se ne scosta soltanto per una redazione più stringata e semplice, dovuta al fatto che la navigazione sul Vecchio Reno non presenta le stesse difficoltà di quella sulla tratta renana Costanza/Sciaffusa. Di norma, i natanti e i battellieri autorizzati a circolare sul Lago di Costanza possono parimente

circolare sul Vecchio Reno, in virtù degli *articoli 6 e 7*, a meno che delle eccezioni risultino espressamente contemplate in speciali prescrizioni di navigazione.

4 Conseguenze finanziarie

La convenzione ed i trattati non comportano conseguenze finanziarie particolari, l'esercizio della polizia di navigazione essendo sempre stata attribuita ai Cantoni e non essendo instaurato nessun compito nuovo.

5 Costituzionalità

La conclusione della convenzione e dei trattati si è ancora nell'articolo 8 della costituzione federale che dà alla Confederazione il diritto di concludere trattati con gli Stati esteri. L'Assemblea federale risulta competente in virtù dell'articolo 85 numero 5 della costituzione. Trattandosi infine di atti internazionali denunciabili in ogni tempo, il pertinente decreto federale d'approvazione sfugge alla clausola del referendum facoltativo, in virtù dell'articolo 89 capoverso 4 della costituzione.

Fondandoci sulle considerazioni che siamo venuti svolgendo, vi proponiamo d'approvare la convenzione ed i due trattati bilaterali, firmati il 10 giugno 1973, e conseguentemente di autorizzarci a ratificarli.

Vogliate gradire, onorevoli signori presidente e consiglieri, l'assicurazione della nostra alta considerazione.

Berna, 17 ottobre 1973

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione,

Bonvin

Il cancelliere della Confederazione,

Huber

(Disegno)

**Decreto federale
approvante gli atti relativi alla navigazione
sul Lago di Costanza e sul Reno**

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale,

visto il messaggio del Consiglio federale del 17 ottobre 1973 ¹⁾,

decreta:

Articolo unico

¹ La convenzione, firmata il 1^o giugno 1973, tra la Repubblica federale di Germania, la Repubblica d'Austria e la Confederazione Svizzera, concernente la navigazione sul Lago di Costanza, compreso il relativo protocollo aggiuntivo,

il trattato, firmato il 1^o giugno 1973, tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica federale di Germania, per la navigazione sul Lago Inferiore e sul Reno tra Costanza e Sciaffusa e

il trattato, firmato il 1^o giugno 1973, tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica d'Austria, per la navigazione sul Vecchio Reno, sono approvati.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificare la convenzione ed i trattati.

³ Il presente decreto non è sottoposto al referendum in materia di trattati internazionali.

¹⁾ FF 1973 II 845

Convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza

*La Repubblica federale di Germania,
la Repubblica d' Austria,
la Confederazione Svizzera,*

animate dal desiderio d'adeguare la regolamentazione della navigazione sul Lago di Costanza alle nuove condizioni ed allo stato attuale della tecnica, e, all'uopo,

di sostituire, alla convenzione del 22 settembre 1867 istitutiva d'un regolamento internazionale relativo alla navigazione e ai porti una nuova convenzione comportante prescrizioni uniformi di navigazione,

hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I

Disposizioni generali

Articolo 1

(1) La presente convenzione regola la navigazione sul Lago di Costanza nell'ambito del Lago Superiore, incluso il Lago d'Ueberlingen.

(2) Nessun altro diritto di sovranità statale sul Lago di Costanza, segnatamente il tracciato confinario, è toccato dalla presente convenzione.

(3) La navigazione sul Lago Inferiore e sui due rami renani tra Costanza e Sciaffusa sarà regolata mediante un trattato particolare tra la Repubblica federale di Germania e la Confederazione Svizzera, d'altro canto la navigazione sul Vecchio Reno, dallo sbocco sino a Rheineck-Gaisau, sarà regolata mediante un trattato particolare tra la Repubblica d' Austria e la Confederazione Svizzera, giusta le norme del presente testo e nella misura in cui condizioni locali peculiari non richiedano deroghe; in tal modo i natanti dei tre Stati contraenti saranno reciprocamente trattati nello stesso modo. Ciò vale pure per quanto concerne le prescrizioni, con-

¹⁾ Il testo originale è pubblicato nel FF 1973 II, ediz. ted., a pag. 961

dende in base all'articolo 5 (dappresso «prescrizioni di navigazione»). In specie i permessi per i natanti, le autorizzazioni o i permessi di condurre, nonché ogni altra autorizzazione, accordati conformemente alla presente convenzione ed ai trattati particolari summenzionati, sono reciprocamente riconosciuti.

Articolo 2

(1) La navigazione è libera per tutti, purché le disposizioni della presente convenzione e le prescrizioni di navigazione siano osservate.

(2) I Contraenti trattano in modo uguale tutti i natanti, legittimati a navigare giusta la presente convenzione e le prescrizioni di navigazione.

Articolo 3

Il semplice attracco d'un natante nei porti o a banchine accessibili al pubblico è gratuito. Tuttavia si può prevedere la riscossione di tasse per prestazioni particolari, fornite in detti porti o banchine, purché si osservi il disposto dell'articolo 2 capoverso 2.

Articolo 4

I Contraenti provvedono affinché, in occasione di costruzioni, impianti o altro, la navigazione sia ostacolata soltanto nella misura manifestamente inevitabile per la salvaguardia degli altri interessi pubblici.

Capitolo II

Prescrizioni uniformi di navigazione

Articolo 5

(1) I Contraenti emanano prescrizioni uniformi (prescrizioni di navigazione) sulla sicurezza e la fluidità del traffico, nonché sulla prevenzione dei pericoli e degli inconvenienti connessi con la navigazione.

(2) Le prescrizioni di navigazione disciplinano segnatamente:

- a) le esigenze di costruzione, attrezzatura, identificazione e ammissione dei natanti,
- b) le esigenze attinenti agli effettivi, alle capacità e alle idoneità degli equipaggi necessari per la condotta e l'esercizio dei natanti,
- c) la circolazione e l'esercizio dei natanti,
- d) i segni ed i segnali di navigazione,
- e) la protezione dell'ambiente dagli effetti inquinanti della navigazione.

(3) Norme per gli impianti galleggianti vanno incluse nelle prescrizioni di navigazione, ove ciò risulti necessario considerando la sicurezza e la fluidità del traffico oppure la protezione ecologica.

(4) L'ordinamento, di cui nel capoverso 2 lettera e, può parimente prevedere dei disposti per limitare la navigazione; esso, in particolare, può vietare la navigazione a taluni tipi di natanti, su specchi d'acqua determinati, oppure per determinati periodi.

(5) Ogni Contraente può emanare dei disposti, deroganti alle prescrizioni di navigazione, nella misura in cui una deroga appaia necessaria stante peculiari situazioni di luogo, di traffico o d'esercizio dei porti. Comunque, i principi sottesi alla presente convenzione e alle prescrizioni di navigazione devono essere osservati.

Articolo 6

(1) I natanti devono possedere, in quanto previsto dalle prescrizioni di navigazione, un permesso di circolazione rilasciato dallo Stato competente giusta il capoverso 2.

(2) Per il rilascio del permesso di circolazione è competente lo Stato nel quale il natante ha il proprio luogo abituale di stazionamento. Qualora il natante non abbia tal luogo in alcuno dei Contraenti, è competente lo Stato nel quale il proprietario abitualmente risiede. Qualora nessuna di queste condizioni risulti soddisfatta, ciascun Contraente è competente. Lo Stato che ha rilasciato il permesso è parimente competente per mutarlo o ritirarlo.

(3) Ogni Stato può connettere il rilascio di un permesso di circolazione all'esistenza d'una assicurazione per responsabilità civile.

Articolo 7

(1) Per condurre un natante occorre un'autorizzazione o un permesso di condurre, rilasciato dallo Stato competente in virtù del capoverso 2, purché ciò sia previsto nelle prescrizioni di navigazione.

(2) Per il rilascio dell'autorizzazione o del permesso di condurre è competente lo Stato nel quale il richiedente ha la sua residenza abituale. Qualora il richiedente non abbia tal residenza in alcuno dei Contraenti, ogni Contraente diviene competente per tale rilascio. Lo Stato che ha rilasciato l'autorizzazione o il permesso è parimente competente per mutarlo o ritirarlo.

Articolo 8

Ogni Contraente può, oltre ai disposti del presente capitolo, emanare delle prescrizioni per l'esercizio della navigazione professionale.

Capitolo III

Applicazione della convenzione

Articolo 9

(1) Per l'applicazione della presente convenzione e delle prescrizioni di navigazione, il Lago Superiore è diviso in tre settori, delimitati nell'allegato.

(2) Ogni Contraente, tranne ove la presente convenzione dispone altrimenti, è competente, per l'applicazione della medesima e delle prescrizioni di navigazione, nel settore antistante la propria riva.

Articolo 10

(1) Gli organi competenti d'un Contraente hanno facoltà di prendere provvedimenti, in base alla presente convenzione e alle prescrizioni di navigazione, anche nei settori dipendenti da altri Contraenti,

- a) per accertare, segnatamente in connessione con un infortunio, fatti inducenti forte presunzione d'infrazione alle prescrizioni di navigazione,
- b) per inseguire un natante, qualora siano date le condizioni di cui nella lettera a,
- c) per disciplinare il traffico e in occasione di manifestazioni particolari, nell'ambito di una richiesta dello Stato competente giusta l'articolo 9 capoverso 2.

(2) Gli organi, operanti nel quadro del capoverso 1, hanno facoltà di accertare i fatti e di prendere gli altri provvedimenti indifferibili. Segnatamente possono,

- a) fermare un natante e salire a bordo,
- b) controllare i documenti personali e gli altri documenti ufficiali da tenere a bordo in virtù delle prescrizioni di navigazione,
- c) interrogare le persone a bordo,
- d) redigere processi verbali,
- e) incassare somme, purché le persone interessate acconsentano,
- f) mettere al sicuro i natanti e gli oggetti costituenti prove,
- g) fermare le persone fortemente indiziate di un'infrazione alle prescrizioni di navigazione.

(3) Le misure, menzionate nel capoverso 2 lettere e, f e g, sono ammissibili soltanto se conformi all'ordine giuridico dello Stato cui gli agenti appartengano e se non fundamentalmente incompatibili con l'ordinamento giuridico dello Stato competente per settore.

Articolo 11

(1) L'articolo 10 non è applicabile

- a) al Lago d'Ueberlingen né ad una zona antistante la riva di ogni settore, delimitata nell'allegato della presente convenzione, zona nella quale gli organi dello Stato cui il settore è attribuito hanno competenza esclusiva (zona esclusiva),
- b) ai controlli abituali di ogni genere,
- c) ai natanti di servizio di un altro Contraente.

(2) I provvedimenti, di cui in articolo 10 capoverso 2 lettere *a-d*, sono permessi, nel quadro di una richiesta secondo l'articolo 10 capoverso 1 lettera *c*, anche entro le zone esclusive.

Articolo 12

(1) Nel caso dell'articolo 10 capoverso 1, lo Stato competente per settore deve essere informato immediatamente dei provvedimenti presi in base all'articolo 10 capoverso 2 lettere *f e g*.

(2) I cittadini dello Stato competente per settore, fermati giusta l'articolo 10 capoversi 2 e 3, devono essere immediatamente rilasciati e consegnati a detto Stato. Ciò vale parimente per le persone abitualmente residenti nel detto Stato ma non cittadine dello Stato i cui organi hanno proceduto all'arresto. Le persone che, giusta il presente disposto, non vanno consegnate allo Stato competente per settore possono essere condotte nello Stato i cui organi hanno proceduto all'arresto.

(3) I natanti e gli oggetti costituenti prove, messi al sicuro giusta l'articolo 10 capoversi 2 e 3, possono essere trasferiti provvisoriamente nello Stato i cui organi hanno proceduto al sequestro. Se un altro Contraente è competente per il perseguimento della contravvenzione che ha motivato il sequestro, detti natanti ed oggetti devono essergli immediatamente consegnati.

Articolo 13

(1) Ogni Contraente è competente per perseguire le infrazioni alle prescrizioni di navigazione, indipendentemente dal settore in cui l'infrazione è commessa.

(2) È competente, giusta il capoverso 1, il Contraente in cui la persona, sospetta di infrazione alle prescrizioni di navigazione, abitualmente risiede. Se detta persona non ha residenza abituale in nessuno dei Contraenti, diviene competente lo Stato i cui organi sono intervenuti per primi.

(3) Per il perseguimento delle infrazioni alle prescrizioni di navigazione è applicabile il diritto del Contraente sul cui territorio l'infrazione va

perseguita giusta i capoversi 1 e 2. Ciò vale pure per la procedura e la prescrizione. L'interruzione della prescrizione in un Contraente vale nondimeno anche per gli altri Contraenti.

Articolo 14

Nella misura consentita dal diritto interno, le sentenze e le decisioni, su infrazioni alle prescrizioni di navigazione, pronunciate in uno Stato contraente e divenute esecutive in virtù del diritto di detto Stato, possono, a domanda di questo, venir eseguite in un altro Contraente.

Articolo 15

(1) Le competenti autorità giudiziarie e amministrative dei Contraenti si accordano reciprocamente, nell'applicazione della presente convenzione e delle prescrizioni di navigazione, assistenza giudiziaria e amministrativa; dette autorità, a domanda di un Contraente, avviano il perseguimento delle infrazioni alle prescrizioni di navigazione, nella misura in cui ciò non urti contro il diritto interno. Esse applicano allora il proprio diritto, tranne ove la presente convenzione disponga altrimenti.

(2) I documenti e gli oggetti, connessi con una procedura per infrazione alle prescrizioni di navigazione, devono essere consegnati al Contraente, competente a perseguire in base all'articolo 13 capoverso 2.

(3) I Contraenti si informano mutuamente circa il ritiro di una autorizzazione di navigare o di un permesso di condurre, circa la minaccia di un tal ritiro, nonché circa tutti i fatti che risultassero all'uopo determinanti.

Articolo 16

Le somme riscosse in applicazione della presente convenzione non vanno ripartite tra i Contraenti. Lo stesso accade per le spese sostenute dai Contraenti.

Articolo 17

Le autorità dei Contraenti, competenti nell'applicazione della presente convenzione e delle prescrizioni di navigazione, possono comunicare direttamente, tranne ove la presente convenzione disponga altrimenti. Le istanze o le comunicazioni indirizzate a un'autorità incompetente devono essere inoltrate a quella competente.

Articolo 18

I Contraenti si comunicano, per via diplomatica, l'elenco delle autorità competenti per l'applicazione della presente convenzione e delle prescrizioni di navigazione.

Capitolo IV

Commissione internazionale per la navigazione sul Lago di Costanza

Articolo 19

(1) È istituita una «Commissione internazionale per la navigazione sul Lago di Costanza» (dappresso «la Commissione»).

(2) La Commissione, considerati i bisogni di traffico sul lago, la necessità della protezione ecologica, i risultati scientifici e tecnici, deve

- a) determinare le questioni che vanno regolate in modo uniforme nelle prescrizioni di navigazione ed elaborare pertinenti proposte,
- b) assicurare l'applicazione uniforme delle prescrizioni di navigazione,
- c) deliberare sui problemi, segnatamente tecnici o nautici, concernenti la navigazione sul Lago di Costanza e scambiarsi informazioni su questo tema,
- d) rivolgere ai Contraenti delle raccomandazioni relative alla navigazione sul Lago di Costanza e proporre modifiche alle prescrizioni vigenti.

(3) La Commissione deve inoltre curare l'informazione reciproca circa le prescrizioni concernenti direttamente la navigazione lacuale.

(4) Ogni Contraente delega tre membri nella Commissione e ne designa uno come capodelegazione. Si può ricorrere a periti. I capidelegazione comunicano direttamente tra sè.

(5) La Commissione delibera all'unanimità, ogni delegazione disponendo di una voce. A domanda di un capodelegazione, la Commissione s'aduna entro un termine di due mesi. La Commissione adotta il proprio regolamento, che può prevedere la formazione di gruppi peritali.

Capitolo V

Composizione delle vertenze

Articolo 20

(1) Insorgendo tra i Contraenti una vertenza circa l'interpretazione o l'applicazione della presente convenzione o delle prescrizioni di navigazione, si provvederà a comporla, innanzitutto, nel quadro della Commissione prevista nell'articolo 19, successivamente, nel quadro della prassi diplomatica.

(2) Se nemmeno per via diplomatica la vertenza sia potuta essere composta, ogni Contraente interessato può chiedere di convenirla in arbitri.

Articolo 21

(1) La Commissione arbitrale si compone di tre membri, non cittadini di alcun Contraente e non mai aditi, in altra occasione, per la stessa vertenza.

(2) Ogni parte interessata nella procedura designa un membro della Commissione arbitrale. Se una parte consta di due Stati contraenti, questi designano un membro di comune intesa. I due membri designati dalle parti scelgono un superarbitro.

(3) Se una parte non ha, nei due mesi successivi alla notifica dell'invito all'arbitrato, designato il proprio membro, questo va designato, su istanza della controparte, dal presidente della Corte europea dei diritti dell'uomo.

(4) Se i due membri, entro i due mesi successivi alla loro nomina, non possono accordarsi sulla scelta del superarbitro, questo è designato dal presidente della Corte europea dei diritti dell'uomo, su proposta di una delle parti.

(5) Se il presidente della Corte europea dei diritti dell'uomo, in uno dei casi citati nei capoversi 3 e 4, risulta impedito, oppure cittadino d'un Contraente, la designazione è demandata al vicepresidente. Se anche questo risulta impedito, o cittadino di un Contraente, la designazione spetta al membro anziano della Corte che non sia cittadino d'alcun Contraente.

Articolo 22

(1) La Commissione arbitrale ricercherà, in tutte le fasi della procedura, una composizione bonale. Ove ciò sia risultato impossibile, la Commissione pronuncerà il suo lodo a maggioranza. Il lodo è definitivo ed obbligatorio per tutti i Contraenti.

(2) La Commissione arbitrale considera, ai fini delle proprie proposte e delle proprie decisioni

- a) i disposti della presente convenzione, segnatamente l'articolo 1 capoverso 2,
- b) gli accordi, generali e particolari, vigenti tra i Contraenti,
- c) il diritto internazionale consuetudinario,
- d) le norme generali del diritto.

Articolo 23

(1) Se le parti non hanno convenuto altrimenti, la Commissione arbitrale stabilisce essa stessa le norme della propria procedura.

(2) Il Contraente che non partecipa come parte alla procedura può, in ogni momento, intervenire nella medesima.

(3) Ogni parte assume le spese del proprio commissario; le spese per il superarbitro, con tutte le altre spese, sono ripartite ugualmente fra le parti.

Capitolo VI

Disposizioni finali

Articolo 24

La presente convenzione vale parimenti per il Land Berlino, tranne se il governo della Repubblica federale di Germania avrà fatto una dichiarazione contraria, ai governi della Repubblica d'Austria e della Confederazione Svizzera, entro tre mesi a contare dall'entrata in vigore del presente testo.

Articolo 25

La presente convenzione è sottoposta a ratifica. I relativi strumenti saranno depositati presso il governo federale austriaco.

Articolo 26

(1) La presente convenzione è conchiusa a tempo indeterminato. Essa entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo a quello nel corso del quale è stato depositato l'ultimo strumento di ratifica.

(2) Ogni Contraente può disdire la presente convenzione per scritto seguendo la via diplomatica. La disdetta diviene effettiva, contemporaneamente per tutti i Contraenti, alla fine del successivo anno civile.

(3) In caso di disdetta della presente convenzione, i Contraenti avviano immediatamente dei negoziati onde allestire un nuovo disciplinamento comune per la navigazione sul Lago di Costanza. Il presente testo continuerà ad essere applicato sino all'entrata in vigore della nuova regolamentazione.

Articolo 27

(1) Con l'entrata in vigore della presente convenzione, sono abrogati le convenzioni, i protocolli e gli altri accordi concernenti il disciplinamento della navigazione sul Lago di Costanza, segnatamente la convenzione del

22 settembre 1867¹⁾ istitutiva di un regolamento internazionale per la navigazione e il servizio dei porti sul detto lago, il protocollo di Bregenz del 6 maggio 1892, il protocollo di revisione di Bregenz del 30 giugno 1894, il protocollo di Costanza dell'8 aprile 1899 nonché gli accordi del 1909, 1915, 1927 e 1933.

(2) Gli Stati contraenti continuano ad applicare le vigenti prescrizioni, emanate, per la navigazione sul lago, in virtù delle convenzioni, dei protocolli e degli accordi menzionati nel capoverso 1, nonché le convenzioni, i protocolli e gli accordi stessi, nella misura in cui contengano dei disposti relativi alla navigazione, ma non oltre tre anni dopo l'entrata in vigore della presente convenzione.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato la presente convenzione.

Fatto sul Lago di Costanza il 1^o giugno 1973, in tre originali in lingua tedesca.

Per la Repubblica federale
di Germania:
Frank

Per la Repubblica
d'Austria:
Fischer

Per la Confederazione
Svizzera:
Diez

Delimitazione dei settori e delle zone esclusive

I. Settori

1. Il limite tra i settori della Repubblica federale di Germania e della Repubblica d'Austria corre dalla mezzeria dello sbocco del Leiblach in linea retta verso il promontorio, all'altezza della Casa bianca, allo sbocco del Reno, sino al punto d'intersezione di una linea retta tracciata tra la torre di televisione sul Pfänder e la nuova chiesa cattolica di Romanshorn (punto 1). Dal punto 1 prosegue in direzione della nuova chiesa cattolica di Romanshorn sino al punto d'intersezione con una retta congiungente l'ultimo punto frontiera sul Vecchio Reno e la mezzeria dello sbocco dell'Argen (punto 2).

2. Il limite tra i settori della Repubblica d'Austria e della Confederazione Svizzera va dal punto 2 in linea retta fino all'ultimo punto-frontiera sul Vecchio Reno.

3. Il limite tra i settori della Repubblica federale di Germania e della Confederazione Svizzera parte dal punto 2 e segue una retta in direzione della nuova chiesa cattolica di Romanshorn sino al punto d'intersezione con una retta congiungente l'ultimo punto frontiera sul Vecchio Reno e la chiesa di Hagnau (punto 3). Dal punto 3 prosegue in linea retta sino al punto d'intersezione della retta congiungente la nuova chiesa cattolica di Romanshorn e la chiesa St. Magnus a Fischbach e quella congiungente la Casa bianca sul Rheinspitz con la chiesa di Hagnau (punto 4). Dal punto 4 in linea retta verso la torre Bismarck a Costanza sino al punto d'intersezione con la retta congiungente la chiesa di Scherzingen alla casa di abitazione in Halmnau (punto 5). Dal punto 5 prosegue in linea retta sino a metà del segmento di retta tra Bottighofen-Schlössli e Costanza, Hinteres Eichhorn (punto 6). Dal punto 6 segue una retta sino all'ultimo punto frontiera nel golfo di Costanza, poi la frontiera territoriale fissata per trattato.

II. Zone esclusive

1. All'ovest di una linea retta congiungente l'ultimo punto-frontiera sul Vecchio Reno in mezzeria dello sbocco dell'Argen, la zona esclusiva ha una larghezza di 3 km, misurati a partire dalla riva su piano d'acqua d'altezza media. All'est di questa linea la larghezza della zona esclusiva è di 2 km, misurati a partire dalla riva su piano d'acqua come sopra.

2. Il limite tra la zona esclusiva della Repubblica federale di Germania e quella della Repubblica d'Austria è determinato da una retta che va dalla mezzeria dello sbocco del Leiblach sino al punto 1.

3. Il limite tra la zona esclusiva della Repubblica d'Austria e quella della Confederazione Svizzera è dato da una linea retta congiungente l'ultimo punto-frontiera sul Vecchio Reno con il punto 2.

4. Il limite tra la zona esclusiva della Repubblica federale di Germania e quella della Confederazione Svizzera è dato da una retta che va dal punto 5 al punto 6 indi all'ultimo punto-frontiera nel golfo di Costanza e poi dalla frontiera territoriale fissata per trattato.

III.

Non appena, tra la Repubblica federale di Germania e la Repubblica d'Austria, sarà stata convenuta una nuova delimitazione della frontiera, la mezzeria dello sbocco del Leiblach, menzionata sotto i punti I e II, verrà sostituita dall'ultimo punto frontiera fissato alla stessa altezza in direzione del lago.

**Protocollo aggiuntivo
alla Convenzione concernente la navigazione
sul Lago di Costanza del 1° giugno 1973**

I

Per completare i Trattati concernenti la navigazione sul Lago Inferiore e sui due rami del Reno tra Costanza e Sciaffusa, da un lato, e su quello del Vecchio Reno dallo sbocco sino a Reineck-Gaissau, dall'altro lato, trattati completivi previsti nell'articolo 1 numero 3 della Convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza (Convenzione), nonché ai fini d'applicare le prescrizioni emanate sulla base di questi accordi, gli Stati contraenti hanno convenuto quanto segue:

1. Ogni Contraente è competente a perseguire le infrazioni alle prescrizioni di navigazione, commesse sulle vie d'acqua menzionate nell'articolo 1 numero 3 della Convenzione, qualunque sia il Contraente sul cui territorio l'infrazione è stata commessa. Questa competenza può tuttavia essere fatta valere, per le infrazioni commesse in un altro Stato contraente, soltanto se quest'ultimo domanda il perseguimento dell'infrazione.

2. L'articolo 13 numero 3 e gli articoli 14-18 della Convenzione sono applicabili alla navigazione nelle acque descritte nell'articolo primo numero 3 della Convenzione, rimanendo inteso che

- a) i Trattati completivi sostituiscono la Convenzione,
- b) le prescrizioni emanate sulla base dei Trattati completivi sostituiscono le prescrizioni di navigazione,
- c) lo Stato contraente competente giusta il presente protocollo sostituisce lo Stato contraente competente giusta la Convenzione per quanto concerne il perseguimento delle infrazioni.

3. L'ambito di competenza della Commissione internazionale per la navigazione sul Lago di Costanza, istituita dall'articolo 19 della Convenzione, si estenderà pure alle questioni che entrano esclusivamente o parzialmente nel campo d'applicazione di un Trattato completivo, rimanendo inteso che il Contraente impartecipe dell'accordo completivo non parteciperà al voto.

¹⁾Il testo originale è pubblicato nel FF 1973 II, ediz. ted., a pag. 973

4. Per la composizione delle vertenze che insorgessero circa l'interpretazione o l'applicazione dei Trattati completivi o delle prescrizioni da questi dedotte, sono applicabili gli articoli 20-23 della Convenzione, rimanendo inteso che gli Stati contraenti partecipi del trattato completivo si sostituiscono agli Stati contraenti partecipi della Convenzione.

II

Il presente protocollo costituisce parte integrante della Convenzione; esso diviene, e resta, applicabile non appena, e soltanto che, ciascun Trattato completivo sia applicabile.

Fatto sul Lago di Costanza il 10 giugno 1973 in tre originali in lingua tedesca.

Per la Repubblica federale
di Germania:

Frank

Per la Repubblica
d'Austria:

Fischer

Per la Confederazione
Svizzera:

Diez

Trattato
tra la Confederazione Svizzera
e la Repubblica federale di Germania
per la navigazione sul Lago Inferiore e il Reno
tra Costanza e Sciaffusa

La Confederazione Svizzera
e
la Repubblica federale di Germania,

animate, conformemente all'articolo 1 numero 3 della convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza, del 1^o giugno 1973, dal desiderio di sostituire la convenzione del 28 settembre 1867 ²⁾ tra la Svizzera ed il Gran Ducato di Baden, istitutiva di un regolamento internazionale per la navigazione ed il servizio dei porti sul Lago Inferiore ed il Reno tra Costanza e Sciaffusa, mediante un nuovo trattato e prescrizioni uniformi di navigazione,

hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I
Disposizioni generali

Articolo 1

Il presente trattato regola la navigazione sul Lago Inferiore e il tronco renano tra Costanza (ponti stradale e ferroviario) e Sciaffusa (ponte stradale Sciaffusa-Feuerthalen).

Articolo 2

(1) La navigazione è libera per tutti, purché le disposizioni del presente trattato e le prescrizioni, emanate giusta l'articolo 6, siano osservate.

¹⁾Il testo originale è pubblicato nel FF 1973 II, ediz. ted., a pag. 975

²⁾RS 0.747.224.31

(2) I Contraenti trattano in modo uguale tutti i natanti, legittimati a navigare giusta il presente trattato e le prescrizioni emanate conformemente all'articolo 6.

Articolo 3

Il semplice attracco d'un natante nei porti o a banchine accessibili al pubblico è gratuito. Tuttavia si può prevedere la riscossione di tasse per prestazioni particolari, fornite in detti porti o banchine, purché si osservi il disposto dell'articolo 2 capoverso 2.

Articolo 4

I Contraenti provvedono affinché, in occasione di costruzioni, impianti o altro, la navigazione sia ostacolata soltanto nella misura manifestamente inevitabile per la salvaguardia degli altri interessi pubblici. Essi si informano reciprocamente dei progetti di costruzioni ripuali o idriche e si intendono per la loro esecuzione allorché accertano che le opere possano ostacolare la navigazione.

Articolo 5

I Contraenti prendono, insieme, i provvedimenti necessari per la segnaletica fluviale ove il canale varia. Ogni Contraente si assume la metà delle relative spese per le tratte di via d'acqua situate sul confine.

Capitolo II

Prescrizioni uniformi di navigazione

Articolo 6

I Contraenti mettono in vigore le prescrizioni emanate in base alla convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza (prescrizioni di navigazione). Nella misura richiesta dalle peculiarità locali, essi possono formulare prescrizioni speciali, applicando analogicamente l'articolo 5 della convenzione (prescrizioni speciali di navigazione).

Articolo 7

(1) I natanti devono possedere, in quanto previsto dalle prescrizioni di navigazione emanate giusta l'articolo 6, un permesso di circolazione rilasciato dallo Stato competente giusta il capoverso 2.

(2) Per il rilascio del permesso di circolazione è competente lo Stato nel quale il natante ha il proprio luogo abituale di stazionamento. Qualora il natante non abbia tal luogo in alcuno dei Contraenti, è competente lo Stato nel quale il proprietario abitualmente risiede. Qualora nessuna di

queste condizioni risulti soddisfatta, ciascun Contraente è competente. Lo Stato che ha rilasciato il permesso è parimente competente per mutarlo o ritirarlo.

(3) Ogni Stato può connettere il rilascio di un permesso di circolazione all'esistenza d'una assicurazione per responsabilità civile.

Articolo 8

(1) Per condurre un natante occorre un'autorizzazione o un permesso di condurre, rilasciato dallo Stato competente in virtù del capoverso 2, purché ciò sia previsto nelle prescrizioni di navigazione emanate giusta l'articolo 6.

(2) Per il rilascio dell'autorizzazione o del permesso di condurre è competente lo Stato nel quale il richiedente ha la sua residenza abituale. Qualora il richiedente non abbia tal residenza in alcuno dei Contraenti, ogni Contraente diviene competente per tale rilascio. Lo Stato che ha rilasciato l'autorizzazione o il permesso è parimente competente per mutarlo o ritirarlo.

Articolo 9

Il permesso di circolazione, le autorizzazioni o permessi di condurre, o qualunque altra autorizzazione, rilasciati da un Contraente in base alla convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza e alle prescrizioni di navigazione, valgono parimente nell'ambito d'applicazione del presente trattato, tranne qualora le prescrizioni speciali di navigazione sanciscono delle eccezioni.

Articolo 10

Ogni Contraente può, oltre ai disposti del presente capitolo, emanare delle prescrizioni per l'esercizio della navigazione professionale.

Capitolo III

Applicazione del trattato

Articolo 11

(1) Ogni Contraente applica il presente trattato, e le prescrizioni emanate giusta l'articolo 6, sul proprio territorio.

(2) Salvo restando il comma 1, gli organi d'uno Stato contraente sono facoltati ad accertare i fatti, nonché a prendere i provvedimenti indifferibili, anche sul territorio dell'altro Contraente, purché abbiano constatato, segnatamente in connessione con un infortunio, circostanze inducenti forte presunzione d'infrazione grave alle prescrizioni di navigazione, oppure stiano

inseguendo un natante impiegato per una tale infrazione. Il fermo di persone non è consentito.

(3) Gli organi d'uno Stato contraente sono parimente facoltati a prendere i provvedimenti, di cui nel comma 2, anche sul Lago Inferiore, se intervengono, a richiesta dell'altro Contraente, nel territorio del medesimo, segnatamente per disciplinare il traffico o in occasioni di manifestazioni eccezionali.

Capitolo IV

Disposizioni finali

Articolo 12

Il presente trattato è completato dal protocollo aggiuntivo della convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza.

Articolo 13

Il presente trattato vale parimenti per il Land Berlino, tranne se il governo della Repubblica federale di Germania avrà fatto una dichiarazione contraria, ai governi della Repubblica d'Austria e della Confederazione Svizzera, entro tre mesi a contare dall'entrata in vigore del presente testo.

Articolo 14

Il presente trattato è sottoposto a ratifica. I relativi strumenti saranno scambiati a Berna.

Articolo 15

(1) Il presente trattato è conchiuso a tempo indeterminato. Esso entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo a quello nel corso del quale gli strumenti di ratifica saranno stati scambiati.

(2) Il presente trattato può essere disdetto per scritto seguendo la via diplomatica. La disdetta diviene effettiva alla fine del successivo anno civile.

(3) In caso di disdetta del presente trattato, i Contraenti avviano immediatamente dei negoziati onde allestire un nuovo disciplinamento comune per la navigazione sul Lago Inferiore e il tronco renano tra Costanza e Sciaffusa. Il presente testo continuerà ad essere applicato sino all'entrata in vigore della nuova regolamentazione.

Articolo 16

(1) Con l'entrata in vigore del presente trattato, sono abrogati le convenzioni, i protocolli e gli altri accordi concernenti il disciplinamento della

navigazione sul Lago Inferiore e il tronco renano Costanza-Sciaffusa, segnatamente la convenzione, del 28 settembre 1867¹⁾, tra la Svizzera e il Granducato di Baden istitutiva di un regolamento della navigazione e dei porti sui detti lago e tronco fluviale, il protocollo di Sciaffusa del 13 maggio 1893, nonché gli accordi del 10 novembre 1899/6 gennaio 1900, 16/18 giugno 1915, 25/27 aprile 1927 e 8 dicembre 1933.

(2) Gli Stati contraenti continuano ad applicare le vigenti prescrizioni emanate, per la navigazione, in virtù delle convenzioni, dei protocolli e degli accordi menzionati nel capoverso 1, nonché le convenzioni, i protocolli e gli accordi stessi, nella misura in cui contengano dei disposti relativi alla navigazione, ma non oltre tre anni dopo l'entrata in vigore del presente trattato.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente trattato.

Fatto sul Lago di Costanza il 10 giugno 1973, in due originali in lingua tedesca.

Per la Confederazione Svizzera:

Diez

Per la Repubblica federale
di Germania:

Frank

¹⁾ RS 0.747.224.31

Trattato per la navigazione sul Vecchio Reno

*La Confederazione Svizzera
e
la Repubblica d' Austria,*

animate, conformemente all'articolo 1 numero 3 della convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza, del 1^o giugno 1973, dal desiderio di disciplinare la navigazione sul Vecchio Reno mediante un trattato e prescrizioni uniformi di navigazione, hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Disposizioni generali

Articolo 1

Il presente trattato regola la navigazione sul Vecchio Reno dallo sbocco sino al ponte stradale di Rheineck-Gaissau.

Articolo 2

(1) La navigazione è libera per tutti, purché le disposizioni del presente trattato e le prescrizioni, emanate giusta l'articolo 5, siano osservate.

(2) I Contraenti trattano in modo uguale tutti i natanti, legittimati a navigare giusta il presente trattato e le prescrizioni emanate conformemente all'articolo 5.

Articolo 3

Il semplice attracco d'un natante nei porti o a banchine accessibili al pubblico è gratuito. Tuttavia si può prevedere la riscossione di tasse per prestazioni particolari, fornite in detti porti o banchine, purché si osservi il disposto dell'articolo 2 capoverso 2.

¹⁾Il testo originale è pubblicato nel FF 1973 II, ediz. ted., a pag. 980

Articolo 4

(1) I Contraenti provvedono affinché, in occasione di costruzioni, impianti o altro, la navigazione sia ostacolata soltanto nella misura manifestamente inevitabile per la salvaguardia degli altri interessi pubblici. Essi si consultano in fase di progettazione e si intendono per la fase d'attuazione.

(2) I Contraenti prendono, insieme, i provvedimenti necessari per la segnalazione del canale. Ogni Contraente si assume la metà delle relative spese.

Capitolo II

Prescrizioni uniformi di navigazione

Articolo 5

I Contraenti mettono in vigore le prescrizioni emanate in base alla convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza (prescrizioni di navigazione). Nella misura richiesta dalle peculiarità locali, essi possono formulare prescrizioni speciali, applicando analogicamente l'articolo 5 della convenzione (prescrizioni speciali di navigazione)

Articolo 6

I natanti ammessi a circolare sul Lago di Costanza possono parimente navigare sul Vecchio Reno, tranne qualora le prescrizioni speciali di navigazione dispongano altrimenti.

Articolo 7

Chiunque è autorizzato a condurre sul Lago di Costanza lo è parimente per il Vecchio Reno, tranne qualora le prescrizioni speciali di navigazione dispongano altrimenti.

Articolo 8

Ogni Contraente può, oltre ai disposti del presente capitolo, emanare delle prescrizioni per l'esercizio della navigazione professionale.

Capitolo III

Applicazione del trattato

Articolo 9

(1) Ogni Contraente applica il presente trattato, e le prescrizioni emanate giusta l'articolo 5, sul proprio territorio.

(2) Salvo restando il comma 1, gli organi d'uno Stato contraente sono facoltati ad accertare i fatti, nonché, sul tronco renano in articolo 1, a prendere i provvedimenti indifferibili, anche sul territorio dell'altro Contraente, purché abbiano constatato, segnatamente in connessione con un infortunio, circostanze inducenti forte presunzione d'infrazione grave alle prescrizioni di navigazione, oppure stiano inseguendo un natante impiegato per una tale infrazione. Il fermo di persone non è consentito.

Capitolo IV

Disposizioni finali

Articolo 10

Il presente trattato è completato dal protocollo aggiuntivo della convenzione per la navigazione sul Lago di Costanza.

Articolo 11

Il presente trattato è sottoposto a ratifica. I relativi strumenti saranno scambiati a Berna.

Articolo 12

(1) Il presente trattato è conchiuso a tempo indeterminato. Esso entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo a quello nel corso del quale gli strumenti di ratifica saranno stati scambiati.

(2) Il presente trattato può essere disdetto per scritto seguendo la via diplomatica. La disdetta diviene effettiva alla fine del successivo anno civile.

(3) In caso di disdetta del presente trattato, i Contraenti avviano immediatamente dei negoziati onde allestire un nuovo disciplinamento comune per la navigazione sul Vecchio Reno. Il presente testo continuerà ad essere applicato sino all'entrata in vigore della nuova regolamentazione.

In fede di che i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente trattato.

Fatto sul Lago di Costanza il 1^o giugno 1973, in due originali in lingua tedesca.

Per la Confederazione Svizzera:

Diez

Per la Repubblica d'Austria:

Fischer

Messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale concernente gli accordi relativi alla navigazione sul Lago di Costanza e il Reno (Del 17 ottobre 1973)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1973
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11806
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.11.1973
Date	
Data	
Seite	845-879
Page	
Pagina	
Ref. No	10 111 088

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.