

**Message
relatif au Protocole additionnel n° 4
à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**

du 16 août 1989

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons un projet d'arrêté fédéral concernant le Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin ainsi qu'un projet d'arrêté fédéral sur la mise en œuvre de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

16 août 1989

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Delamuraz
Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

La situation économique des entreprises actives dans le secteur de la navigation rhénane n'a cessé de se détériorer ces dernières années. La cause principale de cette évolution est la surcapacité de cale qui existe sur toutes les voies fluviales européennes: étant donné que les bateaux sont trop nombreux, les taux de fret, c'est-à-dire la rémunération du transport de marchandises par voie fluviale, ne suffisent plus à couvrir les coûts, surtout lorsque les marchandises sont transportées par bateaux-citernes. Préoccupées par la gravité de cette crise, les Communautés européennes (CE) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) à Strasbourg, dont la Suisse est membre, ont, en 1987, commencé à envisager une action de déchirage unique conçue sous forme de mesure d'entraide des entreprises touchées. Au printemps 1989, des décisions dans ce sens ont finalement été prises tant par les CE que par la CCNR. Il est ainsi prévu que les entreprises de navigation dans les Etats riverains du Rhin et en Belgique alimentent des fonds permettant de verser une prime pour chaque bateau retiré de la circulation. Afin que ces primes ne soient pas aussitôt réinvesties dans la construction de nouveaux bateaux, des restrictions seront mises à l'accès au marché: les nouveaux bateaux ne pourront en principe être mis en service qu'à la condition qu'un volume de cale équivalent ait été déchiré sans que le propriétaire ait obtenu une prime. Etant donné que la proportion de bateaux déchirés sera vraisemblablement différente d'un pays à l'autre, il faut prévoir un rééquilibrage annuel des fonds. Au départ, les fonds bénéficieront d'une avance sans intérêt versée par les Etats qui les gèrent. Cette avance devra être remboursée dans les dix ans, au moyen des contributions des propriétaires de bateaux.

Le train de mesures prévu porte atteinte à la liberté de la navigation telle qu'elle est garantie dans la Convention révisée pour la navigation du Rhin de 1868, ratifiée par la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Suisse. Afin de pouvoir tout de même mettre en œuvre les mesures rendues nécessaires par la mauvaise situation économique, les parties à la convention ont décidé de rédiger un protocole additionnel (n° 4), qui, à l'image des mesures que les CE ont décidé d'appliquer à l'ensemble de la navigation fluviale d'Europe occidentale, prévoit la mise sur pied d'une action de déchirage pour assainir la navigation rhénane. Cette action est limitée à dix ans. Etant donné l'urgence de l'action de déchirage et la nécessité d'éviter toute spéculation en prévision de ces mesures, les Etats membres de la CCNR sont convenus d'appliquer provisoirement le protocole additionnel n° 4 dès le 19 mai 1989. Cette mise en application provisoire a permis une quasi simultanéité de l'entrée en vigueur des mesures prises pour la navigation rhénane et de celles que les CE ont décrétées en faveur de la navigation sur les autres voies fluviales européennes qui ont pris effet le 28 avril 1989.

Au 1^{er} mars 1989, la flotte marchande suisse sur le Rhin se composait de 236 bateaux avec un port en lourd de 432 797 t. Cela représente environ 3,5 pour cent de l'ensemble de la flotte rhénane.

Les entreprises suisses de navigation sur le Rhin, qui sont toujours l'un des piliers de l'approvisionnement du pays, ont accueilli favorablement l'action de déchirage. Non

pas en premier lieu parce qu'elles souhaitent elles-mêmes se défaire de nombreux bateaux, mais parce qu'elles ont l'espoir de voir leur situation économique s'améliorer une fois que la capacité de la flotte rhénane aura été réduite de dix à quinze pour cent. La participation de la Suisse est donc avant tout importante dans la mesure où elle permet de maintenir l'unité du régime rhénan, et, par là même, d'éviter toute distorsion de la concurrence. Il convient aussi d'empêcher que les mesures prises par les CE soient tournées. Si la Suisse ne participait pas à l'action de déchirage, il serait en effet facile aux propriétaires de bateaux des CE de les faire immatriculer en Suisse pour échapper au paiement des contributions aux fonds et pour pouvoir, en plus, mettre en circulation sur le Rhin tout le volume de cale supplémentaire qu'ils souhaitent.

L'action de déchirage impliquerait que la Confédération engage quelque 13,5 millions de francs dans l'opération. La majeure partie de cette somme devrait être versée la première année. Elle serait remboursée par les propriétaires de bateaux dans un délai de dix ans.

Message

1 **Partie générale**

11 **Le problème de la limitation des capacités dans la navigation fluviale**

Depuis plusieurs années, les autorités nationales et internationales responsables de la navigation fluviale et les organisations de la branche s'efforcent d'améliorer la situation économique précaire, voire désastreuse, des entreprises de la navigation fluviale européenne et, plus particulièrement, de la navigation internationale sur le Rhin. Elles tentent de restructurer le marché pour que la navigation redevienne une industrie saine et performante. Des études fouillées réalisées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)¹⁾, qui est l'organisation compétente en matière de navigation rhénane, et par les Communautés européennes (CE) ont révélé que la situation de crise dans laquelle la navigation fluviale se trouve depuis des années est due à une disproportion entre capacités de transport et volume des marchandises à transporter. Cette disproportion est le résultat d'une surcapacité structurelle de cale. Afin de remédier à cette surcapacité, la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas, qui possèdent les plus grandes flottes fluviales d'Europe occidentale, ont organisé des actions de déchirage au niveau national. Etant donné, toutefois, que ces actions étaient limitées géographiquement et qu'elles n'étaient pas accompagnées de mesures visant à limiter la mise en circulation de nouveaux bateaux, elles n'ont guère entraîné d'amélioration de la situation économique. Au milieu des années septante, alors que la navigation fluviale souffrait d'une surcapacité plus saisonnière que structurelle, la CCNR et les CE avaient, pour la première fois, décidé de prendre des mesures communes pour remédier au problème. Le 9 juillet 1976, les CE et les Etats membres de la CCNR paraphaient ainsi le premier accord rédigé à cet effet (Accord relatif à l'institution d'un Fonds européen d'immobilisation de la navigation intérieure). Pour lutter contre la surcapacité saisonnière, cet accord prévoyait l'immobilisation passagère d'une certaine partie de la flotte rhénane. L'accord n'a toutefois jamais pris effet, cela en raison d'un avis de droit rendu après coup par la Cour de justice des Communautés européennes, dans lequel l'autorité judiciaire suprême des CE relevait l'incompatibilité de l'accord avec le Traité de Rome. En dépit du fait qu'il ne s'agissait que d'une incompatibilité de forme et que celle-ci aurait pu être éliminée assez facilement, les travaux préalables à la mise en vigueur de l'accord d'immobilisation se sont enlisés. Dans une certaine mesure, cet arrêt des travaux était aussi dû à un désintérêt croissant des bateliers belges et néerlandais notamment. Toutes les tentatives entreprises par la suite par la CCNR de remédier aux surcapacités devenues structurelles au fil des ans au moyen d'une action de déchirage qui soit coordonnée sur le plan international et assortie de restrictions pour la mise en service de cale supplémentaire ont échoué en raison du manque de volonté politique de certaines délégations, très réticentes à l'idée de voir restreint l'accès au marché. Les autres

¹⁾ Etats membres de la CCNR:

Republique fédérale d'Allemagne, Belgique, France, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Suisse.

délégations estimaient quant à elles que de telles restrictions étaient indispensables si l'on voulait éviter que les primes versées soient aussitôt réinvesties dans de nouveaux bateaux et que les mesures d'assainissement soient donc d'emblée vouées à l'échec. La CCNR devant prendre ses décisions à l'unanimité, l'organisation s'est ainsi trouvée dans l'impasse.

Depuis, la situation économique des entreprises de navigation sur le Rhin s'est encore détériorée, notamment en raison d'une surcapacité de plus en plus grande, à tel point que la Commission des CE a commencé à se pencher sur le problème en 1987. Les réglementations adoptées au niveau des CE présentent l'avantage non négligeable d'être applicables à l'ensemble de la navigation fluviale européenne et non seulement à la navigation sur le Rhin, même si celle-ci se charge de 80 pour cent des transports fluviaux. Le secteur intéressé approuve aujourd'hui l'action de déchirage décidée par les CE, ce qui est d'autant plus remarquable que, lors de tentatives de mettre sur pied des programmes similaires par le passé, les membres de ce secteur, qui est très hétérogène, n'étaient jamais parvenus à se mettre d'accord sur un train de mesures concrètes. Le 27 avril 1989, finalement, le Conseil des ministres des CE a adopté un Règlement relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure. La Commission des CE a été autorisée à édicter les dispositions d'exécution par voie de règlement, ce qu'elle a fait le jour même. En vertu de ces dispositions, les mesures de restriction de l'accès au marché pour les nouveaux bateaux sont applicables sur tout le territoire des CE. Afin de remédier à l'incompatibilité de ces mesures avec la Convention révisée pour la navigation du Rhin, qui garantit la liberté de la navigation et la suppression de toutes les taxes, et afin de s'assurer de la participation de la Suisse, la CCNR a, d'accord avec les CE, rédigé un protocole additionnel (n° 4) (RO 1989 1509), qui prévoit que certaines mesures d'assainissement structurel de la navigation sur le Rhin seront admises pendant dix ans.

12 Résultats de la consultation

Il y a longtemps que les entreprises suisses actives dans le domaine de la navigation rhénane sont favorables à l'idée de mesures d'assainissement structurel. Elles approuvent donc la participation de la Suisse à l'action de déchirage en cours. La Délégation économique permanente considère elle aussi que les mesures d'assainissement structurel mises en œuvre constituent actuellement la solution la plus efficace aux problèmes que connaît la navigation rhénane.

2 Partie spéciale

21 Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

Le 25 avril 1989, la CCNR a adopté le Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin de 1868. Conformément aux règles du droit international généralement reconnues, les membres de la CCNR sont convenus d'une déclaration annonçant l'application provisoire du protocole additionnel dès le 1^{er} mai 1989. Alors que les autres membres de la CCNR avaient déjà signé le

protocole additionnel le jour de son adoption, la Grande-Bretagne et la Suisse ne l'ont signé que le 19 mai 1989. Etant donné que la déclaration ne pouvait prendre effet qu'après avoir été signée par l'ensemble des parties à la convention, c'est à cette date qu'elle a commencé à être appliquée provisoirement. Le Protocole additionnel n° 4 rend les mesures d'assainissement structurel, mises en œuvre temporairement, compatibles avec le régime établi par la Convention révisée pour la navigation du Rhin. Ce principe est énoncé à l'article premier, premier alinéa, du protocole. Le deuxième alinéa de ce même article contient les deux principes sur lesquels reposent les mesures prises: d'une part le financement de l'action au moyen de fonds de déchirage alimentés par les contributions obligatoires des propriétaires de bateaux et d'autre part les charges liées à la mise en service de cale supplémentaire (restriction de l'accès au marché). Le troisième alinéa donne à la CCNR la compétence d'édicter les dispositions d'exécution sous la forme d'une résolution prise à l'unanimité qui soit conforme aux règles adoptées en la matière par les CE. Le quatrième alinéa, finalement, précise que tous les Etats membres de la CCNR auront, en ce qui concerne l'application de ces mesures, les mêmes droits et les mêmes obligations. La Suisse s'engage donc d'une part à participer à la mise en œuvre de toutes les mesures arrêtées et obtient d'autre part aussi dès le début le droit de participer à l'élaboration des modalités de détail ainsi qu'à toutes les modifications qui pourraient y être apportées ultérieurement.

A l'article II, il est précisé que le Protocole additionnel n° 4 ne restera en vigueur que dix ans. Cette disposition souligne encore une fois le caractère exceptionnel des mesures prises. Les articles III à V contiennent quant à eux les dispositions finales habituelles concernant la ratification, l'entrée en vigueur et les langues. Se fondant sur l'article I, 3^e alinéa, du Protocole additionnel n° 4, la CCNR a, le 19 mai 1989, édité un règlement contraignant pour les Etats signataires qui précise les mesures à prendre en faveur de la navigation rhénane. Ce règlement est entré en vigueur le jour même (RO 1989 1544). Les adaptations du droit fédéral appelées par ces dispositions ont été apportées au moyen des ordonnances 1 et 2 relatives à l'assainissement structurel dans la navigation rhénane (RO 1989 1155 et 1545).

22 Principes de l'action de déchirage

L'action de déchirage est en principe conçue sous forme d'une mesure d'entraide de l'industrie concernée. Les Etats se contentent en fait d'intervenir pour fixer les «règles du jeu» et pour veiller au respect de ces règles (cf. ch. 21).

La Commission des CE ainsi que la CCNR, qui a toujours été consultée à ce propos, ont cependant modulé l'idée d'une mesure d'entraide supportée par les seuls intéressés en proposant que les Etats, au lieu de se contenter de fixer les conditions cadre, fournissent une aide de départ sous forme d'avances sans intérêt aux fonds de déchirage nationaux. Ces avances devront être remboursées dans un délai de dix ans au moyen des contributions que les propriétaires de bateaux verseront au fonds de déchirage.

La Suisse est le seul Etat membre de la CCNR qui ne fait pas partie des CE. Les autres membres de la CCNR sont donc, sous réserve de la compatibilité des

mesures avec l'Acte de Mannheim, liés par les règlements du 27 avril 1989 relatifs à l'assainissement structurel dans la navigation fluviale européenne qui ont été arrêtés par le Conseil des ministres et par la Commission des CE. La décision d'entreprendre une action de déchirage dans le cadre de la CCNR n'a donc pour eux pas d'effet constitutif. Ils n'ont par ailleurs plus aucune marge de manœuvre pour l'aménagement des mesures. En ne participant pas à l'action de déchirage mise en œuvre dans le cadre de la CCNR, la Suisse donnerait l'occasion aux propriétaires de bateaux de tourner les mesures prises par les autres pays riverains du Rhin. Il serait en effet facile aux transporteurs récalcitrants d'échapper au paiement des contributions au fonds de déchirage en faisant immatriculer leurs bateaux en Suisse. Notre pays s'exposerait au risque d'être rendu responsable d'un éventuel échec de l'action de déchirage et de se voir reprocher de mettre en péril l'unité du régime rhénan. Il ne faut pas oublier que le succès de l'action est dans l'intérêt de l'industrie suisse de la navigation sur le Rhin, qui, du fait de la nature internationale de ses activités, souffre de la surcapacité au même titre que ses concurrents étrangers.

23 Participation de la Suisse

Pour participer, la Suisse avait en principe deux possibilités:

- a. Notre pays aurait pu entamer des négociations bilatérales avec les CE pour pouvoir prendre part à l'action de déchirage. Cette solution aurait permis à la Suisse d'obtenir des conditions «taillées sur mesure». Cette manière de procéder aurait cependant placé la Suisse devant des difficultés pratiquement insurmontables: comme nous l'avons déjà relevé, l'action de déchirage mise en œuvre par les CE est incompatible avec l'Acte de Mannheim; le fait de passer outre à cette question institutionnelle tout à fait fondamentale par l'ouverture de négociations bilatérales aurait constitué une grave menace pour l'unité du régime rhénan, qui garantit à la Suisse le libre accès à la mer.
- b. La deuxième possibilité est celle qui a été choisie, c'est-à-dire la participation à l'action de déchirage dans le cadre de la CCNR. Pour éviter que les fondements du régime unitaire appliqué à la navigation rhénane ne soient sapés, il fallait, avant de participer à l'action de déchirage des CE, obtenir une modification de l'Acte de Mannheim. La délégation suisse auprès de la CCNR a toujours insisté sur la nécessité d'une telle modification, car elle appelait elle aussi de ses vœux une action commune des CE et de la CCNR. L'incompatibilité de l'action de déchirage avec l'Acte de Mannheim a finalement été reconnue par tous les membres de la CCNR. Plus rien ne s'opposait dès lors aux travaux de révision, qui ont abouti avec la signature du Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Le Protocole additionnel n° 4 ne codifie pas une modification durable de l'Acte de Mannheim, mais un amendement temporaire, pour une période de dix ans. Ainsi que nous l'avons déjà relevé précédemment, les mesures à prendre peuvent être l'objet d'une résolution de la CCNR. Cette résolution doit toutefois être en accord avec les réglementations arrêtées par les CE. Cette contrainte s'explique par le fait que les cinq Etats qui sont à la fois

signataires de l'acte et membres des CE sont déjà, quant au fond, liés au règlement des CE, cela bien que l'action de déchirage ne puisse prendre effet sur le Rhin sans une modification préalable de l'Acte de Mannheim. Les mesures de déchirage s'appliquent aussi aux voies fluviales nationales de ces pays. Si l'on veut préserver la sécurité du droit et l'unité du régime rhénan, il importe donc de veiller à ce que les dispositions du règlement de la CCNR et celles du règlement des CE soient identiques quant au fond. Etant donné que la CCNR prend ses décisions à l'unanimité, la Suisse restera libre à l'avenir de s'opposer à l'adoption par la CCNR de dispositions d'origine communautaire qu'elle n'approuverait pas. Un tel rejet n'est cependant dans l'intérêt de personne puisqu'il réduirait les chances de succès des mesures de déchirage et mettrait en péril l'unité du régime rhénan. Dans les faits, la Suisse sera donc forcément consultée avant toute modification, comme cela a été le cas en l'occurrence. Rappelons que la CCNR a arrêté un règlement analogue à celui des CE le 19 mai 1989.

Les principaux éléments contenus dans le règlement de la CCNR sont les suivants:

- le budget consacré à l'action de déchirage (dont l'objectif est de réduire la flotte de 10 à 15 % selon le type de bateaux), se monte à 137 millions d'ECU (le 7 juin 1989, le cours de l'ECU se situait autour de 1 fr. 80)¹⁾;
- chaque Etat contractant qui dispose d'une flotte ayant un port en lourd d'au moins 100 000 t est tenu d'instituer et d'administrer un fonds de déchirage²⁾;
- les propriétaires des bateaux immatriculés dans un Etat partie à la Convention révisée pour la navigation du Rhin ou dans un autre Etat membre des CE doivent s'affilier à l'un des fonds de déchirage qui vont être créés;
- les contributions au fonds de déchirage ainsi que les primes de déchirage sont calculées selon le port en lourd pour les bateaux porteurs et selon la puissance pour les bateaux pousseurs. Tous les fonds calculent les contributions selon les mêmes critères et les mêmes barèmes.
- les propriétaires qui entendent faire déchirer un bateau dans le cadre de cette action doivent s'adresser au fonds avant le 1^{er} mai 1990 pour annoncer la cale qu'ils souhaitent faire détruire. Ils devront joindre une offre concernant la prime qu'ils entendent obtenir en contrepartie du déchirage. Cette prime doit se situer entre 70 et 100 pour cent de la prime de déchirage calculée en fonction de la cale annoncée. Les offres les plus favorables seront les premières à être acceptées par le fonds. Si les requêtes de déchirage excèdent les moyens financiers disponibles, les propriétaires de bateaux qui ont fait les offres les moins favorables (jusqu'à 100 % de la prime) risquent de rester bredouilles. Ce système permet de tenir compte du fait que la valeur des bateaux varie considérablement en fonction avant tout de leur âge. Le budget de 137 millions d'ECU correspond à 90 pour cent de la valeur des bateaux que l'on espère voir

¹⁾ A l'instar de la valeur en francs des droits de tirage spéciaux (DTS) qui est calculée par le Fonds monétaire international (FMI), la valeur en francs suisses de l'ECU est calculée chaque jour par les CE. Ces cours sont publiés quotidiennement par Reuter. La BNS les rapporte dans son bulletin mensuel (Tableau 13).

²⁾ Importance des flottes nationales en fonction du port en lourd au 30 juin 1988: RFA: 3 215 403 t; Belgique: 1 634 367 t; France: 2 092 003 t au 31 décembre 1987; Pays-Bas: 6 344 092 t; Suisse: 464 711 t.

déchirés. Les primes de déchirage sont donc des aides financières auxquelles, par principe, nul ne peut prétendre;

- les primes de déchirage sont dues à compter du 1^{er} janvier 1990. Etant donné que l'on souhaite obtenir des résultats le plus rapidement possible, toutes les primes de déchirage seront dues dès la première année, alors que le financement au moyen de contributions versées au fonds durera, lui, dix ans. Comme le règlement des CE, le règlement de la CCNR prévoit par conséquent que les Etats avancent les capitaux nécessaires, qui sont prêtés sans intérêts;
- étant donné que l'empressement avec lequel les propriétaires de bateaux répondront à l'offre qui leur est faite pourrait ne pas être le même dans tous les pays, alors qu'ils profiteront tous pareillement des effets de l'action, il convient d'introduire un système de coordination en ce qui concerne l'acceptation des offres de déchirage et de mettre au point des mécanismes de compensation entre les fonds nationaux. Cette compensation aura lieu annuellement selon une formule équitable qui aura été préalablement fixée. La CCNR a confié cette tâche purement administrative à la Commission des CE, qui se charge déjà de la coordination dans le cadre des mesures analogues mises en œuvre par les CE;
- afin que les primes de déchirage ne soient pas aussitôt réinvesties dans de nouveaux bateaux, l'ordonnance prévoit – c'est là une disposition capitale – de subordonner la mise en service de cale supplémentaire à la condition qu'un volume de cale équivalent soit déchiré sans versement de prime ou qu'une contribution spéciale soit versée au fonds. Cette disposition est applicable jusqu'au 28 avril 1994. Selon la situation du marché, elle pourra cependant, avec l'accord de la Suisse, être prorogée de cinq ans au plus.

24 Conséquences pour la Suisse

Participer à l'action de déchirage signifie pour la Suisse

- a. Prendre des engagements financiers; bien que l'action de déchirage soit en principe financée par les intéressés eux-mêmes, les Etats dans lesquels un fonds est créé s'engagent à prendre en charge les frais d'administration de ce fonds et à lui fournir une avance sans intérêt. A supposer que l'objectif visé (déchirage de 10% des bateaux à cargaison sèche et de 15% des bateaux-citernes) soit atteint, cette avance se monterait à quelque 14 millions de francs (cf. ch. 3). Elle serait remboursée en dix ans, au moyen des contributions annuelles versées par les propriétaires de bateaux.
- b. Assumer des tâches administratives; il faudrait en effet que la Suisse crée un fonds de déchirage. La majeure partie des tâches incombant à ce fonds ont déjà été énoncées dans le Règlement de la CCNR sur l'introduction temporaire de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane (RO 1989 1544); il y est notamment prévu que des comptes séparés devront être institués pour les bateaux à cargaison sèche et pour les bateaux-citernes et que les organisations représentatives de la navigation intérieure devront participer à l'administration du fonds. Les types de bateaux dont les propriétaires sont tenus de verser des contributions, les types de bateaux donnant droit à une prime de déchirage, les conditions

auxquelles est subordonné le versement des primes ainsi que le mécanisme de compensation entre les différents fonds sont eux aussi définis dans ce règlement. Dans la pratique, le fonds ne pourra cependant pas fonctionner avant que le Conseil fédéral ait édicté diverses dispositions d'exécution. Dans la mesure où les bases légales existantes ne suffisent pas, le Conseil fédéral devra édicter ces dispositions sur la base d'un arrêté fédéral de portée générale (cf. ch. 26). Celui-ci permettra de réglementer au niveau législatif toutes les questions essentielles pour la mise en œuvre de l'action de déchirage.

25 Urgence de la mise en application

Il ressort de ce qui précède qu'il était particulièrement urgent de mettre en œuvre l'action de déchirage et, plus encore, de limiter l'accès au marché. Au vu de la situation économique alarmante de la navigation sur le Rhin, les CE – nous l'avons déjà relevé – ont décidé de limiter l'accès au marché dès le 28 avril de cette année et de faire démarrer l'action en tant que telle le 1^{er} janvier 1990. Si l'on voulait éviter qu'un laps de temps trop long ne sépare la mise en application des mesures décidées par la CCNR de l'entrée en vigueur de celles des CE, qui se recoupent géographiquement, il était indispensable que la Suisse respecte dans toute la mesure du possible les dates précitées. Etant donné qu'il importait d'une part de veiller à une application uniforme de la réglementation de l'accès au marché visant à éviter toute action spéculative afin que ses effets puissent se faire sentir le plus rapidement possible, mais qu'il était impossible d'autre part d'obtenir l'approbation du Protocole additionnel n° 4 par le parlement dans le temps disponible, le choix de la solution de la mise en application provisoire s'imposait.

Le Protocole additionnel a été signé sous réserve de ratification, ce qui signifie clairement que les mesures d'assainissement structurel ne pourront continuer d'être appliquées que si les Chambres fédérales les approuvent. La mise en application provisoire dès le 19 mai 1989 a pu se faire sans qu'une avance sans intérêt soit versée puisqu'il ne s'agissait, dans un premier temps, que de limiter l'accès au marché. Les premières contributions ne seront perçues et les premières primes versées qu'à partir du 1^{er} janvier 1990, lorsque l'action de déchirage en tant que telle démarra réellement.

26 Caisse suisse de déchirage

Le fonds de déchirage prévu dans le cadre des mesures internationales d'assainissement structurel peut être institué sous une multitude de formes différentes. Les contraintes de droit international ne sont qu'au nombre de deux: les organisations nationales représentatives de la navigation intérieure doivent participer à l'administration du fonds et la comptabilité doit être tenue séparément pour les bateaux à cargaison sèche et pour les bateaux-citernes.

L'arrêté fédéral qui vous est soumis se fonde notamment sur la compétence de la Confédération en matière de relations extérieures. Cette base constitutionnelle

est nécessaire dans la mesure où elle permet de déroger à la liberté du commerce et de l'industrie, du moins dans les limites des dispositions de droit international. Nous prévoyons de ne pas doter la Caisse suisse de déchirage d'une personnalité juridique propre, mais de l'affilier à l'Office suisse de la navigation maritime à Bâle (art. 1^{er}). Le directeur de l'office fonctionnera comme administrateur de la caisse. Les primes de déchirage et, s'il y a lieu, les paiements compensatoires aux fonds de déchirage d'autres pays seront comptabilisés dans le compte financier et inscrits comme avance au compte capital (bilan) de la Confédération. Les contributions des propriétaires de bateaux et, s'il y a lieu, les paiements compensatoires versés par les fonds de déchirage d'autres pays seront, quant à eux, inscrits au compte financier et serviront à amortir l'avance consentie par la Confédération. Il paraît logique que la caisse soit administrée à Bâle puisque c'est dans cette ville que se trouve concentrée l'industrie de la navigation sur le Rhin. Pour l'Office suisse de la navigation maritime, cette affiliation représentera une charge supplémentaire considérable, du moins dans un premier temps. Si l'on veut qu'il puisse y faire face sans renforcer son personnel, il faudra qu'il ait la possibilité de faire appel aux services d'organismes externes à l'administration. Etant donné que la participation des organisations nationales représentatives de la navigation intérieure est prévue dans les dispositions de droit international, on pourrait envisager de confier une partie des tâches d'administration à l'unique association de ce type existant en Suisse, l'Association suisse de navigation. Cette organisation dispose de toutes les informations nécessaires à la gestion de l'action de déchirage (p. ex. capacité de la flotte rhénane ou grandeur de chacun des bateaux). Sur la base de ces indications ainsi que de quelques travaux préparatoires, l'administrateur de la caisse pourra arrêter les décisions qui s'imposent.

Le règlement de la CCNR constitue un cadre relativement étroit dans les limites duquel le Conseil fédéral pourra régler en détail l'aménagement de la Caisse suisse de déchirage. Il n'y a au fond que deux points du règlement qui doivent être précisés par voie d'arrêté fédéral: d'abord, il convient de prévoir clairement qu'une contribution doit être versée par les propriétaires pour chaque bateau porteur et pour chaque bateau pousseur immatriculé au Registre suisse des bateaux qui est un bateau rhénan au sens de l'article 4 de la loi fédérale sur le registre des bateaux (RS 747.11), car ils peuvent en tout temps transporter des marchandises, que ce soit au sein d'une entreprise ou pour le compte d'autrui (art. 3, let. a, de l'arrêté fédéral); ensuite, les dispositions du règlement de la CCNR ne précisent pas assez clairement que la prime de déchirage ne peut être versée que pour les bateaux qui ont effectué au moins un transport *commercial*, c'est-à-dire avec un volume de cargaison normal et contre la rémunération usuelle, sur une *distance minimum* au cours des douze mois ayant précédé la date du dépôt de la demande (art. 2, 2^e al., de l'arrêté fédéral). La distance minimum pourrait être fixée à 100 km. Cette condition est importante car elle garantit que les bateaux déchirés contre versement d'une prime n'étaient pas des bateaux hors d'usage, dont la destruction ne contribue en rien à réduire la surcapacité de cale. En vertu de l'article 2, 3^e alinéa, le Conseil fédéral est autorisé à ordonner les mesures administratives nécessaires à la mise en œuvre de l'action de déchirage. A l'article 4, il est prévu que la procédure de recours soit précédée d'une procédure d'opposition devant la Caisse suisse de déchirage. Cela permet d'éviter

que des recours ne soient déposés lorsque la caisse de déchirage commet des erreurs bénignes. Les articles 5 et 6, quant à eux, sont consacrés aux dispositions pénales et à la procédure pénale.

L'arrêté fédéral urgent restera en principe en vigueur jusqu'au 31 décembre 1999. Au cas toutefois où, faute d'intérêt de la part des propriétaires de bateaux, le montant total des primes versées demeurerait inférieur aux prévisions, on pourrait envisager de libérer les intéressés de l'obligation de s'acquitter de contributions plus tôt que prévu. Si le montant équivalant aux primes versées est remboursé avant l'échéance fixée, le Conseil fédéral abrogera en effet les dispositions de l'arrêté fédéral (art. 7, 4^e al.).

3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

En participant à l'action de déchirage, la Confédération s'engage à un préfinancement dans la mesure où les primes de déchirage devant être payées la première année excèdent le total des contributions que les propriétaires de bateaux doivent verser pour cette période. De plus, la Confédération devra supporter les frais d'administration de la caisse de déchirage.

Il est difficile de prévoir exactement à combien se montera l'avance que les propriétaires de bateaux devront rembourser dans un délai de dix ans. Le montant de cette avance dépendra avant tout du nombre des demandes présentées par les propriétaires suisses. On peut, à cet égard, établir deux hypothèses:

- a. Si l'on considère que l'objectif à atteindre en Suisse correspond à celui qui a été globalement fixé pour l'ensemble des pays riverains du Rhin, c'est-à-dire déchirer 10 pour cent des bateaux à cargaison sèche et 15 pour cent des bateaux-citernes, et en admettant que les primes versées correspondent à 100 pour cent du montant calculé, les comptes de la caisse pourraient se présenter de la manière suivante:

Flotte rhénane suisse au 1^{er} mars 1989 en tonnes de port en lourd:

1. Bateaux à cargaison sèche

- a. Automoteurs: 123 341 t; 10 % à 120 ECU/t
= 1,48 million d'ECU (2,66 mio. de fr.)
- b. Barges: 103 048 t; 10 % à 60 ECU/t
= 618 288 ECU (1,11 mio. de fr.)
- c. Chalands: 7750 t; 10 % à 43 ECU/t
= 33 325 ECU (59 985 fr.)

Total = 2,13 millions d'ECU (3,84 mio. de fr.)

2. Bateaux-citernes

- a. Automoteurs: 177 421 t; 15 % à 216 ECU/t
= 5,75 millions d'ECU (10,35 mio. de fr.)
- b. Barges: 20 238 t; 15 % à 91 ECU/t
= 276 249 ECU (497 248 fr.)

c. Chalands: 999 t; 15 % à 39 ECU/t
= 5844 ECU (10 519 fr.)

Total = 6,03 millions d'ECU (10,85 mio. de fr.)

3. Pousseurs

6 bateaux d'une puissance de 7225 KW; 10 % à 240 ECU/KW
= 173 400 ECU (312 120 fr.)

Selon ces calculs, le montant à verser serait donc d'environ 8,3 millions d'ECU (15 mio. de fr.). Il paraît cependant raisonnable de se fonder sur les estimations de la CCNR, qui compte que les primes de déchirage seront, en moyenne, payées à concurrence de 90 pour cent, ce qui représenterait encore 13,5 millions de francs. Or, la première année, les contributions des propriétaires de bateaux suisses se monteront vraisemblablement à quelque 1,3 million de francs. L'avance que la Confédération devrait fournir à la fin de l'année serait donc d'environ 12,2 millions de francs, auxquels viendraient s'ajouter 55 000 francs au titre des frais d'administration. Les années suivantes, ceux-ci ne devraient cependant représenter plus que 30 000 francs par année.

Etant donné toutefois que l'action de déchirage est entreprise à l'échelon international, dans les Etats riverains du Rhin plus la Belgique, il est tout à fait possible que la proportion de cale déchirée ne soit pas la même dans tous les pays. Ainsi que nous l'avons mentionné ci-devant (cf. ch. 23), ce sont en effet les propositions de déchirage les plus avantageuses (à partir de 70 % de la prime théorique) qui seront acceptées les premières, quelle que soit la nationalité du bateau. Dans un premier temps, les primes versées seront exclusivement financées par les fonds nationaux. Après déchirage de 10 pour cent, voire de 15 pour cent de la cale suisse, les contributions que continueront de verser les propriétaires de bateaux encore exploités se monteront, dans notre pays, à quelque 1,15 millions de francs par année. Au cas où ces contributions ne couvriraient pas les dépenses de la Caisse suisse de déchirage, celle-ci pourrait compter, à concurrence de son découvert, sur les montants compensatoires, eux aussi annuels, versés par les autres fonds de déchirage nationaux (cf. ch. 23, let. b, 7^e tiret). Inversement, si les contributions des propriétaires suisses de bateaux devaient être supérieures aux dépenses de la Caisse suisse de déchirage, l'excédent serait versé aux fonds des autres pays qui sont déficitaires. Aucun fonds national ne doit en effet clôturer avec un excédent ou un déficit. A supposer que l'on se rende compte au fil des mois que, contrairement à toute attente, le taux de contribution prévu ne suffit pas à assurer le remboursement de l'avance fournie par les Etats, la CCNR a toujours la possibilité de modifier ce taux par résolution prise à l'unanimité.

- b. Selon une enquête que l'Association suisse de navigation a réalisée auprès des propriétaires de bateaux suisses intéressés, ceux-ci seraient disposés à faire déchirer 39 340 t de cale. Au cas où le nombre des bateaux que les propriétaires se proposeraient de déchirer correspondrait réellement aux résultats de l'enquête, et à supposer que les primes soient versées à 100 pour

cent, la comptabilité de la Caisse suisse de déchirage pourrait se présenter de la manière suivante:

1. Bateaux à cargaison sèche

- a. Automoteurs: 9492 t à 120 ECU/t
= 1,14 million d'ECU (2,05 mio. de fr.)
- b. Barges: 0
- c. Chalands: 1965 t à 43 ECU/t
= 84 495 ECU (152 091 fr.)

Total = 1,23 million d'ECU (2,2 mio. de fr.)

2. Bateaux-citernes

- a. Automoteurs: 25 852 t à 216 ECU/t
= 5,58 millions d'ECU (10,05 mio. de fr.)
- b. Barges: 2031 t à 91 ECU/t
= 184 821 ECU (332 678 fr.)
- c. Chalands: 0

Total = 5,76 millions d'ECU (10,38 mio. de fr.)

3. Pousseurs

1488 KW à 240 ECU/KW
= 357 120 ECU (642 816 fr.)

Charge totale: 7,35 millions d'ECU (13,22 mio. de fr.)

Nous nous attendons donc, la première année, à des dépenses de l'ordre de 13,5 millions de francs et à des recettes d'environ 1,3 million de francs. Les années suivantes – nous l'avons déjà relevé – les recettes ne seront plus que de quelque 1,15 million de francs. La première année, les frais résultant de l'administration de l'action par l'Association suisse de navigation se monteront à environ 55 000 francs. Les années suivantes, ils se stabiliseront vraisemblablement autour des 30 000 francs. Il se peut que des paiements compensatoires ou autres doivent encore être exécutés après coup, mais aucune estimation fiable ne peut être faite actuellement à ce propos. Les dépenses prévues figurent au budget 1990 et au plan financier 1991–1993.

4 Programme de la législature

Le projet est annoncé dans le Programme de la législature 1987–1991 (FF 1988 I 353, appendice 2). L'avance sans intérêt n'était par contre pas prévue dans le plan financier de la législature 1987–1991.

5 Compatibilité avec le droit européen

Les mesures que l'on souhaite mettre en œuvre sur la base des arrêtés qui sont l'objet du présent message correspondent, quant au fond, à celles qui ont été

prises par les CE dans le secteur de la navigation fluviale. Elles ont précisément pour but d'éviter que les dispositions arrêtées par les CE ne soient tournées par les propriétaires de bateaux, qui pourraient être tentés de venir les faire immatriculer dans notre pays (cf. notamment ch. 11, 21, 23 et 25).

6 Bases légales

61 Arrêté fédéral concernant le Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

En vertu de l'article 24^{ter} de la constitution, la législation sur la navigation est du domaine de la Confédération. Selon l'article 8 de la constitution, la Confédération a par ailleurs le droit de conclure des traités avec les Etats étrangers. Quant à la compétence des Chambres fédérales, elle résulte des dispositions de l'article 85, chiffre 5, de la constitution.

Le Protocole additionnel n° 4 qui est soumis à votre approbation a une durée de validité limitée à dix ans et n'entraîne pas d'adhésion à une organisation internationale. Pour prendre effet, il doit être complété par des dispositions d'exécution des autorités nationales d'une part et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin d'autre part. Le protocole n'entraîne pas d'unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution.

62 Arrêté fédéral sur la mise en œuvre de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane

Le deuxième arrêté fédéral qui vous est soumis codifie les principes régissant la participation de la Suisse à l'action de déchirage. Cet acte est fondé sur l'article 24^{ter} de la constitution et, pour les raisons citées au chiffre 26, sur la compétence de la Confédération en matière de relations extérieures. Etant donné qu'il contient des dispositions formatrices de droit, il doit se présenter sous la forme d'un arrêté fédéral de portée générale. Pour les motifs présentés ci-devant, les mesures qu'il permettra de prendre ne souffrent aucun retard puisqu'il faudrait qu'elles deviennent effectives dès le 1^{er} janvier 1990. Etant donné que cela ne serait pas possible si l'on respectait la procédure législative ordinaire, nous vous proposons de munir de la clause d'urgence l'arrêté fédéral de portée générale, dont la durée est limitée au 31 décembre 1999, ce qui lui permettra d'entrer en vigueur immédiatement, conformément aux dispositions de l'article 89^{bis} de la constitution.

**Arrêté fédéral
concernant le Protocole additionnel n° 4
à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**

Projet

du

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 16 août 1989¹⁾,
arrête:*

Article premier

¹ Le Protocole additionnel n° 4 du 25 avril 1989²⁾ à la Convention révisée pour la navigation du Rhin est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

33098

¹⁾ FF 1989 III 325

²⁾ RC 1989 1509

Arrêté fédéral sur la mise en œuvre de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu la compétence de la Confédération en matière de relations extérieures et l'article 24^{ter} de la constitution;

en exécution du Protocole additionnel n° 4 du 25 avril 1989¹⁾ à la Convention révisée pour la navigation du Rhin et du Règlement sur l'introduction temporaire de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane arrêté le 19 mai 1989²⁾ par la Commission centrale pour la navigation du Rhin; vu le message du Conseil fédéral du 16 août 1989³⁾,

arrête:

Article premier Compétence

Les mesures temporaires d'assainissement structurel de la navigation rhénane sont mises en œuvre par la «Caisse suisse de déchirage», qui est affiliée à l'Office suisse de la navigation maritime.

Art. 2 Exécution

¹ Le Conseil fédéral édicte les dispositions nécessaires à l'exécution des mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane. Dans ces dispositions, il définit les tâches et les compétences de la Caisse suisse de déchirage.

² Le Conseil fédéral peut prévoir que seuls les propriétaires des bateaux qui ont effectué au moins un transport commercial au cours des douze mois qui ont précédé le dépôt de la demande peuvent se voir verser une prime de déchirage. Le Conseil fédéral peut fixer une distance minimum pour ce transport.

³ Le Conseil fédéral peut déterminer les moyens de contrainte qui pourront être employés pour l'exécution des obligations résultant des mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane.

Art. 3 Prestations financières

La Caisse suisse de déchirage fournit des prestations conformément aux dispositions de l'article 2. Ces prestations sont intégralement financées au moyen

a. De contributions annuelles et de contributions spéciales versées par les

¹⁾ RO 1989 1509

²⁾ RO 1989 1544

³⁾ FF 1989 III 325

propriétaires de tous les bateaux marchands et de tous les bateaux pousseurs immatriculés en tant que bateaux rhénans dans un registre suisse des bateaux selon l'article 4, 2^e et 3^e alinéas, de la loi fédérale du 28 septembre 1923¹⁾ sur le registre des bateaux;

- b. S'il y a lieu, de paiements compensatoires provenant de fonds d'autres Etats parties à la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Art. 4 Opposition

Les décisions de la Caisse suisse de déchirage peuvent faire l'objet d'oppositions.

Art. 5 Dispositions pénales

Celui qui aura contrevenu au présent arrêté, aux dispositions d'exécution édictées par la Confédération ou par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, sera puni de l'amende jusqu'à 50 000 francs, à moins qu'il ne soit passible d'une peine plus lourde en vertu d'une autre loi.

Art. 6 Applicabilité du droit pénal administratif

¹ Les dispositions de la loi fédérale sur le droit pénal administratif²⁾ s'appliquent à la poursuite et au jugement des auteurs d'infractions.

² L'autorités de poursuite et de jugement est le Département fédéral des affaires étrangères.

Art. 7 Référendum, entrée en vigueur et validité

¹ Le présent arrêté est de portée générale.

² En vertu de l'article 89^{bis}, 1^{er} alinéa, de la constitution, il est muni de la clause d'urgence et entre en vigueur le jour de son adoption.

³ En vertu de l'article 89^{bis}, 2^e alinéa, de la constitution, il est sujet au référendum facultatif et a effet jusqu'au 31 décembre 1999.

⁴ Le Conseil fédéral est autorisé à abroger le présent arrêté avant cette date.

33098

¹⁾ RS 747.11

²⁾ RS 313.0

Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

Texte original

Conclu à Strasbourg le 25 avril 1989

Signé par la Suisse le 19 mai 1989

Appliqué provisoirement par la Suisse dès le 19 mai 1989

*La République fédérale d'Allemagne,
Le Royaume de Belgique,
La République française,
Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,
Le Royaume des Pays-Bas,
La Confédération suisse,*

Considérant,

- que le marché de la navigation rhénane et de la navigation intérieure sur les voies navigables reliées au Rhin est frappé d'une grave crise économique à laquelle il ne peut être remédié sans des mesures obligatoires d'assainissement structurel,
- qu'à cet effet il importe d'entreprendre des actions de déchirage coordonnées sur le plan international et financées par des fonds alimentés par la profession de la navigation intérieure, assorties de conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire,
- que ces mesures d'assainissement structurel qui sont justifiées par l'urgence économique et les perturbations graves affectant le marché de la navigation intérieure, doivent revêtir un caractère exceptionnel et temporaire,
- que pour être efficaces ainsi que pour éviter des disparités de régime et des distorsions de concurrence, celles-ci doivent être introduites d'une manière uniforme dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique,

sont convenus de ce qui suit:

Article I

1. La navigation rhénane peut être soumise à des mesures temporaires d'assainissement structurel, nonobstant les principes généraux contenus dans la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin.
2. Ces mesures pourront comporter:
 - a) une action de déchirage au moyen de fonds de déchirage alimentés par des cotisations obligatoires des propriétaires de bateaux;
 - b) l'établissement de conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire, telles que l'obligation pour les propriétaires mettant en service de la cale supplémentaire de déchirer simultanément un volume équivalent de cale ou de verser une contribution spéciale au fonds de déchirage¹⁾.

¹⁾ RS 0.747.224.101.4

3. Pour que les mesures visées aux alinéas précédents ainsi que leurs modifications ultérieures soient applicables d'une façon uniforme dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est habilitée à prendre une résolution en conformité avec les règles adoptées en la matière par la Communauté Economique Européenne.

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique auront, en ce qui concerne l'application de ces mesures, des droits et obligations égaux.

Article II

Le présent Protocole additionnel restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1999.

Article III

Le présent Protocole additionnel est soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront déposés au Secrétariat de la Commission Centrale pour être conservés dans ses archives.

Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification sera dressé par les soins du Secrétaire Général qui remettra à chacun des Etats signataires une copie certifiée conforme des instruments de ratification ainsi que du procès-verbal de dépôt.

Article IV

Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du sixième instrument de ratification au Secrétariat de la Commission Centrale. Le Secrétaire Général en informera les autres Etats signataires.

Article V

Le présent Protocole additionnel est rédigé en un seul exemplaire en allemand, en français et en néerlandais; en cas de divergences, le texte français fait foi; il sera déposé dans les archives de la Commission Centrale.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise à chacun des Etats Contractants.

En foi de quoi, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait à Strasbourg, le 25 avril 1989.

Suivent les signatures

Déclaration des Etats Contractants à l'occasion de la signature du Protocole additionnel n° 4

Compte tenu de l'urgence de l'assainissement structurel du marché de la navigation intérieure, les Etats Contractants consentent à ce que le Protocole additionnel n° 4 soit appliqué provisoirement à partir du 1^{er} mai 1989, avant que tous les instruments de ratification aient été déposés, étant entendu que l'entrée en vigueur définitive sera subordonnée à l'accomplissement des procédures constitutionnelles propres à chacun des Etats Contractants.

Les mesures prises en application de ce Protocole ne pourront produire effet avant l'entrée en vigueur des règles de la Communauté Economique Européenne visées à l'article I.

Fait à Strasbourg, le 25 avril 1989.

Suivent les signatures

33040

Message relatif au Protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 16 août 1989

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	89.050
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1989
Date	
Data	
Seite	325-345
Page	
Pagina	
Ref. No	10 105 900

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.