8 Febbraio 1952

DCCLXII SEDUTA

VENERDÌ 8 FEBBRAIO 1952

Presidenza del Presidente DE NICOLA

INDICE	GERINI, relatore	30576
Autorizzazione a procedere in giudizio (Restituzione di atti relativi a domanda di) Pag. 30545	Taviani, Sottosegretario di Stato per gli affare esteri	30577
Congedi	Disegno di legge: Approvazione ed esecuzione del Protocollo concernente il regime doga-	
Disegni di legge: (Deferimento all'approvazione di Commissioni	nale fra l'Italia e l'Ungheria, concluso a Bu- dapest il 28 marzo 1950 » (1793) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Approvazione) .	30580
permanenti)	Disegno di legge: Ratifica ed esecuzione del-	
Disegno di legge: « Provvedimenti in materia di tasse automobilistiche » (2108) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione):	l'Accordo commerciale e scambio di Note fra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti Messicani, concluso a Città del Messico il 15 settembre 1949 » (1955) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Approvazione)	30584
Salvagiani 30546, 30547, 30549, 30552, 30553, 30554 Tahuri, relatore 30547, 20549, 30552, 30553 Vanoni, Ministro delle finance 30547, 30549, 30552, 30553	Disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione dell'Accordo internazionale per la pesca nell'Atlantico Nord Occidentale, firmato a Washington l'8 febbraio 1949» (1861) (Ap-	
Disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire sei miliardi per la costruzione in Na- poli di case ultrapopolari » (1788-Urgenza) (Discussione e approvazione):	provazione)	30590
PRESIDENTE	provvisoria dei progetti di convenzioni in- ternazionali doganali sul turismo, sui veicoli stradali, commerciali e sul trasporto inter- nazionale delle merci su strada, con Proto- collo addizionale firmato a Ginevra il 16 giu- gno 1949, nonchè del Protocollo addizionale firmato a Ginevra l'11 marzo 1950 » (1863)	
Aldisio, Ministro dei lavori pubblici 30567, 30569, 30571, 30572	(Approvazione)	30602
Disegno di legge : « Riforma della carriera di-	Interpellanza (Annunzio)	30710
plomatica » (900-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Di- scussione e approvazione):	Interrogazioni: (Annunzio)	30710
SCHIAVONE	(Per lo svolgimento): PRESIDENTE	30710

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Messaggio del Lord Cancelliere Pag.	30542		
Per il 25º anniversario della morte di Antonio Cardarelli:			
CIAMPITTI	30542		
CAPORALI			
Alberti Giuseppe	30544		
Palermo			
Rubinacci, Ministro del lavoro e della pre-			
videnza sociale	30544		
Presidente	30544		
Relazione (Presentazione)	3 0710		

La seduta è aperta alle ore 10.

CERMENATI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Filippini per giorni 2.

Se non vi sono osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Messaggio del Lord Cancelliere.

PRESIDENTE. Comunico che al messaggio di condoglianze da me inviato a nome del Senato alla Camera dei Lords per la dolorosa scomparsa di re Giorgio VI d'Inghilterra, il Lord Cancelliere ha risposto col seguente messaggio:

« Vivamente commosso per il suo cortese messaggio di condoglianze, la prego di volersi rendere interprete presso il Senato della Repubblica italiana del profondo apprezzamento mio e della Camera dei Lords per le nobili espressioni di simpatia in occasione della nostra grande perdita ».

Per il 25º anniversario della morte di Antonio Cardarelli.

CIAMPITTI. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà. CIAMPITTI. Mentre in questi giorni, in tutto il Molise si rievoca, si commemora e si rimpiange, nel 25° anniversario della morte, un grande molisano, il più grande fra gli uomini illustri della Regione, che fu uno dei più insigni e celebrati clinici del mondo, Antonio Cardarelli, mi sia consentito di ricordare, brevissimamente e rapidissimamente, la sua alta e luminosa figura, qui nel Senato, cui egli ascese, in omaggio ai suoi meriti eminenti, dopo di avere degnamente rappresentato alla Camera dei deputati, per parecchie legislature, il collegio politico di Isernia, che, a distanza di tempo, fece a me l'onore di mandarmi a suo rappresentante all'Assemblea Costituente, e quindi in questo altissimo Consesso.

Nato a Civitanova del Sannio, un piccolo ridente paese della provincia di Campobasso, appena laureato in medicina, dovendo intraprendere la professione, con la segreta aspirazione di raggiungere la cattedra universitaria, egli prescelse Napoli, una delle sedi più difficili per la realizzazione del duplice intento.

La sua determinazione sembrò audacia, mentre non fu, in effetti, che piena consapevolezza, tanto che, appena maturo di anni e di esperienza, divenne quasi un dominatore fra tanti già noti ed illustri colleghi, che ebbero per lui la stima più profonda e la più schietta ammirazione. Egli sorprese e meravigliò i suoi tempi, non tanto per la vastità e la profondità della sua sapienza medico-scientifica, quanto e soprattutto per l'infallibilità di quel suo occhio clinico, che parve quasi un dono particolare della Divina Provvidenza.

E dalla cattedra e nella clinica insegnò a numerose schiere di giovani, con fervore ed entusiasmo sempre giovanili, con paterna ed amorevole pazienza, con una portentosa comunicativa, tutta propria, con metodo eminentemente ed efficacemente pratico, ma, al tempo stesso, rigorosamente scientifico, spesso inframmezzato (per renderlo più accessibile alla mente degli studenti in gran parte molisani) da rievocazioni dialettali del suo paese di origine. Tutti i medici del Molise e molti delle altre regioni d'Italia, ripetono soprattutto da lui la pratica dell'arte medica e la guida sicura nell'esercizio professionale, e pertanto conservano, profondi ed inalterati, il ricordo, la riconoscenza, la venerazione, l'affetto devotamente filiale verso il compianto Maestro.

8 Febbraio 1952

Antonio Cardarelli non fu soltanto un medico di eccezione ed un maestro insuperato, fu anche un grande cuore e profuse intorno a sè i tesori della sua infinita bontà, largamente e generosamente beneficando Comuni, Enti, privati, che da lui invocarono un benefico intervento e che ancora mandano a lui, con animo riconoscente, le loro fervide benedizioni.

Ma anche come uomo politico Antonio Cardarelli segnò una traccia notevole nel cammino della sua vita.

Alla Camera dei deputati, prima, e nel Senato, dopo, egli ebbe modo di dimostrare la sua meditata preparazione politica, la sua profonda saggezza, la perfetta conoscenza dei problemi interessanti la vita della Nazione ed il metodo più ragionevole ed assennato per risolverli, il tenace attaccamento alle istituzioni della Patria, sempre manifestando i segni del suo intelletto illuminato e della sua vasta cultura.

Per tutto questo, io non ho potuto nè voluto far passare questi giorni, in cui ricorre il 25° annuale della sua scomparsa, senza rievocare, sia pure dimessamente e senza alcuna autorità, la gigantesca, nobilissima figura di questo grande molisano, di Antonio Cardarelli, cittadino, medico, maestro, uomo politicò.

E bene a ragione è sorto nel Molise un vasto comitato, composto di autorità, di professionisti, di rappresentanti del popolo, che ha decretato alla memoria del grande scomparso, l'erezione di un monumento nel capoluogo, per testimoniare perennemente la riconoscenza, la devozione, l'affetto di tutti i molisani verso il loro insigne corregionale, che, col suo ingegno di eccezione e con la sua feconda e benefica opera scientifica e politica, non illustrò ed onorò soltanto il suo paese natio e la sua Regione, ma illustrò ed onorò addirittura il nome d'Italia nel mondo. (Applausi).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il senatore Caporali. Ne ha facoltà.

CAPORALI. Illustre Presidente, onorevoli colleghi, mi associo alle parole accorate del collega Ciampitti per le onoranze ad Antonio Cardarelli, al quale mi legano ricordi cari e ad un tempo mesti.

In questo anno nel quale il suo Paese nativo, la sua Provincia e la città di Napoli, dove ebbe l'apoteosi e la gloria, si apprestano a celebrarlo, io, a nome dei medici e quale discepolo erede del suo insegnamento, invito il Senato, al quale il prof. Cardarelli appartenne per un trentennio, a partecipare alle onoranze che gli si tributeranno presto in questo anno.

La figura gigantesca di Antonio Cardarelli si poggia sul trittico indistruttibile nel tempo e nell'immensità: l'arte, la scienza, la scuola.

Nell'arte medica, nella diagnostica, Egli fu insuperabile. L'arte medica non ha bisogno di genii ma sopratutto di osservatori che con grande passione si dedichino alla ricerca dei fatti. È l'antico concetto ippocratico che riviveva in Lui. Ippocrate 24 secoli or sono sosteneva che il medico deve attenersi all'esistenza dei fatti, i quali devono essere giudicati con discriminazione. Forte dell'ingegno e del possesso meraviglioso dei sensi Egli poteva dire col vecchio e saggio Faust: « tu che negli occhi non vedi che il nulla io vedo il tutto!».

PRESIDENTE. Onorevole Caporali, la prego di abbreviare.

CAPORALI. Ubbidisco, ma l'argomento che tratto è così vasto ed importante, da meritare pochi minuti di benevola attenzione.

Nella scienza si servì solo del laboratorio umano, che a Lui parlava e svelava le sofferenze, i misteri, le manifestazioni, la prognosi delle malattie. Non apparecchi scientifici, non indagini Röntgen, microscopiche, microbiologiche dovevano prevalere sulla clinica, ma essere subordinate a questa. Con questo metodo Egli stabilì molti quadri e concetti clinici che portano il suo nome. Le sue lezioni — monumento di sapienza e di esperienza — sono raccolte in cinque grossi volumi dati alla stampa.

Nella scuola, come afferma l'illustre clinico Augusto Murri, superò tutti i più valorosi insegnanti del mondo medico. Tutti i pensieri, le aspirazioni, i desiderii si dileguarono in Lui e solo dominò il pensiero culminante della sua vita, l'insegnamento. Unico forse nelle Università insegnò per 65 anni, dei quali 22 anni nella scuola libera e 43 nella clinica medica, della quale fu direttore per pubblico concorso dalla età di 60 anni. Amò molto i suoi discepoli, ai quali raccomandava sempre di conservare l'affetto per la scuola medica napoletana, la prima in Italia per la virtù di essere pratica, vera!

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Gli fu comunicato da un giorno all'altro la messa a riposo da un improvvisato ministro dell'istruzione. Un tale oltraggio, fatto al più grande clinico dell'Università di Napoli, addolorò molto il vecchio insegnante. Gli studenti — privi allora di libertà — non potettero protestare se non con prolungati e frenetici applausi quando il loro amato Maestro dette a loro l'addio. Io ebbi l'onore di rendermi promotore di una borsa di studio dedicata al suo illustre nome, ma il Professore ringraziando espresse la volontà di gradire i nomi degli studenti riportati in un semplice quaderno.

Deputato per cinque legislature al Parlamento difese i diritti del povero e del malato, trattando fin da allora argomenti di medicina sociale, quali la necessità del sale a prezzo basso, la lotta contro l'alcoolismo. Non prediligeva la politica, per cui si dimise da deputato sostenendo nel suo collegio di Isernia le candidature di due eminenti parlamentari: prima Ruggiero Bonghi e poi Emanuele Gianturco.

Non ambì onori, non volle ricchezze nè alte cariche, soccorse il suo povero paesello dotandolo di acquedotto, di strade, di ospedale.

Presso a morire fece l'ultima diagnosi su se stesso prognosticando l'esito infausto, diede l'ultimo bacio alla consorte che gli fu compagna impareggiabile per 62 anni, espresse l'ultimo desiderio di essere posto in una modesta cassa di legno e sepolto nella tomba di famiglia al suo paese nativo, Civitanova del Sannio.

Oh! Maestro, noi discepoli ti ricordiamo sempre: se la scienza medica ammira in Te uno dei più illustri figli, se la Regione abruzzesemolisana venera in Te il mito leggendario, se Napoli riconosce con gratitudine il fondatore della scuola medica napoletana, noi discepoli amiamo in Te il Maestro, il grande Maestro e ci inchiniamo dinanzi alla Tua figura che — ripetiamo un concetto del Poeta romano — non appartiene all'umanità, ma alla immortalità, alla divinità. (Applausi).

ALBERTI GIUSEPPE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTI GIUSEPPE. A nome di questa parte del Senato e in nome di un'opera di circa 65 anni spesa nell'esercizio didattico e professionale da Antonio Cardarelli (che la storia della medicina cataloga come « genio della medicina pratica ») desidero ricordare al di fuori dei meriti scientifici, i meriti sociali di questo uomo. Per il quale valga questo aneddoto (perchè nelle assemblee politiche hanno valore anche gli aneddoti): non esisteva riposo della domenica: egli la domenica la consacrava ai poveri, specialmente a quanti delle plebi agricole di quella Italia meridionale, che oggi ritorna all'ordine del giorno dell'attenzione sociale della Nazione, lo consultassero, naturalmente a titolo gratuito.

Per questo ricordo, e per la reverenza che ne procede, io mi associo, anche a nome delle migliaia di medici condotti, che gli inviavano quei poveri. Questi medici, dopo una commossa rievocazione di un rappresentante dell'altro ramo del Parlamento, tenuta alla radio dall'onorevole Colitto, hanno tratto occasione per ricordarmi e per darmi la incombenza di ricordare, al caso, al Senato l'opera di benefattore e di illuminatore della scienza e della pratica medica, di Antonio Cardarelli. (Applausi).

PALERMO. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALERMO. Ci associamo alle nobili parole pronunziate in memoria del grande Maestro Antonio Cardarelli e rendiamo omaggio a questa grande figura, che ha lasciato tracce indelebili del suo sapere e di alto senso del dovere.

RUBINACCI, Ministro del lavoro e della previdenza sociale. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINACCI, Ministro del lavoro e della previdenza sociale. A nome del Governo, mi associo alle nobili parole pronunziate per commemorare il Maestro Antonio Cardarelli.

PRESIDENTE. A nome del Senato, mi associo alla commossa rievocazione di Antonio Cardarelli, che onorò la scienza medica, l'Ateneo ed il Parlamento.

Trasmissione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Aumento del soprassoldo giornaliero dovuto ai sottufficiali e militari di truppa del-

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

l'Arma dei carabinieri per servizi ed incarichi speciali » (2162);

- « Reclutamento straordinario di ufficiali subalterni in servizio permanente del servizio di commissariato dell'Esercito » (2163);
- «Ratifica dei decreti legislativi: 4 settembre 1946, n. 88, concernente provvedimenti speciali per la concessione dei servizi di trasporto aereo interni e internazionali di linea; 5 settembre 1947, n. 887, concernente stanziamento nel bilancio del Ministero delle finanze, della somma di lire 210 milioni occorrenti per le esigenze relative alla liquidazione della Società per azioni "Ala Italiana"; 1º agosto 1947, n. 986, concernente deroga agli articoli 751 e 777 del Codice della navigazione; 2 marzo 1948, n. 211, concernente investimento di capitali stranieri in Italia » (2164);
- « Ratifica del decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1483, concernente autorizzazione della spesa di 25 miliardi di lire per la esecuzione di opere di bonifica integrale e per la ripresa della efficienza produttiva delle aziende agricole » (2165);
- « Approvazione ed esecuzione del Protocollo relativo all'ammissione della Grecia e della Turchia al Trattato nord-atlantico del 4 aprile 1949, firmato a Londra il 17 ottobre 1951 » (2166).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire quali di essi dovranno essere esaminati in sede referente e quali in sede deliberante.

Deferimento di disegni di legge all'approvazione di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nella seduta di ieri, comunico al Senato che, avvalendomi della facoltà conferitami dall'articolo 26 del Regolamento, ho deferito alle rispettive Commissioni competenti già da me indicate nella suddetta seduta, non solo per l'esame, ma anche per l'approvazione, i seguenti disegni di legge:

- 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):
- « Concessione a favore dell'Opera nazionale di assistenza all'Italia redenta di un contributo

straordinario di lire 70 milioni per l'esercizio 1950-51 » (2154) (Approvato dalla Camera dei deputati), previo parere della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro);

- 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):
- « Aumento delle percentuali spettanti agli ufficiali giudiziari sui crediti recuperati dallo Stato e soppressione della tassa erariale del dieci per cento sulle percentuali medesime » (2155) (Approvato dalla Camera dei deputati), previo parere della 5° Commissione permanente (Finanze e tesoro):
- 10^a Commissione permanente (Lavoro, emigrazione e previdenza sociale):
- « Istituzione di un "Fondo adeguamento pensioni" per migliorare il trattamento di pensione del personale addetto alle gestioni delle imposte di consumo » (2153), previo parere della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro).

Restituzione di atti relativi a domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Informo il Senato che il Ministro di grazia e giustizia ha domandato, con lettera in data 5 corrente, la restituzione degli atti relativi alla richiesta di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Reale Eugenio per il reato di diffamazione (articolo 595 del Codice penale) in danno del signor Santi Savarino (Doc. C), perchè — essendo intervenuta tra le parti remissione di querela — il competente magistrato possa dichiarare di non esservi luogo a procedere.

La domanda di autorizzazione a procedere si intende ritirata e sarà pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Provvedimenti in materia di tasse automobilistiche » (2108) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti in materia di tasse automobilistiche ».

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Come il Senato ricorderà, ieri fu approvato l'articolo 1.

Passiamo ora all'esame dell'articolo 2. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

Art. 2.

L'articolo 5 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, è soppresso e sostituito come segue:

- « Con effetto dal 1º gennaio 1952 il provento delle tasse di circolazione è versato ad apposito capitolo dello stato di previsione delle entrate.
- « In relazione a tale versamento, con decreto del 'Ministro del tesoro sarà quadrimestralmente provveduto ad assegnare ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze un fondo pari ad un terzo dell'importo dei versamenti stessi.
- « Con decreto del Ministro per le finanze tale fondo sarà ripartito a favore delle provincie, per metà in proporzione della superficie e per l'altra metà in proporzione della lunghezza delle strade provinciali di ciascuna provincia ».

PRESIDENTE. Comunico al Senato che sono stati presentati due emendamenti da parte dei senatori Salvagiani, Cortese, Jannelli, Lazzarino, Ghidetti, Ristori, Fantuzzi e Meacci. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

- « Nel secondo comma del nuovo testo dell'articolo 5 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, sostituire alle parole: "un fondo pari ad un terzo", le altre: "un fondo pari alla metà"».
- « Sostituire il terzo comma del nuovo testo dell'articolo 5 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, col seguente:
- "Con decreto del Ministro delle finanze, tale fondo sarà ripartito a favore delle provincie, in proporzione della lunghezza delle strade provinciali di ciascuna provincia"».

PRESIDENTE. Il senatore Salvagiani ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

SALVAGIANI. La recente approvazione del disegno di legge presentato dal Ministero delle finanze per il riordinamento della finanza locale, non ha certamente risolto i pro-

blemi di carattere finanziario delle varie provincie. Di fronte alle sempre crescenti esigenze finanziarie delle provincie in ordine al soddisfacimento dei compiti onerosi loro affidati, stanno le possibilità che tutti conosciamo e tali, comunque, da non poter soddisfare quelle esigenze. Il progetto di legge che ci viene presentato, d'altra parte, peggiora ancora la situazione delle finanze delle provincie in quanto riduce ad un terzo gli attuali due quinti del fondo dei proventi della tassa di circolazione ad esse destinato, ed, inoltre, innova la ripartizione di una metà del fondo in rapporto alla superficie delle provincie. Ciò, è evidente, non può che peggiorare i bilanci delle nostre provincie ed in ispecie di quelle più piccole. Chiedo quindi che il Senato voglia accettare il primo emendamento da me proposto, emendamento che tutela gli interessi delle provincie e ne rispecchia le esigenze di stretta necessità.

Il secondo emendamento, invece, vorrebbe ovviare alla proposta del progetto di legge in discussione e per la quale i proventi accantonati a norma del primo comma dell'articolo stesso, verrebbero assegnati per metà in relazione alla superficie delle provincie e per l'altra metà in rapporto alla lunghezza delle strade provinciali. È di facile intuizione che il progetto, specialmente per le piccole provincie, si risolverebbe in un danno rilevante. D'altra parte mi sembra ovvio che quanto è destinato per legge al fondo delle Provincie, non possa essere distribuito altro che in rapporto agli usi cui è destinato. Ritengo, cioè, sia nostro obbligo inderogabile assegnare questi proventi in proporzione delle esigenze e degli scopi per cui le province debbono utilizzarli: secondo la lunghezza delle strade provinciali e non in rapporto alla popolazione.

PEZZINI. Si fa riferimento alla superficie, non alla popolazione.

SALVAGIANI. Già, ho sbagliato! È un lapsus che non muta i termini del mio intervento. Concludo chiedendo che il fondo sia distribuito non in rapporto alla superficie delle provincie, ma in rapporto alla lunghezza delle strade provinciali.

PRESIDENTE. Invito la Commissione a dare il suo avviso sugli emendamenti del senatore Salvagiani.

8 Febbraio 1952

TAFURI. relatore. La Commissione è spiacente di non poter accettare gli emendamenti del senatore Salvagiani. L'impostazione fondamentale del disegno di legge in esame non è diretta a reperire maggiori fondi per le Amministrazioni provinciali, bensì per nuove esigenze di carattere statale. Tuttavia il disegno di legge, pur riducendo dai due quinti ad un terzo, dal quaranta, cioè, al 33,33 per cento, la quota dell'importo globale destinata alle Provincie, determina un apprezzabile aumento anzichè una diminuzione nel gettito delle Provincie medesime. Per quanto riguarda il criterio da seguirsi nelle ripartizioni, quello della superficie, abbinato a quello della lunghezza delle strade provinciali, sembra il più logico perchè stabilisce un rapporto tra la densità di strade e la superficie provinciale.

Per tali ragioni la maggioranza della Commissione si dichiara contraria agli emendamenti del senatore Salvagiani.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro delle finanze a dare il suo avviso sugli emendamenti del senatore Salvagiani.

VANONI, Ministro delle finanze. Confermo quello che ha avuto occasione di dire l'onorevole relatore. È noto che con questo provvedimento si vogliono reperire parzialmente i fondi per finanziare gli aumenti agli statali e quindi lo scopo principale è di incrementare le entrate dello Stato, non quelle delle province. Ciò nonostante, anche con la riduzione al 33 per cento della partecipazione, le provincie avranno, nel complesso, oltre 800 milioni di aumento rispetto al gettito 1951. Mi pare quindi che gli interessi delle provincie siano stati tenuti in conto in modo sufficiente nel calcolo che si è dovuto fare.

Per quello che riguarda il secondo emendamento, devo dire al senatore Salvagiani che ho un po' l'impressione, dalla sua impostazione, che la tesi fondamentale da cui egli muove sia che il Governo ha sempre torto, qualunque cosa proponga.

Se c'è una cosa, onorevole Salvagiani, giustificata, che tiene conto proprio delle provincie più povere, soprattutto delle provincie meridionali, è il criterio del rapporto con la superficie della provincia perchè significa poter cercare di dare dei mezzi alle province per

costruire nuove strade. Se in una determinata superficie della provincia esistono strade limitate, noi finiremmo col dare poca compartecipazione, se dessimo soltanto in relazione alle strade esistenti, ma se diamo una compartecipazione in relazione alla superficie, cioè alla necessità obiettiva di allargare la rete stradale, mi pare che facciamo qualche cosa, sia pure timidamente, nel limite delle disponibilità finanziarie, per tenere conto proprio della situazione delle provincie più povere, delle provincie che hanno bisogno di estendere maggiormente la loro rete stradale. E se lei ha la cortesia di leggere, vede che il progetto governativo dice proprio: « per metà in proporzione della superficie e per l'altra metà in proporzione della lunghezza delle strade provinciali di ciascuna provincia». Potremmo mettere: per metà per concorrere alla manutenzione delle strade esistenti, per metà per concorrere alla costruzione di nuove strade. Mi pare un criterio talmente logico che non meriti di essere nè criticato nè innovato dal Senato. Per queste ragioni chiedo il rigetto di questi due emendamenti.

PRESIDENTE. Domando al senatore Salvagiani se insiste nei suoi emendamenti.

SALVAGIANI. Insisto. Le giustificazioni che sono state portate contro gli emendamenti da me presentati non sono molto convincenti. Le ragioni elencate sia dal senatore Tafuri, sia dallo stesso onorevole Ministro, in difesa del motivo informatore della legge: « Reperire finanziamenti per lo Stato», non hanno consistenza. È bensì vero che questo progetto di legge è stato preparato con un determinato orientamento: ma non è vero che questo orientamento verrebbe sovvertito qualora noi, accettando il mio emendamento, destinassimo una quota delle entrate leggermente superiore a quella proposta, ai fini, del resto, previsti dalla legge stessa al secondo comma dell'articolo 2. La legge attuale prevede la destinazione di due quinti delle entrate al fondo per le Provincie. Il progetto di legge in esame riduce tale fondo ad un terzo. Perchè contrapporre che il fondo sia della metà? Si sovvertono i principi informatori della legge. Arrampicarsi sugli specchi è impresa difficile se non impossibile anche per il signor Ministro!

8 Febbraio 1952

Insisto quindi sul mio emendamento. Lo ritengo veramente rispondente alle necessità delle piccole provincie.

PRESIDENTE. Metto ai voti il principio ed il primo capoverso dell'articolo 2, su cui non sono stati presentati emendamenti. Ne do nuovamente lettura:

« L'articolo 5 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, è soppresso e sostituito come segue:

"Con effetto dal 1º gennaio 1952 il provento delle tasse di circolazione è versato ad apposito capitolo dello stato di previsione delle entrate" ».

Chi li approva è pregato di alzarsi. (Sono approvati).

Rileggo il secondo capoverso:

« In relazione a tale versamento, con decreto del Ministro del tesoro sarà quadrimestralmente provveduto ad assegnare ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze un fondo pari ad un terzo dell'importo dei versamenti stessi ».

I senatori Salvagiani ed altri propongono di sostituire alle parole: « un fondo pari ad un terzo » le altre: « un fondo pari alla metà ».

Metto ai voti questo emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti il secondo capoverso nel testo già letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo al terzo capoverso, che rileggo:

« Con decreto del Ministro delle finanze tale fondo sarà ripartito a favore delle province, per metà in proporzione della superficie e per l'altra metà in proporzione della lunghezza delle strade provinciali di ciascuna provincia ».

Il senatore Salvagiani ed altri hanno proposto il seguente emendamento sostitutivo:

« Con decreto del Ministro delle finanze, tale fondo sarà ripartito a favore delle provincie, in proporzione della lunghezza delle strade provinciali di ciascuna provincia». Metto ai voti questo emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti il terzo capoverso nel testo già letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 3. CERMENATI, Segretario:

Art. 3.

L'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058, è sostituito dal seguente:

"Sono soggetti alla tassa di circolazione, in ragione di lire 500 per ogni cavallo di potenza del motore, i seguenti autoveicoli adibiti ad uso speciale e non atti comunque al trasporto di cose:

1º trattrici stradali;

2º avantreni distaccabili di autocarri snodati a tre assi;

3º autospazzatrici;

4° autospazzaneve;

5° autopompe;

6º autoinnaffiatrici:

7º autocarri attrezzi;

8º autocarri scala e autocarri per riparazioni linee elettriche:

9º autocarri gru, per soccorsi e recuperi automobilistici:

10° autosgranatrici:

11º autotrebbiatrici;

12° autofunebri:

13° autofurgoni appositamente carrozzati per trasporto detenuti;

14º autoveicoli per disinfezioni;

15° autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie, semprechè provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo;

16º autoveicoli per radio-cinema sonoro;

17º autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti.

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

"Per i rimorchi destinati esclusivamente a servire gli automezzi di cui al precedente comma, semprechè non siano atti comunque al trasporto di cose, per i rimorchi carrozzati ad uso speciale conformemente all'autoveicolo cui sono accodati, per i rimorchi ad uso di abitazione, per quelli di campeggio e simili, per i carrelli adibiti al trasporto di veicoli ferroviari su strada, la tassa di circolazione è stabilita nella misura fissa di lire 3.000.

"L'elenco di cui al primo comma può essere aggiornato con decreto del Ministro delle finanze d'intesa con quello dei trasporti.

"Per gli autoscafi adibiti al trasporto di cose la tassa di circolazione è dovuta in ragione di lire 150 per ogni cavallo di potenza del motore.

"Per le autoambulanze la tassa di circolazione è dovuta in ragione di lire 120 per ogni cavallo di potenza del motore, in quanto siano provviste di licenza di circolazione ad uso speciale e non siano comunque atte al trasporto di cose" ».

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'emendamento presentato dai senatori Salvagiani, Lazzarino, Ghidetti, Fantuzzi, Meacci, Locatelli, Cortese e Ristori.

CERMENATI, Segretario:

« Nel primo comma del nuovo testo dell'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058, sopprimere i seguenti numeri:

- "3) autospazzatrici;
 - 4) autospazzaneve;
 - 6) autoinnaffiatrici;
- 9) autocarri gru, per soccorsi e recuper automobilistici;
 - 10) autosgranatrici:
 - 11) autotrebbiatrici "».

PRESIDENTE. Il senatore Salvagiani ha facoltà di svolgerlo.

SALVAGIANI. Brevemente faccio notare che mi sembra incongruente addossare una tassa di circolazione stradale, quale quella proposta dall'articolo 3, a mezzi che servono esclusivamente alla manutenzione delle strade o ad opere di soccorso in caso di investimenti o di disastri stradali. In linea di giustizia, inoltre, mi sembra errato esigere una tassa così elevata e per l'intero anno, per gli automezzi che

possono essere in circolazione soltanto per un periodo molto limitato come può accadere per gli autospazzaneve, le autoinnaffiatrici e così via per il gruppo elencato nell'emendamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore per esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

TAFURI, relatore. L'argomento esposto dal senatore Salvagiani è stato trattato già in Commissione e la maggioranza si è pronunciata, facendo inserire nella relazione la parte che riguarda proprio questo argomento ma non ha. ritenuto possibile allo stato delle cose introdurre variazioni, pur riconoscendo esatte alcune osservazioni dei colleghi e quindi ha votato a maggioranza di segnalare al Ministro la necessità di rivedere tutta la materia di questi automezzi speciali in dotazione del resto soltanto allo Stato, alle Province, ai Comuni o ad Enti e il Ministro sono sicuro che prenderà impegno di rivedere in sede opportuna tutta questa materia cosa che oggi sarebbe assolutamente impossibile. Quindi per ora respingiamo l'emendamento come tale facendo però la raccomandazione che questa materia venga riveduta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro delle finanze per esprimere il il suo avviso sull'emendamento in esame.

VANONI, Ministro delle finanze. Premeto che una parte delle osservazioni dell'onorevole Salvagiani non è fondata perchè l'articolo 7 del decreto-legge 7 maggio 1948 consente a questi automezzi speciali di pagare la tassa di circolazione a bimestri indipendenti; quindi le sue autotrebbiatrici o sgranatrici pagano l'imposta soltanto nel bimestre in cui sono utilizzate e utilizzano le strade. Lo stesso avviene per gli spazzaneve e le innafiatrici utilizzate soltanto stagionalmente. Sotto un altro profilo non è mai sembrato opportuno al legislatore arrivare ad una esenzione dei mezzi che possono essere utilizzati non solo dagli enti pubblici ma anche dalle imprese che si assumono la gestione di determinati servizi, perchè in questo caso si tratta di automezzi privati e come tali l'imposta di circolazione rientra in una normale forma di imposizione di un'attività produttiva. Quello che deve essere considerato, ma trattato in una sede diversa, è un eventuale regime speciale per gli automezzi

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

quando siano di proprietà pubblica e adibiti a pubblica utilità ed è sotto questo profilo che pur non approvando ora l'emendamento, data l'urgenza di questa legge, io mi impegno a riesaminare la questione e a vedere che cosa si può fare nei confronti di questi automezzi speciali di proprietà di enti pubblici adibiti a servizi pubblici.

PRESIDENTE. Senatore Salvagiani, insiste nel suo emendamento?

SALVAGIANI. Insisto.

* PRESIDENTE. Metto allora ai voti la prima parte dell'articolo 3 fino al n. 2 del primo capoverso incluso. Ne do nuovamente lettura:

« L'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058, è sostituito dal seguente:

"Sono soggetti alla tassa di circolazione, in ragione di lire 500 per ogni cavallo di potenza del motore, i seguenti autoveicoli adibiti ad uso speciale e non atti comunque al trasporto di cose:

1º trattrici stradali;

2º avantreni distaccati di autocarri snodati a tre assi;" ».

Chi approva questa prima parte sulla quale non sono stati presentati emendamenti, è pregato di alzarsi.

(È approvata).

L'articolo 3 così prosegue:

« 3° autospazzatrici; ».

Il senatore Salvagiani propone la soppressione di questo numero.

Metto ai voti questo emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti il numero 3°, testè letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

L'articolo continua:

« 4° autospazzaneve; ».

Il senatore Salvagiani propone la soppressione di questo numero. Metto ai voti questo emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti il numero 4°, testè letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sul numero seguente non sono stati presentati emendamenti. Lo rileggo:

« 5° autopompe; ».

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

L'articolo 3 così prosegue:

« 6° autoinnaffiatrici; ».

Il senatore Salvagiani propone la soppressione di questo numero.

Metto ai voti questo emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti il numero 6°, testè letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Do lettura dei numeri 7 e 8:

« 7º autocarri attrezzi:

8º autocarri scala e autocarri per riparazioni linee elettriche; ».

Su questi numeri non sono stati presentati emendamenti.

Li metto ai voti. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Passiamo ai numeri 9, 10 e 11:

« 9º autocarri gru, per soccorsi e recuperi automobilistici;

10° autosgranatrici;

11º autotrebbiatrici; ».

Il senatore Salvagiani ne propone la soppressione.

8 FEBBRAIO 1952

Metto ai voti questo emendamento, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti i numeri 9, 10 e 11, testè letti. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Do ora lettura della rimanente parte dell'articolo:

« 12° autofunebri:

13º autofurgoni appositamente carrozzati per trasporto detenuti;

14º autoveicoli per disinfezioni;

15° autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie, semprechè provviste di carrozzeria apposita che non consenta altri usi e nelle quali le cose trasportate non abbandonino mai il veicolo;

16º autoveicoli per radio-cinema sonoro; 17º autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti.

« Per i rimorchi destinati esclusivamente a servire gli automezzi di cui al precedente comma, semprechè non siano atti comunque al trasporto di cose, per i rimorchi carrozzati ad uso speciale conformemente all'autoveicolo cui sono accodati, per i rimorchi ad uso di abitazione, per quelli di campeggio e simili, per i carrelli adibiti al trasporto di veicoli ferroviari su strada, la tassa di circolazione è stabilita nella misura fissa di lire 3.000.

« L'elenco di cui al primo comma può essere aggiornato con decreto del Ministro delle finanze d'intesa con quello dei trasporti.

« Per gli autoscafi adibiti al trasporto delle cose la tassa di circolazione è dovuta in ragione di lire 150 per ogni cavallo di potenza del motore.

« Per le autoambulanze la tassa di circolazione è dovuta in ragione di lire 120 per ogni cavallo di potenza di motore, in quanto siano provviste di licenza di circolazione ad uso speciale e non siano comunque atte al trasporto di cose ».

Su questa parte non sono stati presentati emendamenti. La metto ai voti. Chi la approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Metto ai voti l'intero articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4. Se ne dia lettura. CERMENATI, Segretario:

Art. 4.

« L'articolo 7 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, è sostituito dal seguente:

"La tassa fissa per la circolazione di prova stabilita dall'articolo 2 del regio decreto-legge 19 dicembre 1936, n. 2168, e successive modificazioni, è elevata a lire 40.000 per le autovetture, gli autocarri e rimorchi; a lire 6.000 per i motocicli, le motocarrozzette, i motocarri, i motocicli leggeri, le motocarrozzette leggere ed i motofurgoncini leggeri; a lire 3.000 per gli autoscafi.

"Per i velocipedi provvisti di motore ausiliario, avente cilindrata fino a centimetri cubi 50, la predetta tassa è stabilita nella misura di lire 3.000, non suscettibile dell'abbuono del 60 per cento, previsto dall'articolo 19 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3283, e successive modificazioni" ».

PRESIDENTE. A questo articolo è stato presentato un emendamento dai senatori Salvagiani ed altri. Se ne dia lettura.

CERMENATI, Segretario:

« Nel primo comma del nuovo testo dell'articolo 7 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, sostituire alle parole: "è elevato a lire 40.000 per le autovetture, gli autocarri e rimorchi; a lire 6.000 per i motocicli, le motocarrozzette, i motocarri, i motocicli leggeri, le motocarrozzette leggere ed i motofurgoncini leggeri; a lire 3.000 per autoscafi", le altre: "è aumentata del 10 per cento" ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Salvagiani per illustrare questo emendamento.

SALVAGIANI. Questo emendamento è facilmente comprensibile. Ha lo scopo di ridurre la tassa che viene proposta per le targhe di cir-

8 Febbraio 1952

colazione, in prova, al minimo possibile, cioè al 10 per cento di quella in corso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, per esprimere l'avviso della Commissione su questo emendamento.

TAFURI, *relatore*. Il relatore è contrario alla « forfetizzazione » al 10 per cento proposta dal senatore Salvagiani.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro per esprimere il suo avviso.

VANONI, Ministro delle finanze. Non posso accettare l'emendamento proposto dal senatore Salvagiani e prego il Senato di volerlo respingere.

PRESIDENTE. Domando al senatore Salvagiani se insiste nel suo emendamento.

SALVAGIANI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'articolo 4. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura degli articoli successivi. CERMENATI, Segretario:

Art. 5.

Le aziende agricole ed industriali possono essere autorizzate al trasporto di persone o di cose, purchè non contemporaneo, a mezzo di autocarri di loro proprietà, quando si tratti di provvedere al trasferimento del personale da esse dipendente dalla residenza o da un centro di raccolta al posto di lavoro e viceversa. (È approvato).

Art. 6.

L'autorizzazione di cui all'articolo 5 è concessa dal Prefetto. A tale fine le aziende interessate debbono rivolgere al Prefetto istanza corredata:

- a) di un certificato della Camera di agricoltura, industria e commercio dal quale risulti la necessità per l'azienda di usufruire dell'autorizzazione;
- b) della certificazione rilasciata dal competente Ispettorato compartimentale della moorizzazione civile e dei trasporti in concessione relativa all'idoneità dell'autocarro all'uso particolare cui s'intende destinarlo, con indicazione del numero massimo delle persone che possono essere trasportate.

(È approvato).

Art. 7.

Il Prefetto, ove non ostino motivi di ordine pubblico e di pubblica sicurezza, concede la richiesta autorizzazione con le indicazioni seguenti:

1º il numero massimo delle persone di cui viene consentito il trasporto;

2º l'itinerario che l'autocarro è autorizzato a percorrere quando viene adibito allo speciale uso;

3º le ore e i giorni nei quali il trasporto stesso può essere effettuato.

Il Prefetto può, per esigenze di ordine pubblico e di pubblica sicurezza, in ogni tempo sospendere o revocare la autorizzazione

Nelle Provincie nelle quali le Prefetture hanno cessato di funzionare, la competenza è devoluta al Commissario del Governo, e dove questo manchi, al Questore.

(È approvato).

Art. 8.

Per i trasporti di cui all'articolo 5 della presente legge deve essere corrisposta presso gli uffici esattoriali dell'Automobile Club d'Italia la tassa di circolazione nella misura fissa di lire 1.000 annue per ciascuna delle persone trasportabili indipendentemente dall'effettivo uso della speciale autorizzazione.

Nei riguardi degli autocarri da adibire ai trasporti di cui trattasi, dovranno risultare osservate le disposizioni della legge 20 giugno 1935, n. 1949, e dovrà essere corrisposta la tassa di circolazione per il trasporto di cose, giusta la tabella *D* allegata alla presente legge.

(È approvato).

Art. 9.

Chiunque, senza la prescritta autorizzazione, effettua trasporto di persone su autocarri è punito con l'ammeda stabilita nell'articolo 114 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni, oltre le sanzioni fiscali previste dall'articolo 9 del decreto legislativo 1º marzo 1945, n. 88.

La suddetta infrazione importa il ritiro della licenza di circolazione dell'autocarro e della patente di guida del conducente ai sensi degli articoli 81 e 94 del citato regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche a chi, sebbene munito dell'autorizzazione, non osservi le prescrizioni di cui al precedente articolo 7 o trasporti personale non dipendente dall'azienda proprietaria dell'autocarro.

(È approvato).

Art. 10.

Il 1º comma dell'articolo 29 del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3283, è sostituito dal seguente:

«Le domande per effettuare corse per trasporto viaggiatori fuori linea con gli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici regolarmente concessi in via definitiva o autorizzati in via provvisoria, con o senza l'onere del servizio postale, vanno inoltrate all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente nella circoscrizione ».

(È approvato).

Art. 11.

La tassa di circolazione per i motocicli, le motocarrozzette, i motocicli leggeri, motocarrozzette leggere e i motofurgoncini leggeri deve essere corrisposta in unica soluzione, con detrazione all'atto del pagamento di tanti sesti della tassa annua quanti sono i bimestri già decorsi dall'inizio dell'anno solare.

A chi esegue il pagamento per l'intero anno solare è concessa la riduzione di un ventesimo sull'ammontare della tassa dovuta, prevista alla lettera a) dell'articolo 7 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058.

PRESIDENTE. I senatori Salvagiani, Lazzarino, Ghidetti, Fantuzzi, Meacci, Cortese, Ristori, Jannelli e Adinolfi hanno presentato un emendamento tendente a sostituire, nel primo comma, alle parole: « del pagamento di tanti sesti della tassa annua » le altre: « del pagamento di tanti dodicesimi della tassa annua ».

Il senatore Salvagiani ha facoltà di svolgerlo. SALVAGIANI. Ho già tentato di dimostrare come sia assurda e gravosa la tassazione proposta per i motocicli e le motocarrozzette. Tale tassazione avrà notevoli, dannose ripercussioni sulla nostra industria in piena crisi in alcuni settori ed avviata alla crisi in altri, come nel settore motoristico. Il mio emendamento cerca di attenuare le ripercussioni deleterie che seguiranno all'applicazione integrale delle proposte governative.

L'articolo in esame prevede il caso del proprietario di una motocicletta che si presenti per il pagamento del bollo in un determinato periodo dell'anno successivo al 1º gennaio. Secondo il progetto governativo egli avrà diritto alla decurtazione di tanti sesti della tassa annua, quanti sono i bimestri già decorsi dall'inizio dell'anno. Il mio emendamento propone, invece, che la decurtazione sia fatta a dodicesimi e cioè riferita ai mesi, anzichè ai bimestri, già decorsi dall'inizio dell'anno.

Ripeto: è un mezzo, sia pure di lieve portata, per attenuare la esosità della tassa per il settore motociclistico e per dettare norme moralmente giuste!

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo a dare il loro avviso su questo emendamento.

TAFURI, relatore. La maggioranza della Commissione è spiacente di non poter accettare nemmeno questo emendamento.

VANONI, Ministro delle finanze. Se fossi animato soltanto da spirito fiscale accetterei l'emendamento dell'onorevole Salvagiani perchè, infatti, l'articolo risulterebbe in questo modo: « La tassa ... deve essere corrisposta ... con detrazione, all'atto del pagamento, di tanti dodicesimi della tassa annua, quanti sono i bimestri già decorsi dall'inizio dell'anno solare ». A questo porterebbe il suo emendamento, perchè consisterebbe semplicemente nel sostituire all'aggettivo « sesto » l'altro « dodicesimo », senza altre modificazioni.

Ma siccome evidentemente non era questo lo scopo del suo emendamento, debbo dire che non posso accettarlo perchè già il criterio di far pagare a quote bimestrali costituisce un notevole progresso rispetto al sistema precedente in cui il pagamento era fatto una volta a semestre e poi a trimestre. D'altra parte un minimo di stabilità nel pagamento delle imposte è pur sempre necessario, sia per la garanzia del fisco, sia anche per evitare degli abusi che si possono verificare facilmente quando si sconfina di un giorno o due nel pe-

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

riodo di circolazione. Per queste ragioni non posso accettare l'emendamento del senatore Salvagiani.

PRESIDENTE. Domando al senatore Salvagiani se insiste sul suo emendamento.

SALVAGIANI. Potrei anche ritirarlo perchè, contrariamente all'affermazione dell'onorevole Ministro, non il Governo ha sempre torto, ma noi e soltanto noi! Infatti, ogni qual volta si tratti di passare ai voti, qualsiasi emendamento da noi presentato ad un progetto di legge governativo, sia esso anche il più innocente, il più logico, il più ragionato e necessario, non ha alcuna speranza di essere accettato, Il Governo, onorevole Ministro, si tranquillizzi, ha sempre ragione!... Nessuno, nè il relatore, nè l'onorevole Ministro, ha ancora dimostrato che quanto ho affermato a proposito della tassazione dei motocicli non risponde a verità; nè il relatore nè l'onorevole Ministro hanno risposto alle osservazioni da me fatte, e alle critiche da me mosse, al fatto cioè che una motocicletta di sei cavalli di potenza venga assoggettata ad una tassa di 500 lire superiore a quella di una macchina fino a dieci cavalli. Potrei quindi, onorevole Presidente, prendendo ammaestramento dalla realtà e di fronte a questa situazione immutabile, ritirare l'emendamento, senonchè intendo su di esso ottenere una affermazione di principio. Penso, inoltre, che, nonostante le ironie alle quali si è compiaciuto abbandonarsi il Ministro, approfittando in vero con poco buon gusto e con poca carità cristiana, di una manchevolezza dovuta non so se ad errore di stampa o ad un lapsus calami, penso, dicevo, che l'intenzione mia ed i limiti dell'emendamento siano sufficientemente chiari. Insisto quindi sul mio emendamento e chiedo che sia messo ai voti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento dei senatori Salvagiani ed altri, tendente a sostituire, nel primo comma, alle parole: « del pagamento di tanti sesti della tassa annua », le altre: « del pagamento di tanti dodicesimi della tassa annua ».

Questo emendamento non è accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato),

Metto ai voti il primo comma dell'articolo 11, che rileggo:

« La tassa di circolazione per i motocicli, le motocarrozzette, i motocicli leggeri, motocarrozzette leggere e i motofurgoncini leggeri deve essere corrisposta in unica soluzione, con detrazione all'atto del pagamento di tanti sesti della tassa annua quanti sono i bimestri già decorsi dall'inizio dell'anno solare ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi. (È approvato).

Metto ai voti il secondo comma:

« A chi esegue il pagamento per l'intero anno solare è concessa la riduzione di un ventesimo sull'ammontare della tassa dovuta, prevista alla lettera a) dell'articolo 7 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1058 ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi. (È approvato).

Metto ai voti l'articolo 11 nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura degli articoli successivi. CERMENATI, Segretario:

Art. 12.

I mutilati e gli invalidi per qualsiasi causa sono esentati dal pagamento della tassa di circolazione per i propri velocipedi a motore, motocicli leggeri e motocarrozzette leggere, destinati a sostituire o integrare le loro possibilità di deambulazione.

Il diritto al predetto beneficio è riconosciuto annualmente dall'Intendenza di finanza competente per territorio su documentata domanda degli interessati cui verrà rilasciato il disco-contrassegno « servizio esente » (S. E.).

(È approvato).

Art. 13.

Tutti gli autobus in dotazione delle ditte esercenti autoservizi di linea postali e non postali possono circolare promiscuamente sulle linee stesse, mediante il pagamento della tassa

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

di circolazione in misura proporzionale trà la percorrenza annuale complessiva di detti autoveicoli sulle linee postali e quella sulle linee non postali.

(È approvato).

Art. 14.

La circolazione di rimorchi alternativamente accodati alla stessa motrice è soggetta alla tassa di circolazione dovuta soltanto per il rimorchio di maggiore portata.

Tale agevolazione è subordinata alle seguenti condizioni:

1º accertamento tecnico da parte del competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile;

2º l'autocarro e i rimorchi ad esso accodabili debbono appartenere allo stesso proprietario;

3º sulla licenza di circolazione dell'autocarro debbono essere trascritti a cura del predetto Ispettorato gli estremi delle targhe di riconoscimento dei rimorchi di cui è consentito l'accodamento alternativo ai sensi del presente articolo.

(È approvato).

Art. 15.

L'articolo 9 della legge 17 gennaio 1949, n. 6, è sostituito dal seguente:

«Il trasporto di autovetture, motocicli, motocarrozzette, motocicli leggeri e motocarrozzette leggere nuovi di fabbrica e di parti di ricambio su autocarri e motocarri, pure nuovi di fabbrica, muniti di regolare foglio di via rilasciato dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ai sensi dell'articolo 74 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è soggetto ad una tassa fissa di lire 2.000 da corrispondersi presso il competente Ufficio esattore dell'Automobile Club d'Italia, per ogni singolo trasporto, dietro esibizione del relativo foglio di via, sul quale debbono essere sommariamente elencate le parti di ricambio trasportate ».

(È approvato).

Art. 16.

Gli autobus adibiti al trasporto di persone e gli autocarri adibiti al trasporto di merci, nonchè i relativi rimorchi, importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero, possono circolare in Italia contro pagamento di un trentaseiesimo della tassa annuale per ogni dieci giorni di soggiorno o frazione di essi.

Il trattamento tributario stabilito dal presente articolo è subordinato alla sussistenza della reciprocità di trattamento da parte del Paese estero nel quale risiede il possessore dell'autoveicolo temporaneamente importato.

(È approvato).

Art. 17.

Il Ministro per le finanze ha facoltà di affidare all'Automobile Club d'Italia la riscossione di tutte le tasse di circolazione e dei tributi annessi, per il tempo ed alle condizioni di cui ad apposita convenzione da approvare con proprio decreto.

(È approvato).

Art. 18.

Il Governo è delegato a procedere, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, alla raccolta di un testo unico di tutte le disposizioni vigenti in materia di tasse automobilistiche e ad apportarvi le modifiche e aggiunte che si renderanno necessarie per il loro coordinamento e per una più precisa formulazione tecnica delle disposizioni stesse, sentita una Commissione parlamentare, composta di cinque senatori e einque deputati.

(È approvato).

Art. 19.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana ed ha effetto dal 1º gennaio 1952.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

8 Febbraio 1952

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire sei miliardi per la costruzione in Napoli di case ultrapopolari » (1788-Urgenza).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire sei miliardi per la costruzione in Napoli di case ultrapopolari ».

Dichiaro aperta la discussione generale. È inscritto a parlare il senatore Adinolfi. Ne ha facoltà.

ADINOLFI. Onorevole signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, nel cuor mio avrei quasi voluto non parlare e preferire, per l'urgenza che ha questo provvedimento e per un esperimento, che questa legge passasse muta senza il coro e senza i soffietti degli adoratori di Napoli, ma è prevalso in me più il sentimento che certe volte ci trascina. Quando si sente la parola « Napoli » il nostro cuore vibra in una maniera speciale. Saremo dei mandolinisti, come si disse nel tempo meno triste dell'altra guerra, ma il nostro cuore è un mandolino che non sa sottrarsi alle vibrazioni quando si parla di Napoli; e Napoli, mi annoia anche il dirlo (sarà la centesima volta) è una città disgraziata nella storia e nella sua miseria che viene sventolata ogni momento e tristemente da ognuno di noi. Ma, nel dopoguerra, Napoli avrebbe dovuto assurgere veramente ad una passione nazionale. È stata una città martoriata dalla guerra (noi diciamo è stata la più colpita) e basterebbe rievocare, onorevoli colleghi, le distruzioni che ha avuto Napoli. Tutti hanno sofferto dalla guerra, tutti soffriranno di qualunque immagine di guerra, tutti hanno sofferto questa guerra passata, perchè nell'altra guerra, noi che la facemmo e quelli che la fecero, soffrirono perchè erano in trincea, in prima linea; ma insomma una guerra come questa dove hanno sofferto i vecchi, i bimbi, le città, i paesi, le campagne, non si era mai avuta. È stata una tragedia ingigantita ed ecco perchè ora quando si parla di guerra ognuno freme. Ora davvero incalcolabile è il danno di guerra di Napoli! Basterà pensare all'interland di Napoli, alle sue case agricole distrutte, poichè si parla di ben 53 mila case agricole distrutte nella zona vesuviana. Noi in città abbiamo avuto

le case distrutte dai terribili bombardamenti a tappeto, abbiamo avuto la zona industriale rasa al suolo (spettacolo miserando che perdura ancora dopo ottó anni) abbiamo avuto le industrie divelte, incenerite, abbiamo avuto il porto ridotto ad una scogliera dall'infinità di navi affondate, abbiamo avuto le scuole distrutte per modo che i nostri bambini (e questo ancora oggi dopo otto anni) i nostri figlioli, questo fiore delle nostre case, questa speranza dell'avvenire, vagano per le strade perchè le aule che li dovrebbero ospitare non sono ancora ricostruite. Abbiamo avuto distrutti i nostri ospedali, i luoghi della sofferenza umana, i luoghi cui si volge maggiormente la nostra pietà; abbiamo avuto le ferrovie rese inservibili! La stazione di Napoli è l'esempio ancora oggi dello stato miserando dei nostri traffici; è una cosa mortificante, dove si sta d'inverno con l'ombrello e d'estate sotto il sole, senza nessuna comodità, nessun decoro per una città di un milione e mezzo di abitanti. Abbiamo avuto distrutta la rete autotramviaria, e quale città italiana è rimasta un anno senza tramvie, senza questo mezzo di trasporto che oggi pur sembra antiquato? Ma noi abbiamo dovuto per mesi camminare per chilometri e chilometri a piedi nella via perchè mancava ogni mezzo di trasporto! Abbiamo avuto la distruzione della rete telefonica. Forse nessuna città d'Italia era ridotta come Napoli per le comunicazioni telefoniche. I venti-trenta mila telefoni esistenti prima della guerra, si ridussero a tre mila nel dopoguerra; ed anche oggi siamo di nuovo non ai 60.000 o ai 200.000 di Milano, non ai 150.000 di Roma, ma siamo appena ai 20-25.000 telefoni. È una cosa vergognosa! E quante volte ho toccato questo argomento! Quindi città desolata, città che non chiede pietà, ma chiede giustizia, perchè non è una voce pietosa la mia, non è una mano che si tende per chiedere qualcosa, ma è l'impeto di una rabbia che invade tutti i napoletani, di fronte a questa noncuranza (me lo si consenta) nazionale! E l'eco di tutti questi dolori è affiorato in Parlamento; verrà anzi in Parlamento con il progetto della legge speciale per Napoli: legge ideata, formulata dagli amatissimi nostri colleghi Porzio ed Arturo Labriola, col concorso unanime del Consiglio comunale di Napoli, che, tardivamente, ebbe delle resipiscenze, animato dal pensiero e dall'opera

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

del nostro Presidente. Cosicchè, nel primo comitato che sorse dal Consiglio comunale di Napoli, si invitarono tutti i parlamentari, e naturalmente l'aspirazione di noi tutti era quella di eleggerne a presidente Enrico De Nicola, che fu l'animatore silenzioso, colui che illuminò il lavoro di questa piccola Commissione, che graduò l'urgenza dei provvedimenti, per metterla innanzi al Consiglio comunale, un po' infingardo, un po' inadatto, un po' insufficiente, ma donde venne fuori una relazione che finì per animare la penna di Porzio e di Labriola! Ed al disegno abbiamo concorso tutti con consenso unanime. Quando il clamore di questo dolore, di questa rabbia (lasciatemi dire questa brutta parola) è venuto ormai schiumando nell'ambiente nazionale, un Ministro che si chiama Aldisio si è presentato. Un Ministro meridionale, che ha un cuore tutto meridionale; e noi siamo conosciuti, più che per una saggezza intellettuale, per questo altro organo che comunemente si dice il depositario di tutti gli affetti. Un Ministro meridionale, dunque, che ha sentito, e, come disse qualcuno, che ha voluto vedere e toccare, ha detto: sì, questi napoletani hanno ragione!! Non è una canzone, è un grido di dolore, un dolore di ferite che sono veramente quasi insanabili. Ed allora, come preludio a questa legge speciale per Napoli, abbiamo oggi il progetto di legge Aldisio per questi sei miliardi. Come vedete, a un Ministro che fa del bene, sia pure noi dell'opposizione, non dobbiamo gridare nulla addosso; dobbiamo anzi dire una parola di ringraziamento e di incoraggiamento nei limiti, come nei limiti egli ha posto la legge. Credo che mi metto in posizione di giustizia, anche come oppositore. Plaudiamo a questo progetto di legge, onorevole Ministro, e vi diciamo solamente che è poco. Voi ci risponderete che è un inizio di buona volontà. Fermiamoci al terreno della buona volontà e vi ringraziamo. Voi siete partito, come premessa, dalla storia di Napoli. Napoli richiama l'attenzione solo con i disastri: o il colera, o il terremoto, o le eruzioni del Vesuvio, o la guerra, sempre un disastro gigantesco. Nel 1885 noi abbiamo avuto un primo sguardo amoroso della Nazione verso Napoli quando ci fu il terremoto di Casamicciola ed un'isola distrutta. Nell'antico i disastri sembravano minori, adesso sono sempre gigante-

schi. Quando avvengono disastri in America. nel Polesine, in Francia abbiamo solo fotografie terrorizzanti. Il terremoto di Casamicciola parve un disastro nazionale. Poi avemmo il colera, e squadre amorose di volontari accorsero verso questa città, ed avemmo Cavallotti con la sua squadra, avemmo la visita di un re che lasciò le feste per i luoghi colpiti dal colera. Vedete come io sono imparziale, tanto che non ho antipatia nemmeno verso i re, antipatia che distingue con tanto impeto l'onorevole Conti quando sente parlare di re, tanto da avere lo sguardo e la parola irata. Il colera mise dunque il problema: ma insomma si doveva lasciar morire questa città che non aveva fognature nè acqua? Era possibile che si lasciasse morire un così imponente agglomerato umano, di idee e di spirito come Napoli? E allora si fecero l'acquedotto e le fognature che sono divenute un modello. Si trattò di leggi parziali. Così quando avemmo l'eruzione del Vesuvio avemmo altre provvidenze.

Insomma, la legge speciale accompagna Napoli quando vi è una disgrazia che commuove la Nazione! Ora la guerra ha commosso il ministro Aldisio il quale ha voluto sincerarsi e, come si legge nella relazione mirabile del senatore Genco, muove da questo principio un poco piccolo, che pure io chiamerò equanime: ma quanta gente vive dopo otto anni nelle stesse condizioni del 1943? Ognuno di noi aveva trovato sistemazione nell'interland di Napoli, nei paesi viciniori, e delle famiglie intere ancora vivono nelle cittadine circumvesuviane. Basta informarsi, anche attraverso la relazione minuziosa del senatore Genco, per sapere che ancora in ex-caserme militari vi sono 4.038 rifugiati, i quali vivono sotto pietre cadenti. Vi è la vecchia caserma dei Granili: grande edificio, franato sotto le bombe; ebbene, sotto gli archi massicci di quella caserma, al riparo — se così si può dire — dalle intemperie, con le finestre aperte, le stanze senza uscio e in locali diruti come quelli, vivono ancora ben 4.038 anime! Ma andate a vedere la scuola Vanvitelli al Vomero: enorme palazzo costruito per la scienza; e la scuola Volta, che era l'orgoglio di Napoli, vasta ed enorme anch'essa! Tutti questi edifici non esistono più, e nelle rovine di essi vivono 7.168 senzatetto, tutta gente rimasta senza casa, che non poteva stare sui marciapiedi e che vive

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

ora, in questi ambienti antigienici, sporchi, maleodoranti. Così vi sono anche gli ex-ricoveri antiaerei, ricavati nelle grotte tufacee del sottosuolo di Napoli, ed in essi sono rifugiate ancora 1.250 persone.

Tirando le somme il Ministro e il relatore hanno detto che complessivamente vi sono 12.674 senzatetto. Ma, ahimè, questi sono quelli che potrebbero definirsi i più derelitti: e tutti quelli che si sono rifugiati in case pericolanti e traballanti? Avete fatto il calcolo che siano altre dieci mila persone! Insomma, vi sono ancora 25 mila abitanti a Napoli che non hanno altro che l'ombrello per ripararsi.

Ma non è questa la verità; per lo meno la verità non è tutta quì. A Napoli vi sono intere famiglie che sono costrette ad abitare ancora nei paesi viciniori. Certo, sono iscritti nei registri di quelle popolazioni, ma non potranno continuare a viverci. Basta vedere l'affollamento delle ferrovie vicinali, che ogni giorno trasportano 300-400 mila persone che vengono a lavorare a Napoli! Quindi il problema è ancora più grande, più gigantesco. Ma calcoliamo che vi siano da sistemare queste 12 mila persone, come voi avete detto, secondo i calcoli del 31 gennaio 1950. Calcolando l'accrescimento abituale annuale della popolazione, si può arrotondare a 13 mila. Arrotondando ancora, calcoliamo 15 mila vani. Ma, signor Ministro, 15 mila vani, a Napoli sono un po' poco. Voi ci direte: questi mezzi ho potuto trovare nelle casse dello Stato e il privilegio voglio darlo a Napoli: privilegio limitato perchè lo Stato ha provveduto a costruire case un po' dovunque, ma meno che in ogni altro luogo a Napoli, come si vede dalle statistiche riportate dal senatore Genco. Voi avete fatto un calcolo approssimativo, e, se io so ancora fare, non il matematico, ma l'aritmetico, avete calcolato con sei miliardi, a quattrocento mila lire a vano, di costruire 15.000 vani.

GENCO, relatore. Un po' meno, perchè ci sono le spese generali.

ADINOLFI. Vengo proprio a questo. Per costruire dunque 15 mila vani, occorre calcolare un prezzo medio a vano di 400.000 lire. Ora, io non sono ingegnere, ma si sente dire che a Roma il prezzo per ogni vano è enorme. Comunque, costruendo case popolari, in luoghi dove il suolo costa meno, voi avete calcolato

questa cifra di 400.000 lire a vano, per 15 mila vani, con un totale quindi di sei miliardi. Ma, nell'articolo primo, al secondo comma, si legge: « Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato altresì a costruire, a totale carico dello Stato, le opere pubbliche accessorie, (raccordi stradali, opere igieniche, allacciamenti vari) occorrenti per l'attuazione del piano di costruzione di cui al precedente comma, per l'importo necessario, da comprendersi però nella spesa autorizzata col successivo articolo 7 ». Ma quando voi nella spesa di sei miliardi cominciate a comprendere tutte le spese occorrenti per i raccordi stradali, per le opere igieniche - quindı fognature ecc. — per gli allacciamenti vari, non so come potrete costruire 15 mila vani. O questo comma si toglie, e allora resta che a carico dello Stato, magari un poco anche del Comune, verranno eseguiti gli allacciamenti, le fognature, i servizi igienici, oppure voi non potrete con sei miliardi costruire 15 mila vani. Il problema della casa è un problema sociale, è un problema di igiene: non è un problema transitorio, ma è un problema che deve avere una soluzione permanente, almeno entro certi limiti, nel tempo. Prima si costruivano le case che accolsero noi bambini, le quali avevano tre o quattrocento anni di esistenza: oggi si dovrà almeno costruire una casa che abbia un ciclo per lo meno di un secolo, per lo meno di due generazioni.

GENCO, relatore. Guai se avessero la durata di due generazioni soltanto!

ADINOLFI. Ma noi vediamo che ad ogni generazione ci si presenta un mutamento completo delle esigenze, oltre alle catastrofi mondiali che accadono. D'altra parte, vi sono tali progressi, che, ad esempio, noi, che cento anni fa non si aveva, non dico il bisogno, perchè lo avevano anche i Romani, ma l'esigenza assoluta del bagno, vediamo che oggi il bagno è diventato una necessità igienica sociale, per cui si deve creare sempre la casa col bagno. Ora, quando voi volete con sei miliardi costruire 15 mila vani e volete anche creare tutti i servizi aggiuntivi necessari, cominciando anche dai raccordi stradali, voi vi troverete a costruire delle casette tali per cui il vano non costerà più 400.000 lire, ma dovrebbe costare ancora meno. Allora volete fare delle case davvero miserabili. E osserverò un'altra cosa. Se

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

veramente volete creare dei nuovi quartieri (e 15 mila vani possono essere un quartiere) non potete creare ogni casa, come voi dite furbescaigente, con un massimo di tre vani. Infatti abbiamo avuto una esperienza in proposito, poichè dove si promisero al massimo tre vani si sono poi costruite delle casette ultrapopolari di un solo vano e cucina. Ebbene, se voi tenete presente, e lo dice la stessa relazione, che la famiglia napoletana non è composta in media dei genitori e di due figli, ma dei genitori e cinque figli, voi comprenderete come dovete creare per lo meno delle case di non meno di due vani utili. Quindi proporrei di dire non al massimo tre vani, ma di non meno di due vani. E perciò con l'amico e compagno Palermo, abbiamo firmato all'uopo un emendamento per queste due osservazioni che faccio in linea generale.

Non voglio dire altro, signor Ministro, e vorrei solo pregarvi, affinchè questo progetto abbia rapida esecuzione, di farlo con gli accorgimenti dovuti, di compiere una vigilanza enorme perchè questo denaro sia speso rigidamente. Non ho che da fare infine una preghiera, poichè io sono l'ultimo dei senatori di Napoli, ed ho parlato solo con l'impeto del mio cuore. Io sono un uomo, che pure con una grande attività professionale (lo dico a mio orgoglio) finirò nella miseria più bella, perchè non ho mai badato al denaro e perchè l'interesse fugge dal panorama della mia vita; ora con lo stesso sentimento io chiedo al Senato che con la massima rapidità si approvi questo disegno di legge che è un passo avanti verso la quiete, se non verso la trosformazione, della città di Napoli che ha tanto bisogno dell'afflato nazionale. (Vivi generali applausi).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Palermo. Ne ha facoltà.

PALERMO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, io non so nascondervi, prendendo la parola su questo disegno di legge, i due sentimenti che mi animano, l'uno è quello che mi viene spontaneo nel riconoscere all'onorevole ministro Aldisio che finalmente qualche cosa si vuol fare per la città di Napoli, l'altro è quello che si ispira a tutte le distruzioni e le miserie che Napoli ha subìto, che Napoli soffre per cui questo disegno di legge è ben poca cosa di fronte agli immani biso-

gni di Napoli. Ma voglio mettere da parte, onorevole Ministro, questo secondo intendimento che anima la mia parola e voglio dire soltanto che finalmente un piccolo passo avanti si fa nell'intersse di Napoli; finalmente vediamo che le nostre richieste, le nostre accorate denunzie trovano accoglimento da parte del Governo per cui esse oggi vengono tramutate in un modesto disegno di legge. Vorrei in questo momento richiamare all'attenzione del Senato la discussione ampia e appassionata che il Consiglio comunale di Napoli ebbe a fare sulle condizioni di Napoli, vorrei rievocare — e qui c'è l'onorevole Riccio che mi può dare atto di quanto vado affermando — quanto è stato fatto al Consiglio comunale perchè il problema di Napoli venisse posto all'ordine del giorno della Nazione, perchè si tratta di problema nazionale. Oggi con questo disegno di legge ci promettete 15.000 vani. Ebbene questi 15.000 vani sono indispensabili per la nostra città però sono preoccupato, e prospetto qui le mie preoccupazioni, sul modo come essi saranno costruiti. Non vorrei che si costruisse il villaggio dei senza tetto, non vorrei che questa gente venisse relegata alla periferia o lontano da Napoli, ma vorrei che questa gente avesse ancora la possibilità di vivere in mezzo a Napoli, alla propria attività e al proprio lavoro. Ci sarebbe voluto, onorevole Ministro, un piano organico ed ecco perchè pur plaudendo a questo disegno di legge resto molto scettico perchè con 15.000 vani non risolviamo nessuno dei più gravi e impellenti problemi che assillano Napoli. Affrontiamo soltanto il problema dei senza tetto, il problema dei senza tutto, senza guardare a tutto l'insieme delle miserie, delle distruzioni, delle rovine per cui Napoli purtroppo oggi è in prima linea. Con questi 15.000 vani vi ripromettete di dare alloggio a quelle migliaia di persone che da oltre 8 anni, onorevoli colleghi, sono costrette a vivere nelle grotte, nei ricoveri, negli edifici scolastici, nelle caserme, nelle case sinistrate e dirute; con questi 15.000 vani vi ripromettete questo grande compito e noi ve ne diamo atto, però desideriamo che non si verifichino gli sconci del passato, desideriamo che queste case che andate a costruire siano munite dei servizi igienici e abbiano l'acqua, la luce e il gas. In tanto dico ciò, onorevole Ministro, in quanto poco tempo fa sono state co-

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

struite a Napoli sulle colline di Camaldoli case ultrapopolari; ebbene, esse, potrebbe sembrare un assurdo ma purtroppo è la verità, mancano di acqua. Si è finanche costruita una piccola clinica privata che non ha potuto iniziare la sua attività per mancanza di acqua.

GENCO, relatore. L'acquedotto come lo porta lassù?

PALERMO. Onorevoli colleghi, è appunto per questo che vi dico: che questo progetto di legge pur meritando il mio plauso non può accontentarci nè soddisfarci perchè non affronta il problema nel suo complesso. Se voi toglierete dalle grotte, dai ricoveri questa gente, e la porterete in queste case senz'acqua, senza gas, senza luce elettrica, non avrete fatto niente, avrete solo trasportato la miseria da una parte di Napoli all'altra.

Guardate, qui si tratta di un problema veramente grave. Quando l'onorevole Adinolfi rievocava tutte le sventure di Napoli, in cuor mio soffrivo quel che egli soffriva, però, consentitemi questa forma di orgoglio, mi son detto: basta col denunciare le nostre miserie, siamo stanchi di essere messi all'ordine del giorno come i più miserabili d'Italia, noi abbiamo forte il senso della dignità per cui non chiediamo pietà ma chiediamo che ci si renda giustizia. Questa giustizia, onorevole Ministro, fino a quando non si adotteranno provvedimenti speciali noi non la potremo avere.

Consentitemi, esaminando un poco la legge, di associarmi a quel che ha detto il collega Adinolfi per quanto si riferisce agli emendamenti che presenteremo. Quando si dice di voler costruire case che non superino i 3 vani, siamo d'accordo perchè si tratta di case popolari, però non possiamo accettare che si costruiscano case di un solo vano oltre i servizi, perchè altrimenti il problema non viene risolto. Nè possiamo accettare l'emendamento della Commissione col quale si chiede che per i raccordi stradali, per le opere igieniche, per gli allacciamenti vari, si provveda con i fondi di questa legge. Noi non possiamo sottrarre neanche una lira alla costruzione di case. Mettiamo da parte la retorica, facciamo parlare le cifre. Nel 1931 la popolazione napoletana ammontava a 839.821 abitanti, con 508.527 vani utili; coefficiente di abitazione 1,40. E in quel periodo. avendo una popolazione di 839.821 abitanti,

avevamo una deficienza di oltre 200.000 vani. Oggi, con il censimento del 1951 gli abitanti superano il milione, i vani utili sono discesi da 508.527 a 460.264, il coefficiente di abitazione è salito da 1.40 a quasi 2 e ciò si spiega, onorevoli colleghi, perchè con 45.000 vani in meno del 1951, abbiamo 162.000 abitanti in più. Ecco la prova di come questo problema sia impellente ed urgente. Ed è perciò che il Consiglio comunale di Napoli approvò ad unanimità una proposta della Federazione lavoratori edili ed affini di Napoli, portata in Consiglio comunale dal blocco del popolo per la nomina, di una Commissione di iniziativa edilizia, con il mandato di esaminare le denunzie sulla gravissima situazione edilizia napoletana e le proposte precise di una soluzione, capace almeno di mantenere stazionaria, per quattro o cinque anni, una «frana edilizia», che va precipitando ogni giorno di più. E perchè il Senato sia a conoscenza di quanto il Consiglio comunale ad unanimità decise di fare e quali furono i risultati di questa commissione d'inchiesta, è bene riferire alcuni dati: le deficienze dell'ante-guerra, l'abbiamo già detto, ammontavano a 200.000 vani; per raggiungere l'indice 1,5 abitante-vano occorrono 200.000 vani, che in un programma di 10 anni dovrebbero portare alla costruzione di 20.000 vani annui. Distruzioni: sono ancora da ricostruirsi il 10 per cento dei vani distrutti: programma di due anni, 4.000 vani all'anno. Incremento demografico, aumento di circa 25.000 abitanti per anno 20.000 vani. Senza tetto: alloggi per senza tetto 16.000 vani. Risanamenti: nuovi vani per consentire i nuovi piani di risanamento edilizio 18.000 in tre anni, per cui 6.000 vani all'anno. Degradamento: sostituzione graduale di vani pericolanti, che il più delle volte producono vittime, mille vani all'anno. Dimodochè avremmo bisogno, soltanto per parare questa frana edilizia, di 67.000 vani all'anno. Di fronte a questa situazione, cosa è stato fatto? È bene che gli onorevoli colleghi ne siano a conoscenza. Nell'ultimo triennio 1948-1951, ecco gli interventi da parte dei vari Enti e delle varie iniziative: costruzioni fatte dal Comune 250 vani anno; Provveditorato alle opere pubbliche (che ha sospesi gli interventi da un anno) 3150 vani; Istituto case popolari 4.000 vani; I.N.C.I.S. 520; I.M.E.P. 460; INA-

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Case in programma non realizzato per la speculazione sui terreni e per il mancato impiego dell'espropriazione come mezzo legale per stroncarla, 5.520; iniziativa privata se pure a prezzo elevatissimo 12.100 vani con un totale di 26.000 vani di fronte ai 67 mila di cui abbiamo urgente e impellente bisogno. Come si vede l'analisi del fabbisogno immediato non prevede di migliorare stabilmente l'indice di affollamento ma di mantenerlo nei limiti nonostante il continuo aumento della popolazione. Entro questi limiti non si tratta di impedire il male ma di impedirgli di aggravarsi. Infatti non si accenna ai 600.000 vani necessari per portare ad uno l'indice di affollamento. Questa è la situazione. Voler pensare che con questo disegno di legge al nostro esame si possa risolvere la questione edilizia napoletana sarebbe un errore gravissimo ed una grande leggerezza. Occorrono mezzi eccezionali nell'interesse del nostro Paese nell'interesse soprattutto di Napoli. Nè basta dire che non vi sono mezzi sufficienti. Oncrevole Ministro, bisogna trovarli. Non sarò io a dirvi dove. Posso solo dirvi che questi mezzi voi li troverete se cambierete la politica attuale.

BOSCO. Ci siamo!

PALERMO. Siete voi che non volete sentire la verità. (Interruzione del senatore Bosco).

PRESIDENTE. Senatore Palermo, prosegua senza tener conto delle interruzioni.

PALERMO. Onorevole signor Presidente, le chiedo scusa, ma come si fa a non raccogliere interruzioni così cretine ed idiote?

Occorre cambiare la politica sulla quale state trascinando il Paese, siamo su un piano inclinato che non può non portare al baratro e alla rovina. Affrontate con spirito di giustizia i problemi nazionali e così farete l'interesse del popolo italiano, l'interesse della Nazione e l'interesse di Napoli. (Applausi dalla sinistra).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Riccio, Ne ha facoltà.

RICCIO. Onorevoli colleghi, quando i fatti parlano il labbro tace o per lo meno dovrebbe tacere. Questo concetto lo ha affermato anche il senatore Adinolfi ed egli ci si è sottratto perchè non sa trattenere l'impeto generoso del suo animo di napoletano. Io mi ci sottraggo anche perchè, avendo presentato un emendamento in merito a questa legge, non potevo fare

a meno di intervenire e allora, intervenendo, ho preferito prendere la parola in sede di discussione generale, sia per esporre qualche idea e qualche apprezzamento sul contenuto della intera legge, sia per illustrare il mio emendamento. La pregevole, circostanziata ed esauriente relazione del senatore Genco dispenserebbe chi l'ha letta dal sottolineare la particolare importanza, la necessità e l'urgenza della legge. E se ha un difetto, essa ha soltanto quello di essere venuta qui con un certo ritardo. Parlo del ritardo non della sola relazione e mi rifaccio all'origine di questo provvedimento. Il ministro Aldisio, appena nominato, ebbe occasione di venire a Napoli per la cerimonia della posa della prima pietra di un certo edificio dell'Istituto delle case popolari ed in quell'occasione volle fare, insieme al sindaco della città, un ampio giro per accertare de visu le condizioni in cui vive la popolazione e potette constatare coi suoi occhi e toccare con le sue mani le condizioni deplorevoli e miserevoli di una non piccola parte del popolo di Napoli, che vive allogato in grotte e caserme, in edifici scolastici ed edifici pubblici o altrove, in condizioni igieniche e di moralità riprovevoli. Questa visione toccò il suo animo di meridionale e di meridionalista e gli fece promettere, in quell'occasione, immediatamente i provvedimenti adeguati. Egli iniziò subito lo studio, che, come si evince dalla relazione del senatore Genco, era presso gli uffici del suo Ministero fin dal 1948. Diede l'abbrivio a questi studi e volle che questo disegno di legge fosse presentato al più presto, anche in accoglimento della iniziativa e delle sollecitazioni fatte dall'Amministrazione comunale di Napoli a mezzo del suo rappresentante, il sindaco. Il progetto era già pronto al Ministero fin dal 1950. Per tutti i crismi per cui deve passare una iniziativa di legge, quando proviene dal Governo (approvazioni degli altri Ministeri interessati, del Consiglio di Stato, del Consiglio dei ministri, del Presidente della Repubblica, che autorizza il Ministro a presentarla al Parlamento) questo disegno di legge fu presentato il 13 luglio 1951. La Commissione lo approvò nell'agosto o settembre ma la relazione non fu presentata che il 21 dicembre e solamente oggi affrontiamo la discussione. Come vedete, vi è un certo ritardo, ed è la sola pecca che possiamo trovare in questo di-

8 Febbraio 1952

segno di legge. Però, accanto ad essa, c'è la sostanza che induce noi ad essere largamente consenzienti con il presentatore, ministro Aldisio, ma non solo col presentatore, bensì anche con il Governo, che, sposando la proposta del ministro Aldisio, ha voluto venire incontro alle esigenze della cittadinanza. Ed io, quale, senatore napoletano, rappresentante di un Collegio che si estende tutto nel perimetro cittadino, e quale consigliere comunale di Napoli. mai dimenticando di essere un rappresentante nazionale, non avrei preso la parola, se questo provvedimento non fosse di una particolare importanza per la mia città, dico particolare, perchè poggia su di un'esigenza che ne giustifica la eccezionalità. Infatti, dare una casa ai senza tetto è — a sè stante — una esigenza che si sente purtroppo non solo a Napoli. Potrei citare altre città, quale per esempio Benevento, che subirono nei loro edifici distruzioni di guerra superiori a quelle di Napoli. Ma il dato più importante, il dato particolare di questa importanza è l'indice di affollamento che a Napoli si verifica e che non si verifica in altre città se non in Puglia e in Basilicata e che unito all'altro dato delle distruzioni di guerra giustifica in pieno il provvedimento. Noi, dalla stessa relazione del senatore Genco, possiamo desumere che, mentre l'indice di affollamento medio è dell'1,42 e questo indice si abbassa nell'Italia settentrionale e centrale, invece nell'Italia meridionale esso cresce fino ad arrivare nelle Puglie a 2,32, nella Lucania a 2,28, nella Campania a 2,11, e, con gli ultimi censimenti, nelle Puglie a 2,01, nella Basilicata a 2,01, nella Campania a 1,90. Ma questo è l'indice regionale: se si va ai capoluoghi, questo indice cresce, ed a Napoli in particolar modo l'indice attuale del censimento 1951 dà un affollamento del 2,08 per vano, indice altissimo, come vedete. reso ancora più grave dalle punte che vengono raggiunte come estremo limite, in casi che sono magari anche rari o sporadici, ma che comunque denotano l'imponenza e l'importanza del fenomeno, cioè casi di famiglie che abitano in un solo vano, terraneo per giunta, in 10, 12 e perfino 13 persone. Questa media quindi è tanto più grave in quanto ha punte come queste che io ho denunciato. Di fronte a questa situazione, quindi, io, senatore napoletano, che non dimentico mai di essere un rappresentante della

Nazione, dico che il problema si pone non soltanto nei limiti di una esigenza locale e cittadina, quale si verifica anche altrove, ma si pone nei limiti di questa esigenza estrema (giustificata da quei precedenti così bene illustrati nella relazione del senatore Genco, precedenti storici e precedenti etnici, direi, nonchè dalla situazione attuale post-bellica) esigenza la quale, impone un particolare provvedimento. Tale provvedimento il Governo ha preso e gliene va data amplissima lode. Non è la prima volta, senatore Palermo, che io da questo banco do per Napoli e per il Mezzogiorno lode al Governo. Quindi, onorevole Palermo, se anche ci divide, come ci deve dividere, la visione politica, io debbo fare questo rilievo, per dire che l'occasione per dare queste lodi ci è stata e cito in via esemplificativa: vi è stata la Cassa per il Mezzogiorno, vi è stata la legge sui prestiti esteri, vi è stata la leggina già approvata ed operante che va a beneficio anche di Napoli, sulla anticipazione di tre miliardi per i danni di guerra. Oggi viene questo disegno di legge per sei miliardi: io vedo tutto un progressivo svolgersi di eventi e di provvedimenti, di cui do ampia lode al Governo, nell'interesse di Napoli e del Mezzogiorno. Detto questo, pare a me che sia inutile insistere sullo scopo generale della legge e su quello che essa contiene, poichè essa non è che da approvare, come è stato rilevato da uomini anche di parte avversa al Governo. Se essa non risolverà — nè la legge si propone di farlo — il problema edilizio napoletano, darà tuttavia un forte colpo a questo ostacolo, che si pone dinanzi al nostro progresso sociale, quando, nel giro, dei tre anni previsti, in cui si potranno spendere questi 6 miliardi, e forse anche meno, — spero in un paio d'anni — si potranno sistemare tra 22 e 24 mila cittadini oggi senza tetto. Bisogna, invero, questi 15 mila vani e forse più, costruibili in base alla legge, rapportarli ad un indice medio di affollamento di 1,42, per cui si giunge a queste cifre, come è anche detto nella relazione governativa.

Vengo, con questo, direttamente al mio emendamento, il quale si compone di due parti. Con la prima parte si specifica meglio la stessa legge, aggiungendo la dizione « edifici pubblici, edifici destinati o da destinare a opere di assistenza o beneficenza ». Noto che già nel cal-

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

colo fatto nella relazione governativa era prevista questa dizione generica di edifici pubblici, oltre quella specifica di caserme, scuole ecc.; il mio emendamento non fa quindi che integrare in questo punto la dizione della legge.

Poi viene la seconda parte « edifici da sgomberare per l'attuazione del piano di ricostruzione dei quartieri Porto, Mercato e adiacenze ». Rinuncio alla parola « e adiacenze » per non allargare troppo il contenuto dell'emendamento; però debbo insistere sull'altra parte, perchè il piano di costruzione dei quartieri Porto e Mercato riflette quella tale via Marittima, che tutti noi conosciamo, e che non va avanti, tra le altre cause, perchè è abitata da persone che non trovano agevolmente posto altrove, in questa situazione così difficile di carenza di case.

Ed allora, prima di formulare questo emendamento, mi sono dato carico di vedere, presso l'Amministrazione comunale di Napoli anche cosa potesse importare come numero di abitanti questa zona limitata alla via Marittima. Mi hanno dato queste cifre: persone abitanti in edifici pericolanti 5.500, in edifici non pericolanti 5.400. Aggiungendo questo emendamento riflettente il piano di ricostruzione noi avremmo da sistemare solo altre 5.400 persone giacchè le altre 5.500 sono già comprese nella dizione della legge, in quanto abitanti in edifici pericolanti. Sembra a me che possa accettarsi questa dizione, tanto più se congegnata, come propone l'emendamento Bosco che io accetto, togliendo dopo la parola « beneficenza » la congiunzione « ed » e aggiungendo le parole: « gli alloggi che risulteranno disponibili dopo le anzidette assegnazioni saranno dati ecc. ... » secondo quanto prevede il seguito del mio emendamento.

Dirò di più, che mi ero dato carico di questa preoccupazione, che ha mosso il senatore Bosco nel presentare questo emendamento al mio emendamento, e mi ero ritenuto pago del fatto che la stessa legge prevede, all'articolo 4, che una apposita Commissione stabilisca le assegnazioni con un criterio discrezionale, ragione per cui mi ero detto: anche se aggiungiamo 5.000 persone che potranno fruire, oltre quelle già previste, dei benefici della stessa legge, non daremo disturbo all'attuazione di essa, in quanto l'urgenza e il bisogno saranno sempre in

concreto determinati da questa Commissione che vaglierà le ragioni di preferenza. Tuttavia l'emendamento Bosco, con lo specificare che la preferenza va data prima a quelli alloggiati in caserme, in edifici pubblici pericolanti o in altri edifici pubblici, e poi a questi, migliora la espressione, nel rispetto di un principio di giustizia, ed io l'accetto. Con l'augurio che il provvedimento possa essere foriero di altri provvedimenti di domani, che agevolino la risoluzione di questo problema gravissimo, quale quello dell'edilizia napoletana, penso che si possa perciò passare senz'altro agli articoli e vorrei pregare gli altri colleghi di non dilungarsi in ulteriori interventi affinchè la legge possa essere senz'altro approvata in questa seduta.

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Bosco. Ne ha facoltà.

BOSCO. Onorevoli colleghi, i critici del Governo non potendo dire altro a proposito di questa legge, hanno detto che essa soddisfa solo in parte ai bisogni edilizi di Napoli, il che è perfettamente esatto. Ma da parte nostra è doveroso sottolineare che si tratta di una legge che non ha precedenti per la sua generosità, in quanto per la prima volta nella storia d'Italia si stanziano 6 miliardi per la costruzione di case a totale carico dello Stato a favore dei bisognosi.

PALERMO. Ma è la prima volta che Napoli è stata distrutta.

BOSCO. Ma ci sono altre città che hanno avuto gli stessi danni e gli stessi disastri. È la prima volta — dicevo — che il Governo assume a totale suo carico una spesa così ingente per l'edilizia popolare. Mi sia consentito di ricordare che nel breve periodo di tempo in cui fui relatore del disegno di legge per Napoli, mi battei strenuamente affinchè la pigione consistesse soltanto nel pagamento delle spese generali e di amministrazione. Questo fu ottenuto anche grazie al personale risolutivo intervento del senatore Paratore. Desidero, poi, sottolineare che questa legge non intende risolvere nel suo complesso il problema edilizio di Napoli che ovviamente supera i limiti di questo disegno di legge che ha, per oggetto, la sistemazione di quelle famiglie che in atto sono alloggiate in grotte, scuole, caserme, edifici pericolanti, ecc. È evidente che accanto a questa legge continueranno ad operare le altre prov-

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

videnze ordinarie, quali quelle previste dall'I.N.A.-Casa, dalle ordinarie leggi sull'edilizia popolare, dalla legge Aldisio, ecc. Questa legge si propone di risolvere il problema dei più bisognosi e meritevoli di soccorso.

A dimostrare con quanta comprensione il Governo è venuto incontro ai bisogni dei più sacrificati, basta ricordare che, allorquando il Consiglio comunale di Napoli elaborò il disegno di legge che è stato presentato al Senato con le autorevolissime firme degli onorevoli Porzio e Labriola, previde anche il problema delle case per i senza tetto di Napoli, ma per la sua soluzione furono chiesti soltanto 4 miliardi, di fronte ai 6 previsti nell'attuale disegno di legge. Nel tempo in cui ebbi l'onore di essere relatore del disegno di legge Porzio, mi convinsi che la somma di 4 miliardi non bastava perchè accanto ai senza tetto vi erano altre migliaia di persone, meritevoli di avere un alloggio a bassissimo costo, che vivevano in case pericolanti. Proposi allora al ministro Aldisio di allargare i limiti dello stanziamento. Il Ministro, con encomiabile prontezza, si recò a Napoli, constatò la vastità dei bisogni e riuscì, unitamente al Ministro del tesoro e al senatore Paratore, a trovare questi 6 miliardi.

Aggiungo che ciascuno di noi che è stato eletto in collegi delle provincie campane, ha avuto sollecitazioni affinchè anche altri centri della Campania, distrutti o quasi dalla guerra, fossero inclusi in questa legge. Ma noi non abbiamo creduto di accogliere queste istanze perchè abbiamo riconosciuto che in questo problema Napoli, che aveva già la gravissima situazione dei « bassi », deve avere la priorità e ci siamo uniti tutti nell'auspicare interventi quanto più generosi possibili per risolvere i problemi di questa città che non è solo la capitale della Campania, ma dell'Italia meridionale. (Approvazioni).

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Troiano. Ne ha facoltà.

TROIANO. Non avrei preso la parola su questo disegno di legge perchè il nostro Gruppo è favorevole all'approvazione, ma dal momento che il senatore Bosco ha creduto di opporsi quando noi abbiamo fatto cenno alla politica generale, è bene dire qualche cosa anche su questo punto. Lungi dal credere e dal

pensare, come il senatore Bosco, che il Governo finalmente si sia deciso a regalare qualche casa ai meno abbienti, io penso che di case ne sono state regalate anche troppe, ma agli abbienti. Questo regalo è stato fatto a spese precisamente dei senza tetto e del popolo. Io non parlo di tutte le leggi precedenti fatte dal fascismo, ma delle leggi Tupini e Aldisio che hanno regalato 120 + 25 = 145 miliardi per case agli abbienti, siano pure impiegati; ma certamente gli impiegati si trovano in una condizione ben diversa da coloro che si affollano nei tuguri di Napoli e nei tuguri di tutte le altre città e di tutti gli altri paesi d'Italia. La conseguenza è che essi che, relativamente, pagano tasse più di chiunque altro, sono sempre trascurati.

Tutti i miliardi che si spendono con le leggi Tupini e Aldisio, sono miliardi che serviranno per costruire le case degli abbienti che saranno tanto più agevolati quanto più saranno ricchi.

Infatti, poichè il finanziamento alle cooperative viene fatto solo per 40 miliardi dalla Cassa depositi e prestiti al tasso del 5,80 per cento, e il resto dalle Banche o dai privati a tasso ben più elevato, è facile capire perchè i più fortunati e influenti saranno più agevolati.

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. Rilegga, per favore, la legislazione sulle case popolari ...

TROIANO. Do atto al ministro Aldisio di aver fatto qualcosa per Napoli, ma ritengo che questo qualcosa sia appena appena un principio. Mi auguro che il ministro Aldisio continui su questa strada, lodevolmente intrapresa. stanziando nuovi fondi; ma temo che ciò non gli sarà possibile, malgrado la innegabile sua buona volontà. Voglio concludere che non si potrà raggiungere nulla di buono se non con una politica diversa da quella attuale, perchè, finchè il Governo penserà ad un nemico immaginario, anzichè preoccuparsi di combattere i nemici che abbiamo in casa e cioè la nostra miseria e la natura avversa, non si potrà giungere alla soluzione dei problemi che assillano la vita del popolo italiano. (Approvazioni dalla sinistra).

PRESIDENTE. Non essendovi altri inscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GENCO, relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, sarò brevissimo. Pensavo che questo disegno di legge, dopo quello che ho scritto nella relazione, non richiedesse la discussione cui ha dato luogo. Il senatore Adinolfi ci ha fatto una esposizione di tutti i mali, da cui è afflitta la bella e grande città di Napoli. Non potevo certo enumerarli io, nella mia relazione, ma se mi mettessi ad esaminare i problemi di Napoli, il senatore Adinolfi si accorgerebbe che forse io li conosco quasi quanto lui.

Il senatore Palermo ha parlato della necessità di un piano organico: probabilmente questo manca; dico probabilmente perchè io non conosco bene le cose dell'amministrazione comunale di Napoli, ma non si può di ciò far carico al Ministero. Egli ha detto: costruiamo 15.000 vani, ma che cosa facciamo con 15.000 vani? Ed ha aggiunto: in tre anni, dal 1948 al 1951, sono stati costruiti a Napoli soltanto 12.000 vani. Lungi da me l'idea di precisare ora quello che occorre costruire a Napoli, ma voglio far sapere al senatore Palermo, il quale dovrebbe essere un po' più edotto di me sulle cose di Napoli, che solo col piano I.N.A.-Casa, fino a questo momento (e il piano I.N.A.-Casa non ha cominciato ad operare nel 1948, ma soltanto verso lo scorcio del 1950), sono stati previsti nei primi due anni di applicazione 16.730 vani, di cui 8.000 sono già costruiti.

PALERMO. 5.520; gli altri sono in campagna.

GENCO, relatore. Ho i dati recentissimi, di qualche minuto fa, non avendo potuto nei miei appunti circa il programma dell'I.N.A.-Casa sceverare le case della città da quelle della campagna.

PALERMO. Quelli della città sono 5.520.

GENCO, relatore. Ripeto, onorevole Palermo, che dalle informazioni più recenti risulta che a Napoli sono in costruzione 16.730 vani di cui 8.000 costruiti e 8.730 in corso di esecuzione. E non enumererò le case costruite per conto dell'Istituto case popolari, dell'I.N.C.I.S., del Comune, ecc., le quali ultime sono ben poche.

Lei ha detto che sono state costruite ai Camaldoli case per senza tetto e altri fabbricati tra cui una clinica, che sono senza acqua e senza fognature. Onorevole Palermo, l'acquedotto e le fognature di Napoli furono le maggiori opere del genere ai loro tempi e sono impianti caratteristici: l'acquedotto di Napoli è diviso in tre parti: la prima, che ha i suoi cinque serbatoi a Capodimonte, nelle vicinanze del Palazzo reale, e che serve la parte bassa della città fino a quota 90, essendo i serbatoi a quota 98; la parte mediana, per le zone di media quota con serbatoio allo Scudillo, può arrivare fino a quota 200 circa; la parte alta, quella del Vomero, con quote comprese fra i 200 ed i 300 metri, viene alimentata da un impianto di sollevamento. Lei a Napoli ci sta sempre, io invece ci passo a distanza, verso Caserta, per andare a Bari e vedo sull'orizzonte la collina del Vomero e molto più in alto il monte dei Camaldoli. Si tratta di 200 o 250 metri di dislivello. Deve convenire che per alimentare la zona di Camaldoli occorre un acquedotto a sè, perchè non è possibile alimentarlo con quello del Vomero, altrimenti l'acquedotto del Vomero sarebbe sottoposto a pressioni di oltre 30 atmosfere e le condutture scoppierebbero. Il problema dell'acquedotto per Napoli — se non erro, ne abbiamo parlato lungamente nella Commissione di Napoli — è stato affrontato dalla Cassa per il Mezzogiorno, che ha previsto una certa spesa, mi sembra di 28-30 miliardi. Il problema è di portare più acqua nei quartieri alti e dove manca; ma, per fare ciò, occorre, soprattutto, aumentare la provvista dell'acqua, perchè è inutile fare nuovi tronchi di acquedotti se la condotta che adduce l'acqua a Napoli ne porta solo un metro cubo al secondo e non so dove per ora si possa attingerne altra. Il problema dell'acquedotto sarà risoluto, a mio parere, dopo che, captate nuove sorgenti nella zona del Molise o nella zona Avellinese (ed i luoghi sono conosciuti dai tecnici preposti a questi problemi), sarà possibile avere nuove acque a Napoli; allora doteremo, secondo me, anche quei nuovi quartieri di acqua.

Si è detto, e sto per finire: questa legge a che serve? Essa ha soltanto quel limitato scopo — ed ecco perchè non avreste dovuto provocare questa discussione — di venire incontro ai 13.000 (saranno un po' più perchè

8 FEBBRAIO 1952

a Napoli, come dalle mie parti, si è molto prolifici) che sono attualmente ricoverati nelle grotte, nelle caserme e nelle scuole o in qualche altro edificio pubblico.

Non sono ottimista, amico Riccio, e non credo che in quei 15.000 vani potranno trovare posto 25.000 persone. D'altra parte, se così facessimo, aggraveremmo le condizioni di affollamento ed aumenteremmo l'indice proprio in quelle case costruite per ridurlo. (Interruzione del senatore Riccio). Io dico solo che in questi 15.000 vani, che si potranno costruire sicuramente con i fondi stanziati con questa legge, saranno allogati i 13.000 senza tetto, i ricoverati negli edifici di cui si è detto. Probabilmente rimarranno dei vani disponibili, non molti, e questi potranno essere destinati a quelle poche famiglie, le quali, abitando in quartieri o fabbricati che debbono essere demoliti per le opere (come la via Marittima) previste nel piano regolatore, dovranno trovare una nuova sistemazione.

Lei dice, senatore Palermo: perchè volete togliere dai 6 miliardi i milioni occorrenti per le opere di interesse generale, acquedotti, fognature, strade? Sono proprio io l'autore di quell'emendamento, senatore Palermo. Lei conosce le condizioni del comune di Napoli meglio di me: certo queste opere dovrebbero essere a carico del Comune. Ma io non so dove il comune di Napoli possa attingere per i finanziamenti ed è per questo che abbiamo creduto utile (e con ciò non viene affatto ridotto il numero dei vani da costruire) di aggiungere quell'emendamento.

Le dirò che i 15.000 vani vanno costruiti sicuramente. Calcolando un costo di 400.000 lire a vano, avremmo esattamente 6 miliardi. Però ricordo che queste case sono popolari, del tipo previsto dal piano I.N.A.-Casa della legge Fanfani, e costano di meno. Come sa, quelle case sono divise in tre categorie: la prima, i cui vani costano fino a 350.000 lire, la seconda i cui vani costano da 350.000 a 370.000; una terza i cui vani costano da 370.000 a 390.000. E l'esperienza di questi due ultimi anni di applicazione di quella legge ci dice che non si è mai nel Mezzogiorno costruito un vano del piano Fanfani che costasse oltre le 400.000 lire.

Non sono favorevole all'emendamento proposto da lei e dal senatore Adinolfi, per una semplice ragione. Mentre il testo governativo diceva di uno o due vani utili, preoccupandomi delle famiglie che adesso occupano le grotte e che sono per lo più tutte numerose, ho previsto tre vani utili; nè si pensi che sia facile e possibile costruire alloggi di due vani o di un vano con i servizi. Il problema è stato già studiato dal Ministero dei lavori pubblici e credo che il Ministro non abbia difficoltà a farle vedere, un altro giorno, i progetti relativi. Si tratta sempre all'incirca di tre vani utili, escludendo da essi la cucina e gli accessori. Io ho dovuto riportare nella relazione le statistiche relative agli indici di affollamento delle diverse regioni d'Italia, e l'ho dichiarato, proprio perchè nella Commissione sono state sollevate molte obiezioni. Si è detto che vi sono altre regioni d'Italia, anche dell'alta Italia, che si trovano in queste condizioni. Evidentemente questo modesto programma non poteva servire ad accontentare tutti. Lei ha parlato di Napoli: io le voglio parlare di un altro capoluogo di provincia. Non le parlerò neanche di Bari, la quale, per avere un luminoso lungomare, appare la città più ridente e felice del Mezzogiorno; le parlerò di Matera, dove l'indice di affollamento, onorevole Palermo, è di 3,56 e dove i due terzi delle case sono costituite dai famosi « sassi ». A questo proposito, mi si consenta una digressione che non ha niente a che vedere con il disegno di legge. Ho invitato il Presidente del gruppo turistico parlamentare a fare per il giorno 23 febbraio, cioè di questo mese, una visita proprio a Matera e ad alcune altre città di quella zona; sarà utile, questo sopraluogo, per tutti noi, che ci apprestiamo a discutere nei prossimi mesi la legge per Matera.

E avrei finito, se non dovessi una risposta al senatore Troiano, il quale ha detto che la legge Aldisio, la legge Tupini e tutte le leggi che sono state fatte, sono servite a costruire le case per gli abbienti. Onorevole Troiano, io, per mia disgrazia, una casa non la possiedo: abito in casa d'affitto. Anche io speravo di avvalermi di qualcuna di quelle leggi per costruirmi la casa: purtroppo, non me ne sono finora potuto servire. Ma ella deve sapere — e se non lo ricorda, permetta che glie lo ricordi io — che chi fa parte di una cooperativa edilizia, per ottenere gli aiuti, i contributi della

S Febbraio 1952

legge Tupini o della legge Aldisio, deve dimostrare, prima di tutto, di non avere altra casa, propria o dei familiari, nel luogo dove sarà costruita la casa, e neanche altrove, purchè non si tratti di una casetta minuscola, una topaia, che in effetti una casa non sia. In secondo luogo deve dimostrare di non avere un reddito di una certa entità o un patrimonio superiore ai due o tre milioni.

TROIANO. Questo non conta, se sono stati dati in un modo o in un altro. Il fatto è che per gli abbienti sono stati dati 145 miliardi rispetto ai 6 miliardi concessi per i poveri d'Italia.

GENCO, relatore. Premesse queste condizioni, è chiaro che non si possono chiamare ricchi quelle centinaia o migliaia di maestri, di professionisti, di ingegneri, di professori, di avvocati, i quali hanno usufruito di quelle leggi. Esse hanno avuto qualche applicazione non precisamente esatta a Roma, dove purtroppo molti dei dirigenti dei Ministeri hanno costruito le loro case, quasi a totale carico dello Stato. Sono piccoli casi sporadici: saranno 200 o 300 appartamenti in tutto. Ma da questo a generalizzare ci corre molto.

Ed ho finito, onorevoli colleghi. Le condizioni di Napoli sono state da me illustrate nella relazione, che accompagna il disegno di legge. Ma io, che a Napoli ho studiato e ho dimorato per sette anni della mia esistenza, vi dico che tutte le volte che ci ritorno provo un senso di sgomento perchè Napoli, al contrario di altre città d'Italia, per ragioni che non è il caso di spiegare adesso, regredisce di giorno in giorno. Per Napoli, e non solamente per Napoli, ma per tutte le città dell'Italia meridionale, si impongono, a proposito del problema edilizio, provvedimenti di eccezione. Questo provvedimento non è il toccasana, credo che sia il primo passo fatto per la città di Napoli, la quale ha avuto in questi ultimi mesi, anche attraverso la 7ª Commissione, dei provvedimenti che sono pure serviti a qualche cosa. Abbiamo deliberato lo stanziamento di un miliardo e mezzo per il bacino di carenaggio, abbiamo deliberato un contributo di 630 milioni per la ferrovia Circumvesuviana, altri milioni per la Mostra d'oltremare. Qualche cosa si è fatto anche per la stazione ferroviaria, che è certamente indegna per una grande città come Napoli; si stanno ora costruendo le pensiline; credo che l'amministrazione abbia a questo proposito appaltato i lavori per circa 300 milioni. È sommamente ingiusto dire che non si è fatto niente!

Comunque questo provvedimento si impone per Napoli, ed io, richiamato garbatamente dal senatore Riccio, faccio pubblica ammenda del ritardo. Il disegno di legge, presentato alla fine di giugno dello scorso anno, venne alla 7^a Commissione solo verso la fine di settembre; lo abbiamo discusso lungamente, avrei potuto fare la relazione entro ottobre, senonchè date le obiezioni che il disegno di legge suscitò in seno alla Commissione, io, preoccupato di veder riprodotte in Assemblea le stesse osservazioni, ho voluto dimostrare, attraverso la mia relazione, attraverso le statistiche faticosissimamente ricercate, con l'esattezza dei dati, le urgenti necessità di Napoli, in maniera da mettere il Senato in condizioni di comprendere come questo disegno di legge meriti la vostra approvazione immediata. (Vivi applausi).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. Sarò forse l'unico intervenuto che obbedirà a quella che era stata la prima ispirazione del senatore Adinolfi che questa legge passasse muta. Peraltro essa è stata largamente esaminata e a me non resta che ringraziare tutti gli oratori che hanno partecipato alla discussione e in particolare i senatori Adinolfi e Palermo, che, malgrado la loro posizione in questa Aula, hanno avuto parole di largo riconoscimento, vorrei dire affettuoso, verso la mia personale attività e quella del Governo che si concretizza con questa legge la quale rappresenta un inizio dell'intento di risolvere i più urgenti problemi che purtroppo dalla guerra in poi assillano ancora più gravemente la situazione della città di Napoli. Non desidero dire altro. Aggiungo una sola battuta che mi risparmierà successivamente, nella discussione degli articoli, di intervenire. L'onorevole Palermo vorrebbe che alla spesa per i servizi generali ed igienici si provvedesse con altre assegnazioni. Guardi, onorevole Palermo, l'ottimo è nemico del bene e d'altronde è stato lei stesso, quando ha parlato delle case costruite nel rione Camaldoli rimaste sen-

8 Febbraio 1952

za acqua e senza luce, è stato lei che ha confermato la necessità di una tale soluzione.

Si spera con i sei miliardi di costruire ugualmente 14 mila vani e sistemare tutti i servizi dei nuovi quartieri. Il costo di ciascun vano non dovrebbe superare le 400 mila lire e dai dati in possesso del mio Ministero questi vani saranno comodi e igienici; insomma faremo case non lussuose ma comode e soprattutto solide.

Le case per gli alluvionati, sorte o in costruzione in Sardegna, in Calabria ed in Sicilia, sono costate mediamente non più di 300 mila lire a vano. Non credo che a Napoli debbano costare di più di quanto abbiamo previsto.

Da silenzioso amico e da adoratore di Napoli, per usare la parola del collega Adinolfi, spero che questa legge rappresenti l'inizio di una serie di altri interventi a favore della città che è nel cuore di tutti gli italiani.

Debbo precisare che, anche nel settore edilizio, questo provvedimento non sospende per Napoli i normali stanziamenti del bilancio ordinario. Si sono portate qua cifre sulla costruzione delle case popolari per senza tetto ecc. realizzate a Napoli in questi ultimi anni. Tali cifre sono imponenti e superiori a quelle date ad altre provincie. Oltre all'Istituto delle case popolari costruiscono a Napoli l'I.N.A.-Casa, l'I.N.C.I.S. e alcuni altri enti che mediamente investono somme che annualmente superano il miliardo per case destinate alle classi popolari e a piccoli risparmiatori; lavorano anche le cooperative edilizie destinate ad impiegati, onorevole Troiano, i quali non sono affatto nè capitalisti nè grassi borghesi ed ai quali non si è regalato nulla: si è dato solo la possibilità di avere una casa. Sono questi i ceti che anche voi mostrate di difendere, e mi fa meraviglia che ella oggi, mentre ancor ferve la battaglia per gli aumenti degli stipendi ai funzionari, in discordanza con i suoi colleghi di lei più accorti, abbia voluto intervenire contro provvidenze di tal genere.

TROIANO. Io ho detto che, rispetto a 145 miliardi, questi sei miliardi sono una cosa ben misera.

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. Ma codesti miliardi sono stati ugualmente destinati alla classe popolare! Rilegga la legislazione vigente e vedrà ch'ella cade in un grosso equivoco!

Ad ogni modo, concludo col pregare il Senato di approvare la legge così come è stata modificata dalla Commissione, salvo qualche ulteriore lieve emendamento, in modo da potere immediatamente dar mano all'inizio dei lavori essendo già tutto predisposto presso il Provveditorato alle opere pubbliche di Napoli. (Vivi applausi).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Onorevole Ministro, consente che la discussione abbia luogo sul testo della Commissione o insiste sul testo del Governo?

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. Accetto il testo della Commissione.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 1. CERMENATI, Segretario:

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a costruire in Napoli, nei limiti di spesa di cui al successivo articolo 7, a suo carico, fabbricati a carattere popolarissimo comprendenti alloggi di non più di tre vani utili, oltre i servizi, da destinarsi a famiglie in atto allocate in grotte, ricoveri, scuole, caserme o edifici pericolanti.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato altresì a costruire, a totale carico dello Stato, le opere pubbliche accessorie (raccordi stradali, opere igieniche, allacciamenti vari) occorrenti per l'attuazione del piano di costruzioni di cui al precedente comma, per l'importo necessario, da comprendersi però nella spesa autorizzata col successivo articolo 7.

PRESIDENTE. Sul primo comma è stato presentato un emendamento dai senatori Palermo, Jannelli, Meacci, Adinolfi e Reale Eugenio, tendente a sostituire alle parole: « di non più di tre vani utili » le altre: « di non meno di due vani utili ».

Ha facoltà di parlare il senatore Palermo per svolgere questo emendamento.

PALERMO. La ragione di questo mio emendamento è di evitare che la densità di affollamento, che attualmente esiste nei ricoveri, nelle case sinistrate e in tutti i tuguri di cui abbiamo parlato, possa essere trasferita in queste case che andiamo a costruire, la qual cosa sarebbe non solo contraria al decoro ed all'igiene, ma

8 FEBBRAIO 1952

non risolverebbe il problema che ci prefiggiamo, cioè di ridurre il coefficiente di abitazione per vano

Quindi insisto perchè si dica « non meno di due vani utili » tenendo presente, come diceva il relatore, che la popolazione napoletana è molto prolifica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per dare l'avviso della Commissione su questo emendamento.

GENCO, relatore. Onorevole Palermo, condivido la sua preoccupazione, ma, se tiene presente che io ho modificato il testo originario del Ministero, vedrà che in linea di principio siamo perfettamente d'accordo. Tenga però anche presente che non si può escludere a priori che tra i tredici mila ricoverati nelle grotte vi siano delle famiglie formate di due elementi, marito e moglie. Non abbiamo elementi statistici a cui richiamarci, ed allora il giorno in cui ci fossero su tredici mila ricoverati dieci famiglie formate di marito e moglie, mi dica un po': sarebbe utile dare a questi una casa di due vani, là dove ne diamo una a tre vani a famiglie formate di padre, madre e otto figli? Credo di no. Abbiamo voluto lasciare questa latitudine di progettazione e di decisione al Ministero e ai suoi organi esecutivi, sicchè quando si costruiranno queste case — il che mi auguro avvenga il più rapidamente possibile — ci sarà modo di vedere se si debbono costruire case da due o tre vani. Onorevole Palermo, cade perciò la sua preoccupazione, che è stata anche la mia e che ha ispirato il mio emendamento. Per questa sola ragione non accetto la sua proposta, proprio perchè dobbiamo lasciare agli ergani esecutivi, ai progettisti, la facoltà di progettare le case, così come saranno necessarie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro per esprimere il suo avviso.

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. La Commissione ha discusso largamente, come l'onorevole Palermo ricorderà, la possibilità di costruire case di uno, due o tre vani, ed è venuta alla conclusione, segnalata dal relatore, di evitare che famiglie composte da due persone possano avere qualcosa di più di quello che in effetti non spetti loro, anche perchè vi sarebbe il pericolo di abusi e di sfruttamenti attraverso la speculazione del subaffitto. Debbo però an-

che dichiarare all'onorevole Palermo che nei progetti già pronti il numero delle case ad un vano con servizi, è modesto, essendo la grande parte degli appartamenti progettati di tre vani con servizi. Credo che l'onorevole Palermo dopo queste mie dichiarazioni ritirerà il suo emendamento.

PALERMO. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti il primo comma dell'articolo 1 nel testo della Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il senatore Riccio ha proposto un emendamento, tendente ad aggiungere al primo comma le parole: « edifici pubblici, edifici destinati o da destinare ad opere di assistenza o beneficenza ed edifici da sgombrare per l'attuazione del piano di ricostruzione dei quartieri Porto e Mercato e adiacenze ».

Il senatore Bosco ha presentato un emendamento all'emendamento Riccio, tendente a sopprimere, dopo la parola: « beneficenza », la congiunzione « ed » e ad aggiungere il seguente periodo: « gli alloggi che risulteranno disponibili dopo le anzidette assegnazioni saranno destinati a famiglie bisognose allocate in...». Poichè il senatore Riccio ha aderito all'emendamento del senatore Bosco, le due proposte di modificazioni possono fondersi in un unico emendamento aggiuntivo del seguente tenore:

« altri edifici pubblici, edifici destinati o da destinare ad opere di assistenza o beneficenza. Gli alloggi che risulteranno disponibili dopo le anzidette assegnazioni saranno destinati a famiglie bisognose allocate in edifici da sgombrare per l'attuazione del piano di ricostruzione dei quartieri Porto e Mercato».

Metto ai voti questo emendamento aggiuntivo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo al secondo comma:

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato altresì a costruire, a totale carico dello Stato, le opere pubbliche accessorie (raccordi stradali, opere igieniche, allacciamenti vari) occorrenti per l'attuazione del piano di costruzioni di cui

8 FEBBRAIO 1952

al precedente comma, per l'importo necessario, da comprendersi però nella spesa autorizzata col successivo articolo 7 ».

I senatori Palermo, Jannelli, Meacci, Adinolfi e Reale Eugenio hanno proposto di sostituire alle parole: « da comprendersi » le altre: « da non comprendersi ».

Il senatore Palermo ha facoltà di illustrare questo emendamento.

PALERMO. Ho ascoltato quanto ha detto l'onorevole Ministro. Vorrei però ricordargli che tutto quello che togliamo dalla somma di sei miliardi per lavori di raccordi stradali, opere igieniche e allacciamenti vari lo sottraiamo alla costruzione di case. Se il municipio di Napoli ha sbagliato una volta quando ha proceduto alla costruzione di case a Camaldoli non è detto che debba sbagliare in eterno. Io sostengo che queste somme debbono essere destinate unicamente alla costruzione di vani facendo carico al Governo delle spese per la costruzione dei servizi.

RICCIO. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO. Vorrei far notare all'amico Palermo che egli è Consigliere comunale di Napoli come me e che come me conosce le condizioni economiche del Comune. Quando si discuteva della legge in seno alla Commissione, è sorta la questione se il Comune avesse potuto dare esecuzione a tutte le opere pubbliche quali la luce elettrica, le fognature ecc. per queste case ultrapopolari. Si è visto, conti alla mano, che il Comune non avrebbe potuto sopperire a queste spese, che si aggirano sui 500 o 600 milioni. Ed allora, di fronte all'impossibilità, per ora, di aumentare i sei miliardi (perchè se una tale possibilità vi fosse, sarei il primo io a desiderare che i sei miliardi fossero impiegati solo per le costruzioni dei vani) viene la conseguenza del dilemma: o costruire le case e lasciarle, come è accaduto a Camaldoli - caso denunziato dall'onorevole Palermo — senza i servizi pubblici e igienici indispensabili, o invece contentarsi di fare qualche numero — un migliaio, credo — in meno di vani, ma approntare tutti i servizi pubblici per gli edifici che si costruiscono. Mi pare che, in questa situazione di cose, dobbiamo fare di necessità virtù, accettando la dizione della legge. È questione

quindi non di volontà o di desiderata (perchè il mio desiderio sarebbe quello che si costruissero il maggior numero di vani con tutti i servizi) ma di necessità: poichè i servizi fanno carico al Comune ed il Comune non è in grado matematicamente di assolvere questo compito, allora, con un ripiego, accettato — è doveroso anche dirlo — non con grande entusiasmo dal Ministro, facciamo sì che questo fabbisogno sia coperto con un prelievo di 500-600 milioni dallo stanziamento globale e così non si ripeterà il caso delle abitazioni di Camaldoli, citato dall'onorevole Palermo; rispetto al quale, onorevole Palermo, ho il piacere di assicurarla che la zona dei Camaldoli sarà quanto prima provvista di acqua. È stato assicurato, con lettera del ministro Campilli al sindaco di Napoli, l'inizio dei lavori nella primavera per una parte staccata dell'acquedotto campano (il famoso e grandioso acquedotto campano) che dovrà addurre acqua sufficiente a Napoli oltre che a tanti altri Comuni delle province di Napoli e Caserta che ne sono tuttora privi. Si avrà un'esecuzione anticipata, per la zona dei Camaldoli, in base a un progetto, che è stato elaborato, e di cui mi sono anch'io occupato, attraverso vari studi e sessioni, col ministro Campilli, col sindaco di Napoli e con gli uffici tecnici del Comune e della Cassa, in modo che in aprile si darà esecuzione anticipata a quell'opera, sotto il profilo delle necessità turistiche. Mi pare che con questa assicurazione, che le esigenze di cui ella si è fatta interprete saranno senz'altro soddisfatte, possiamo approvare il testo presentato dalla Commissione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole relatore a dare l'avviso della Commissione sull'emendamento in esame.

GENCO, relatore. La Commissione ha già espresso il suo parere quando ha proposto questo comma aggiuntivo visto che nel progetto originario non era affatto prevista la copertura della spesa occorrente per questi servizi. Ma noi, di fronte alle condizioni del comune di Napoli, che se non erro ha dieci miliardi di deficit...

PRESIDENTE. Undici miliardi. (Commenti).

GENCO, relatore. ... abbiamo pensato che l'Amministrazione non avrebbe avuto nessuna

DISCUSSION

8 FEBBRAIO 1952

possibilità di trovare altri quattro o cinquecento milioni per queste opere.

Si è anche previsto che queste spese non dovranno superare i cinquecento milioni: ne dubito, perchè non sappiamo ancora quanto costeranno. Comunque prego l'onorevole Palermo di ritirare il suo emendamento e spero che egli si compenetri della situazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei lavori pubblici per dare l'avviso del Governo.

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. Mi associo alle parole del relatore anche perchè, se l'onorevole Palermo dovesse insistere, dovrei dichiarargli che manca la copertura...

PALERMO. Speravo che la copertura la potesse trovare lei.

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. Purtroppo com'ella sa questo non è nelle mie possibilità. La prego quindi di voler rinunciare.

PRESIDENTE. Senatore Palermo, insiste nel suo emendamento?

PALERMO. Non insisto.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti il secondo comma dell'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti, nel suo complesso, l'articolo 1 nel seguente testo modificato:

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a costruire in Napoli, nei limiti di spesa di cui al successivo articolo 7, a suo carico, fabbricati a carattere popolarissimo comprendenti alloggi di non più di tre vani utili, oltre i servizi, da destinarsi a famiglie in atto allocate in grotte, ricoveri, scuole, caserme o edifici pericolanti, altri edifici pubblici, edifici destinati o da destinare ad opere di assistenza o beneficenza. Gli alloggi che risulteranno disponibili dopo le anzidette assegnazioni saranno destinati a famiglie bisognose allocate in edifici da sgombrare per l'attuazione del piano di ricostruzione dei quartieri Porto e Mercato.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato altresì a costruire, a totale carico dello Stato, le opere pubbliche accessorie (raccordi stradali, opere igieniche, allacciamenti vari) occorrenti per l'attuazione del piano di costruzioni di cui al precedente comma, per l'importo necessario, da comprendersi però nella spesa autorizzata col successivo articolo 7.

Chi l'approva è pregato di alzarsi. (È approvato).

Si dia lettura degli articoli successivi. CERMENATI, Segretario:

Art. 2.

L'approvazione dei progetti per le costruzioni di cui al precedente articolo equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono considerati urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

Per la determinazione delle indennità di esproprio si applicano le norme contenute nella legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

(È approvato).

Art. 3.

I fabbricati costruiti ai sensi del precedente articolo 1 sono dati in consegna per la gestione all'Istituto autonomo per le case popolari di Napoli che terrà per essi una contabilità separata. La consegna che dovrà risultare da apposito verbale, sarà effettuata da un funzionario del Genio civile con l'intervento di infunzionario dell'Intendenza di finanza in rappresentanza del Demanio dello Stato.

(È approvato).

Art. 4.

Gli alloggi costruiti ai sensi della presente legge sono assegnati da una Commissione composta dall'ingegnere capo del Genio civile, che la presiede, e da due funzionari designati rispettivamente dalla Prefettura e dall'Intendenza di finanza, alle famiglie di cui al precedente articolo 1, in relazione alla urgenza della loro sistemazione, alle accertate condizioni di ciascun richiedente ed al numero delle persone di famiglia conviventi a carico.

Gli assegnatari degli alloggi devono effettivamente occupare gli alloggi stessi entro il termine massimo di un mese dalla data della consegna sotto pena di decadenza.

8 Febbraio 1952

È fatto ad essi divieto di subaffitto o cessione anche parziale, a qualsiasi titolo ed in qualsiasi forma. In caso di inadempienza si può far luogo alla revoca dell'assegnazione.

PRESIDENTE. I senatori Palermo, Jannelli, Meacci, Adinolfi e Reale Eugenio hanno proposto di aggiungere nel primo comma, alle parole: « Intendenza di finanza » le altre: « due rappresentanti dell'Unione inquilini e senza tetto ».

Il senatore Palermo ha facoltà di svolgere questo emendamento.

PALERMO. Il mio emendamento ha un duplice scopo: anzitutto quello di applicare il metodo democratico, dando la possibilità alle associazioni interessate di dire la propria parola, ed in secondo luogo ha scopo di controllo. Proprio ieri ho presentato una interrogazione al Ministro dei lavori pubblici per domandargli se è vero che il Genio civile di Bari ha costruito nel rione Ispigia alcuni alloggi per i senza tetto, i quali, anzichè essere consegnati ai senza tetto, sono stati divisi tra i funzionari del Genio civile. Come l'onorevole Ministro comprende, se queste notizie che ho esposto sono esatte, il fatto sarebbe di tale gravità per cui sono convinto che l'onorevole Ministro adotterà i provvedimenti che il grave caso richiede. Ad ogni modo, per evitare che si possano creare degli inconvenienti del genere e anche per dare la possibilità ai diretti interessati di poter controllare l'assegnazione delle case, io pregherei il Senato di voler approvare questo mio emendamento, che porterebbe appunto questa forma di controllo quanto mai democratica che mi pare indispensabile nei momenti nei quali viviamo.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole relatore di esprimere il suo avviso su questo emendamento.

GENCO, relatore. Osservo che noi abbiamo anche altre Commissioni che provvedono alla assegnazione delle case e in cui mancano i rappresentanti degli inquilini: le Commissioni degli Istituti per le case popolari, le Commissioni per il Piano Fanfani-Case. Non sono accaduti, d'altra parte, inconvenienti. Qui si tratta di assegnare alloggi a tutti coloro che abitano nelle caverne, non ad una parte soltanto; anzi avanzeranno degli alloggi da dare agli abi-

tanti dei quartieri Porto e Mercato. Non abbiamo messo nessun rappresentante del Comune e se si mette un rappresentante degli inquilini, il Comune potrebbe dolersene. Non è questione di metodo democratico, ci sono tre funzionari ed io non credo che si debbano avere dei sospetti su di tutti: come si è proceduto alla distribuzione delle case per il Piano Fanfani, si procederà anche per queste case; pertanto sono contrario all'emendamento Palermo.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro dei lavori pubblici di esprimere il suo avviso in proposito.

ALDISIO, Ministro dei lavori pubblici. Concordo con quanto ha detto il relatore.

PRESIDENTE. Domando al senatore Palermo se insiste nel suo emendamento.

PALERMO. Insisto.

PRESIDENTE. Metto anzitutto ai voti l'articolo 4. Se ne dia nuovamente lettura.

CERMENATI, Segretario:

Art. 4.

Gli alloggi costruiti ai sensi della presente legge sono assegnati da una Commissione composta dall'ingegnere capo del Genio civile, che la presiede, e da due funzionari designati rispettivamente dalla Prefettura e dall'Intendenza di finanza, alle famiglie di cui al precedente articolo 1, in relazione alla urgenza della loro sistemazione, alle accertate condizioni di ciascun richiedente ed al numero delle persone di famiglia conviventi a carico.

Gli assegnatari degli alloggi devono effettivamente occupare gli alloggi stessi entro il termine massimo di un mese dalla data della consegna sotto pena di decadenza.

È fatto ad essi divieto di subaffitto o cessione anche parziale, a qualsiasi titolo ed in qualsiasi forma. In caso di inadempienza su può far luogo alla revoca dell'assegnazione.

PRESIDENTE. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'emendamento del senatore Palermo, che non è stato accettato nè dal Governo nè dalla Commissione, tendente ad aggiungere, nel primo comma, alle parole: « In-

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

tendenza di finanza » le altre: « due rappresentanti dell'Unione inquilini e senza tetto ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Si dia lettura degli articoli successivi. CERMENATI, Segretario:

Art. 5.

Gli assegnatari degli alloggi corrisponderanno un canone annuo di locazione, da stabilirsi dal Ministero dei lavori pubblici, determinato in relazione alla somma occorrente per spese generali e di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'alloggio stesso, comprensivo anche di una quota per interessi, da versarsi al Tesoro dello Stato, non superiore al 0,50 per cento dell'importo di costruzione.

(È approvato).

Art. 6.

Gli assegnatari degli alloggi di cui alla presente legge possono chiedere la cessione in proprietà degli alloggi stessi.

Il prezzo della cessione, da determinarsi dai Ministero dei lavori pubblici in base al costo di costruzione, potrà essere corrisposto in 35 rate annuali senza interessi.

Gli assegnatari hanno tuttavia il diritto, decorsi dieci anni dall'assegnazione, di pagare in qualsiasi momento la quota di capitale ancora dovuta anche in unica soluzione.

La cessione in proprietà può avere luogo solo quando sia stata chiesta dai singoli assegnatari per almeno i sette decimi degli alloggi di ogni fabbricato.

Il contratto di compra-vendita sarà stipulato dopo il pagamento dell'ultima rata del prezzo e la gestione dello stabile spetta all'Istituto autonomo per le case popolari di Napoli fino a quando non siano stati stipulati i contratti di vendita per tutti gli alloggi di cui al precedente comma.

(È approvato).

Art. 7.

Per l'attuazione delle costruzioni di cui ai precedenti articoli è autorizzata la spesa di lire sei miliardi da ripartirsi in ragione di lire due miliardi in ciascuno degli esercizi finanzari 1950-51, 1951-52 e 1952-53.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzabili negli esercizi successivi.

(È approvato).

Art. 8.

Gli atti ed i contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Tali atti, ove vi siano soggetti, scontano le sole imposte fisse di registro ed ipotecarie salvi gli emolumenti dovuti ai conservatori dei Registri immobiliari, nonchè i diritti ed i compensi spettanti agli Uffici finanziari.

(È approvato).

Art. 9.

Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1950-51 viene destinata una corrispondente aliquota delle maggiori entrate di cui al quarto provvedimento di variazioni del bilancio per l'esercizio medesimo.

Alla copertura dell'onere per l'esercizio 1951-1952 si provvederà con riduzione di pari importo dal capitolo 453 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

(È approvato).

Art. 10.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre, con propri decreti, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

(Vivissimi applausi).

8 FEBBRAIO 1952

Discussione e approvazione del disegno di legge:
«Riforma della carriera diplomatica» (900-B)
(Approvato dal Senato e modificato dalla
Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riforma della carriera diplomatica » già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati. È inscritto a parlare il senatore Schiavone. Ne ha facoltà.

SCHIAVONE. Mi occupo soltanto dell'articolo 17 che incide sulle norme circa lo stato giuridico dei funzionari dello Stato. Questo articolo è stato diversamente concepito dalla Commissione del Senato e da quella della Camera, la quale ha apportato modificazioni. Il testo della Camera porterebbe a questa situazione: dopo dieci anni di permanenza nello stesso grado, per il semplice fatto della mancata promozione, il funzionario potrebbe essere collocato a riposo. È una norma rivoluzionaria alla quale si intese dalla Commissione del Senato apportare delle cautele. C'era chi proponeva la soppressione di questo articolo ed ero precisamente io. Si venne ad un temperamento. Il senatore Persico propose di introdurre una riserva e cioè con un inciso di stabilire che fosse sentito il Consiglio di Stato in via preventiva, non solo, ma che i dieci anni dovessero essere di servizio effettivamente prestato. La Camera ha soppresso il parere del Consiglio di Stato ed ha sostituito al servizio effettivamente prestato, la permanenza nel grado. Erano o no necessarie le cautele escogitate dal senatore Persico e approvate dalla Commissione del Senato? Indubbiamente erano indispensabili. Basta riferirsi per un momento a quello che è il diritto vigente. In sostanza questo articolo verrebbe a stabilire una presunzione di incapacità per il fatto della permanenza per dieci anni nello stesso grado. Orbene vi è l'articolo 51 della legge sullo stato giuridico dei funzionari dello Stato che contempla l'istituto della dispensa dal servizio per incapacità, motivi di salute, scarso rendimento, Non si tratta del solo decorso del tempo, ma di un apprezzamento da darsi volta per

volta. Inoltre questo istituto è circondato da cautele, perchè colui che deve essere dimesso per scarso rendimento viene invitato prima a presentare le dimissioni — e se si dimette può essere riassunto — ma è anche chiamato a dire le sue ragioni. La norma che si vorrebbe introdurre potrebbe essere forcaiola perchè si sostituirebbe a queste garanzie la libertà indiscriminata dell'Amministrazione. Ma vi è di più, in quanto il decorso del tempo contraddittoriamente lo si invoca come presunzione di incapacità e lo si accelera, perchè attraverso la seconda modifica si stabilisce che si tratta non di servizio effettivamente prestato, ma di permanenza nel grado. Quindi si viene a far passare per prova di incapacità anche il periodo di malattia o di collocamento a disposizione.

Ora non è detto che chi non presta servizio dia una prova di incapacità. Come consentire che l'Amministrazione, chiamando a disposizione il funzionario, accresca il numero degli anni per raggiungere il traguardo dei dieci? È una norma inaccettabile. Quali sono le risposte che a questa critica si appongono da parte del relatore e da parte della Camera? Si dice, per quel che riguarda l'inciso da sopprimere, che è inutile mantenerlo perchè al Consiglio di Stato si può andare in via successiva. Ma è un concetto che involge un gravissimo equivoco. Ogni provvedimento amministrativo è impugnabile davanti al Consiglio di Stato.

Si tratta di vedere se di fronte a una norma come quella del testo approvato dalla Camera, tale rimedio nonostante l'automaticità del decorso del tempo possa essere utilmente esperito. È come dire che qualunque funzionario collocato a riposo dopo quaranta anni di servizio e a sessantacinque anni di età, possa ricorrere al Consiglio di Stato. Io che ho esperienza lunghissima in materia, non ho mai sentito che, chi è collocato a riposo per aver raggiunto i due limiti di età e di servizio, abbia fatto ricorso. Su quali motivi potrebbe tale ricorso fondarsi se agisce unicamente il criterio del tempo? Egualmente nessun utile ricorso sarebbe configurabile per chi fosse colpito dal collocamento a riposo per il decorso di dieci anni di permanenza nel grado senza promozioni.

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

Voglio ora ancora meglio precisare il raffronto tra il diritto vigente e gli articoli 16 e 17 del disegno di legge. Secondo il diritto vigente per la carriera diplomatica esiste oltre l'istituto della dispensa previsto dal citato articolo 51, una norma particolare che prevede il collocamento a riposo per ragioni di servizio. La norma originaria che ciò disponeva si trova nella legge fondamentale sulle pensioni dei 1895 e ne era limitata l'applicabilità ai gradi più alti della carriera. Una legge successiva la estese a tutti i funzionari della carriera diplomatica, cosicchè tutti possono per ragioni di servizio essere collocati a riposo. A mio modo di vedere avrebbe potuto bastare questa facoltà concessa all'Amministrazione nei confronti dei detti funzionari. Secondo il disegno di legge l'articolo 16 limita il collocamento a riposo per ragioni di servizio ai soli gradi superiori; ma introduce con l'articolo 17 il nuovo istituto del collocamento a riposo per il decorso di dieci anni senza promozioni, e ciò non solo per i gradi inferiori, ma per tutti i funzionari; sicchè tutti possono essere collocati a riposo per decorso di tempo. Io mi soffermo su queste distinzioni, perchè, quando vi è il collocamento a riposo per ragioni di servizio, è certamente configurabile un ricorso al Consiglio di Stato per eccesso di potere in relazione al detto motivo; ma nel caso in cui il funzionario sia collocato a riposo per essere passati dieci anni senza promozioni, il ricorso può essere ammesso in via astratta, ma in concreto non può essere efficiente, essendo automatico il criterio del tempo. Ed allora, mi riporto al mio concetto originario: dove andiamo a finire? Perchè abbandonare i criteri che sono un patrimonio giuridico per noi prezioso? Si è sempre creduto di dover limitare i poteri dell'Amministrazione nell'interesse generale e questo è stato certamente un progresso. Si parla di giustizia sociale, ma bisogna parlare di giustizia anche nell'amministrazione e quindi non mi pare che possa essere ammesso oggi un potere indiscriminato dell'Amministrazione. Bene ha fatto quindi il Senato a porre un correttivo cioè non volendo sopprimere l'articolo, quanto meno limitare con cautele la norma. A questo scopo risponde il parere preventivo che suppone anche una valutazione di opportunità e di convenienza, caso per caso, dell'esercizio della

facoltà riconosciuta all'Amministrazione di troncare il rapporto dopo un determinato tempo.

Altro rilievo importante è che la legge ha effetto retroattivo, poichè si applica anche a coloro che sono già in carriera. L'onorevole Gerini dice che l'articolo 17 si basa sul fatto che la carriera diplomatica ha forma cilindrica, non piramidale, essendovi un numero presso a poco uguale di posti nei gradi inferiori e in quelli superiori. Ma non era così fino a ieri. Quando voi volete applicare questa legge per coloro che sono già in carriera, rispetto ai quali secondo le tabelle vigenti riconoscete essersi determinato un ingorgo, siamo di fronte ad uno sfollamento. Quanti sono coloro prossimi a raggiungere i limiti dei dieci anni? Mi diceva l'onorevole Cerulli Irelli che al settimo grado sono una novantina di persone di cui una quarantina prossimi ai dieci anni di permanenza nel grado. Noi in base all'articolo 17 lasciamo in balìa dell'Amministrazione la facoltà di scegliere tra queste quaranta persone chi deve andare via. Credo che il Senato non possa consentire un simile potere indiscriminato che virtualmente viola il principio della Costituzione secondo cui contro gli atti dell'Amministrazione è sempre ammessa la tutela giurisdizionale. Nè giova opporre la urgenza della legge, poichè questa ritornando innanzi alla Camera in sede di Commissione deliberante, potrebbe presto raggiungere il suo compimento.

Concludo invitando il Senato a mantenere fermo il proprio testo.

PRESIDENTE. È inscritto a parlare il senatore Bosco. Ne ha facoltà.

BOSCO. Desidero fare alcune osservazioni, con tutta la deferenza verso il collega Shiavone che, come sempre, ha trattato il problema non solo acutamente ma anche con obbiettività.

In fondo egli ha due obbiezioni: una riguardante l'articolo 17 nella sostanza della disposizione secondo la quale si conferisce all'Amministrazione il diritto di collocare a riposo un funzionario che per dieci anni sia rimasto nello stesso grado, senza conseguire promozioni. Secondo me questa obbiezione — pur essendo in sè importante — non è proceduralmente pertinente, perchè ci troviamo di fronte ad un testo già precedentemente approvato

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

dal Senato: noi possiamo modificare esclusivamente le modificazioni che la Camera ha apportato al testo precedentemente approvato dal Senato.

Rimane la seconda obbiezione quale unica da prendersi in esame. Essa consiste nella critica alla soppressione proposta dalla Camera di quella garanzia che il Senato aveva creduto di inserire, facendo obbligo all'Amministrazione di sentire (non già di seguire) il parere del Consiglio di Stato.

In verità non si tratta di una grossa questione. Occorre anzitutto rilevare che il parere del Consiglio di Stato non era vincolante; era semplicemente un parere obbligatorio che l'Amministrazione poteva anche non seguire. Io non sono mai stato favorevole al potere del Ministero di collocare a riposo i funzionari di ufficio; tuttavia debbo riconoscere che la garanzia proposta dal Senato (il parere del Consiglio di Stato limitatamente al caso del collocamento a riposo dei funzionari non promossi nel periodo di dieci anni) era puramente illusoria. Lo stesso onorevole Schiavone ha riconosciuto che questo articolo 17 rende quasi automatico l'accertamento dell'Amministrazione. L'Amministrazione, infatti, dopo aver accertato che un funzionario è stato dieci anni nello stesso grado senza conseguire una promozione, ha il potere di collocarlo a riposo senza obbligo di motivazione, secondo il testo già votato dal Senato. Ora domando all'onorevole Schiavone, insigne cultore del diritto pubblico: quale sarebbe l'oggetto del parere del Consiglio di Stato in questa materia? Si ricorre al parere del Consiglio di Stato quando si tratta di una situazione controversa, di una quaestio juris o di una quaestio facti, cioè di materia suscettibile di condurre a conclusioni positive o negative. Ma qui non siamo in questo tema, perchè il Consiglio di Stato dovrebbe esprimere il parere non già sul merito del provvedimento, cioè sui motivi per i quali l'Amministrazione colloca a riposo il funzionario, in quanto il Ministero non deve motivare il provvedimento, ma dovrebbe solo accertare che effettivamente è trascorso il periodo dei dieci anni senza promozione, senza poter sindacare i motivi per i quali precedentemente l'Amministrazione non ha creduto di promuovere il funzionario. Quindi, non potendo dare un parere di merito, il Consiglio di Stato si dovrebbe limitare a verificare la sussistenza di un elemento di mero fatto: il decorso dei dieci anni. Ora è ovvio che se il Ministero errasse in questo accertamento il provvedimento di collocamento a riposo sarebbe annullato in sede giurisdizionale dal Consiglio di Stato.

Per le ragioni che ho esposte, mi pare che non valga la pena di rimandare all'altro ramo del Parlamento l'intera legge esclusivamente per ripristinare il parere del Consiglio di Stato in questa materia. Perciò invito il Senato ad approvare il disegno di legge nel testo che è stato approvato dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GERINI, relatore. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io sono veramente imbarazzato nel prendere la parola dopo giuristi di tanto calibro, e quindi l'amico Schiavone mi perdonerà se, in questa situazione di inferiorità, approffitterò proprio di lui per ribattere i suoi argomenti. È un tiro che in Toscana chiamerebbero « gobbo »; ma chi si trova in una situazione di inferiorità può, credo, invocare l'altrui indulgenza.

Io leggevo nel resoconto dei nostri lavori un argomento che era il mio stesso argomento, ma esso acquista ai miei occhi tutto il suo peso pensando che era anche l'argomento del senatore Schiavone. Diceva in Commissione il senatore Schiavone: « a che giova il parere conforme del Consiglio di Stato? Su quali motivi può infatti pronunciarsi il Consiglio di Stato? Un parere si dà solo in rapporto ad un motivo stabilito dalla legge; si concepisce il parere quando, per ipotesi, la legge prevede espressamente dei motivi per il collocamento a riposo. Ma qui tali motivi non sono considerati ». È in fondo l'argomento del senatore Bosco ed è anche, modestissimamente, l'argomento del mio senso comune. Aggiungo che un altro illustre senatore, che aveva preso parte a questa discussione manifestando notevoli riserve, esponeva lo stesso concetto. Parlo del senatore Lucifero, il quale osservava: « Io confesso che non vorrei essere uno dei consiglieri di Stato a cui fosse richiesto un parere vincolativo sulla idoneità di un funzionario del quale con ogni probabilità ignora l'esistenza. Su quali elementi dovrei dare il mio giudizio? Su quelli che forDISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

nisce il Dicastero che me ne ha proposto l'allontanamento. Nè vi è il contraddittorio. Ora, ditemi come questo organo, istituito per dare pareri di legittimità, possa stabilire il torto o la ragione del Ministero sulla idoneità o meno di un suo funzionario ». Questi sono gli argomenti base, a mio avviso, circa il problema della abolizione o del mantenimento del parere. D'altra parte, il parere del Consiglio di Stato non esclude il ricorso in sede giurisdizionale. Nè il parere del Consiglio di Stato vincola il giudizio del Consiglio di Stato stesso in sede giurisdizionale, e allora avviene che in sostanza questo parere non vale più niente, in quanto che, anche se c'è un parere favorevole del Consiglio di Stato nei confronti del ricorrente, il ricorrente stesso non potrà poi far valere che quei motivi che avrebbe fatto valere senza il parere.

L'onorevole Schiavone sa molto meglio di me che ho avuto delle perplessità ma poi sono rimasto convinto in tutta coscienza della necessità di approvare questo punto.

Mi dispenso dall'entrare in altri argomenti che riguardano le ragioni essenziali. Va considerato che questo articolo esprime un principio che sarebbe questo: il funzionario può essere mandato via dopo un certo tempo. Ora, non si può prescindere dal fatto che questo argomento è stato proposto da una Sottocommissione, nominata dalla Commissione degli affari esteri per studiare un testo concordato, poi è stato approvato dalla Commissione degli affari esteri; mi sembra perciò che questo dia l'impostazione di una necessità assoluta. Si è voluto obiettare in anticipo, da parte dell'onorevole Schiavone, sulla cosiddetta « cilindricità » della carriera. Ormai è così, basta che voi guardiate i quadri e vedrete che vi è in ogni grado un numero quasi uguale di funzionari, in maniera che rimane eliminata ogni possibilità di selezione. Si tratta di una carriera che ha caratteristiche tutte particolari, che richiede qualità tutte particolari, chè, una vera e propria rappresentanza del Governo centrale all'estero deve essere uno strumento agile e non deve costituire la carriera più mortificata di tutte. È inutile che si venga a dire che oggi l'importanza di questa carriera è diminuita dati i progressi della scienza, è invece aumentata largamente e la influenza delle rappresentanze è enorme.

Mi diceva un collega che era stato all'estero in una determinata città, dove un determinato rappresentante voleva una determinata cosa dal Presidente del Consiglio di quella Nazione, cosa molto difficile ad ottenersi, che quel Presidente del Consiglio disse: « ad un ambasciatore come il signor tal dei tali non possiamo rifiutare una cosa del genere ». Questo ambasciatore conosce tutti i componenti delle Camere, ed avere uomini di questo genere mi sembra che voglia dir molto. Per tutte queste considerazioni io invito il Senato a voler approvare le modifiche proposte dalla Camera dei deputati. (Vivi applausi dal centro e dalla destra).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

TAVIANI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Per quanto riguarda il merito della questione, mi limiterei a dire che mi rimetto alla brillante esposizione fatta dal senatore Gerini dopo quanto era stato detto dal senatore Bosco. Comprendo l'impostazione data dal senatore Schiavone ed egli mi darà atto al termine di queste brevi parole come questa comprensione non sia soltanto retorica. Vorrei peraltro rendere edotto il Senato della penosa situazione in cui mi sono venuto a trovare quando a luglio ho assunto questo settore dell'Amministrazione degli esteri, e soprattutto la situazione in cui si è trovata l'Amministrazione stessa, che non può fare una promozione nè procedere ad un qualsiasi provvedimento interno, finchè manca una legge organica. Questa legge era stata approvata dal Senato, non nel testo del Governo, ma in un testo rifatto da una Sottocommissione senatoriale. Questo testo è stato portato alla Camera dei deputati dove, a dir poco, si sono profilati dai 50 ai 70 emendamenti: io mi sono battuto per difendere il testo deliberato dal Senato. Sono riuscito ad eliminare gran parte degli emendamenti alcuni dei quali tendevano a capovolgere tutta l'impostazione della legge. Evidentemente non sono riuscito ad eliminarli tutti, alcuni sono rimasti, ragion per cui la legge è tornata al Senato. Non è il caso di drammatizzare sull'importanza specifica degli emendamenti che sono rimasti e proprio per l'estrema urgenza che abbiamo di questa legge vorrei pregare il Senato di farla finalmente passare e di volerla accettare così come è. Non se ne avranno a male DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

i senatori se dopo aver difeso ad oltranza alla Camera il testo approvato dal Senato, mi permetto oggi di raccomandare a loro di approvare senza modifiche il testo emendato dalla Camera.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle singole modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati alle quali la Commissione e il Governo si sono dichiarati favorevoli.

Si dia lettura della lettera e) dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

CERMENATI, Segretario:

« e) laurea in giurisprudenza o in scienze politiche o in scienze diplomatiche e consolari od in economia marittima o in economia e commercio, conseguita presso una Università o altro Istituto equiparato della Repubblica ».

PRESIDENTE. La modificazione consiste nell'aggiunta al testo approvato dal Senato delle parole: « o in scienze diplomatiche e consolari od in economia marittima ». La metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Agli articoli da 2 a 5 non sono state apportate modificazioni.

Nella tabella allegata al disegno di legge, alla quale fa riferimento l'articolo 6, la Camera ha introdotto due modifiche, la prima per ridurre da 55 a 54 i posti in organico per il grado X e la seconda per aumentare da 34 a 35 i posti in organico per il grado XI.

Metto ai voti tali modifiche. Chi le approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvate).

Agli articoli 7 ed 8 non sono state apportate modifiche.

All'articolo 9 la Camera dei deputati ha soppresso l'ultimo comma, così formulato:

« Il servizio all'estero deve svolgersi in modo da consentire l'avvicendamento delle funzioni diplomatiche con quelle consolari. A tale scopo nessun funzionario di grado inferiore al IV può esercitare funzioni diplomatiche o consolari per un periodo superiore a quattro anni consecutivi in ciascun ramo del servizio, salvo diverso provvedimento adottato su parere conforme del Consiglio di amministrazione ».

Metto ai voti la predetta modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Il Senato aveva approvato l'articolo 10 nel seguente testo:

Art. 10.

Tutte le promozioni fino al grado 5° incluso sono subordinate alla permanenza di un minimo di due anni nel grado immediatamente inferiore, salvo che per la promozione al grado 10°.

La Camera ha soppresso, nell'ultima proposizione, le parole: « che per ».

Metto ai voti questa modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

All'articolo 11, la Camera ha modificato il secondo comma, sostituendo alle parole: « in sede di avanzamento » le altre: « in sede di deliberazione di avanzamento ».

Metto ai voti questa modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

All'articolo 12 non sono stati apportati emendamenti.

All'articolo 13, la Camera ha modificato il secondo comma, sostituendo alle parole: « una anzianità di carriera di almeno 12 anni » le altre: « una anzianità di carriera di almeno 10 anni ».

Metto ai voti la predetta modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

All'articolo 14, la Camera ha sostituito alle parole: « nel triennio anteriore » le altre: « nell'ultimo triennio ».

Metto ai voti la predetta modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Negli articoli 15 e 16 non sono state introdotte modificazioni.

Sull'articolo 17 richiamo l'attenzione del Senato, perchè ad esso si è riferito il senatore Schiavone nel suo intervento.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Il Senato aveva approvato il primo comma nel seguente testo:

« I funzionari della carriera diplomatica possono essere collocati a riposo, con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio di Stato, dopo dieci anni di servizio effettivamente prestato nello stesso grado. Tale norma non si applica ai funzionari del grado 7° che abbiano conseguito l'idoneità all'esame di promozione al grado 6° ».

La Camera lo ha così modificato:

« I funzionari della carriera diplomatica possono essere collocati a riposo, con decreto del Presidente della Repubblica, dopo dieci anni di permanenza nello stesso grado. Tale norma non si applica ai funzionari del grado 7º che abbiano conseguito l'idoneità all'esame di promozione al grado 6º ».

Come il Senato constata, le differenze sono due, l'una sostanziale e l'altra formale.

Nell'articolo approvato dal Senato si prevedeva il parere del Consiglio di Stato. La Camera ha invece soppresso l'inciso « sentito il Consiglio di Stato ».

L'altra modifica è di pura forma. Nel testo approvato dal Senato si diceva: « dopo dieci anni di servizio effettivamente prestato nello stesso grado»; la Camera ha invece approvato la dizione: « dopo dieci anni di permanenza nello stesso grado». Il senatore Schiavone ha proposto che si ripristini il testo già approvato dal Senato, vale a dire che rimanga l'inciso: « sentito il Consiglio di Stato».

SCHIAVONE. Io ho proposto che si ritorni al testo del Senato per tutto il comma.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del senatore Schiavone tendente a ripristinare il testo del primo comma dell'articolo 17 già approvato dal Senato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti le modifiche apportate dalla Camera dei deputati. Chi le approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvate).

Nel primo comma dell'articolo 18 la Camera ha soppresso le ultime parole: « o possono aver determinato ».

Metto ai voti questa modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Agli articoli 19 e 20 non sono state apportate modificazioni.

Passiamo all'articolo 21. La Camera dei deputati ha così modificato, nella prima parte, il testo approvato dal Senato:

« Le disposizioni previste all'articolo 10 circa la permanenza di un minimo di due anni nel grado immediatamente inferiore per le promozioni fino al grado 5° incluso e dall'articolo 13 circa l'anzianità di carriera ecc. ».

Metto ai voti la predetta modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Passiamo all'articolo 22. Do lettura del testo già approvato dal Senato:

Art. 22.

Il periodo di 10 anni di cui all'articolo 17 ha decorrenza a partire dal 26 aprile 1945.

La Camera ha aggiunto le seguenti parole: « per quei funzionari che non abbiano conseguito la promozione per comprovati motivi di persecuzione politica ».

Metto ai voti questa modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

La Camera dei deputati ha infine introdotto nel disegno di legge un nuovo articolo, così formulato:

Art. 23.

Ai candidati invalidi, reduci, profughi, combattenti e assimilati, che abbiano avuto almeno la sufficienza in tutte le prove scritte in uno dei due concorsi successivi al 1945 sostenute senza peraltro raggiungere la prescritta media del 7, è consentita la partecipazione ad un terzo concorso.

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

Lo metto ai voti. Coloro i quali sono favorevoli sono pregati di alzarsi.

(È approvato).

Così tutte le modifiche apportate dalla Camera dei deputati al testo già approvato dal Senato sono state approvate.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione del Protocollo concernente il regime doganale fra l'Italia e l'Ungheria, concluso a Budapest il 28 marzo 1950 » (1793) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione del Protocollo concernente il regime doganale fra l'Italia e l'Ungheria, concluso a Budapest il 28 marzo 1950 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

BORROMEO, Segretario:

Art. 1.

È approvato il Protocollo concernente il regime doganale fra l'Italia e l'Ungheria, concluso a Budapest il 28 marzo 1950.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo suddetto a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

(È approvato).

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

(È approvato).

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

ALLEGATO.

PROTOCOLE CONCERNANT LE REGIME DOUANIER ENTRE L'ITALIE ET LA HONGRIE

Le PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE et le CONSEIL PRÉSIDENTIEL DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE, dans le but de faire face aux exigeances de la situation actuelle dans le domaine du régime douanier, ont décidé de dresser un Protocole et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE:

M. Giorgio Benzoni, Ministre Plénipotentiaires et Envoyé Extraordinaire en Hongrie,

LE CONSEIL PRÉSIDENTIEL DE LA RÉPUBLIQUE POPU-LAIRE HONGROISE:

M. Buzàs Jòszef, Chef de Département au Ministère Hongrois du Commerce Extérieur, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins—pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté ce qui suit:

Art. 1.

Les Parties Contractantes s'accordent réciproquement le traitement de la nation la plus favorisée pour tout ce qui concerne les droits de douane, les impôts et taxes à percevoir avec les droits de douane et les modalités relatives à leur perception; l'interprétation et l'application du tarif douanier; la classification, l'admission temporaire et la réexpedition des marchandises, ainsi que les prescriptions, formalités et droits établis pour les opérations de dédouanement, transbordement et entreposage des marchandises.

Art. 2.

Les produits naturels ou fabriqués, originaires et en provenance du territoire de l'un des deux Pays, ne seront pas assujetis, à leur importation dans le territoire de l'autre Pays, à des droits de douane, impôts et taxes — y compris tout les taxes supplementaires et surtaxes — autres ou plus élevés que ceux qui sont perçus ou qui pourront être perçus à l'avenir sur les produits d'un autre Pays quelconque.

Art. 3.

De même, les produits naturels ou fabriqués, originaires et en provenance du territoire de l'un des deux Pays, ne seront pas assujetis, à leur exportation vers le territoire de l'autre Pays, à des droits de douane, impôts et taxes – y compris toutes les taxes supplémentaires et surtaxes – autres ou plus élevés que ceux qui sont perçus ou qui pourront être perçus à l'avenir sur les produits exportés vers le territoire d'un autre Pays quelconque.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Art. 4.

Les dispositions visées aux articles 1, 2, 3 ne sont pas applicables:

- a) aux avantages accordés ou bien qui pourront être accordés à l'avenir se la part de l'une des deux Parties dans le but de faciliter les rapports frontaliers avec les États limitrophes;
- b) aux avantages dérivant d'une union douanière ou bien d'une zone à libre échange ou d'accords régionaux déjà conclus ou qui pourront être conclus à l'avenir, ainsi qu'aux avantages dérivant d'accords provisoires tendant à la constitution d'unions douanières ou bien de zones à libre échange ou d'accords régionaux;
- c) aux avantages spéciaux que l'une des deux Parties a accordé ou bien pourra accorder à l'avenir à des territoires ayant un statut juridique spécial reconnu internationalement ou bien à des territoires conférés ou qui pourront être conférés à cette même Partie en administration fiduciaire;
- d) aux avantages accordés actuellement ou qui pourront être accordés à l'avenir par l'Italie à la République de San Marino et à l'État de la Cité du Vatican.

Art. 5.

Sont et demeurent abrogés, à partir du 30 avril 1950 les articles, annexes et déclarations du Traité de Commerce et de Navigation du 4 juillet 1928, ci-après indiqués:

- a) les articles 8, 9, 10 et 12 du Traité de Commerce et de Navigation du 4 juillet 1928;
 - b) les Annexes A et B dudit Traité;
- c) les déclarations relatives à l'article 8 contenue dans le Protocole Final (Partie I) ainsi que les Parties II et III de ce Protocole Final; ainsi que:
- d) l'Avenant au Traité de Commerce et de Navigation du 4 juillet 1928, signé le 23 juin 1932;
- e) l'Accord complémentaire à l'Avenant au Traité de Commerce et de Navigation du 4 uillet 1928, signé le 9 avril 1934;
- f) le deuxième Accord complémentaire à l'Avenant au Traité de Commerce et de Navigation susdit, signé le 14 mai 1934,

de plus, tous autres échanges de lettres ou modifications concernant les points indiquées ci-dessus.

Art. 6.

Les dispositions du présent Protocole suivent le sort du Traité de Commerce et de Navigation du 4 juillet 1928.

Les Parties Contractantes se réservent, toutefois, la faculté de dénoncer les articles 1, 2, 3, 4 du présent Protocole, lesquels, en ce cas, prendront fin trois mois après la denonciation. Les Parties Contractantes ne pourront cependant pas se prévaloir de la dite faculté de dénonciation qu'à partir de trois après la mise en vigueur de ces mêmes dispositions.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Art. 7.

Ce protocole sera mis en application à titre provisoire à partir du 30 avril 1950.

Il est entendu que son entrée en vigueur définitive reste subordonnée à l'accomplissement, de part et d'autre, des procédures intérieures prévues par les Constitutions des deux Pays.

Les Gouvernements des deux Pays se notifieront mutuellement l'accomplissement des susdites procédures.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires susmentionnés ont signé le présent Protocole.

FAIT à Budapest le 28 mars 1950 en langue française, en deux esemplaires.

Pour la République Italienne Giorgio Benzoni Pour la République Populaire Hongrois
Buzàs Jòszef

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Approvazione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo commerciale e scambio di Note fra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti Messicani, concluso a Città del Messico il 15 settembre 1949 » (1955) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo commerciale e scambio di note, fra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti Messicani, concluso a Città del Messico il 15 settembre 1949 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

BORROMEO, Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo commerciale e scambio di note fra la Repubblica Italiana e gli Stati Uniti Messicani, conclusi a Città del Messico il 15 settembre 1949.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo e scambio di Note suddetti a decorrere dalla loro entrata in vigore conformemente al paragrafo 13 dell'Accordo commerciale.

(È approvato).

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

(È approvato).

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

ACCORDO COMMERCIALE

TRA LA REPUBBLICA ITALIANA E GLI STATI UNITI MESSICANI

Il GOVERNO della REPUBBLICA ITALIANA ed il GOVERNO degli STATI UNITI MESSICANI, animati dal desiderio di rafforzare i tradizionali vincoli di amicizia che uniscono le due Nazioni e di facilitare e sviluppare ancor più le relazioni commerciali esistenti tra l'Italia ed il Messico, hanno deciso di stipulare un Accordo commerciale, e a questo scopo hanno designato come loro Plenipotenziarii:

Il Presidente della Repubblica Italiana, il senatore Salvatore Aldisio, Vicepresidente del Senato, e l'onorevole avvocato Giuseppe Brusasca, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri;

Il Presidente degli Stati Uniti Messicani, il signor Manuel Tello, Segretario degli affari esteri *ad interim;* i quali dopo essersi comunicati i pieni poteri ed averli riscontrati in buona e debita forma, hanno convenuto quanto segue:

1º le Alte Parti Contraenti convengono di concedersi reciprocamente il trattamento incondizionato ed illimitato della Nazione più favorita per tutto ciò che concerne i diritti doganali ed ogni onere accessorio, il modo di percezione dei diritti e delle tasse tanto all'importazione quanto all'esportazione, il deposito delle merci nei magazzini doganali, il sistema di verifica e di analisi, la classificazione doganale delle merci, la interpretazione delle tariffe, nonchè le regole, le formalità e gli oneri cui possono essere soggette le operazioni doganali;

2º per conseguenza, i prodotti naturali, fabbricati o manifatturati nel territorio di ciascuna delle Alte Parti Contraenti, che si importino nel territorio dell'Altra Parte, non potranno sottostare in nessun caso, per quanto concerne il regime doganale, a diritti, tasse o imposizioni diverse o più elevate, nè a regole o formalità diverse o più onerose di quelle alle quali sono attualmente soggetti o nel futuro saranno sottoposti i prodotti similari di uguale natura originari di qualsiasi terzo Paese;

3º i prodotti naturali o fabbricati, esportati da una delle Alte Parti Contraenti con destinazione al territorio dell'Altra Parte, non saranno soggetti in nessun caso, per quanto concerne il regime doganale, a diritti, tasse o imposizioni diverse o più elevate nè a regole o formalità diverse o più onerose di quella alle quali sono attualmente soggetti o nel futuro saranno sottoposti i prodotti similari di uguale natura destinati al territorio di qualsiasi terzo Paese;

4º tutti i favori, vantaggi, concessioni o esenzioni attualmente concessi o che verranno concessi nel futuro da una delle Alte Parti Contraenti, per quanto concerne il menzionato regime doganale, ai prodotti naturali o manufatturati originari di un terzo Paese, saranno applicati automaticamente, immediatamente e gratuitamente ai prodotti similari di uguale natura originari dell'Altra Parte o destinati al territorio di questa;

5º si eccettuano dagli obblighi stipulati nelle clausole precedenti:

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

- a) i favori, vantaggi, concessioni o esenzioni che cia guna delle Alte Parti Contraenti attualmente accordi o nel futuro possa accordare a Paesi limitrofi allo scopo di facilitare o sviluppare il traffico di frontiera;
- b) i favori, vantaggi, concessioni o esenzioni che ciascuna delle Alte Parti Contraenti attualmente accordi o nel futuro possa accordare quale membro di una unione doganale o di una zona di intercambio commerciale libero già stabilita o che si stabilisca da una delle Parti, comprendendosi in detta eccezione gli accordi provvisori necessari per la istituzione di unioni doganali o di zone di intercambio commerciale libero;
- c) i favori, vantaggi, concessioni o esenzioni che la Repubblica italiana attualmente accordi o nel futuro possa accordare a Stati circoscritti dal suo territorio metropolitano;

6º nulla di quanto stipulato nel presente Accordo sarà interpretato come impedimento affinchè ciascuna delle Alte Parti Contraenti adotti o ponga in atto misure relative:

- a) alla sicurezza pubblica;
- b) al traffico di armi, munizioni e materiale di guerra;
- c) alla protezione della salute pubblica ed alla protezione di animali e vegetali contro malattie, insetti o parassiti nocivi;
 - d) alla difesa del patrimonio nazionale artistico, storico o archeologico;
 - e) all'uscita di oro o argento;
- f) alle misure fiscali o di polizia tendenti ad estendere ai prodotti esteri il regime imposto nel territorio di ciascuna delle Alte Parti Contraenti ai prodotti similari nazionali;
- 7º le autorità competenti di ciascuna delle Alte Parti Contraenti potranno esigere che le merci importate dall'altra Parte siano accompagnate da certificati di origine o fattura commerciale o consolare o da tutti questi documenti, vistati dalle autorità consolari rispettive del Paese importatore;
- 8º le Alte Parti Contraenti potranno concertare con il fine di facilitare fra di loro lo scambio di merci o servizi, accordi o convenzioni speciali di pagamento;
- 9º le Alte Parti Contraenti rilasceranno l'autorizzazione necessaria affinchè possano effettuarsi tra i due Paesi operazioni commerciali a base di compensazioni private in conformità con le rispettive disposizioni di legge e tenendo conto del valore economico relativo delle merci da scambiare, in modo da mantenere un equilibrio adeguato rispetto all'importanza economica delle merci stesse;

10º nulla di quanto stipulato nel presente Accordo sarà interpretato come impedimento affinchè ciascuna delle Alte Parti Contraenti applichi al commercio con l'altra Parte Contraente i regimi generali di importazione o di esportazione che si applichino alla Nazione più favorita;

11º il presente Accordo sarà ratificato e gli strumenti di ratifica si scambieranno in Roma al più presto possibile. Sarà valido per un anno, e dopo tale termine resterà in vigore fino alla scadenza di trenta giorni dalla data in cui una delle Parti Contraenti avrà notificato all'altra Parte che lo considera terminato;

12º il presente Accordo sostituisce l'Accordo provvisorio stipulato con scambio di Note in data 31 luglio 1934, la cui validità fu rinnovata fra entrambi i Governi a partire dal 1º giugno 1949;

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

13º il presente Accordo, che si considera provvisorio, potrà essere sostituito in qualunque momento da un Trattato di commercio che le Alte Parti Contraenti convengono di stipulare al più presto possibile, e entrerà in vigore provvisoriamente alla data della firma, fino a che non si sarà effettuato lo scambio delle ratifiche. Ciascuno dei due Governi potrà prima dello scambio delle ratifiche, sospendere l'applicazione provvisoria di questo Accordo, dandone avviso all'altra Parte Contraente con tre mesi di anticipo.

In fede di che, i sottoscritti Plenipotenziari firmano e muniscono dei loro sigilli il presente Accordo, in due esemplari, nelle lingue italiana e spagnola, a Città del Messico, addì quindici settembre millenove centoquarantanove.

Per il Governo della Repubblica Italiana Salvatore Aldisio Giuseppe Brusasca Per il Governo degli Stati Uniti del Messico Manuel Tello

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

Mexico D. F., 15 de septiembre de 1949

Al Excelentisimo Señor Doctor Luigi Petrucci

Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Italia - Ciudad
6/A/3408

Señor Embajador:

Tengo la honra de comunicar a Vuestra Excelencia que, en relación con el Convenio de Comercio firmado entre el Gobierno de México y el Gobierno de la República Italiana, con esta fecha, queda entendido que se incluirán dentro de las excepciones del tratamiento de la nacion más favorecida establecido en dicho Convenio, todos aquellos favores, ventajas, concesiones o inmunidades que - dentro de la vigencia del mencionado Convenio - la República Italiana pueda otorgar a cualquier territorio que actualmente non esté bajo la jurisdicción aduanera de Italia pero que pueda llegar a encontrarse bajo esa jurisdicción, en los términos de una decisión internacional de las Naciones Unidas o de algún organismo que funcione dentro del marco o con autorización de las Naciones Unidas. Queda asimismo entendido que los pagos entre los dos países, por lo que se refiere a las operaciones comerciales, se efectúan en monedas de libre convertibilidad, de curso corriente en los Estados Unidos de América o en Suiza, y que, por lo tanto, para los efectos de la legislacción italiana en materia cambiaria, México será considerado como país de divisa libre.

Aprovecho la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi consideración más alta y distinguida.

MANUEL TELLO.

Mexico D. F., 15 settembre 1949

Sua Eccellenza Manuel Tello

Sottosegretario di Stato per gli Affari Esteri e Ministro ad interim - Mexico D. F.

N. 2636

Signor Sottosegretario di Stato,

In risposta alla nota numero 6/A/3408, ho l'onore di confermare a Vostra Eccellenza che in relazione all'Accordo commerciale firmato tra il Governo della Repubblica Italiana ed il Governo del Messico in data odierna, resta inteso che saranno inclusi nelle eccezioni al trattamento della Nazione più favorita stabilito in detto accordo, tutti quei favori, vantaggi, concessioni e esenzioni che - entro la validità del menzionato accordo - la Repubblica

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

Italiana possa concedere a qualsiasi territorio che attualmente non sia sotto la giurisdizione doganale dell'Italia ma che possa venire a trovarsi sotto tale giurisdizione, nei termini di una decisione internazionale delle Nazioni Unite o di qualsiasi organismo che funzioni sotto l'egida o con l'autorizzazione delle Nazioni Unite. Resta inteso inoltre che i pagamenti tra i due Paesi, per quanto concerne le operazioni commerciali, si effettuano in moneta di libera convertibilità, di corso corrente negli Stati Uniti d'America o in Svizzera, e che pertanto, agli effetti della legislazione italiana in materia valutaria, il Messico sarà considerato Paese a valuta libera.

Mi è grata l'opportunità per rinnovare a Vostra Eccellenza i sensi della mia più alta e distinta considerazione.

Luigi Petrucci.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Approvazione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo internazionale per la pesca nell'Atlantico Nord Occidentale, firmato a Washington l'8 febbraio 1949 » (1861).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo Internazionale per la pesca nell'Atlantico Nord Occidentale, firmato a Washington l'8 febbraio 1949 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli Se ne dia lettura.

BORROMEO, Segretario:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo internazionale per la pesca nell'Atlantico nord-occidentale, firmato a Washington l'8 febbraio 1949.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo suddetto a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

(È approvato).

Art. 3.

La spesa di complessive lire sette milioni annue derivante dall'esecuzione dell'Accordo di cui al precedente articolo 1 graverà sullo stato di previsione del Ministero della Marina mercantile e verrà fronteggiata nell'esercizio 1950-1951 mediante riduzione di un pari importo dello stanziamento del capitolo 458 del bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto, e nell'esercizio 1951-52 mediante riduzione di una eguale somma dello stanziamento del capitolo n. 453 del bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio stesso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni in bilancio.

(È approvato).

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

ALLEGATO.

INTERNATIONAL CONVENTION

FOR THE NORTHWEST ATLANTIC FISHERIES

The Governments whose duly authorized representatives have subscribed hereto, sharing a substantial interest in the conservation of the fishery resources of the Northwest Atlantic Ocean, have resolved to conclude a convention for the investigation, protection and conservation of the fisheries of the Northwest Atlantic Ocean, in order to make possible the maintenance of a maximun sustained catch from those fisheries and to that end have, through their duly authorized representatives, agreed as follows:

Article I.

- 1. The area to which this Convention applies, hereinafter referred to as «the Convention area», shall be all waters, except territorial waters, bounded by a line beginning at a point on the coast of Rhode Island in 71°40' west longitude; thence due south to 39°00' north latitude; thence due east to 42°00' west longitude; thence due north to 59°00' north latitude; thence due west to 44°00' west longitude; thence due north to the coast of Greenland; thence along the west coast of Greenland to 78°10' north latitude; thence southward to a point in 75°00' north latitude and 73°30' west longitude; thence along a rhumb line to a point in 69°00' north latitude and 59°00' west longitude; thence due south to 61°00' north latitude; thence due west to 64°30' west longitude; thence due south to the coast of Labrador; thence in a southerly direction along the coast of Labrador to the southern terminus of its boundary with Quebec; thence in a westerly direction along the coast of Quebec, and in an easterly and southerly direction along the coasts of New Brunswick, Nova Scotia, and Cape Breton Island to Cabot Strait; thence along the coasts of Cape Breton Island, Nova Scotia, New Brunswick, Maine, New Hampshire, Massachusetts, and Rhode Island to the point of beginning.
- 2. Nothing in this Convention shall be deemed to affect adversely (prejudice) the claims of any Contracting Government in regard to the limits of territorial waters or to the jurisdiction of a coastal state over fisheries.
- 3. The Convention area shall be divided into five sub-areas the boundaries of which shall be those defined in the Annex to this Convention, subject to such alterations as may be made in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article VI.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

Article II.

- 1. The Contracting Governments shall establish and maintain a Commission for the purposes of this Convention. The Commission shall be known as the International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries, hereinafter referred to as « the Commission ».
- 2. Each of the Contracting Governments may appoint not more than three Commissioners and one or more experts or advisers to assist its Commissioner or Commissioners.
- 3. The Commission shall elect from its members a Chairman and a Vice Chairman, each of whom shall serve for a term of two years and shall be eligible for re-election but not to a succeding term. The Chairman and Vice Chairman must be Commissioners from different Contracting Governments.
- 4. The seat of the Commission shall be in North America at a place to be chosen by the Commission:
- 5. The Commission shall hold a regular annual meeting at its seat or at such place in North America as may be agreed upon by the Commission.
- 6. Any other meeting of the Commission may be called by the Chairman at such time and place as he may determine, upon the request of the Commissioner of a Contracting Government and subject to the concurrence of the Commissioner of two other Contracting Governments, including the Commissioner of a Government in North America.
- 7. Each Contracting Government shall have one vote which may be cast by any Commissioner from that Government. Decisions of the Commission shall be taken by a two-thirds majority of the votes of all the Contracting Governments.
- 8. The Commission shall adopt, and amend as occasion may require, financial regulations and rules and by-laws for the conduct of its meetings and for the exercise of its functions and duties.

Article III.

- 1. The Commission shall appoint an Executive Secretary according to such procedure and on such terms as it may determine.
- 2. The staff of the Commission shall be appointed by the Executive Secretary in accordance with such rules and procedures as may be determined and authorized by the Commission.
- 3. The Executive Secretary shall, subject to the general supervision of the Comission, have full power and authority over the staff and shall perform such other functions as the Commission shall prescribe.

Article IV.

1. The Contracting Governments shall establish and maintain a Panel for each of the sub-areas provided for by Article I, in order to carry out the objectives of this Convention. Each Contracting Government participating in any Panel shall be represented on such Panel by its Commissioner or Commissioners, who may be assisted by experts

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

or advisers. Each Panel shall elect from its members a Chairman who shall serve for a period of two years and shall be eligible for re-election but not to a succeding term.

- 2. After this Convention has been in force for two years, but not before that time, Panel representation shall be reviewed annually by the Commission, which shall have the power, subject to consultation with the Panel concerned, to determine representation on each Panel on the basis of current substantial exploitation in the sub-area concerned of fishes of the cod group (Gadiformes), of flat-fishes (Pleuronectiformes), and of rosefish (genus Sebastes), except that each Contracting Government with coastline adjacent to a sub-area shall have the right of representation on the Panel for the sub-area.
- 3. Each Panel may adopt, and amend as occasion may require, rules of procedure and by-laws for the conduct of its meetings and for the exercise of its functions and duties.
- 4. Each Government participating in a Panel shall have one vote, which shall be cast by a Commissioner representing that Government. Decisions of the Panel shall be taken by a two-thirds majority of the votes of all the Governments participating in that Panel.
- 5. Commissioners of Contracting Governments not participating in a particular Panel shall have the right to attend the meetings of such Panel as obsevers, and may be accompanied by experts and advisers.
- 6. The Panels shall, in the exercise of their fuctions and duties, use the services of the Executive Secretary and the staff of the Commission.

Article V.

- 1. Each Contracting Government may set up an Advisory Committee composed of persons, including fishermen, vessel owners and others, well informed concerning the problems of the fisheries of the Northwest Atlantic Ocean. With the assent of the Contracting Government concerned, a representative or representatives of an Advisory Committee may attend as observers all nonexecutive meetings of the Commission or of any Panel in which their Government participates.
- 2. The Commissioners of each Contracting Government may hold public hearings within the territories they represent.

Article VI.

- 1. The Commission shall be responsible in the field of scientific investigation for obtaining and collating the information necessary for maintaining those stocks of fish which support international fisheries in the Convention area and the Commission may, through or in collaboration with agencies of the Contracting Governments of other public or private agencies and organizations or, when necessary, independently:
- (a) make such investigations as it finds necessary into the abundance, life history and ecology of any species of aquatic life in any part of the Northwest Atlantic Ocean;

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

- (b) collect and analyze statistical information relating to the current conditions and trends of the fishery resource of the Northwest Atlantic Ocean;
- (c) study and appraise information concerning the methods for maintaining and increasing stocks of fish in the Northwest Atlantic Ocean:
- (d) hold or arrange such hearings as may be useful or essential in connection with the development of complete factual information necessary to carry out the provisions of this Convention;
- . (e) conduct fishing operations in the Convention area at any time for purposes of scientific investigation;
- (f) publish and otherwise disseminate reports of its findings and statistical, scientific and other information relating to the fisheries of the Northwest Atlantic Ocean as well as such other reports as fall within the scope of this Convention.
- 2. Upon the unanimous recommandation of each Panel affected, the Commission may alter the boundaries of the sub-areas set out in the Annex. Any such alteration shall forthwith be reported to the Depositary Government which shall inform the Contracting Governments, and the sub-areas defined in the Annex shall be altered accordingly.
- 3. The Contracting Governments shall furnish to the Commission, at such time and in such form as may be required by the Commission, the statistical information referred to in paragraph 1 (b) of this Article.

Article VII.

- 1. Each Panel established under Article IV shall be responsible for keeping under review the fisheries of its sub-area and the scientific and other information relating thereto.
- 2. Each Panel, upon the basis of scientific investigations, may make recommendations to the Commission for joint action by the Contracting Governments on the matters specified in paragraph 1 of Article VIII.
- 3. Each Panel may recommend to the Commission studies and investigations within the scope of this Convention which are deemed necessary in the development of factual information relating to its particular sub-area.
- 4. Any Panel may make recommendations to the Commission for the alteration of the boundaries of the sub-areas defined in the Annex.
- 5. Each Panel shall investigate and report to the Commission upon any matter referred to it by the Commission.
- 6. A Panel shall not incur any expenditure except in accordance with direction given by the Commission.

Article VIII.

1. The Commission may, on the recommendations of one or more Panels, and on the basis of scientific investigations, transmit to the Depositary Government proposals, for joint action by the Contracting

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

Governments, designed to keep the stocks of those species of fish which support international fisheries in the Convention area at a level permitting the maximum sustained catch by the application, with respect to such species of fish, of one or more of the following measures:

- (a) establishing open and closed seasons;
- (b) closing to fishing such portions of a sub-area as the Panel concerned finds to be a spawning area or to be populated by small or immature fish:
 - (c) establishing size limits for any species;
- (d) prescribing the fishing gear and appliances the use of which is prohibited;
 - (e) prescribing an over-all catch limit for any species of fish.
- 2. Each recommendation shall be studied by the Commission and thereafter the Commission shall either
- (a) transmit the recommendation as a proposal to the Depositary Government with such modifications or suggestions as the Commission may consider desirable, or
- (b) refer the recommendation back to the Panel with comments for its reconsideration.
- 3. The Panel may, after reconsidering the recommendation returned to it by the Commission, reaffirm that recommendation, with or without modification.
- 4. If, after a recommendation is reaffirmed, the Commission is unable to adopt the recommendation as a proposal, it shall send a copy of the recommendation to the Depositary Government with a report of the Commission's decision. The Depositary Government shall transmit copies of the recommendation and of the Commission's report to the Contracting Governments.
- 5. The Commission may, after consultation with all the Panels, transmit proposals to the Depositary Government within the scope of paragraph 1 of this Article affecting the Convention area as a whole.
- 6. The Depositary Government shall transmit any proposal received by it to the Contracting Governments for their consideration and may make such suggestions as will facilitate acceptance of the proposal.
- 7. The Contracting Governments shall notify the Depositary Government of their acceptance of the proposal, and the Depositary Government shall notify the Contracting Governments of each acceptance communicated to it, including the date of receipt thereof.
- 8. The proposal shall become effective for all Contracting Governments four months after the date on which notifications of acceptance shall have been received by the Depositary Government from all the Contracting Governments participating in the Panel or Panels for the sub-area or sub-areas to which the proposal applies.
- 9. At any time after the espiration of one year from the date on which a proposal becomes effective, any Panel Government for the subarea to which the proposal applies may give to the Depositary Government notice of the termination of its acceptance of the proposal and, if that notice is not withdrawn, the proposal shall cease to be effective for that Panel Government at the end of one year from the date of receipt of the notice by the Depositary Government. At any time after a proposal has ceased to be effective for a Panel Government under

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

this paragraph, the proposal shall cease to be effective for any other Contracting Government upon the date a notice of withdrawal by such Government is received by the Depositary Government. The Depositary Government shall notify all Contracting Governments of every notice under this paragraph immediately upon the receipt thereof.

Article IX.

The Commission may invite the attention of any or all Contracting Governments to any matters which relate to the objectives and purposes of this Convention.

Article X.

- 1. The Commission shall seek to establish and maintain working arrangements with other public international organizations which have related objectives, particularly the Food and Agricolture Organization of the United Nations and the International Council for the Exploration of the Sea, to ensure effective collaboration and coordination with respect to their work and, in the case of the International Council for the Exploration of the Sea, the avoidance of duplication of scientific investigations.
- 2. The Commission shall consider, at the expiration of two years from the date of entry into force of this Convention, whether or not it should recommend to the Contracting Governments that the Commission be brought within the framework of a specialized agency of the United Nations.

Article XI.

- 1. Each Contracting Government shall pay the expenses of the Commissioners, experts and advisers appointed by it.
- 2. The Commission shall prepare an annual administrative budget of the proposed necessary administrative expenditures of the Commission and an annual special projects budget of proposed expenditures on special studies and investigations to be undertaken by or on behalf of the Commission pursuant to Article VI or by or on behalf of any Panel pursuant to Article VII.
- 3. The Commission shall calculate the payements due from each Contracting Government under the annual administrative budget according to the following formula:
- (a) from the administrative budget there shall be deducted a sum of 500 United States dollars for each Contracting Government;
- (b) the remainder shall be divided into such number of equal shares as corresponds to the total number of Panel memberships;
- (c) the payment due from any Contracting Government shall be the equivalent of 500 United States dollars plus the number of shares equal to the number of Panels in which that Government participates.
- 4. The Commission shall notify each Contracting Government the sum due from that Government as calculated under paragraph 3 of this Article and as soon as possible thereafter each Contracting Government shall pay to the Commission the sum so notified.

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

- 5. The annual special projects budget shall be allocated to the Contracting Governments according to a scale to be determined by agreement among the Contracting Governments, and the sums so allocated to any Contracting Government shall be paid to the Commission by that Government.
- 6. Contributions shall be payable in the currency of the country in which the seat of the Commission is located, except that the Commission may accept payment in the currencies in which it may be anticipated that expenditures of the Commission will be made from time to time, up to an amount established each year by the Commission in connection with the preparation of the annual budgets.
- 7. At its first meeting the Commission shall approve an administrative budget for the balance of the first financial year in which the Commission functions and shall transmit to the Contracting Governments copies of that budget together with notices of their respective allocations.
- 8. In subsequent financial years, the Commission shall submit to each Contracting Government drafts of the annual budgets together with a schedule of allocations, not less than six weeks before the annual meeting of the Commission at which the budgets are to be considered.

Article XII.

The Contracting Governments agree to take such action as may be necessary to make effective the provisions of this Convention and to implement any proposals which become effective under paragraph 8 of Article VIII. Each Contracting Government shall transmit to the Commission a statement of the action taken by it for these purposed.

Article XIII.

The Contracting Governments agree to invite the attention of any Government not a party to this Convention to any matter relating to the fishing activities in the Convention area of the nationals or vessels of that Government which appear to affect adversely the operations of the Commission or the carrying out of the objectives of this Convention.

Article XIV.

The Annex, as attached to this Convention and as modified from time to time, form an integral part of this Convention.

Article XV.

- 1. This Convention shall be ratified by the signatory Governments and the instruments of ratification shall be deposited with the Government of the United States of America, referred to in this Convention as the « Depositary Government ».
- 2. This Convention shall enter into force upon the deposit of instruments of ratification by four signatory Governments, and shall enter into force with respect to each Government which subsequently ratifies on the date of the deposit of its instrument of ratification.

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

- 3. Any Government which has not signed this Convention may adhere thereto by a notification in writing to the Depositary Government. Adherences received by the Depositary Government prior to the date of entry into force of this Convention shall become effective on the date this Convention enters into force. Adherences received by the Depositary Government after the date of entry into force of this Convention shall become effective on the date of receipt by the Depositary Government.
- 4. The Depositary Government shall inform all signatory Governments and all adhering Governments of all ratifications deposited and adherences received.
- 5. The Depositary Government shall inform all Governments concerned of the date this Convention enters into force.

Article XVI.

- 1. At any time after the expiration of ten years from the date of entry into force of this Convention, any Contracting Government may withdraw from the Convention on December thirty-first of any year by giving notice on or before the preceding June thirtieth to the Depositary Government which shall communicate copies of such notice to the other Contracting Governments.
- 2. Any other Contracting Government may thereupon withdraw from this Convention on the same December thirty-first by giving notice to the Depositary Government within one month of the receipt of a copy of a notice of withdrawal given pursuant to paragraph 1 of this Article.

Article XVII.

- 1. The original of this Convention shall be deposited with the Government of the United States of America, which Government shall communicate certified copies thereof to all the signatory Governments and all the adhering Governments.
- 2. The Depositary Government shall register this Convention with the Secretariat of the United Nations.
- 3. This Convention shall bear the date on which it is opened for signature and shall remain open for signature for a period of fourteen days thereafter.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, having deposited their respective full powers, have signed this Convention.

DONE in Washington this eighth day of February 1949 in the English language.

For Canada:

STEWART BATES.

For Denmark:

B. DINESEN.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

For France:

With a reservation excluding paragraph 2 of Article 1 M. TERRIN.

For Iceland:

THOR THOS.

For Italy:

ALBERTO TARCHIANI.

For his Majesty's Government in the United Kingdom and the Government of Newfoundland in respect of Newfoundland:

R. GUSHUE

W. TEMPLEMAN.

For Norway:

KLAUS SUNNANAA GUNNAR ROLLEFSEN OLAV LUND.

For Portugal:

MANUEL CARLOS QUINTAO MEYRELLES ALFRED DE MAGALHAES RAMALHO JOSÉ AUGUSTO CORREIA DE BARROS AMERICO ANGELO TAVARES DE ALMEIDA, cap. freg.

For Spain:

Reserving paragraph 2 of Article 1 GERMAN BARAIBAR.

For the United Kingdom of Great Britain and Northen Ireland:

A. T. A. Dobson

A. J. AGLEN.

For the United States of America: .

W. M. CHAPMAN
WILLIAM E. S. FLORY
HILARY J. DEASON
FREDERICK L. ZIMMERMANN.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

ANNEX

1. The sub-areas provided for by Article I of this Convention shall be as follows:

Sub-area 1. That portion of the Convention area which lies to the north and east of a rhumb line from a point in 75°00' north latitude and 73°30' west longitude to a point in 69°00' north latitude and 59°00' west longitude; east of 59°00' west longitude; and to the north and east of a rhumb line from a point in 61°00' north latitude and 59°00' west longitude to a point in 52°15' north latitude and 42°00' west longitude.

Sub-area 2. That portion of the Convention area lying to the south and west of sub-area 1 defined above and to the north of the parallel of 52°15' north latitude.

Sub-area 3. That portion of the Convention area lying south of the parallel of 52°15' north latitude; and to the east of a line extending due north from Cape Bauld on the north coast of Newfoundland to 52°15' north latitude; to the north of the parallel of 39°00' north latitude; and to the east and north of a rhumb line extending in a northwesterly direction which passes through a point in 43°30' north latitude, 55°00' west longitude, in the direction of a point in 47°50' north latitude, 60°00' west longitude, until it intersects a straight line connecting Cape Ray, on the coast of Newfoundland, with Cape North on Cape Breton Island thence in a northeasterly direction along said line to Cape Ray.

Sub-area 4. That portion of the Convention area lying to the west of sub-area 3 defined above, and to the east of a line described as follows: beginning at the terminus of the international boundary between the United 'States of America and Canada in Grand Manan Channel, at a point in 44°46' 35°34" north latitude, 66°54' 11°23" west longitude; thence due south to the parallel of 43°50' north latitude; thence due west to the meridian of 67°40' west longitude; thence due south to the parallel of 42°20' north latitude; thence due east to a point in 66°00' west longitude; thence along a rhumb line in a southeasterly direction to a point in 42°00' north latitude, 65°40' west longitude; thence due south to the parallel of 39°00' north latitude.

Sub-area 5. That portion of the Convention area lying west of the western boundary of sub-area 4 defined above.

- 2. For a period of two years from the date of entry into force of this Convention, Panel representation for each sub-area shall be as follows:
- (a) Sub-area 1. Denmark, France, Italy, Norway, Portugal, Spain, United Kingdom;
 - (b) Sub-area 2. Denmark, France, Italy, Newfoundland;

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

- (c) Sub-area 3. Canada, Denmark, France, Italy, Newfoundland, Portugal, Spain, United Kingdom;
- (d) Sub-area 4. Canada, France, Italy, Newfoundland Portugal, Spain, United States;
- (e) Sub-area 5. Canada, United States; it beig understood that during the period between the signing of this Convention and the date of its entry into force, any signatory or adhering Government may, by notification to the Depositary Government, withdraw from the list of members of a Panel for any sub-area or be added to the list of members of the Panel for any sub-area on which it is not named. The Depositary Government shall inform all the other Governments concerned of all such notifications received and the memberships of the Panels shall be altered accordingly.

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo relativo alla applicazione provvisoria dei progetti di Convenzioni internazionali doganali sul turismo, sui veicoli stradali, commerciali e sul trasporto internazionale delle merci su strada, con Protocollo addizionale firmati a Ginevra il 16 giugno 1949, nonchè del Protocollo addizionale firmato a Ginevra l'11 marzo 1950 » (1863).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione ed esecuzione dell'Accordo relativo alla applicazione provvisoria dei progetti di Convenzioni internazionali doganali sul turismo, sui veicoli stradali, commerciali e sul trasporto internazionale delle merci su strada, con Protocollo addizionale firmati a Ginevra il 16 giu-

gno 1949, nonchè del Protocollo addizionale firmato a Ginevra l'11 marzo 1950 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

BORROMEO, Segretario:

Art. 1.

È approvato l'accordo relativo all'applicazione provvisoria dei progetti di Convenzioni internazionali doganali sul turismo, sui veicoli stradali commerciali e sul trasporto internazionale delle merci su strada, con Protocollo addizionale firmati a Ginevra il 16 giugno 1949, nonchè il protocollo addizionale firmato a Ginevra l'11 marzo 1950.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo e Protocolli suddetti a decorrere dalla data della loro entrata in vigore.

(È approvato).

ALLEGATO.

ACCOR D

RELATIF A L'APPLICATION PROVISOIRE DES PROJETS DE CONVENTIONS INTERNATIONALES DOUANIERES SUR LE TOU RISME, SUR LES VEHICULES ROUTIERS COMMERCIAUX ET SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES PAR LA ROUTE

Considérante que la Commission économique pour l'Europe a établi un projet de Convention internationale douanière sur le tourisme, un projet de Convention internationale douanière sur les véhicules routiers commerciaux et un projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route (ci-après désignés par le terme « les projets de Conventions »), dont les textes sont annexés au présent Accord et sont considérés comme en faisant partie intégrante,

considérant que la Conférence des Nations Unies sur les Transports routiers et les Transports automobiles, qui s'ouvrira à Genève le 23 août 1949, étudiera les conditions dans lesquelles des conventions mondiales traitant des matières qui font l'objet de ces projets pourraient être conclues.

considérant que les Gouvernements parties au présent Accord sont désireux d'assurer l'application rapide des dispositions des projets, en attendant la mise en vigueur des conventions mondiales sus-visées, les Gouvernements parties au present Accord convennient de ce qui suit:

Article premier.

Les gouvernements contractants s'engangent à appliquer dans leurs relations réciproques les dispositions des projets de Conventions. Toutefois, chaque gouvernement contractant a la faculté, au moment où il signe le présent Accord ou y adhère, de déclarer que cet acte ne vaut que pour un ou deux projets spécifiés. Tout gouvernement contractant, dont la signature ou l'adhésion ne vaut pas pour les trois projets, pourra, à tout moment, en en donnant notification au Secrétaire général des Nations Unies, déclarer que sa signature ou son adhésion vise un autre projet ou les deux autres.

Article 2.

1. La signature du présent Accord ou l'adhésion qui y sera donnée sera considérée, sauf déclaration contraire au moment de la signature ou de l'adhésion, comme n'ayant d'effet que pour le territoire métropolitain du gouvernement intéressé.

2. Tout gouvernement contractant pourra, à tout moment, en en donnant notification au Secrétaire général des Nations Unies, déclarer que le présent Accord est ègalement applicable à un ou plusieurs des autres territoires pour lesquels il est internationalement responsable. Le gouvernement intéressé fera connaître si cette extension porte sur un seul des projets ou sur plusieurs, qu'il spécifiera.

Article 3.

- 1. Le présent Accord entrera en vigueur le 1er janvier 1950.
- 2. Il sera considéré comme ayant pris fin, si, à un moment quelconque, le nombre des gouvernements contractants est inférieur à deux.
- 3. Il demeurera en vigueur pendant une durée de trois ans. Toutefois, à moins que les gouvernements contractants n'en conviennent autrement, il sera considéré, au terme de cette période, comme renouvelé pour une nouvelle période d'un an et ainsi de suite.

Article 4.

- 1. 'Tout gouvernement contractant peut dénoncer le présent Accord en donnant préavis à cet effet au Secrétaire général des Nations Unies trois mois au moins avant l'échéance de l'une quelconque des périodes mentionées à l'article 3. La dénonciation pourra viser tous les projets de conventions ou seulement un ou deux d'entre eux.
- 2. Tout gouvernement qui aura, conformément à l'article 2, fait une déclaration étendant l'application du présent Accord, pourra, à tout moment par la suite, par voie de notification adressée au Secrétaire général des Nations Unies, déclarer que l'Accord cessera d'être applicable dans l'un quelconque des territoires désignés dans la notification; celle-ci prendra effet trois mois après la date de sa réception.

Article 5.

Dans le cas où les conventions mondiales, envisagées au deuxième paragraphe du préambule, viendraient à être conclues, et à dater du jour de leur entrée en vigueur, tout gouvernement partie au présent Accord, qui deviendrait partie à l'une ou à l'autre de ces conventions, sera *ipso facto* censé avoir dénoncé le présent Accord en ce qui concerne le ou les projets de conventions correspondant à la convention ou aux conventions auxquelles il sera devenu partie.

Article 6.

Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décémbre 1949 à la signature des gouvernements qui ont été invités à participer à l'élaboration des projets de conventions. Après cette date, lesdits gouvernements pourront y adhérer.

Article 7.

Le présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui adressera à chacun des gouvernements contractants une copie certifiée conforme de l'Accord, ainsi que des adhésions, dénonciations et notifications qui lui auront été adressées. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Accord, à la date de son entrée en vigueur.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dument autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève en un seul exemplaire en langues anglaise et française, l'un et l'autre textes faisant également foi, le seize juin mil neuf cent quarante-neuf.

Pour l'Union Economique belgo-luxembourgeoise : sous réserve de ratification

B. F. DE KERCHOVE

Pour la France:

C. GIRARD.

Pour les Pays-Bas:

sous réserve de ratification

J. OYEVAAR.

Pour la Norvège:

JOHN H. PAXAL.

Pour la Suisse:

G. BORGEAUD.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord: sous réserve de la déclaration ci-annexée

A. E. M. WALTER

R. ASHFORD.

« Les Plénipotentiaires accrédités et représentants du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord déclarent, conformément à l'article premier du présent Accord, que leur signature ne s'applique qu'au projet de Convention internationale douanière sur le tourisme et au projet de Convention internationale douanière sur les véhicules routiers commerciaux ».

PROTOCOLE ADDITIONNEL

Au moment de procéder à la signature de l'Accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les vehicules routiers commerciaux et sur le transport international des marchandises par la route, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont fait les déclaration suivantes:

- 1. Dans le cas où la conclusion des conventions mondiales envisagées au deuxième paragraphe du Préambule ne serait pas recommandée par la Conférence des Nations Unies ou si dette conclusion était différée, les gouvernements contractants laisseraient le présent Accord ouvert à l'adhésion ultérieure des gouvernements invités à ladite Conférence, qui désireraient être parties audit Accord.
- 2. Afin d'éviter les difficultés qui pourraient surgir du fait des changements apportés aux modèles existants des titres d'importation temporaire, les gouvernements contractants continueraient de considérer comme valables les titres actuellement admis, jusqu'à ce que les nouveaux modèles soient généralement adoptés.

Pour l'Union Economique belgo-luxembourgeoise:

B. F. KERCHOVE.

Pour la France:

C. GIRARD.

Pour les Pays-Bas:

J. OYEVAAR.

Pour la Norvège:

JOHN H. PAXAL.

Pour la Suisse:

G. BORGEAUD.

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

A. E. M. WALTER

R. ASHFORD.

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE DOUANIERE SUR LE TOURISME

animés du désir de faciliter le développement du tourisme international, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires, savoir:
lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier.

Aux fins de la présente Convention, on entend:

- a) par « droits et taxes d'entrée », non seulement les droits de douane, mais aussi tous droits et taxes quelconques exigibles du fait de l'importation;
- b) par « véhicules », tous véhicules routiers, y compris les remorques et les cycles avec ou sans moteur, les aéronefs avec ou sans moteur, ainsi que les embarcations de plaisance avec au sans moteur;
- c) par « usage privé », l'utilisation à des fins autres que lè transport des personnes moyennant rémunération, ainsi que le transport industriel ou commercial de marchandises avec ou sans rémunération;
- d) par « titre d'importation temporaire », également la pièce douanière destinée à constater la consignation des droits et taxes d'entrée;
- e) à moins que le contraire ne résulte du contexte, par « personnes », les personnes physiques et morales.

Article 2.

1. Chacun des Etats Contractants admettra en franchise temporaire, à charge de réexportation dans les conditions indiquées dans la présente Convention, les véhicules, ainsi que les objets usuels en cours d'usage, non frappés de prohibition, importés et utilisés pour leur usage privé par des personnes propriétaires de ces véhicules ou objets, ou en ayant la jouissance et qui n'ont pas leur principale résidance sur son territoire.

- 2. Ces véhicules ou objets, à l'exception de ceux qui sont visés au paragraphe 3, doivent être placés sous le couvert d'un titre d'importation temporaire garantissant le paiement des droits et taxes d'entrée et éventuellement des amendes douanières exigibles, sous réserve des dispositions spéciales prévues par l'article 33, paragraphe 3 de la présente Convention.
- 3. Les vêtements et effets personnels usagés, les appareils photographiques avec douze châssis, ou deux rouleaux de pellicule, les appareils de prise de vues cinématographiques d'un modèle réduit avec un rouleau de pellicule, les bijoux personnels, les jumelles, les instruments de musique portatifs, les machines parlantes, les appareils récepteurs de T.S.F. portatifs, les machines à écrire portatives, les tentes et les menus objets de camping, les voitures d'enfants, les articles de sport tels que: armes de chasse; skis, raquettes de tennis, appartenant à des habitantes du territoire de l'un des Etats Contractants effectuant un séjour temporaire dans le territoire des autres Etats Contractants, seront admis temporairement, sans titre d'importation temporaire, hors le cas de soupçon d'abus, à la condition de porter des traces evidentes d'usage et de correspondre à la position sociale des intéressés. Cette tolérance est limitée, par voyageur, à un appareil photographique, un appareil cinématographique d'un modèle réduit, un instrument de musique, un phonographe avec vingt disques, un appareil récepteur de T.S.F. portatif, une machine à écrire et aux articles de sport et de camping à usage personnel.
- 4. Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte à l'application des règlements de police et autres concernant l'importation et la détention d'armes et de munitions.
- 5. Les prohibitions d'importation édictées par les Etats Contractants ne s'appliqueront aux véhicules et objets qui benéficient de la présente Convention que dans le cas où elles sont basées sur des considérations autres qu'économiques telles que par exemple les considérations morales, humanitaires, sanitaires, vétérinaires, phytopathologiques ou de securité publique.

Article 3.

Seront admis en franchise des droits et taxes d'entrée, les provisions de route, de petites quantités de tabac, cigares et cigarettes, ainsi que les combustibles et carburants contenus dans les réservoirs normaux des véhicules importés temporairement. Chaque Etat Contractant fixera, pour son territoire, les conditions de cette franchise.

Article 4.

- 1. Seront admis au bénéfice de la franchise des droits et taxes d'entrée:
- a) Les formulaires d'importation temporaire ou de circulation internationale expédiés aux associations autorisées par leurs associations ou fédérations correspondantes ou par les autorités douanières des Etats

Contractants et dont les personnes résidant dans le pays d'importation se serviront pour l'admission de leurs véhicules ou objets dans d'autres pays;

- b) Les imprimés et affiches de propagande en papier, sans limitation de quantités (horaires sous forme de livres ou d'affiches, guides, brochures, dépliants, illustrés ou non, affiches illustrées) qui ont pour objet essentiel d'amener le public à visiter des pays étrangers ou des localités étrangères ou à assister, à l'étranger, à des réunions ou à des manifestations présentant un caractère touristique ou sportif pourvu qu'ils soient distribués gratuitement, qu'ils ne contiennent pas plus de 25% de publicité et que leur but de propagande touristique ou sportive soit évident.
- 2. Sera admis en franchise temporaire, à charge de réexportation et sous les conditions que chaque Etat Contractant pourra fixer pour prévenir des abus, le matériel de propagande touristique (films cinématographiques documentaires d'une largeur maximum de 16 mm. et d'une longeur maximum de 500 m. destinés à être projetés â titre gratuit, clichés, dispositives, dioramas, photographies), non frappés de prohibition, ayant pour objet essentiel d'amener le public à visiter des pays étrangers ou des localités étrangères ou à assister, à l'étranger, à des réunions ou à des manifestations présentant un caractère touristique ou sportif.

CHAPITRE II.

TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE

Article 5.

- 1. Les titres d'importation temporaire peuvent être valables pour un seul pays ou pour plusieurs pays.
- 2. Chacun des Etats Contractants pourra obtenir des autres Etats contractants comunication du ou des modèles de titres d'importation temporaire valables sur leur territoire et autres que ceux figurant aux annexes de la présente Convention.

Article 6.

- 1. Les titres d'importation temporaire valables pour les territoires de tous les Etats Contractants ou de plusieurs d'entre eux sont désignés sous le nom de « carnets de passages en douane » et seront conformes aux modèles-types destinés respectivement aux automobiles et remorques et, lorsqu'il en est exigé, aux aéronefs, qui figurent aux annexes 1 et 2.
- 2. Si le carnet de passages en douane ne doit pas être utilisé dans le territoire d'un ou de plusieurs de Etats Contractants, il pourra être rendu non valable pour ce ou ces territoires par l'association qui le délivre.

3. Les titres d'importation temporaire valables exclusivement pour le territoire d'un seul Etat Contractant pourront être conformes au modèle-type figurant à l'annexe 3. Les Etats Contractants auront toute liberté d'utiliser d'autres documents s'ils le desirent.

Article 7.

La durée de validité des titres d'importation temporaire autres que ceux délivrés par les associations autorisées conformément à l'article 10 est fixée par chaque Etat Contractant suivant sa réglementation.

Article 8.

- 1. Les véhicules et les objets figurant sur le titre d'importation temporaire doivent être réexportés à l'identique dans le délai de validité de ce titre.
- 2. La preuve de réexportation résultera du visa de sortie apposé régulièrement sur le titre d'importation temporaire par les autorités douanières du pays où les véhicules ou objets ont été importés temporairement.
- 3. Toutefois, les Etats Contractants peuvent subordonner la décharge des titres d'importation temporaire délivrés, le cas échéant, pour les aéronefs à la preuve de l'arrivée de l'appareil en territoire étranger.

Article 9.

- 1. Par dérogation à l'obligation de réexportation prévue à l'article précédent, en cas d'accident dûment établi, la réexportation des véhicules gravement endommagés ne sera pas exigée pourvu qu'ils soient, suivant ce que l'autorité douanière exigera, ou bien soumis aux droits et taxes d'entrée, ou bien abandonnés francs de tous frais au Trésor public du pays, ou bien détruits aux frais des intéressés.
- 2. Lorsqu'un véhicule admis temporairement ne pourra pas être réexporté par suite d'une saisie différant de celles qui sont pratiquées à la requête de particuliers, les délais de validité des titres d'importation temporaire seront suspendus pendant la durée de la saisie.
- 3. Autant que possible, les autorités douanières notifieront à l'association garante les saisies pratiquées par elles ou à leur requête sur des véhicules placés sous le couvert d'un titre d'importation temporaire garanti par cette association et l'aviseront des mesures qu'elles entendent adopter.

CHAPITRE III.

FACILITES ACCORDEES AUX ASSOCIATIONS AUTORISEES

Article 10.

1. Sous les garanties et conditions qu'il déterminera, chacun des Etats Contractants pourra habiliter des associations et notamment celles qui sont affiliées à une organisation internationale à délivrer soit directement soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes les titres d'importation temporaire prévus par la présente Convention.

2. La durée de validité de ces titres ne peut pas excéder une année à compter du jour de leur délivrance.

CHAPITRE IV.

CONDITIONS D'APPLICATION DE L'ADMISSION TEMPORAIRE

Article 11.

Le régime d'importation temporaire prévu par la présente Convention sera accordé aux personnes qui n'ont pas leur résidence principale dans le pays où elles vont séjourner temporairement. Une personne sera considérée comme n'ayant pas sa résidence principale dans le pays d'importation du véhicule si elle réside dans ce pays moins de six mois en moyenne par an, soit pour y faire du tourisme, soit dans un but professionnel, et sans distinguer si elle est proprietaire ou locataire de l'immeuble ou de l'appartement qu'elle occupe.

Article 12.

- 1. Les titres d'importation temporaire délivrés par les associations autorisées sont établis au nom des personnes propriétaires des véhicules importés temporairement ou qui en ont la jouissance.
- 2. Les véhicules se trouvant sous le couvert de titres d'importation temporaire peuvent être utilisés par des tiers dûment autorisés par les titulaires de ces titres et remplissant les conditions prévues par la présente Convention. Les autorités douanières des Etats Contractants ont le droit de réclamer des justifications de l'autorisation donnée à des tiers par les titulaires et, si ces justifications ne leur paraissent pas suffisantes, de s'opposer à l'entrée ou à l'utilisation des véhicules dans leur pays sous couvert des titres en question.
- 3. Les autorités douanières des Etats Contractants pourront tolérer, dans des cas exceptionnels et dans les conditions dont elles demeureront seuls juges, qu'un véhicule circulant sous le couvert d'un titre d'importation temporaire soit conduit par une personne dont la résidence principale se trouve dans le pays d'importation du véhicule, notamment lorsque le conducteur conduit la voiture pour le compte et sur les instructions du titulaire du titre d'importation temporaire.

Article 13.

1. Le poids à déclarer sur les titres d'importations temporaire est le poids à vide des véhicules. Il doit être exprimé suivant les unités du système métrique. Lorsqu'il s'agit de titres valables pour un seul pays, les autorités douanières de ce pays pourront prescrire l'emploi d'un autre système.

- 2. La valeur à déclarer sur les titres d'importation temporaire valables pour un seul pays est exprimée dans la monnaie de ce pays. La valeur à déclarer sur un carnet de passages en douane est exprimée dans la monnaie du pays où le titre est délivré.
- 3. Les objets et l'outillage constituant l'équipement normal des véhicules n'ont pas à être spécialement déclarés sur les titres l'importation temporaire.
- 4. Lorsque les autorités douanières l'exigent, les pièces de rechange telles que pneumatiques, chambres à air et hélices, ainsi que les accessoires non considérés comme constituant l'équipement normal des véhicules, tels que appareils de T.S.F., remorques ne faisant pas l'objet d'un document distinct et porte-bagages, doivent être déclarés sur les titres d'importation temporaire, avec les indications nécessaires, telles que poids ou valeur, et être représentés à la sortie du pays visité.

Article 14.

Toutes modifications aux indications portées sur les titres d'importation temporaire par l'association émettrice doivent être dûment approuvées par cette association ou par l'association garante. Aucune modification n'est permise après prise en charge des titres par la douane du pays d'importation sans l'assentiment de cette douane.

Article 15.

Est admise temporairement en franchise, à charge de réexportation, l'importation à titre privé de pièces détachées destinées à la réparation des véhicules importés temporairement sur le territoire de l'un des Etats Contractants en application de la présente Convention.

Article 16.

Les pièces remplacées seront passibles de droits et taxes d'entrée si elles ne sont pas réexportées à moins que, conformément à la réglementation du pays intéressé, elles ne soient abandonnées franches de tous frais au Trèsor public ou bien détruites aux frais des importateurs.

Article 17.

Les véhicules se trouvant dans le territoire de l'un des Etats Contractants, sous le couvert d'un titre d'importation temporaire, ne peuvent être utilisés, même accessoirement, à des transports s'effectuant contre rémunération entre des points situés à l'intérieur des frontières de ce territoire.

CHAPITRE V.

PROLONGATION DE VALIDITE ET RENOUVELLEMENT DES TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE

Article 18.

Il sera passé outre au défaut de constatation de la réexportation dans les délais impartis des véhicules importés temporairement, lorsque ceux-ci seront presentés dans les huit jours de l'échéance des titres et qu'il sera donné des explications satisfaisantes pour justifier ce retard.

Article 19.

- 1. Les demandes de prolongation de validité des titres d'importation temporaire doivent, sauf impossibilité résultant d'un cas de force majeure, être présentées aux autorités douanières compétents avant l'échéance de ces titres.
- 2. Les délais nécessaires pour la réexportation des véhicules ou objets importés temporairement seront accordés lorsque les importateurs pourront établir à la satisfaction des autorités douanières intéressées qu'un cas de force majeur les empêche de réexporter lesdits véhicules ou objets dans le délai imparti.

Article 20.

En ce qui concerne les carnets de passages en douane, les Etats Contractants reconnaissent comme valables pour leur territoire les prolongations de validité délivrées par l'un quelconque d'entre eux, dans les conditions que leurs autorités douanières auront arrêtées d'un commun accord.

Article 21.

Chacun des Etats Contractants autorisera, moyennant telles mesures de contrôle qu'il jugera devoir fixer, le renouvellement des titres d'importation temporaire délivrés par les associations autorisées et afférents à des véhicules ou objets importes temporairement sur son territoire, sauf dans le cas où des conditions d'admission temporaire ne se trouveraient plus réalisées. La demande de renouvellement sera présentée par l'association garante.

CHAPITRE VI.

VISAS DES TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE DELIVRES PAR LES ASSOCIATION AUTORISES

Article 22.

Les bénéficiaires de l'admission temporaire ont le droit d'importer autant de fois que de besoin, pendant la durée de validité des titres d'importation temporaire, les véhicules ou objets repris sur ces titres, sous la réserve de faire constater chaque passage (entrée et sortie) par un visa des agents des douanes intéressées, si l'autorité douanière l'exige. Toutefois, il peut être émis des titres valables pour un seul voyage.

Article 23.

Lorsqu'il est fait usage de titres d'importation temporaire ne comportant pas de volets détachables à chaque passage, les visas apposés par les agents des douanes entre la première entrée et la dernière sortie ont un caractère provisoire. Les visas provisoires donnés à la sortie pourront néanmoins, sous les conditions fixées dans chaque pays, être admis, pendant la durée de leur validité, comme justification de la réexportation des véhicules ou objets importés temporairement.

Article 24.

Lorsqu'il est fait usage de titres d'importation temporaire comportant des volets détachables à chaque passage, chaque entrée et chaque sortie ont un caractère définitif.

Article 25.

Lorsque les autorités douanières d'un pays ont déchargé définitivement et sans réserves un titre d'importation temporaire, elles ne peuvent plus réclamer à l'association garante le paiement des droits et taxes d'entrée à moins que le certificat de décharge n'ait été obtenu abusivement.

Article 26.

Les visas des titres d'importation temporaire utilisés dans les conditions prévues par la présent Convention ne donnent pas lieu au paiement d'indemnités pour le service des douanes pendant les heures d'ouverture des bureaux ou postes de douane.

CHAPITRE VII.

REGULARISATION DES TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE DELIVRES PAR LES ASSOCIATIONS AUTORISEES

Article 27.

- 1. Si l'autorité douanière l'autorise, il pourra être passé outre au défaut de certificat de décharge des titres d'importation temporaire détruits, perdus ou volés, au vu d'un certificat délivré soit par l'autorité consulaire du pays intéressé, soit par une autorité douanière ou de police, constatant que les véhicules ou objets décrits sur ces titres leur ont été présentés et se trouvent hors du pays d'importation postérieurement à la date d'échéance de ces titres.
- 2. Les titres non déchargés pourront également être régularisés avant ou après leur péremption, avec l'accord de l'autorité douanière et à condition d'être produits à celle-ci accompagnés d'un certificat délivré par l'une des autorités compétentes précitées ou de telle autre justification qui sera exigée, constatant que les véhicules ou objets se trouvent hors du pays d'importation. Toutefois, s'il s'agit d'un titre non périmé, lesdits certificat et justification ne pourront être acceptés qu'après le dépôt préalable du titre à l'autorité douanière. Lorsqu'un véhicule a été volé après avoir été réexporté du pays d'importation, sans que la sortie ait été régulièrement constatée sur le titre d'importation temporaire, ce titre pourra être régularisé à condition que l'association garante le présente et fournisse la preuve du vol. Si le titre n'est pas périmé, son dépôt pourra être exigé par l'autorité douanière.
 - 3. Un modèle-type du certificat susvisé figure à l'annexe 4.

Article 28.

Sous les conditions fixées par l'autorité douanière de chaque pays, il pourra également être passé outre au défaut de certificat de décharge des titres périmés d'importation temporaire sans volets détachables lorsque le dernier visa provisoire apposé sur ces titres sera un visa de sortie.

Article 29.

Lorsqu'un visa de sortie d'un pays aura été omis ou irregulièrement apposé sur un carnet de passages en douane, il pourra être tenu compte, pour la décharge de ce carnet, des visas de passages inscrits par les autorités douanières des pays ultérieurement visités.

Article 30.

Lorsque des prohibitions et restrictions d'importation ou d'autres mesures ne s'y opposent pas, la décharge des engagements souscrits pourra être exceptionnellement autorisée moyennant le paiement des droits et taxes d'entrée applicables aux véhicules ou objets importés temporairement.

Article 31.

Dans les cas visés aux articles 27, 28, 29 et 30 de la présente Convention, chaque autorité douanière se réserve la faculté de percevoir un droit de régularisation et un intérêt de retard.

Article 32.

Les autorités douanières ne seront pas fondées a rèclamer aux associations garantes le paiement des droits et taxes d'entrée afférents aux véhicules ou objets importés temporairement lorsque la non-décharge des titres d'importation temporaire n'aura pas été notifiée à ces associations dans le délai d'un an, à compter de la date d'expiration de la validité de ces titres.

Article 33.

- 1. Les associations garantes ont un délai d'un an à compter de la notification de la non-décharge des titres d'importation temporaire pour fournir la preuve de la réexportation des véhicules ou objets, dans les conditions prévues par la présente Convention.
- 2. Si cette preuve n'est pas fournie dans les délais prescrits, les associations garantes consigneront ou verseront à titre provisoire les droits et taxes d'entrée exigibles. Cette consignation ou ce versement devient définitif après un délai d'un an à compter de la date de la consignation ou du versement provisoire. Pendant ce dernier délai, les associations garantes pourront encore, en vue de la restitution des sommes consignées ou versées, bénéficier des facilités prévues au paragraphe 1 du présent article.
- 3. En cas de non-décharge d'un titre d'importation temporaire, l'association garante ne pourra être tenue de verser une somme supérieure au montant des droits et taxes d'entrée applicables au véhicule ou aux objets non réexportés, augmenté éventuellement de l'intérêt de retard.

Article 34.

Aucune des dispositions de la présente Convention ne fera obstacle au droit des autorités douanières de poursuivre, à l'encontre des titulaires de titres d'importation temporaire, le recouvrement des droits et taxes d'entrée ainsi que des pénalités qu'ils auraient encourues en cas de fraude, de contravention ou d'abus. Dans ce cas, les associations garantes devront prêter leur concours aux autorités douanières.

CHAPITRE VIII.

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 35.

Pour l'accomplissement des formalités prévues par la présente Convention, les Etats Contractants s'efforceront d'ouvrir pendant les mêmes heures les bureaux et postes de douane correspondants sur une même route internationale.

Article 36.

Les Etats Contractants s'efforceront de ne pas instituer des mesures d'ordre douanier qui pourraient avoir pour effet d'entraver le développement du tourisme international.

Article 37.

Toute infraction aux dispositions de cette Convention, toute substitution, fausse déclaration ou manœuvre ayant pour effet de faire bénéficier indûment une personne, un véhicule ou un objet du régime d'importation prévu par cette Convention, tout emploi d'un véhicule ou d'un objet ainsi importé à un usage autre que celui prévu ou par une personne ne remplissant pas les conditions voulues pour benéficier du régime d'importation susvisé, pourra exposer le contrevenant aux sanctions prévues par la législation du pays où l'infraction a été commise.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de procéder à la signature de la Convention portant la date de ce jour, les plénipotentiaires soussignés font les déclarations suivantes:

Les dispositions de cette Convention déterminent des facilités minima. Il n'est pas dans l'intention des Etats Contractants de restreindre les facilités plus grandes que certains d'entre eux accordent ou accorderaient en matière de tourisme international. Elles ne mettent pas obstacle à l'application des dispositions nationales ou conventionnelles concernant la réglementation des transports routiers.

Les Etats Contractants se réservent le droit de consentir les mêmes avantages aux personnes résidant dans des Etats non contractants.

Les autorités douanières des Etats Contractants se réservent le droit de prendre toutes mesures de contrôle appropriées pour empêcher les fraudes, contraventions ou abus qui pourraient êre commis grâce aux facilités prévues par cette Convention.

Les Etats Contracants reconnaissent que la bonne exécution de cette Convention requiert l'octroi de facilités aux associations autorisées en ce qui concerne:

- a) le transfert des devises nécessaires au règlement des droits et taxes d'entrée réclamés par les autorités douanières d'un des Etats Contractants pour non-décharge des titres d'importation temporaire prévus par la Convention;
- b) le transfert des devises lorsqu'il y a restitution de droits ou taxes d'entrée en conformité des dispositions de l'article 33 de la Convention; et
- c) l'octroi de toutes licences d'importation et d'exportation voulues et le transfert des devises nécessaires au paiement des formulaires d'importation temporaire ou de circulation internationale, expédiés aux associations autorisées par leurs associations ou fédérations correspondantes.

Ad article 2, paragraphe 1.

Il est entendu que l'admission en franchise n'exclut pas de faibles perceptions ayant le caractère d'un droit de statistique.

Ad article 22.

Les autorités douanières des Etats Contractants s'efforceront de généraliser l'emploi, pour les visas des titres d'importation temporaire, de composteurs-dateurs marquant la date du pasage et le nom du bureau de douane où le passage est constaté.

Aa article 33.

Pour les pays dont la réglementation ne comporte pas le régime de la consignation ou du versement provisoire des droits et taxes d'entrée, les perceptions qui seraient faites dans le cadre de l'article 33 auront un caractère définitif, étant entendu que les sommes perçues pourront être remboursées lorsque les conditions prévues par cet article se trouveront remplies.

ANNEXE 1

CARNET DE PASSAGES EN DOUANE

Toutes les mentions imprimées du carnet de passages en douane sont rédigées en français.

Les dimension sont de 22×27 cm.

L'association qui délivre le carnet doit faire figurer son nom sur chacun des volets et faire suivre ce nom des initiales de l'organisation internationale à laquelle elle est affiliée.

(recto de la feuille de couverture) [Organisation internationale]

H	62	ಣ	4		9	2		œ	6			
1 CARNET DE PASSAGES EN DOUANE POUR LES VEHICULES A MOTEUR ET REMORQUES	No	3 VALABLE UNE ANNEE, soit jusqu'auinclus (Inscrite la date à l'énore rouge)	4 sous reserve que le titulaire ne cesse pas de remplir, pendant cette période, les conditions prévues par les lois et règlements de douane des pays visités	5 Délivré par	6 Titulaire	7 Bésidence principale ou	Siège d'exploitation	8 Pour un véhicule immatriculé ensous le Nºsous le Nº	9 Ce carnet peut être utilisé dans les pays suivants:	(LISTE DES PAYS)		

			· ·				
		SIGNAL	EMENT DU VEHICUI	LE	P	PROLONGATION	EVENTUELLE
7	Automobili à vapeur; s		n interne, électrique,	(Rayer les inutiles)	mots		
8	•		eamion, camionnette, trac moteur auxiliaire				
9	Immatricul	é en	. sous le No				
10	Ch and	(Marque					
11	Châssis	Numéro .					
12		Marque					
13	Moteur	Numéro .					
14	Moleur	Nombre de	cylindres		••••		
15		Force en cl	nevaux		• • • •		
16		Type ou fo	rme	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	••••		
17		Marque			• • • •		
18	${\it Carrosserie}$	Couleur			••••		
19		Garniture, i	ntérieure	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • •		
20		Nombre de	places ou charge utile	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	••••		
21	Année de co	nstruction			• • • •		
22	Pneumatique	es de rechange			••••		
23	Divers		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • •		
24					• • • •		
25				• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • •		
26		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •			• • • •		
27	Poids net du (En lettres et				• • • •		
2 8	Valeur du v (En le'tres et			• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • •		
29		41.	Délivré à			Δ	19
	A chamma no	lo #!#lo: J			•		
30	lois et règler la garantie,	nents de douan dans chaque	le réexporter le véhicule le sur l'importation temp pays où le document e A l'expiration, le carnet	ooraire des véhicu st valable, de l' <i>l</i>	lles à moteu Association	ir dans les pa agréée, affiliée	ys visités, sous à l'Association
31	Signature du	Titulaire	Signature du Secrétair l'Alliance Internationa Fédération Internation	ıle de Tourisme e	et de la		du Délégué de n qui délivre le
	transpor	rt des marchan	es fins autres que les fordises et dont le poids masses personnes et comporta	aximum autorisé	excède 3.50	00 kg. et (2)	les automobiles
32	Largeur du	véhicule					
33	_						
34	Poids maxir	num autorisé	du véhicule	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •			

35 Poids maximum autorisé sur l'essieu le plus chargé (Poids en lettres et en chiffres)

1.	1.	1.
1 SOUCHE	1 WOLET DE SORTIE	1 VOLET D'ENTREE
2 L'entrée en	2 Du Carnet de Passages en Douane	2 Du Carnet de Passages en Douane
3 du véhicule décrit dans le carnet 4 5 a eu lieu le	3 VALABLE jusqu'au. 4 Délivré par. 5 Titulaire	3 VALABLE jusqu'au 4 Délivré par 5 Titulaire
7 Signature de l'agent de la douane et 8 Timbre du bureau de douane	7 Pour une Automobile à combustion interne, électrique, à vapeur; Remorgue Bayer Bes 8 Genre (voiture, autobus, camion, camionnette, tracteur, mots motocycle avec ou sans sidecar; cycle avec moteur auxi- inutiles liaire) 9 Immatriculé en sons le No sons	7 Pour une Automobile à combustion interne, électrique, à vapeur; Remorgue 8 Genre (voiture, autobus, camion, camionnette, tracteur, mots motocycle avec ou sans sidecar; cycle avec moteur auxi- mots liaire) 9 Immatriculé en
Non valable pour	Châssis Marque Marque Numéro Numéro Nomlyre de cylindres Force en chevaux Type ou forme Marque Marque Carrosserie Carrosserie Marque Carrosserie Marque Couleur Carriture intérieure Nombre de places ou charge utile Pneumatiques de rechange	Marque Numéro Numéro Numéro Numéro Nombre d Force en (Type ou f Marque Couleur Cou
9 La sortie de	25 26 27 Poids net du véhicule (en lettre et en chrîfres) 28 Valeur du véhicule	véhicule
19. Signature de l'agent de la donane et	29 La sortie de 30 a eu lieu le 31 par le bureau de 32 où le présent volet a été inscrit sous le N° 33 Signature de l'agent de la douane et	29 L'entrée en. 30 a eu lieu le. 31 par le bureau de. 32 où le présent volet a été pris en charge sous le N°. 33 Signature de l'agent de la douane et
timbre du bureau de douane	timbre du bureau de douane	ľ
	35 A retourner au bureau de douane	$35\ N.\ B.$ – Le bureau de douane d'entrée ne doit pas omettre de $36\ $ remplir le volet de sortie ci-contre aux lignes $34\ $ et $35.$

L'ASSOCIATION QUI A DÉLIVRÉ LE PRÉSENT CARNET FOURNIT LES RENSEIGNEMENTS SUIVANTES AUX USAGERS.

ANNEXE 2

CARNET DE PASSAGES EN DOUANE POUR AERONEFS

Toutes les mentions imprimées du carnet de passages en douane sont rédigées en français.

Les dimensions sont de 40×24 cm.

Note. — Dans le texte imprimé, la souche de contrôle (2-bis), le volet de contrôle (2-bis) et les volets (3) de sortie et d'entrée constitueront une seule feuille.

CARNET DE PASSAGES EN DOUANE POUR AERONEFS

VALABRE du jusqu'au jusqu'au jusqu'au
sous réserve que le titulaire ne cesse de remplir pendant cette période les conditions prévues par les lois et règlements de douane des pays visités.
Délivré par
Titulaíre résidence principale résidence principale
Pour un (designation de l'Aéronef)immatriculé en (désignation du pays d'immatriculation)
et portant les marques d'immatriculation

CE CARNET PEUT ETRE UTILISE DANS LES PAYS SUIVANTS:

SIGNALEMENT DE L'AERONEF

2 Ballon sphérique, Ballon dirigeable, Aéroplane, Amphibie 3 Hydro-Aéroplane, Avion-Planeur (genre: monoplan, biplan, triplan), Autogyre, Hélicoptère (1)	4 Marque et Numéro d'immatriculation	8 8 8 Soie vernie 9 Enveloppe (1) Coton verni Coton caoutchouté $\langle Voilure \rangle$ Soie vernie $\langle Voilure \rangle$ en tissu de	Moteur	12 Carrosserie		14 Détail des pièces de rechange et instruments de bord (indiquer les espèces, poids et valeurs des objets divers)		le 19	Signature du titulaire: de la Fédération Aéronautique Internationale: de l'association qui délivre le carnet:
--	--------------------------------------	---	--------	----------------	--	--	--	-------	--

(1) Rayer les mots inutiles

de l'agent de douane Timbre du Bureau de douane et signature

	 	 _

x: 0 **⊳** ∞ 6 10 12 16 17 18 18 11 13 14 15 2223 24 25 26 27 27 28 29 30 20 21 pour un aéronef du genre: Ballon sphérique, Ballon..... dirigeable, Amphibie, Hydro-aéroplane, Aéroplane (genre: monoplan, biplan, triplan), Autogyre, héli-Marque et numéro d'immatriculation.... en tissu de..... Marque Type ou forme..... de places..... Couleur par le bureau de douane depar le bureau de douane de Le présent volet a été inscrit sous le ${
m N}^{
m o}$ TitulaireTitulaire envergure Force en chevaux...... Détail, poids et valeur des pièces de rechange...... Le départ du territoire de (nom du pays)......... en lieu le......en Carnet de passages en douane Nº....... Déliyré par..... Valeur de l'aéronef (moteur compris)........ VOLET DE DEPART DU PAYS D'ORIGINE...... coptère (1)...... Poids de l'aéronef à vide...... et instruments de bord.......et AÉROPLANE, HYDRO-AÉROPLANE, AMPHIBIE, AUTOGYRE, HÉLICOPTÈRE OU AVION-PLANEUR (1) surface portante Nombre Nombre Voilure Moteur Oarrosserie Coton caoutchouté Année de construction..... Soie vernie Coton verni BALLON SPHÉRIQUE Volume en mètres cubes: mots inutiles) ENVELOPPE (Rayer les Valable 16 17 18 19 $\begin{array}{c} 23 \\ 24 \end{array}$ 25 26 27 28 29 30 13 14 15 4 73 9 1 8 9 10 11 ca & 12 $\frac{20}{21}$ 22

Timbre du Bureau de douane et signature de l'agent de douane:

Rayer les mots inutiles. B uteau de douane au départ de l'aéronef du pays d'origme. B. — Volet à détacher par le Bureau de douane au départ de l'aéronef du pays d'origme. (E) %

de l'aéronef du pays d'origine, remplir, détacher et conserver le volet Rayer les mots inutiles.
 N. B. — Le Bureau de douane doit, au départ ci-contre.

9 10 11 12

16 17 18 18 19 20 21

13 14 15

 $\begin{array}{c} 22 \\ 23 \\ 24 \end{array}$

25 26 27 28 29 30

31

N. B. - Lorsque la sortie se fait par la voie des airs le bureau de douane de l'aérodrome douanier de départ annote la souche et le volet de sortie.

Si la réexportation se fait directement par terre, le bureau de douane frontière de sortie annote la souche et le volet de sortie ainsi que la souche et le volet de contrôle. Le bureau de douane doit inscrire le nom du bureau et du pays de départ à la ligne 2 du volet de contrôle.

(Note à imprimer en rouge)

ca co

4 73

9

VOLET D'ENTREE

VOLET DE SORTIE	du Carnet de Passages en Douane N°. VALABLE jusqu'au Délivré par Titulaire	printer printe	E Soie vernie Coton verni Coton caout- Chouté I mêtres cubes Marque E Nombr	Anne de construction. Détail, poids et valeur des pièces de rechange et instruments de bord. Le Départ du territoire de (nom du pays) a eu lieu le. par le bureau de douane de. Timbre du Bureau de douane et signature de l'agent de la douane:
H	2 du Carner 3 VALABLE 4 Délivré I 5 Titulaire			21 22 23 Anne 24 Détail 25 26 27 Le Détail 28 a eu 29 par le 30 où le 31 Timbr
	SOUCHE D'ENTREE	L'entrée du territoire de (nom du pays)	 N. B Le Bureau de douane doit inscrire le nom du bureau d'entrée dans son pays à la ligne 32 du volet de sortie. 	SOUCHE DE SORTIE Le départ du territoire de (nom du pays)

2 du Carnet de Passages en Douane No		1 No d'inscript, au Reg. des Douanes
	3	du Carnet de Passages
4 Délivré par	: ← 10	
6 Résidence minoinala	ດ ຜ :	4 Delivite par
	œ	Pour un ze
		8 dirigeable, Amphibie, Hydro-zéroplane, Aéroplane
	6 ···	(genre: monoplan, biplan, triplan), Autogyre, hélicoptère (1)
10 Valeur de l'aéronef (moteur compris)	10	Marque et numéro
		11 Poids do 12 donnet à wide
OU DIRIGEABLE (1) AMPHIBIE, Al		٠
TRRE OU	1)	OU DIRIGEABLE (1) AMPHIBIE, A
ENVELOPPE Soie vernie	\dots 13	-
(Rayer les Coton verni	14	ENVELOPPE Soie vernie
inu- Coton caout-	ct	(Rayer les Coton verni
16 Volume en mètres cubes (Nombre	16	15 mots inu- Coton caout- 5 surface portante
enme	17	me en mètres cubes
до ју	18	
VI.	19	_
	20	NI.
21 Solution $S_{r,r} \setminus S_{r,r} \setminus S_$	21	-8
nr.O		21 Nombre de places
do construction	77	Oat
		A
24 Detail, pours et valeur des preces de rechange et matumentes de bond		23 Annee de construction
16 A. C.	25	
	98	MG MG
Η	27	98
	28	L'ENT
nar le bureau de douane	50	
	30	
	:	30 où le présent volet a été inscrit sous le N°
31 Timbre du Bureau de douane et signature de l'agent de la douane:	tane: 31	
		31. Tomores an Bareau ae aouane et signature de t ayent ae ta aouane:
32. Volet à renvoyer après réception du volet de contrôle au bureau	eau . 32	
33 d'entrée de	33	
(1) Rayer les mots inutiles.		(1) Rayer les mots inutiles.

03 to 4

30

	2. 018	3		
	SOUCHE DE CONTROLE	1 VOLET DE SORTIE		T
2 La sorr 3 de l'aé 4 est cor (Light) 5 par le 6 du ter 7 Timbre	le Carnet de Passages en Douane N° n rouge) de lu pays) uane et signature de l'agent de la douane:	du carnet de Passages en Douane N° VALABLE jusqu'au. Délivré par. Titulaire Résidence principale. pour un aéronef du genre: Ballon sphér., Ballon dir aéroplane, Aéroplane (genre: monoplan, biplan, tripl Marque et Numéro d'immatriculation.	(1)	01 00 4 70 00 L 00 00 d
	N. B. — Si la sortie du pays indiqué à la ligne 2 de la souche de sortie précédente, effectuée par la voie des airs, est confirmée par l'atterrissage dans un pays suivant, l'agent de la douane de l'aérodrome d'entrée qui remplit cette souche et ce volet doit détacher le volet et le retourner au bureau de douane indiqué à la ligne 5 de la souche de sortie précédente. Le bureau de douane doit exiger du titulaire le paiement des frais d'affranchissement de ce renvoi. Si, après départ par la voie des airs, la sortie se fait par terre, cette souche et ce volet doivent être remplis par le bureau de douane frontière de sortie du pays indiqué à la ligne 2 de la souche précédente. Détacher le volet et le retourner au bureau de douane indiqué à la ligne 5 de la souche précédente.	Valeur de l'aéronef (moteur compris) Poids de l'aéronef à vide	ANE, COPTÈRE	0 1 1 21 E1
1 2 L'entra 3 de l'aé 4 a eu 5 par le	SOUCHE D'ENTREE L'entrée du territoire de (nom du pays)	14 (Dayler less Colon Verining) Coton caoutchouté Dayler Colon caoutcho		4 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
6 Timbre	Timbre du Bureau de douane et signature de l'agent de la douane: N. B. — Le Bureau de douane doit inscrire le nom du bureau d'entrée dans son pays à la ligne 32 du volet de sortie.	23 Année de construction. 24 Détail, poids et valeur des pièces de rechange et instruments de bord. 25 26 27 Le Départ du territoire (nom du pays). 28 a eu lieu le. 29 par le bureau de douane de. 30 où le présent volet a été inscrit sous le N°.		8422222
1	SOUCHE DE SORTIE	31 Timbre du Bureau de douane et signature de l'agent de douane:		
2 Le dég 3 de l'aé 4 a eu li 5 par le	Le départ du territoire de (nom du pays)			
6 Timbre	e douane e \int douan	32 Volet à renvoyer après réception du volet de contrôle au bureau		જે જે જે
	en rouge) bureau de douane doit inscrire le nom du bureau et du pays de départ à la ligne 2 du volet de contrôle.	(1) Rayer les mots inutiles.		

24 25 25 27 28 29 30

14 14 15 16 17 17 18 19 20 21 22

33 34

.....du territoire de......

VOLET DE CONTROLE

2 bis

12

VOLET D'ENTREE

Reg. des douanes. Sages en Douane N°. ale. genre: Ballon dirigeable, Ballon sphér., Amphibie, Hydrone (1) of 'immatriculation. if (moteur compris).	AÉROPLANE, HYDRO-AÉROPLANE, AMPHIBIE, AUTOGYRE, HÉLICOPTÈRE OU AVION-PLANEUR (1)	en tissu de	Mombre. Marque No. No. Force en chevaux	Type ou forme	de rechange et instruments de bord			e de l'agent de douane:	
A envoyer a la douane de. 1 Nº d'inscript. au Reg. des douanes. 2 du Carnet de Passages en Douane N°. 3 VALABLE jusqu'au. 5 Titulaire 6 Résidence principale 7 pour un aéronef du genre: Ballon dirigeable, Ballon sphér., 8 aéroplane, Aéroplane (genre: monoplan, biplan, 9 Marque et Numéro d'immatriculation 10 Valeur de l'aéronef (moteur compris) 11 Poids de l'aéronef à vide	12 Ballon sphérique ou dirigeable (1)	13 ENVELOPPE (Soie vernie 14 (Rayer les) Coton verni 15 mots inutiles)	16 Volume en mètres cubes 17 18 19	20 21 22	23 Année de construction	26 27 La sortie du territoire de (nom du pays) 28 est confirmée le			
110 8 4 72 9 7 11	12	13 14 15	16 17 18 19	20 21 22	2 2 2 4 2 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	26 27 28	29 30	31	
sphér., Ballon dirigeable, Amphibie, Hydroaéroplane, Aéroplane Autogyre, Hélicoptère (1) tion.	AÉROPLANE, HYDRO-AÉROPLANE, AMPHIBIE, AUTOGYRE, HÉLIGOPTÈRE OU AVION-PLANEUR (1)	en tissu de	Nombre. Marque No. Force en .chevaux.	Type ou forme	nge et instruments de bord		0.	ane et signature de l'agent de douane:	
No		erulioV	Moteur	-аоттаО өітөа	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		sous le Nº.	ture de	
1 No d'inscript, au Reg. des douanes 2 du Carnet de Passages en Douane 1 3 VALABLE jusqu'au 4 Délivié par	12 BALLON SPHÉRIQUE OU DIRIGEABLE (1)	13 Enveloppe Soie vernie 14 (Rayer les Coton verni 15 mots inutiles) Coton caoutchouté	 16 Volume en mètres cubes 17 18 19 	$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	23 Année de construction	26	29 par le bureau de douane de 30 où le présent volet a été inscrit sous	31 Timbre du Bureau de douane et signa	

16 17 18 18

13 14 15

 $\begin{array}{c} 20 \\ 21 \\ 22 \\ 22 \end{array}$

22 42 52 53 72 83 83

29 30 31

(1) Rayer les mots inutiles

(1) Rayer les mots inutiles.

Volet à détacher par le Bureau de douane (Vour à la souche ci-comire les conditions d'envoi).

	_	Ç1	ec	4	5	2
vid (62)	1 SOUCHE DE CONTROLE	2 La sortie du territoire de (nom du pays)	3 de l'aéronef décrit dans le Carnet de passages en douane No.	4 est confirmée le(ligne à imprimer en rouge)	5 par le Bureau de Douane de	7 Timbre du Bureau de douane et signalure de l'agent de la douane:
		~ A	4.0	7.		-

N.B.— Si la sortie du pays indiqué à la ligne 2 de la souche de sortie pré-cédente, effectuée par la voie des airs, est confirmé par l'atterrisage dans un pays suivant, l'agent de la douane de l'aérodrome d'entrée qui remplit cette souche et ce volet doit détacher le volet et le retourner au bureau de douane indiqué à la ligne 5 de la souche de sortie précédente. Le Bureau de douane doit exiger du titulaire le paiement des frais d'affranchis-

sement de ce renvoi.

Si, après départ par la voie des airs, la sortie se fait par terre, cette souche et ce volet doivent être remplis par le Bureau de douane frontière de sortie du pays indiqué à la ligne 2 de la souche précédente. Détacher le volet et le retourner au Bureau de douane indiqué à la ligne 5 de la souche précédente.

N. B. - Lorsque la sortie se fait pas la voie des airs le Bureau de douane de l'aérodrome douanier de depart annote la souche et le volet de sortie.
Si la réexportation se fait directement par terre, le Bureau de douane frontière de sortie annote la souche et le volet de sortie ainsi que la souche et le volet

de contrôle. Le Bureau de douane doit inscrire le nom du bureau et du pays de départ à la ligne 2 du volet de contrôle.

(à imprimer en rouge)

(25) bis

VOLET DE CONTROLE

	envoyer à la	:
7	territoire de.	:
-	d'inscription au Registre des Douanes	
7		1.31
m -	VALABLE jusqu'au	:
₹ 1	Dellyre par	4 F
ç,	Titulaire	ດ ເ :
9	Résidence principale	
2	pour un aéronef du genre: Ballon sphér., Ballon dirigeable, Am	n- 7
×	Printed. Hardron-seronlane seronlane (genre: mononlan hinlan trinlan).	8
0		
6	Marque et Numéro d'immatriculation	6 :
10	Valeu de l'aéronef (moteur compris)	. 10
11	Poids de l'aéronef à vide	11
12	Ballon sphérique Aéroplane, hydro-aéropla- ou dirigeable (1) ne, amphible, autogyre, héli-	A- 12
Ç		1)
15	are envergur	
15	inu- Coton cou-	. 15
	tchouté	•
1.6	_	. 16
16	Marque	<u>~</u> *
2 2	Mot No.	
13	TO 2010 T	. :
20	(Type	20
21	S.g. Nombre de places	21
	əs	:
22	Couleur	
23		ts 23
	de borde	:
24		 24
25		25
26	La sortie du territoire de	26
		:
27	nfirmée le	. 27
((ngne a imprimer en rouge)	G
28	par le bureau de	29
1	ביים מיים מיים מיים מיים מיים מיים מיים	Ó
30	Timbre du Bureau de douane et signature de l'agent de la douane:	e S
	R. C.	
	•	
(E)	rayer les mots inutiles Volet à détacher par le Bu	Bureau de
	ne	
(VC	(Voir à la souche ci-contre les conditions d'envoi)	

ANNEXE 3

TRIPTYQUE

Toutes les mentions imprimées du triptyque sont rédigées dans la langue nationale du pays d'importation; elles peuvent l'être, en outre, en une autre langue.

Les dimensions sont de $13 \times 29,5$ cm.

$ntr\'ee$	
\vec{a}	
7olet	
-	

Pour l'importation temporaire en.. du véhicule décrit ci-dessous.

VALABLE jusqu'au. Garanti par. Délivré par. Titulaire. Résidence principale ou siège d'exploitation. Pour une Automobile à combustion interne, vapeur; une Remorque; Genre (voiture, autobus, camionnette ti cycle avec ou sans sidecar, cycle (avec moto	H D M	Carrosserie	Poids net du véhicule (er Valeur du véhicule (ex	Le véhicule décrit ci-dessus a été importé en. le	Ne pas omettre de remplir de même la partie correspondante des volets Nos 1 et 3.
VALABLE jusqu'au. Garanti par. Délivré par. Titulaire. Résidence principale. ou siège d'exploitation. Pour une AUTOMOBILE à combustion interne, électrique, à Rayer vapeur; une REMORQUE; Genre (voiture, autobus, camion, camionnette tracteur, moto- les mots autobus, camion, camion, camion order, motor- intiles inutiles		Carosserie Type ou forme Marque Couleur Couleur Couleur Couleur Nombre de places ou charge utile Nombre de rechange Couleur Couleur Construction Couleur Coule	Poids net du véhicule. Valeur du véhicule. Con lettres et en chiffres) Con lettres et en chiffres)	porter au plus tard à la date mentionnée ci-dessus et de se conformer aux lois et règlements de douane sur l'importation temporaire des véhicules à moteur dans le pays yisité, sous la garantie de	

sous le ln e du titulaire e de l'agent de la douane du bureau de la douane	Ne pas omettre de remplir de la même façon la partie correspondante des volets Nºs 2 et 3
Special sous le Signature du titul Signature de l'age Timbre du bureau	Ne pas omettre la partie corres
	Special sous le IV. Ségnature du titulaire Ségnature de l'agent de la douane. Timbre du bureau de la douane

Ce volet doit être détaché et conservé par le bureau de douane d'entrée.

sortie
de
Volet
ćį

QUE Nº 🚍

TRIPTY

TRIPTYQUE No	
Pour l'importation temporaire en	Pour l'importation tempe du véhicule décrit ci-des
VALABLE jusqu'au Garanti par Délivré par Titulaire.	VALABLE jusqu'au
Residence principale	Kesidence principale ou siège d'exploitation Pour une Automobile à
vermorgous; vutobus, camion, camionnette tracteur, moto- sans sidecar, cycle (avec moteur auxiliaire)	vapeur; une Kemorque; Genre (voiture, autobus, c cycle avec ou sans side
Châssis Marque Naméro	Châssis Mar
Mombre de cylindres. Mombre de cylindres. Force en cheyaux.	$egin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$
Carrosserie Couleur Carniture intérieure Nombre de places ou charge utile	Carrosserie Typ Mar Coul Garr
Année de construction. Pneumatiques de rechange. Divers	Année de construction Pneumatiques de rechang Divers
Poids net du véhicule (en lettres et en chiffres) Valeur du véhicule (en lettres et en chiffres)	Poids net du véhicule Valeur du véhicule

Ce volet doit être détaché et conservé par le bureau de douane de sortie pour être renvoyé au bureau de douane, de première entrée.	Ce volet doit être conservé par le titulaire après avoir été timbré et signé par les autorités douanières au moment (1) de la première entrée en et doit être
	retourné à (association qui a délivré le

2. Volet de sortie	. 3. Volet à conserver par le titulaire
TRIPTYQUE No	TRIPITYQUE No
Pour l'importation temp oraire en	Pour l'importation temporaire endu véhicule décrit ci-dessus.
VALABLE jusqu'au Garanti par Délivré par Titulaire Résidence principale ou siège d'exploitation Pour une Automobile à combustion interne, électrique, à vapeur; une REMORQUE; Vapeur; une REMORQUE; Genre (voiture, autobus, camion, camionnette tracteur, moto- intiles inutiles	VALABLE jusqu'au Garanti par Délivré par Titulaire Résidence principale ou siège d'exploitation Pour une Automobile à combustion interne, électrique, a vapeur; une REMORQUE; Genre (voiture, autobus, camion, camionette tracteur, motodiumitiles
cycle avec ou sans sidecar, cycle (avec moteur auxiliaire) / Immatriculé en sous le N° Cha 3sis Marque	cycle avec ou sans sidecar, cycle (avec moteur auxiliaire) / Immatriculé ensous le N° Châssis
Moreur Marque Numéro Mombre de cylindres Force en chevaux	Moteur Numéro Nombre de cylindres Force en chevaux
Carrosserie Garniture intérieure Nombre de places ou charge utile	Carrosserie Garniture intérieure Nombre de places ou charge utile
Année de construction. Pneumatiques de rechange. Diyers	Année de construction. Pneumatiques de rechange. Divers
Poids net du véhicule	Poids net du véhicule(en lettres et en chiffres) Valeur du véhicule(en lettres et en chiffres)
Le véhicule décrit ci-dessus a été importé en le 19, par le bureau de douane de où le présent volet a été pris en charge au registre spécial sous le No. Signature du titulaire. Signature de l'agent de la douane Timbre du bureau de la douane	Le véhicule décrit ci-dessus a été importé en le
Ne pas omettre de remplir de même la partie correspondante des volets Nos 1 et 3.	Ne pas omettre de remplir de même la partie correspondante des volets N°s 1 et 2
Le véhicule a été définitivement réexporté de	Le véhicule a été définitivement réexporté de
Ne pas omettre de remplir de la même façon la partie correspondante du volet Nº 3	Ne pas omettre de remplir de la même façon la partie correspondante du volet $N^{\rm o}$ 2

30644

(Verso du volet No 2)

Visas de Passages	du bureau Date; timbre du bureau de douane; signature de l'agent de la douane	E E	a b	P	通知	El el	25000000000000000000000000000000000000	a	ब ष्ट	E	aà.	20	近 近
	Nom du bureau de douane	SORTE	Entrée	SORTIE	Entræe	SORTE	Entráe	SORTIE	Entrée	SORTIE	Entrée	SORTIE	Entrée

ANNEXE 4.

CERTIFICAT POUR LA REGULARISATION DES TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE NON DECHARGES OU PERDUS

(Ce certificat doit être rempli soit par une autorité consulaire du pays où le titre d'importation temporaire aurait du être déchargé, soit par les services douaniers ou par la police du pays où le véhicule a été présenté)

		(Nom du pays)
		pussignée
	certifie que d in véhicule par Il a été cons Genre du vé	ce jour
(Châssis	(Marque
	Moteur	Marque No No Nombre de cylindres. Force en chevaux.
•	Carrosserie .	Type ou forme. Marque Couleur Garniture intérieure Nombre de places ou charge utile.
-	Pneumatique Divers	onstructiones de rechange
		/ Clat avamon a std affected our researching day titres l'immentation
	Formules adopter sui vant le ca	Cet examen a été effectué sur présentation des titres d'importation temporaire ci-après, délivrés pour le véhicule décrit ci-dessus (numéro d'ordre, date et lieu de délivrance du carnet de passage en douane ou du triptyque, nom de l'organisme qui l'a délivré) Il n'a été présenté aucun titre d'importation temporaire
		Fait à
	Chachet	le
	Опаснос	Signature (s) qualité du (des) signataire (s)

PROJET DE CONVENTION INTERNATIONALE DOUANIERE SUR LES VEHICULES ROUTIERS COMMERCIAUX

animés du désir de faciliter le trafic routier international, ont décidé de conclure une Convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipo- tentiaires, savoir;
lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes.

CHAPITRE I.

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.

Aux fins de la présente Convention, on entend:

- a) par « droits et taxes d'entrée » non seulement les droits de douane, mais aussi tous droits et taxes quelconques exigibles du fait de l'importation;
- b) par « véhicules », tous véhicules routiers utilisées pour le transport des personnes, moyennant rémunération, ou pour le transport industriel ou commercial de marchandises, avec ou sans rémunération, y compris les remorques et les cycles avec ou sans moteur;
- c) par « titre d'importation temporaire », également la pièce douanière destinée à constater la consignation des droits et taxes d'entrée;
- d) à moins que le contraire ne résulte du contexte, par « personnes », les personnes physiques et morales.

Article 2.

1. Chacun des Etats Contractants admettra en franchise temporaire à charge de réexportation dans les conditions indiquées dans la présente Convention, les véhicules immatriculés dans le territoire de l'un des autres Etats Contractants, importés par des entreprises dont le siège d'exploitation est situé dans ce territoire et utilisés en trafic international routier pour le transport commercial des voyageurs ou des marchandises.

2. Les véhicules doivent être placés sous le couvert d'un titre d'importation temporaire garantissant le paiement des droits et taxes d'entrée et éventuellement des amendes douanières exigibles, sous réserve des dispositions spéciales prévues par l'article 31, paragraphe 3 de la présente Convention.

Article 3.

- 1. Le conducteur et les autres membres du personnel seront autorisés à importer temporairement, aux conditions fixées par les autorités douanières, une quantité raisonnable d'effets personnels, compte tenu de la durée de séjour dans le pays importateur.
- 2. Seront admis en franchise des droits et taxes d'entrée, les provisions de route et de petites quantités de tabac, cigares et cigarettes, destinées à la consommation personnelle.
- 3. Les combustibles et carburants contenus dans les résorvoirs normaux des véhicules importés temporairement, seront également admis en franchise de droits et de taxes d'entrée. Chacun des Etats Contractants fixera pour son territoire les limites et les conditions de cette tolérance.

Article 4.

Seront admis au bénéfice de la franchise des droits et taxes d'entrée, les formulaires d'importation temporaire ou de circulation internationale, expédiés aux associations autorisées par leurs associations ou fédérations correspondantes ou par les autorités douanières des Etats Contractants, et qui doivent être utilisés par des transporteurs routiers, pour l'admission de leurs véhicules dans d'autres pays.

CHAPITRE II.

TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE

Article 5.

- 1. Les titres d'importation temporaire peuvent être valables pour un seul pays ou pour plusieurs pays.
- 2. Chacun des Etats Contractants pourra obtenir des autres Etats Contractants communication du ou des modèles de titres d'importation temporaire valables sur leur territoire et autres que ceux figurant aux annexes de la présente Convention.

Article 6.

1. Les titres d'importation temporaire valables pour les territoires de tous les Etats Contractants ou de plusieurs d'entre eux sont désignés sous le nom de « carnets de passages et douane » et seront conformes au modèle type qui figure à l'annexe 1.

- 2. Si le carnet de passages en douane ne doit pas être utilisé dans le territoire d'un ou de plusieurs des Etats Contractants, il pourra être rendu non valable pour ce ou ces territoires par l'association qui le délivre.
- 3. Les titres d'importation temporaire valables exclusivement pour le territoire d'un seul Etat Contractant pourront être conformes à l'annexe 2. Les Etats Contractants auront toute liberté d'utiliser d'autres documents s'ils le désirent.

Article 7.

La durée de validité des titres d'importation temporaire, autres que ceux délivrés par les associations autorisées, conformément à l'article 10, est fixée par chaque Etat Contractant suivant sa réglementation.

Article 8.

- 1. Les véhicules et les objets figurant sur le titre d'importation temporaire doivent être réexportés à l'identique dans le délai de validité de ce titre.
- 2. La preuve de réexportation résultera du visa de sortie apposé régulièrement sur le titre d'importation temporaire par les autorités douanières du pays où les véhicules ont été importés temporairement.

Article 9.

- 1. Par dérogation à l'obligation de réexportation prévue à l'article précédent, en cas d'accident dûment établi, la réexportation des véhicules gravement endommagés ne sera pas exigée pourvu qu'ils soient, suivant ce que l'autorité douanière exigera, ou bien soumis aux droits et taxes d'entrée, ou bien abandonnés francs de tous frais au Trésor public du pays, ou bien détruits aux frais des intéressés.
- 2. Lorsqu'un véhicule admis temporairement ne pourra pas être réexporté par suite d'une saisie différant de celles qui sont pratiquées à la requête de particuliers, les délais de validité des titres d'importation temporaire seront suspendus pendant la durée de la saisie.
- 3. Autant que possible, les autorités douanières notifieront à l'association garante les saisies pratiquées par elles ou à leur requête sur des véhicules placés sous le couvert d'un titre d'importation temporaire garanti par cette association et l'aviseront des mesures qu'elles entendent adopter.

CHAPITRE III.

FACILITES ACCORDEES AUX ASSOCIATIONS AUTORISEES

Article 10.

1. Sous les garanties et conditions qu'il déterminera, chacun des Etats Contractants pourra habiliter des associations et notamment celles qui sont affiliées à une organisation internationale à délivrer, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes, les titres d'importation temporaire prévus par la présente Convention.

2. La durée de validité de ces titres ne peut pas excéder une année à compter du jour de leur délivrance.

CHAPITRE IV.

CONDITIONS D'APPLICATION DE L'ADMISSION TEMPORAIRE

Article 11.

- 1. Les titres d'importation temporaire délivrés par les associations autorisées seront établis au nom des entreprises exploitant les véhicules importés temporairement.
- 2. Ces véhicules pourront être conduits par des personnes dûment autorisées par les titulaires.

Article 12.

- 1. Le poids à déclarer sur les titres d'importation temporaire est le poids à vide des véhicules. Il doit être exprimé suivant les unités du système métrique. Lorsqu'il s'agit de titres valables pour un seul pays, les autorités douanières de ce pays pourront prescrire l'emploi d'un autre système.
- 2. La valeur à déclarer sur les titres d'importation temporaire valables pour un seul pays est exprimée dans la monnaie de ce pays. La valeur à déclarer sur un carnet de passages en douane est exprimée dans la monnaie du pays où le titre est délivré.
- 3. Les objets et l'outillage constituant l'équipement normal des véhicules n'ont pas à être spécialement déclarés sur les titres d'importation temporaire.
- 4. Lorsque les autorités douanières l'exigent, les pièces de rechange telles que pneumatiques et chambres à air, ainsi que les accessoires non considérés comme constituant l'équipement normal des véhicules, tels que appareils de T. S. F. et porte-bagages, doivent être déclarés sur les titres d'importation temporaire, avec les indications nécessaires, telles que poids ou valeur, et être représentés à la sortie du pays visité.
 - 5. Les remorques feront l'objet de titres d'importation distincts.

Article 13.

'routes modifications aux indications portées sur les titres d'importation temporaire par l'association émettrice doivent être dûment approuvées par cette association ou par l'association garante. Aucune modification n'est permise après prise en charge des titres par la douane du pays d'importation sans l'assentiment de cette douane.

Article 14.

Est admise temporairement en franchise, à charge de réexportation, l'importation à titre privé de pièces détachées destinées à la réparation des véhicules importés temporairement sur le territoire de l'un des Etats Contractants, en application de la présente Convention.

Article 15.

Les pièces remplacées seront passibles de droits et taxes d'entrée si elles ne sont pas réexportées à moins que, conformément à la réglementation du pays intéressé, elles ne soient abandonnées franches de tous frais au Trésor public ou bien détruites aux frais des importateurs.

CHAPITRE V.

PROLONGATION DE VALIDITE ET RENOUVELLEMENT DES 'TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE

Article 16.

Il sera passé outre au défaut de constatation de la réexportation dans les délais impartis des véhicules importés temporairement, lorsque ceux-ci seront présentés dans les huit jours de l'échéance des titres et qu'il sera donné des explications satisfaisantes pour justifier ce retard.

Article 17.

- 1. Les demandes de prolongation de validité des titres d'importation temporaire doivent, sauf impossibilité résultant d'un cas de force majeure, être présentées aux autorités douanières compétentes avant l'échéance de ces titres.
- 2. Les délais nécessaires pour la réexportation des véhicules importés temporairement seront accordés lorsque les importateurs pourront établir à la satisfaction des autorités douanières intéressées qu'un cas de force majeure les empêche de réexporter lesdits véhicules dans le délai imparti.

Article 18.

En ce qui concerne les carnets de passages en douane, les Etats Contractants reconnaissent comme valables pour leur territoire les prolongations de validité délivrées par l'un quelconque d'entre eux, dans les conditions que leurs autorités douanières auront arrêtées d'un commun accord.

Article 19.

Chacun des Etats Contractants autorisera, moyennant telles mesures de contrôle qu'il jugera devoir fixer, le renouvellement des titres d'importation temporaire délivrés par les associations autorisées et afférents à des véhicules importés temporairement sur son territoire, sauf dans le cas où des conditions d'admission temporaire ne se trouveraient plus réalisées. La demande de renouvellement sera présentée par l'association garante.

CHAPITRE VI.

VISAS DES TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE DELIVRES PAR LES ASSOCIATIONS AUTORISEES

Article 20.

Les bénéficiaires de l'admission temporaire auront le droit d'importer autant de fois que de besoin, pendant la durée de validité des titres d'importation temporaire, les véhicules repris sur ces titres, sous la reserve de faire constater chaque passage (entrée et sortie) par un visa des agents des douanes intéressées, si l'autorité douanière l'exige. Toute-fois, il peut être émis des titres valables pour un seul voyage.

Article 21.

Lorsqu'il sera fait usage de titres d'importation temporaire ne comportant pas de volets détachables à chaque passage, les visas apposés par les agents des douanes entre la première entrée et la dernière sortie ont un caractère provisoire. Les visas provisoires donnés à la sortie pourront, néanmoins, sous les conditions fixées dans chaque pays, être admis pendant la durée de leur validité comme justification de la réexportation des véhicules importés temporairement.

Article 22.

Lorsqu'il est fait usage de titres d'importation temporaire comportant des volets détachables à chaque passage, chaque entrée et chaque sortie ont un caractère définitif.

Article 23.

Lorsque les autorités douanières d'un pays ont déchargé définitivement et sans réserve un titre d'importation temporaire, elles ne peuvent plus réclamer à l'association garante le paiement des droits et taxes d'entrée sur le véhicule, à moins que le certificat de décharge n'ait été obtenu abusivement.

Article 24.

Les visas des titres d'importation temporaire, utilisés dans les conditions prévues à la présente Convention, ne donnent pas lieu au paicment d'indemnités pour le service des douanes pendant les heures d'ouverture des bureaux ou postes de douanes.

CHAPITRE VII.

REGULARISATION DES TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE DELIVRES PAR LES ASSOCIATIONS AUTORISEES

Article 25.

- 1. Si l'autorité douanière l'autorise, il pourra être passe outre au défaut de certificat de décharge des titres d'importation temporaire détruits, perdus ou volés, au vu d'un certificat délivré soit par l'autorité consulaire du pays intéressé, soit par une autorité douanière ou de police, constatant que les véhicules décrits sur ces titres leur ont été presentés et se trouvent hors du pays d'importation postérieurement à la date d'échéance de ces titres.
- 2. Les titres non déchargés pourront également être régularisés avant ou après leur péremption, avec l'accord de l'autorité douanière et à condition d'être produits à celle-ci accompagnés d'un certificat délivré par l'une des autorités compétentes précitées ou de telle autre justification qui sera exigée, constatant que les véhicules se trouvent hors du pays d'importation. Toutefois, s'il s'agit d'un titre non périmé, lesdits certificat et justification ne pourront être acceptés qu'après le depôt préalable du titre à l'autorité douanière. Lorsqu'un véhicule a été volé après avoir été réexporté du pays d'importation, sans que la sortie ait été régulièrement constatée sur le titre d'importation temporaire, ce titre pourra être régularisé à condition que l'association garante le présente et fournisse la preuve du vol. Si le titre n'est pas périmé, son dépôt pourra être exigé par l'autorité douanière.
 - 3. Un modèle-type du certificat susvisé figure à l'annexe 3.

Article 26.

Sous les conditions fixées par l'autorité douanière de chaque pays, il pourra également être passé outre au défaut de certificat de décharge des titres périmés d'importation temporaire sans volets détachables lorsque le dernier visa provisoire apposé sur ces titres sera un visa de sortie.

Article 27.

Lorsqu'un visa de sortie d'un pays aura été omis, ou irrégulièrement apposé sur une carnet de passage en douane, il pourra être tenu compte, pour la décharge de ce carnet, des visas de passages inscrits par les autorités douanières des pays ultérieurement visités.

Article 28.

Lorsque des prohibitions et restrictions d'importation ou d'autres mesures ne s'y opposent pas, la décharge des engagements souscrits pourra être exceptionnellement autorisée moyennant le paiement des droits et taxes d'entrée applicables aux véhicules importés temporairement.

Article 29.

Dans les cas visés aux articles 25, 26, 27 et 28 de la présente Convention, chaque autorité douanière se réserve la faculté de percevoir un droit de régularisation et un intérêt de retard.

Article 30.

Les autorités douanières ne seront pas fondées à réclamer aux associations garantes le paiement des droits et taxes d'entrée afférents aux véhicules importés temporairement, lorsque la non-décharge des titres d'importation temporaire n'aura pas été notifiée à ces associations dans le délai de six mois à compter de la date d'expiration de la validité de ces titres.

Article 31.

- 1. Les associations garantes auront un délai de six mois à compter de la notification de la non-décharge des titres d'importation temporaire, pour fournir la preuve de la réexportation des véhicules dans les conditions prévues à la présente Convention.
- 2. Si cette preuve n'est pas fournie dans les délais prescrits, les associations garantes consigneront ou verseront à titre provisoire les droits et taxes d'entrée exigibles. Cette consignation ou ce versement devient définitif après un délai de six mois à compter de la date de la consignation ou du versement provisoire. Pendant ce dernier délai, les associations garantes pourront encore, en vue de la restitution des sommes consignées ou versées, bénéficier des facilités prévues au paragraphe 1 du présent article.
- 3. En cas de non-décharge d'un titre d'importation temporaire, l'association garante ne pourra être tenue de verser une somme supérieure au montant des droits et taxes d'entrée applicables au véhicule non réexporté, augmenté éventuellement de l'intérêt de retard.

Article 32.

Aucune des dispositions de la présente Convention ne fera obstacle au droit des autorités douanières de poursuivre, à l'encontre des titulaires de titres d'importation temporaire, le recouvrement des droits et taxes d'entrée ainsi que des pénalités qu'ils auraient encourues en cas de fraude, de contravention ou d'abus. Dans ce cas, les associations garantes devront prêter leur concours aux autorités douanières.

CHAPITRE VIII.

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 33.

Pour l'accomplissement des formalités prévues par la présente Convention, les Etats Contractants s'efforceront d'ouvrir pendant les mêmes heures les bureaux et postes de douane correspondants sur une même route internationale.

Article 34.

Les Etats Contractants s'efforceront de ne pas instituer des mesures d'ordre douanier qui pourraient avoir pour effet d'entraver le développement des transports internationaux par la route.

Article 35.

Toute infraction aux dispositions de la présente Convention, toute substitution, fausse déclaration ou manœuvre ayant pour effet de faire bénéficier indûment une personne, un véhicule ou un objet du régime d'importation prévu par cette Convention, tout emploi d'un véhicule ou d'un objet ainsi importé à un usage autre que celui prévu ou par une personne ne remplissant pas les conditions voulues pour bénéficier du régime d'importation susvisé, pourra exposer le contrevenant aux sanctions prévues par la législation du pays où l'infraction a été commise.

CHAPITRE IX.

DISPOSITION FINALE

Article 36.

Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme portant atteinte au droit de chaque Etat Contractant d'interdire aux véhicules placés sous le régime de l'importation temporaire de prendre, même occasionnellement, des voyageurs ou des marchandises en un point situé à l'intérieur des frontières de son territoire pour les transporter en un autre point situé à l'intérieur des mêmes frontières.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

Au moment de procéder à la signature de la Convention portant la date de ce jour, les plénipotentiaires soussignés font les déclarations suivantes:

Les dispositions de cette Convention déterminent des facilités minima. Il n'est pas dans l'intention des Etats Contractants de restreindre les facilités plus grandes que certains d'entre eux accordent ou accorderaient en matière de transports internationaux par la route. Elles ne mettent pas obstacle à l'application des dispositions nationales ou conventionnelles concernant la réglementation des transports routiers.

Les Etats Contractants se réservent le droit de consentir les mêmes avantages aux entreprises dont le siège d'exploitation est situé sur le territoire des Etats non Contractants.

Les autorités douanières des Etats Contractants se réservent le droit de prendre toutes mesures de contrôle appropriées pour empêcher les fraudes, contraventions ou abus qui pourraient être commis grâce aux facilités prévues par cette Convention.

Les Etats Contractants reconnaissent que la bonne exécution de cette Convention requiert l'octroi de facilités aux associations autorisées en ce qui concerne:

- a) le transfert des devises nécessaires au règlement des droits et taxes d'entrée réclamés par les autorités douanières d'un des Etats Contractants pour non-décharge des titres d'importation temporaire prévus par la Convention;
- b) le transfert des devises lorsqu'il y a restitution de droits ou taxes d'entrée en conformité des dispositions de l'article 31 de la Convention; et
- c) l'octroi de toutes licences d'importation et d'exportation voulues et le transfert des devises nécessaires au paiement des formulaires d'importation temporaire ou de circulation internationale, expédiés aux associations autorisées par leurs associations ou fédérations correspondantes.

Ad article 2, paragraphe 1.

Il est entendu que l'admission en franchise n'exclut pas de faibles perceptions ayant le caractère d'un droit de statistique.

Ad article 20.

Les autorités douanières des Etats Contractants s'efforceront de généraliser l'emploi, pour les visas des titres d'importation temporaire, de composteurs-dateurs, marquant la date du passage et le nom du bureau de douane où le passage est constaté.

Ad article 31.

Pour les pays dont la réglementation ne comporte pas le régime de la consignation ou du versement provisoire des droits et taxes d'entrée, les perceptions qui seraient faites dans le cadre de l'article 31 auront un caractère définitif, étant entendu que les sommes perçues pourront être remboursées lorsque les conditions prévues par cet article se trouveront remplies.

ANNEXE 1

CARNET DE PASSAGES EN DOUANE

Toutes les mentions imprimées du carnet de passages en douane sont rédigées en français.

Les dimensions sont de 22 x 27 cm.

L'Association qui délivre le carnet doit faire figurer son nom sur chacun des volets et faire suivre le nom des initiales de l'organisation internationale à laquelle elle est affiliée.

(recto de la feuille de couverture) [Organisation internationale]

1 CARNET DE PASSAGES EN DOUANE POUR LES VEHICULES A MOTEUR ET REMORQUES No months and a terms rough 4 sous réserve que le titulaire ne cesse pas de remplir, pendant cette période, les conditions prévues par les lois et règlements de douane des pays visités (EN LEVENERS MAUSCULES) Délivré par (EN LEVENERS MAUSCULES) Tritulaire (EN LEVENERS MAUSCULES) Siège d'exploitation (EN LUISSÉ dans les pays suivants: (INSTE DES PATÉ)	1	c 2	က	4	ro	9	4		× ×	6			
CARNET DE PASSAGES EN VALABLE UNE ANNEE, SOIT sous réserve que le titulaire ne ces règlements de douane des pay Délivré par Titulaire	EMORQUES		inclus	par les lois et	Non valable	pour	:						
CARNET DE PASSAGES EN VALABLE UNE ANNEE, SOIT sous réserve que le titulaire ne ces règlements de douane des pay Délivré par Titulaire	ES A MOTEUR ET 1			le, les conditions prévues									
CARNET DE PASSAGES EN VALABLE UNE ANNEE, SOIT sous réserve que le titulaire ne ces règlements de douane des pay Délivré par Titulaire	JR LES VEHICULE		la date à l'encre rouge)	r, pendant cette périod		FTRES MAJUSCULES)	FRES MAJUSCULES)		ol suossous le		STE DES PAYS)	-	
	EN		jusqu'au	e ne cesse pas de rempli des pays visités			(EN LE		ulé en:		гт)		
	RNET DE PASSAGE		ALABLE UNE ANNEE,	us réserve que le titulaire règlements de douane	slivré par	tulaire	ssidence prin cipa le ou	Siège d'exploitation	our un véhicule immatric	carnet peut ôtre utilisé			
		73											

			(Lago a a	. •	00000100101			
		SIGNALEM	ENT DU VEHICUL	E		PRO	LONGATION E	EVENTUELLE
7	Automobili à vapeur; R		interne, électrique,	{	(Rayer les mots inutiles)			
8	*		mion, camionette, trae moteur auxiliaire)					
9	Immatriculé	é en	sous le No					
10	OF 4 .	Marque	•••••					
11	Châssis	Numéro						
12		/ Marque						
13	_	Numéro		• • •				
14	Moteur	Nombre de	eylindres					
15		Force en che	vaux					
16		/ Type ou form	ne					
17		(
18	Carrosserie	Couleur						
19		Garniture in	térieure					
20		Nombre de 1	places ou charge utile					
21	Année de con	nstruction						
22	Pne u matiqu	ies de rechange .						
23	Divers							
24								
25								
26								
27	Poids net d				•••••			
28	Valeur du v (En lettres et			• • • •				
29			Délivré à			, le.		
30	lois et règles la garantie,	ments de douan , dans chaque j	e réexporter le véhicu e sur l'importation ter pays où le document L'expiration, le carne	npo est	raire des véhicules valable, de l'Ass	idité impa à moteur ociation a	arti et de se dans les pay gréée, affiliée	conformer aux 7s visités, sous 9 à l'Association
31	Signature de	u Titulaire	Signature du Secrét l'Alliance Intern ati c Fédération Inte rnat i	mal	e de Tourisme et d		•	du Délégué d n qui délivre l
	transpo	ort des marchan	des fins autres que le dises et dont le poids es personnes et compo	ma	ximum autorisé ex	ccède 3.500	0 kg. et (2) l	es automobiles
32	Largeur du	véhicule						
33	•							
		mum autorisé é		'				

1	I.	1.
1 SOUCHE	1 VOLET DE SORTIE	1 VOLET D'ENTREE
2 L'entrée en 3 du véhicule décrit dans le carnet 4 5 a eu lieu le 6 par le bureau de douane de	2 Du Carnet de Passages en Douane 3 VALABLE jusqu'au 4 Délivré par 5 Titulaire 6 Résidence principale ou siège d'exploitation (en lettres majuscules)	2 Du Carnet de Passages en Douane 3 VALABLE jusqu'au. 4 Délivré par. 5 Titulaire. 6 Résidence principale ou siège d'exploitation. (en lettres majuscules)
7 Signature de l'agent de la douane et 8 Timbre du bureau de douane	Pour une Automobile à combustion interne, élec à vapeur, Remorque Genre (voiture, autobus, camion, camionnette, transforsele, avec ou sans sidecar; cycle avec moteun liaire Immatriculé en sons sidecar (Marque)	Pour une Automobile à combustion interr à vapeur, Remorque Genre (voiture, autobus, camion, camionne motocycle, avec ou sans sidecar; cycle avec liare Immatriculé en
Non valable pour		
9 La sortie de	23 Divers 24 25 26 27 Poids net du véhicule 28 Valeur du véhicule 29 La sortie de 30 a eu lieu le 31 par le bureau de 32 où le présent volet a été inscrit sous le N°	23 Divers 24 25 25 26 26 27 Poids net du véhicule. 28 Valeur du véhicule. 29 L'entrée en. 30 a eu lieu le. 31 par le bureau de. 32 où le présent volet a été inscrit sous le N°
12 Signature de l'agent de la douane et 13 timbre du bureau de douane	33 Signature de Vagent de la douane et 34 timbre du bureau de douane	33 Signature de l'agent de la douane et 34 timbre du bureau de douane
	35 A retourner au bureau de douane	35 N. B. – Le bureau de douane d'entrée ne doit pas omettre de remplir le volet de sortie ci-contre aux lignes 34 et 35.

L'ASSOCIATION QUI A DÉLIVRÉ LE PRÉSENT CARNET FOURNIT LES RENSEIGNEMENTS SUIVANTS AUX USAGERS.

ANNEXE 2

TRIPTYQUE

Toutes les mentions imprimée du triptyque sont rédigées dans la langue nationale du pays d'importation; elles peuvent l'être, en outre, en une autre langue.

Les dimensions sont de $13 \times 29,5$ cm.

d'entrée	
$\Gamma olet$	
_:	

TELFINGUENO	
Pour l'importation temporaire en	Pour l'im du véhicu
VALABLE jusqu'au Garanti par Délivré par	VALABLE Garanti p Délivré pa
Tritulaire	Titulaire . Résidence
Pour une Automobile à combustion interne, électrique, à Rayer vapeur; une Remorgue; Genre (voiture, autobus, camion, camionnette, tracteur, motocycle avec ou sans sidecar, cycle (avec moteur auxiliaire)	Pour une vapeur; Genre (voi
Immatriculé en sous le No Marque	Immatricu
	Chassis Moteur
Carrosserie Garniture intérieure Nombre de places ou charge utile	Carrosserie
Année de construction Pneumatiques de rechange Divers	Année de Pneumatic Divers
Poids net du véhicule. Poids net du véhicule. Ce véhicule est admis à l'importation à charge nour le titulaire de le réex-	Poids net Valeur du
porter au plus tard à la date mentionnée ci-dessus et de se conformer aux lois et règlements de douane sur l'importation temporaire des véhicules à moteur dans le pays visité, sous la garantie de	
Signature du Becrétaire de l'association garante	Signature d Timbre du b
Le véhicule décrit ci-dessus a été importé en le le 19, par le bureau de douane de 19, par le bureau de douane de No le présent volet a été pris en charge au registre spécial sous le Signature du titulaire Signature de l'agent de la douane.	Ne pas or partie cor
Timbre du bureau de la douane	Le véhicul le Signature de Timbre du b

reau de douane d'entrée. Ne pas omettre de remplir de la même fagon la partie correspondante des volets N°s 2 et 3 Ce volet doit être détaché et conservé par le bur

2. Volet de sortie	3. Volet à conserver par le titulaire
TRIPTYQUE No	TRIPTYQUE No
Pour l'importation temporaire endu véhicule décrit ci-dessous.	Pour l'importation temporaire endu véhicule décrit ci-dessous.
ale stion embustion interne, electrications, camion, camionnette, tracteur ans sidecar, cycle (avec moteur aux	u ale atior oblic more
Immatriculé en Marque Numéro Numéro Numéro Numéro Numéro Numéro Numéro Numéro Nombre de cylindres Force en chevaux	Moteur Marque Marque Marque Marque Marque Marque Numéro Numéro Numéro Nombre de cylindres Force en chevaux
tile	Carrosserie Carniture intérieure Nombre de place ou charge Nombre de place ou charge utile
	Année de construction Pneumatiques de rechange Divers
Poids net du véhicule	Poids net du véhicule (en lettres et en chiffres) Valeur du véhicule (en lettres et en chiffres)
Le véhicule décrit ci-dessus a été importé en. 19, par le bureau de douane de où le présent volet a été pris en charge au registre spécial sous le No. Signature du titulaire Signature de l'agent de la douane Timbre du bureau de la douane	Le véhicule décrit ci-dessus a été importé en
Ne pas omettre de remplir de même la partie correspondante des volets N°s 1 et 3.	Ne pas omet t re de remplir de même la partie correspondante des volets ${ m N}^{\rm os}$ 1 et 2
Le véhicule a é.é définitivement réexporié de	Le véhicule a été définitivement réexporté de
Ne pas omettre de remplir de la même figon la partie correspondante du volet Nº 3	Ne pas omettre de remplir de la même façon la partie correspondante du volet $\rm N^{o}$ 2
Ce volet doit être détaché et conservé per le bureau de douane de sortie pour être renvoyé au bui pau de douane de première entrée.	Ce volet doit être conservé par le titulaire après avoir été timbré et signé par les autorités douanières au moment (1) de la première entrée en et (2) de la réexportation définitive de et doit être retourné à (association qui a délivré le document au titulaire).

30668

(Verso du volet N° 2)

_	
Nom du bureau de douane	Date; timbre du bureau de douane; signature de l'agent de la douane
Sorte	
Entrée	
Sortie	
Entrée	
Sorte	
Entrée	
SORTIE	
Entrée	
Sorte	
Entrée	
Sortie	· -
Entrée	

ANNEXE 3

CERTIFICAT POUR LA REGULARISATION DES TITRES D'IMPORTATION TEMPORAIRE NON DECHARGES OU PERDUS

(Ce certificat doit être rempli soit par une autorité consulaire du pays où le titre d'importation temporaire aurait dû être déchargé, soit par les services douaniers ou par la police du pays où le véhicule a été présenté)

		(Nom du pays)
	9	
certifie que un véhicule	ce jour a été prés	
Il a été con Genre du ve	staté que d éhicule (vo	e véhicule répondait aux caractéristiques suivantes: iture de tourisme, autobus, etc.)sous le N°
Immaoricule	, en	sous it in the second sec
Chassis		arque
Moteur	\cdots	ombre de cylindres
Carrosserie	$egin{array}{c} \mathbf{M} \\ \mathbf{C} \\ \mathbf{G} \end{array}$	rpe ou forme. arque uleur arniture intérieure ombre de places ou charge utile.
Pneumatiqu Divers	es de rech	ange
	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	
Formules à	lère forn	Cet examen a été effectué sur présentation des titres d'importation temporaire ci-après, délivrés pour le véhicule décrit ci-dessus
adopter sui- vant le cas	2ème for	(numéro d'ordre, date et lieu de délivrance du carnet de passage en doaune ou du triptyque, nom de l'organisme qui l'a délivré)
	, 2 1011	THE OUR PROPERTY WAS A SIMPLE WAS COMPONENT.
		·
Cachet		e (s)té du (des) signataire (s)

PROJET DE CONVENTION DOUANIERE SUR LE TRANS-PORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES PAR LA ROUTE

•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•		•	•	•	•	•	•	•
							de																		
fro	on'	tiè	re	s,	ont	t d	e er écio plo	lé d	de	con	clu	\mathbf{re}	un									_			
							•																		
qu	i,	ap	rè	s s	s'êt	re	cor	nm	uni	qué	é le	eur	s p	lei	ns	pou	ivo	irs	, t	rou					

CHAPITRE I.

DEFINITIONS

Article premier.

Aux fins de la présente Convention, on entend:

- a) par « bureau de douane de départ », le bureau de douane intérieur ou frontière de l'Etat Contractant où le transport international des marchandises par la route prend naissance;
- b) par « bureau de douane de destination », le bureau de douane intérieur ou frontière de l'Etat Contractant où le transport international des marchandises par la route prend fin;
- c) par « bureau de douane de passage », le bureau de douane frontière par lesquels les véhicules ne font que passer au cours du transport international;
- d) par « transporteur », la personne physique ou morale responsable du transport international vis-à-vis de la douane et au nom de laquelle est établi le carnet T.I.R.;
- e) par « véhicule », tout camion automobile ou remorque utilisé pour le transport international des marchandises par la route;
- f) par « droits et taxes d'entrée ou de sortie », non seulement les droits de douane, mais aussi tous droits et taxes quelconques exigibles du fait de l'importation ou de l'exportation, à l'exception des droits de visite sanitaire éventuellement exigibles et des perceptions ayant le caractère d'un droit de statistique.

CHAPITRE II.

MODALITES D'APPLICATION

Article 2.

La présente Convention s'applique aux transports internationaux de marchandises par la route, s'effectuant conformément à ses dispositions, sans rupture de charge à travers une ou plusieurs frontières depuis un bureau de douane de départ d'un Etat Contractant jusqu'à un bureau de douane de destination d'un autre Etat Contractant ou du même Etat.

Article 3.

Hors le cas de soupçon d'abus et sous réserve des conditions et formalités déterminées aux articles suivantes, le marchandises transportées par la route dans des véhicules ou containers scellés ne seront pas soumises à la visite par la douane aux bureaux de passage et le paiement ou le versement des droits et taxes d'entrée ou de sortie ne sera pas exigé à ces bureaux.

Article 4.

Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, les transporteurs doivent:

- a) se conformer aux lois et règlements de douane de leur pays et des pays empruntés;
- b) utiliser des véhicules ou containers préalablement agréés dans les conditions indiquées au Chapitre III;
- c) avoir reçu la garantie d'une caution agréée par les autorités douanières de leur pays.

Article 5.

- 1. Sous les garanties et conditions qu'il déterminera, chaque Etat Contractant pourra habiliter des associations, et notamment celles qui sont affiliées à une organisation internationale, à délivrer, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes, les carnets T.I.R. prévus à la présente Convention.
- 2. L'agrément de la caution sera subordonné notamment à la condition que la garantie qu'elle donne aux autorités douanières de son pays s'applique aux responsabilités encourues dans ce pays en vertu des engagements souscrits par tous les transporteurs qui effectuent des transports de marchandises dans les conditions prévues à la présente Convention.

Article 6.

La caution devra s'engager, solidairement et conjointement avec le transporteur, à acquitter, à première réquisition, les droits et taxes d'entrée ou de sortie reconnus exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard, ainsi que les pénalités pécuniaires qui pourraient être appliquées en vertu des lois et règlements de douane du pays dans lequel une infraction aura été commise.

Article 7.

- 1. Le transport s'effectuera sous le couvert d'un document spécial dénommé « carnet T.I.R. », conforme au modèle qui figure à l'annexe 1 à la présente Convention et soumis aux règles prescrites pour son utilisation par ladite annexe.
- 2. Ce document doit être établi par véhicule ou container. Il est valable pour un seul voyage et comporte autant de feuillets détachables de prise en charge et de décharge qu'il y a de pays empruntes.

Article 8.

- 1. Au bureau de départ, le chargement est présenté aux autorités douanières, aux fins de vérification et de scellement, en même temps que le ou les carnets T.I.R.
- 2. A chaque bureau de passage ainsi qu'au bureau de destination, le véhicule ou container est présenté aux autorités douanières avec le carnet T.I.R. afférent au chargement aux fins d'accomplissement des formalités de douane.

Article 9.

Hors le cas de soupçon d'abus, les autorités douanières des bureaux de passage de chacun des Etats Contractants respecteront les scellements apposés par les autorités douanières des autres Etats Contractants tout en se réservant le droit d'ajouter à ceux-ci leur propre scellement.

Article 10.

L'itinéraire à suivre par le véhicule devra être agréé, pour chaque pays emprunté, par le bureau de douane de départ ou de passage à l'entrée qui fixera un délai raisonnable pour le parcours.

Article 11.

Chaque Etat Contractant pourra, s'il le juge utile:

a) faire escorter, en totalité ou en partie, sur son territoire et aux frais des transporteurs, les véhicules effectuant des transports internationaux de marchandises par la route;

b) faire procéder, en cours de route, à des contrôles des véhicules et de leurs chargements. Les conducteurs devront répondre aux injonctions qui leur seront adressées à cet effet et présenter aux autorités de contrôle le carnet T. I. R., le ou les certificats d'agrément ainsi que tous autres documents relatifs au transport.

Article 12.

En cas de rupture de scellement en cours de route, la procédure prevue aux règles prescrites à l'annexe 1 à la présente Convention pour l'utilisation du carnet T. I. R. sera suivie.

Article 13.

- 1. Le transporteur et la caution se trouvent libérés de leurs engagements à l'égard des autorités douanières de chaque pays emprunté lorsque les marchandises transportées sont régulièrement sorties de ce pays ou qu'elles y ont été prises en charge par les autorités douanières sans qu'aucune irrégularité n'ait été constatée.
- 2. Lorsque des marchandises ont péri par force majeure et que la preuve de la perte est fournie à la satisfaction des autorités douanières, le transporteur et la caution pourront être dispensés du paiement des droits, taxes et pénalités légalement exigibles.

Article 14.

- 1. Chaque Etat Contractant se réserve le droit d'exclure, temporairement ou à titre définitif, du bénéfice des dispositions de la présente Convention, tout transporteur coupable d'abus graves commis en matière de transport international de marchandises par la route ou responsable de tels abus du fait de ses préposés.
- 2. Cette exclusion sera immédiatement notifiée aux autorités douanières de l'Etat auquel ressortit le transporteur, ainsi qu'à la caution du pays dans lequel les abus auront été commis.

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 15.

Seront admis au bénéfice de la franchise des droits et taxes d'entrée, les formulaires de carnets T. I. R. expédiés aux associations autorisées par leurs associations ou fédérations correspondantes ou par les autorités douanières des Etats Contractants, en vue de leur utilisation par les transporteurs conformément aux dispositions de la présente Convention.

MANIFESTE DES MARCHANDISES

lombre des	Espèce colis	Marques et Nº des colis	Nature et espèce des marchandises	Poids brut	Poids net; quantité etc.	Valeur	Pays d'origin
						,	
Arrêté l	e présent mar	nifeste à	· · · · · colis	Signatur Douane	e de [l'Agent de la I de première prise en	Douane et timbre charge.	e du Bureau de
Je certi et comp	fie que les in lètes.	ndications portées ci-de	essus sont exactes		-	ouane de départ)	
A		, le .					
		e Transporteur nature et cachet)					

	Nora Ce certificat doit être remp ⁱ par la douane qui a pris en charge le feuillet impair précédent	
Signature de l'Agent de la Douane et timbre du Bureau de Douane		
A, le		recu de Douane
$\overline{}$	Signalare de l'Agent de la Douane et trabre du Bureau de Douane	Signature de l'Agent de la Douane et timbre du Bu-
En conséquence, il a été donné dé- charge des engagements souscrits, sous le No	A 1e	A le
	Scellements reconnus:	constatées
Réserves ou nature des infractions constatées	Scellements apposés:	Réserves ou nature des
tination sur l'étranger; b) nous avons constaté qu'il renfer maitcolis ainsi qu'il est spécifié dans le manifeste ci-contre.	Itinéraire fixé par la douane	Déchargé sans réserves
presente en bon etat, et qu'apres avoir reconnu l'intégrité des scellements qui y étaient apposés.	Délai du transport	Scellements intacts
Nous soussignes, employes des Douanes àeertifions que le véhicule/container mentionné ci-dessus nous a été	de douane desous le Nº	Arrivee constatee leau bureau de
CERTIFICAT de reconnaissance du bureau de passage à la sortie ou de destination	CERTIFICAT de prise en charge au bu- reau de départ ou de passage a l'éntrée	
ner 	Certificat d'agrément du véhicule/container Nºdu	
Document douanier afférent au véhicule	Document douanier afférent au véhicule	
	Bureau de douane de départ: Bureaux de douane de passage: Bureau de douane de destination:	
pour un trasport en provenance de(pays de départ) à destination de(pays de destination)	pour un trasport en provenance de(pays de desti	
	Délivré par ("	

(en Je certifie que les indica et complètes. A Le Tr	Marques et N ⁶ des colis este à		Poids brut P qui	Poids net, antité etc. Agen' de la Douane et travière prise en charge. (Bureau de douane de dépar et sa signature au bas du res du présent carnet.	eart)
Carnet T.I.R. N	5 · 4 · 17 · +	bélai du transport. Itinéraire proposé. Itinéraire fixé pai la douane.	Scellements apposés Scellements reconnus	Signature de l'Agent de la Douane et trmbre du Bureau de Douane.	Le Bureau de douane de départ ou de passage à l'entrée doit reproduire les indications de ce certificat sur le feuillet pair suivant.

Scellements reconnus:

Scellements apposés:

Signature de l'Agent de la Douane et timbre du Burcau de Duane

 $A \cdot \cdot \cdot \cdot$, le

par le bureau de

Pris en charge le

Article 16.

- 1. Les conditions de construction et d'aménagement auxquelles les véhicules et les containers doivent répondre pour être agréés sont déterminées à l'annexe 2.
- 2. L'agrément d'un véhicule est accordé par les autorités compétentes de l'Etat où il est immatriculé; l'agrément d'un container est accordé par les autorités compétentes de l'Etat où il doit être utilisé pour la première fois pour le transport international de marchandises par la route. L'agrément est valable pour l'ensemble des Etats Contractants.
- 3. Toute décision d'agrément donne lieu à la délivrance pour chaque véhicule ou container d'un certificat conforme au modèle qui figure à l'annexe 3 à la présente Convention, énonçant la date et le numéro de cette décision ainsi que les caractéristiques du véhicule ou du container auquel il s'applique. Ce certificat, qui doit accompagner le véhicule ou container, devra être présenté à toute réquisition des autorités de chaque Etat Contractant.
- 4. Les véhicules ou containers devront être présentés tous les deux ans aux autorités visées au paragraphe 2 du présent article, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément.
- 5. L'agrément devient caduc lorsque les caractéristiques du véhicule ou du container ont été modifiées.

Article 17.

Lorsqu'ils effectuent un transport international de marchandises par la route, conformément aux dispositions de la présente Convention, les véhicules isolés ou les trains routiers doivent comporter à l'avant et à l'arrière une plaque rectangulaire portant l'inscription T. I. R., dont les dimensions et les couleurs sont déterminées à l'annexe 4. Cette plaque, amovible, doit être fixée à l'aide d'un système en permettant le scellement par les autorités douanières.

Article 18.

- 1. Chaque Etat Contractant fixera, en accord avec les pays limitrophes, la liste des points de franchissement de ses frontières ainsi que les bureaux de douane frontière ouverts au transport international des marchandises par la route.
- 2. Chaque Etat Contractant portera à la connaissance des autres Etats Contractants la liste visée au paragraphe 1 du présent article, ainsi que celle des bureaux de douane intérieurs qu'il jugera utile d'ouvrir au transport international des marchandises par la route.

Article 19.

Chaque Etat Contractant pourra percevoir ou autoriser la perception de redevances justes et raisonnables en rémunération de services rendus.

Article 20.

- 1. Pour l'application de la présente Convention, chaque Etat Contractant s'engage à ne faire aucune discrimination fondée sur la nationalité du transporteur, sur le lieu d'immatriculation du véhicule ou sur la nationalité de son propriétaire.
- 2. En ce qui concerne les marchandises transportées dans les conditions prévues à la présente Convention, les Etats Contractants s'engagent à ne pas appliquer d'autres prohibitions que celles qui sont prévues à titre général par leur législation.

PROTOCOLE

Au moment de procéder à la signature de la présente Convention, les Etats Contractants font la déclaration suivante:

- 1. Les dispositions de la présente Convention ne mettent pas obstacle à l'application des dispositions nationales ou conventionnelles concernant la réglementation des transports routiers.
- 2. Les Etats Contractants s'efforceront de faire coincider les heures d'ouverture de leurs bureaux de douane correspondants et de doter dans toute la mesure du possible ces derniers du personnel, du matériel et des locaux suffisants pour assurer toute la régularité et la rapidité désirables dans l'exécution des opérations de douane. L'établissement des bureaux frontière de douane d'Etats limitrophes en un même endroit et, si la chose est réalisable, dans le même bâtiment, devra être autant que possible, généralisé.
 - 3. Dans toute la mesure du possible, les Etats Contractants:
- a) faciliteront le dédouanement des denrées périssables en dehors des jours ouvrables et des heures d'ouverture des bureaux de douane;
- b) autoriseront, dans le cadre de leur législation, le passage à la frontière, le chargement et le déchargement des véhicules, en dehors des jours ouvrables et des heures d'ouverture des bureaux de douane.
- 4. Il est entendu que les Etats Contractants prendront toutes dispositions utiles pour unifier, dans toute la mesure du possible, leurs règlements et procédures relatifs au transport international des marchandises par la route et réduire au minimum les formalités douanières requises aux frontières.
- 5. Les Etats Contractants reconnaissent que la bonne exécution de cette Convention requiert l'octroi de facilités aux associations autorisées en ce qui concerne:
- a) le transfert des devises nécessaires au règlement des droits et taxes d'entrée, ainsi que de toutes pénalités pécuniaires, réclamés par les autorités douanières d'un des Etats Contractants pour non-décharge des carnets T. I. R. prévus par la Convention; et
- b) l'octroi de toutes licences d'importation et d'exportation voulues et le transsert des devises nécessaires au paiement des formulaires d'importation temporaire ou de circulation internationale, expédiés aux associations autorisées par leurs associations ou fédérations correspondantes.

Ad article 6.

1. Dans le cas où, en l'absence de tout soupçon d'abus, le bureau de départ ou de passage à l'entrée n'aura par reçu du bureau de destination ou de passage à la sortie le volet établissant que les engagements

souscrits par le transporteur ont été remplis, un délai raisonnable pourra être accordé à la caution afin de lui permettre de justifier de l'exécution régulière de ces engagements.

2. Lorsqu'un visa de sortie aura été omis ou irrégulièrement apposé sur un carnet, il pourra être tenu compte, pour la décharge de ce document des visas de passage apposés ultérieurement par les autorités douanières des autres pays visités.

Ad article 11.

Il est entendu que les escortes et contrôles en cours de route prévus par cet article devront être exceptionnels et justifiés par des circonstances particulières.

Ad article 12.

Les autorités douanières de chaque Etat Contractant tiendront le plus grand compte des dispositions visées à cet article pour le règlement des litiges pouvant résulter des accidents survenus en cours de route.

Ad article 14.

Le présent article ne pourra pas être interprété comme mettant obstacle à l'application par chaque Etat Contractant de sa législation répressive tant à l'égard des transporteurs que des conducteurs de véhicules.

Ad article 18.

Les Etats Contractants s'efforceront d'ouvrir le plus grand nombre possible de bureaux de douane au transport international de marchandises par la route.

Ad article 19.

Les redevances mentionnées à cet article visent la rémunération de services rendus, tels que l'utilisation de locaux ou d'appareils, ainsi que les frais de personnel pour les opérations effectuées en dehors des heures d'ouverture des bureaux.

ANNEXE 1

MODELE DU CARNET T. I. R.

Le carnet T. I. R. est imprimé dans la langue du pays d'émission et en français, à l'exception des règles relatives à l'utilisation du carnet, lesquelles sont imprimées exclusivement dans la langue du pays d'émission.

FEDERATION INTERNATIONALE DE

CARNET T.I.R.

(Transport international de marchandises par la route)

 $N^{o}.\dots.$

Valable jusqu'au	inclus				
Délivré par	(nom de la caution)				
à	(nom du transporteur)				
Siège de l'exploitation					
Valable pour un transport de (Bureau de doua- ne et pays de départ)	Tranta garale momentia degeneraciationa si arra				
à (Bureau de douane et pays de destination)	AUTRICHE				
•••••	Belgique				
	DANEMARK				
	etc				
Document douanier afférent au véhicule					
No					
du					
Certificat d'agrément du véhicule ou container					
Nº du					

Valeur totale des marchandises telle qu'elle figure au manifeste.

Signature du Secrétaire de l'organisation internationals et cachet de cette organisation.

(Page 2 de la couverture)

Je, soussigné, fondé de
pouvoir de, déclare qu'il
(nom et siège de l'exploitation du transporteur)
a été chargé sur le véhicule et pour la destination indiqués au recto, les marchandises détail-
lées sur le manifeste ci-inclus, que je m'engage, avec la garantie de la caution, sous les peines
edictées pa es lois et règlements en vigueur dans les pays empruntés, à représenter intégrale-
ment, sous cellements intacts, en même temps que le présent carnet, dans le délai qui me
sera fixé, aux bureaux de douane de passage et de destination, après avoir suivi l'itinéraire
qui me sera désigné.
Je m'engage, en outre, avec ma caution, à me conformer aux lois et règlements douaniers
des pays enpruntés.
A, le
Le transporteur La caution
(signature et cachet) (signature et cachet)

(Page 3 de la couverture)

REGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET T.I.R.

- 1 Le manifeste doit être rédigé dans la langue du pays de départ. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue.
- 2 En vue d'éviter les stationnements qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé aux transporteurs de munir le conducteur du véhicule des traductions voulues.
- 3 Il est particulièrement recommandé que le manifeste soit dactylograph é ou polycopié de manière que tous le feuillets soient nettement lisibles. Chaque lot de marchandises doit faire l'objet d'une ligne distincte. Il est interdit de présenter comme unité, dans le manifeste, plusieurs colis fermés réunis de quelque manière que ce soit.
- 4 Les poids, nombres et mesures seront exprimés en unités du système métrique et les valeurs dans la monnaie du pays de départ.
- 5 Le carnet ne doit comporter aucune rature ou surcharge qui ne soit approuvée par les auteurs de ces ratures ou surcharges et qui ne soit visée par les autorités douanières.

Chaque feuillet doit ètre daté et signé à l'encre par le transporteur.

- 6. Le carnet doit être présenté en même temps que le chargement, au bureau de douane de départ, aux bureaux de douane de passage aux frontières, au bureau de douane de destination et à toute réquisition des autorisés des pays empruntés.
- 7 Il est recommandé au conducteur du véhicule de veiller à ce qu'un volet du carnet soit détaché par la douane à chacun de ces bureaux.

 A défaut, la validité du carnet peut être suspendue jusqu'à régularisation.
- 8 Les feuillets sont utilisés dans l'ordre de leur numérotation. Les feuillets impairs sont destinés au bureau de douane de départ et aux bureaux de douane de passage à l'entrée. Les feuillets pairs sont destinés aux bureaux de douane de passage à la sortie et au bureau de douane de destination.
- 9 Le bureau de douane de départ annote, vise et timbre le feuillet et la souche-N°. 1 ainsi que le certificat de prise en charge du feuillet N° 2. Il appose sa signature et son timbre au bas du manifeste de tous les feuillets à utiliser pour le transport et conserve par devers lui le feuillet N° 1 (1)
- 10 Le premier bureau de douane à la sortie annote, signe et timbre le feuillet et la souche N°. 2; il détache ledit feuillet et le renvoie immédiatement au bureau de départ après avoir rempli le certificat de reconnaissance.
- 11 Les bureaux de douane de passage à l'entrée des différents pays empruntés opérent comme le bureau de douane de départ en ce qui concerne les feuillets impairs 3, 5, 7, . . ., mais ils n'ont pas à signer et timbrer les manifestes.
- 12 Les bureaux de douane de passage à la sortie et le bureau de destination opèrent comme le premier bureau de passage à la sortie, en ce qui concerne les feuil-

EN
CARACTÈRES
GRAS
PARAGRAPHES
1 À 7
SEULEMENT

¹⁾ Lorsque le bureau de départ est en même temps un bureau de sortie, il doit conserver par devers lui es feuillets N° 1 et N° 2.

(Page 3 de la couverture) (suite)

- lets pairs 4, 6, 8, ... (1), mais renvoient immédiatement le feuillet au bureau de passage d'entrée du même pays.
- 13 Avant de procéder à ces opérations, le service des douanes s'assure de la régularité du titre, fixe ou contrôle le délai et l'itinéraire. Il vérifie l'état du véhicule et s'il y a lieu, du chargement.
- 14 1. En cas de rupture de scellement en cours de route un procès verbal de constat doit être rédigé soit par l'autorité douanière, s'il s'en trouve à prox mité soit par toute autre autorité habilitée à cet effet du pays où se trouve le véhicule. L'autorité intervenante scellera le véhicule ou le container et décrira dans le procès—verbal de constat le mode de scellement utilisé.
 - 2. a) En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées au paragraphe précédent qui, dans le procès-verbal de constat doit certifier la régularité des opérations; le véhicule ou le container de substitution doit être agréé par cette autorité et scellé, le mode de scellement utilisé étant décrit dans le procès-verbal de constat.
 - b) Si le véhicule ou le container de substitution n'a pas été agréé conformément aux dispositions de l'annexe 2, les autorités douanières du pays ou des pays suivants empruntés peuvent refuser d'accepter le véhicule ou le container, à moins qu'il n'ait fait l'objet d'un agrément temporaire de la part des autorités douanières du pays où l'accident s'est produit.
 - 3. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat de tout ou partie de la cargaison, le conducteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités susvisées.
 - Il doit prouver, d'une manière suffisante, qu'il a du agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou du chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, en faire mention au verso du carnet T.I.R. et avertir les autorités douanières pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou le container et rédiger un procès-verbal de constat qui décrira également le mode de scellement utilisé.
 - 4. Dans les diverses hypothèses envisagées au présent article, l'autorité intervenante doit faire mention du procès—verbal de constat au verso du carnet T.I.R. Le procès verbal de constat doit être annexé au carnet T.I.R. et accompagner le chargement jusqu'au bureau de douane de destination.

⁽¹⁾ Lorsque le bureau de destination est en même temps un bureau d'entrée, il doit conserver par devers lui, les feuillets impairs et pairs correspondants.

(Page 4 de la couverture)

IN IDENTS OU ACCIDENTS SURVENUS EN COURS DE ROUTE

ANNEXE 2

REGLEMENT CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET L'AMENAGEMENT DES VEHICULES ET CONTAINERS DESTINES AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE

CHAPITRE I.

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1.

Ne peuvent être agréés pour le transport international des marchandises par la route que les véhicules et *containers* construits et aménagés de telle manière:

- i) qu'un scellement puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- ii) qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule, ou du *container* ou y être introduite sans effraction laissant des traces visibles ou sans rupture du scellement;
- iii) qu'aucun espace caché ne permette de dissimuler des marchandises.

CHAPITRE II.

GENRE DE CONSTRUCTION DE VEHICULES

Article 2.

Règles générales.

- 1. Les véhicules doivent être construits de telle sorte que tous les espaces tels que compartiments ou récipients capables de contenir des marchandises, soient d'un accès facile aux fins de la visite douanière.
- 2. Au cas où il subsisterait des espaces vides entre différentes épaisseurs composant les parois, le revêtement intérieur devra être fixe, complet et continu et tel qu'il ne puisse pas être démonté sans laisser de traces visibles.

Article 3.

Espace réservé au chargement.

1. Les parois, le plancher et le toit du véhicule doivent être formés de plaques métalliques soudées ou rivetées ou de planches bouvetées d'une épaisseur appropriée et disposées de manière qu'aucune ne puisse être

retirée sans endommager l'ensemble. Les éléments de la partie réservée au chargement doivent s'adapter exactement les uns aux autres et être fixés de telle manière qu'il soit impossible d'en déplacer ou d'en retirer aucun sans endommager les scellés ou sans laisser des traces visibles d'effraction.

- 2. Les organes d'assemblage essentiels tels que boulons, verrous, rivets, doivent être fixés de l'extérieur, dépasser à l'intérieur et être rivés, boulonnés ou soudés de manière satisfaisante.
- 3. Les ouvertures de ventilation sont autorisées jusqu'à 40 cm. de côté. Elles doivent être munies d'une toile métallique ou d'une plaque de métal perforé (trous de 2 mm. au plus), protégés par un treillage métallique soudé (mailles de 1 cm. au plus). Il ne doit pas être possible d'enlever ces dispositifs de l'extérieur du véhicule.

Article 4.

Système de fermeture.

- 1. Les portes et tous autres modes de fermeture des véhicules devront comporter un dispositif permettant un scellement douanier simple et efficace. Ce dispositif sera soit soudé aux parois des portes si elles sont métalliques, soit fixé par un boulon dont l'écrou sera rivé à l'intérieur.
- 2. Les charnières doivent être fabriquées et agencées de manière telle que les portes et autres modes de fermeture ne puissent être retirés de leurs gonds. Les vis, verrous et autres fixations doivent être soudés aux parties extérieures des charnières.
- 3. Les portes en bois seront en outre bordées de bandes métalliques à plat destinées à couvrir les interstices et à assurer une fermeture complète et efficace.
- 4. Les flasques (capuchons de fermeture), les robinets de conduite et les trous d'homme de camions citemes doivent être aménagés de façon à permettre un scellement douanier simple et efficace.
 - 5. Un dispositif de protection du scellement douanier doit être prévu.

Article 5.

Véhicules frigorifiques, véhicules citernes et voitures de déménagement

Les prescriptions ci-dessus s'appliquent aux véhicules frigorifiques, aux véhicules citernes et aux voitures de déménagement dans la mesure où elles sont compatibles avec les caractéristiques techniques que leur destination impose à ces véhicules.

Article 6.

Véhicules bâchés.

1. Les véhicules báchés doivent répondre aux conditions des articles 2 à 4 dans la mesure où celles-ci sont susceptibles de s'appliquer à ces véhicules. Ceux doivent répondre en outre aux conditions suivantes:

- 2. Les planches du pont de chargement ainsi que celles des côtés doivent être bouvetées et fixées de telle manière qu'elles ne puissent être enlevées de l'extérieur. La fixation doit être faite par des vis ou des boulons dont l'écrou est rivé à l'intérieur. Les vis ne devront être ni apparentes ni accessibles de l'extérieur.
- 3. Les ridelles (parois latérales) et le hayon (paroi) arrière devront avoir une hauteur d'au moins 35 cm. pour les véhicules dont la charge utile est de 5 tonnes au plus. Pour les tonnages supérieurs, les ridelles et le hayon devront atteindre au moins 50 cm.
- 4. La bâche, en forte toile, doit être d'une seule pièce; si la bâche est raccommodée, elle doit être doublée sur toute la surface de la déchirure d'une pièce de toile cousue à l'intérieur. Si exceptionnellement il faut assembler de grandes pièces de la bâche, les parties doivent empiéter l'une sur l'autre sur 30 cm. au moins et les deux extrémités doivent être cousues par un double ourlet. La bâche doit être en bon état et confectionnée de manière qu'une fois le lien de fermeture placé, on ne puisse toucher au chargement sans laisser des traces visibles. Elle doit recouvrir les ridelles et les hayons suffisamment pour empêcher l'accès au chargement. L'intervalle entre les œillets ou anneaux ne doit pas dépasser 20 cm.
- 5. Tout Etat contractant peut exiger que la partie inférieure de la bâche couvrant le véhicule et son chargement soit attachée étroitement aux ridelles et au hayon du véhicule par des barres métalliques inflexibles qui seront appliquées extérieurement à la bâche, au-dessus de sa fixation, de tout son long, de manière qu'entre la bâche, d'une part, et le hayon, d'autre part, il ne reste aucun interstice qui permette de faire passer quoi que ce soit. Les barres seront fixées par des vis et par des écrous aménangés de manière à permettre d'y appliquer la fermeture douanière.
- 6. Ne seront utilisés comme moyen de ligature que des câbles d'acier flexibles d'un diamètre 3 mm. au minimum, des cordes de chanvre ou de sisal mesurant au moins 8 mm. d'épaisseur. Ces ligatures seront d'une seule pièce et pourvues aux deux extrémités de pointes métalliques et d'œillets destinés à recevoir la fermeture douanière après nouage des extrémités.
 - 7. Les œillets fixés à la bâche seront renforcés de métal ou de cuir.
- 8. Les anneaux de fixation doivent être placés de telle sorte qu'ils ne puissent être détachés de l'extérieur.
- 9. Les arceaux supports de bâches doivent être fixés de manière qu'il soit impossible de les déplacer de l'extérieur.
- 10. Une armature de lattes (lattis) devra être fixée sur les arceaux. Ce lattis s'étendra sur toute la longueur du pont, et de la paroi avant du véhicule; il descendra au moins jusqu'à 20 cm. au-dessus du bord supérieur de la ridelle. L'espace entre les lattes ne devra pas dépasser 20 cm. La paroi avant du pont du véhicule moteur doit avoir une surface continue et sa hauteur doit être la même que celle des arceaux.

Article 7. Containers.

Les containers doivent répondre aux conditions des articles 2 à 4 et pouvoir être fixés sur le pont de chargement du véhicule sur lequel ils sont transportés, de façon à être scellés par la douane.

Article 8.

Dispositions transitoires.

Pour les véhicules en usage lors de la mise en vigueur du présent réglement, les facilités suivantes demeureront valables jusqu'au:

- a) les planchers (article 3, paragraphe 1 et article 6, paragraphe 2) en bois pourront être non bouvetés;
- b) le dispositif de protection du scellement douanier (article 4, paragraphe 5) ne sera pas obligatoire;
- c) la hauteur des ridelles des véhicules de plus de 5 tonnes pourra être de 35 cm. au maximum;
- d) l'empiétement de 30 cm. pour les bâches assemblées ne sera pas obligatoire à condition que la couture d'assemblage soit à l'intérieur;
- e) l'intervalle entre les œillets ou anneaux pourra atteindre 30 cm. au maximum (article 6, paragraphe 4);
- f) l'espace entre les lattes pourra atteindre 40 cm. au maximum (article 6, paragraphe 9);
- g) la paroi avant du véhicule moteur pourra avoir une surface non continue pour autant qu'elle remplisse les mêmes conditions que celles fixées pour les parois latérales.

ANNEXE 3

CERTIFICAT D'AGREMENT

CER	TIFICA	M Tr	Ό	 	

attestant que le véhicule-container designé ci-après remplit les conditions requises pour être admis au transport international de marchandises par la route.
Valable jusqu'au
Genre Nom et siège d'exploitation du transporteur (propriétaire) Nom ou marque du constructeur Numéro de fabrication du moteur du véhicule Numéro d'immatriculation du véhicule Le véhicule-container décrit ci-dessus a subi à
l'examen prévu à l'article 16 de la Convention et remplit les conditions requises pour être admis au transport international des marchandises par la route.
Le véhicule-container décrit ci-dessus répond ne repond pas aux conditions prévues à l'article 6, para-
graphe 5, du règlement concernant la construction et l'aménagement des véhicules et containers desti- nés aux transports internationaux de marchandises par la route. En conséquence, il sera ne sera pas admis dans les pays qui exigent l'application de ce paragraphe.

ANNEXE 4

PLAQUE T. I. R.

- 1. Les plaques auront pour dimensions 0,25 m. sur 0,40 m.
- 2. Elles doivent être placées sensiblement au milieu de l'avant et de l'arrière des véhicules et de manière à être très visibles.
- 3. Les lettres T.I.R., en caractères latins majuscules, doivent avoir une hauteur de 0,20 m. et leurs traits une épaisseur d'au moins 20 mm. Elles sont de couleur blanche sur fond bleu.

TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES AU MOYEN DE CONTAINERS SOUS LA REGLE DU CARNET T.I.R.

PROTOCOLE ADDITIONNEL (*)

A L'ACCORD RELATIF A L'APPLICATION PROVISOIRE DES PROJETS DE CONVENTIONS INTERNATIONALES DOUANIERES SUR LE TOURISME, SUR LES VEHICULES ROUTIERS COMMER-CIAUX ET SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MAR-CHANDISES PAR LA ROUTE

Les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, parties à l'accord relatif à l'application provisoire des projets de conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les véhicules routiers commerciaux et sur le transport international des marchandises par la route.

Considérant que les avantages que l'on est en droit d'attendre de l'emploi des containers dans le trafic international, aussi bien par la route qu'en combinaison avec d'autres modes de transport, justifient qu'un règlement spécial soit prévu au Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route, concernant tant la construction et l'aménagement des containers que leur admission temporaire,

Sont convenus des dispositions suivantes qui régiront, dans 'eurs rapports réciproques, le transport international des marchandises au moyen de containers sous le régime du carnet TIR.

Article 1.

Nonobstant les dispositions des articles 1 et 7 de l'annexe 2 du Projet de Convention douanière sur le transport international des marchandises par la route, les dispositions de ladite annexe ne s'appliqueront qu'à la construction et à l'aménagement des véhicules destinés aux transports internationaux des marchandises par la route.

La construction et l'aménagement des containers destinés aux transports internationaux de marchandises par la route seront régis par les dispositions du texte joint à ce Protocole qui formera l'annexe 2-bis dudit Projet de Convention.

^(*) Le Protocole Additionnel a été approuvé le 11 mars 1950 par le Sous-Comité des transports routiers et a été signé à la même date par les représentants dûment accrédités de l'Union économique belgo-luxembourgeoise, de la France et de l'Italie.

Article 2.

Le container utilisé à un transport couvert par un carnet TIR ne doit pas faire l'objet d'un document spécial à condition qu'il soit fait mention de ses caractéristiques et de sa valeur au manifeste des marchandises.

Cette facilité ne déroge pas au droit des autorités douanières de chaque Etat d'exiger au bureau de destination l'accomplissement des formalités prévues par la réglementation nationale ou de prendre les mesures en vue d'éviter l'emploi du container pour une nouvelle expédition de marchandises à l'intérieur du même territoire douanier.

L'association garante sera libérée de sa responsabilité après décharge du carnet TIR de l'une des manières prévues à l'article 13 du Projet de Convention.

Article 3.

Ce Protocole sera ouvert à l'adhésion de tous les Gouvernements qui, en vertu de l'article VI de l'Accord relatif à l'application provisoire des projets de Conventions internationales douanières sur le tourisme, sur les véhicules routiers commerciaux et sur le transport international des marchandises par la route, peuvent adhérer audit Accord.

Article 4.

Ce Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en adressera à chacun des Gouvernements contractants une copie certifiée conforme. Le Secrétaire général notifiera en outre à chacun des Gouvernements contractants toute adhésion au Protocole qui lui sera adressée. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer le présent Protocole à la date de son entrée en vigueur.

Fait à Genève en un seul exemplaire en langues anglaise et française, l'un et l'autre textes faisant également foi, le onze mars mil neuf cent cinquante.

PROJET DE CONVENTION DOUANIERE SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES PAR LA ROUTE

ANNEXE 2-bis

REGLEMENT CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET L'AMENA-GEMENT DES CONTAINERS DESTINES AUX TRANSPORTS IN-TERNATIONAUX DES MARCHANDISES PAR LA ROUTE

HAPITRE I.

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier.

Règles générales.

- 1. Ne peuvent être agrées pour le transport international des marchandises par la route que les containers qui portent en caractères et en chiffres indélébiles le nom et l'adresse du propriétaire ou des marques et numéros d'identification et qui sont construits et aménagés de telle manière:
- $\it i$) qu'un scellement puisse y être apposé de manière simple et efficace :
- ii) qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du container ou y être introduite sans effraction laissant des traces visibles ou sans rupture du scellement;
- iii) qu'aucun espace caché ne permette de dissimuler des marchandises.
- 2. Les containers doivent être construits de telle sorte que tous les espaces tels que compartiments ou récipients capables de contenir des marchandises, soient d'un accès facile aux fins de la visite douanière.
- 3. Au cas où il subsisterait des espaces vides entre différentes épaisseurs composant les parois, le revêtement intérieur devra être fixe, complet et continu et tel qu'il ne puisse pas être démonté sans laisser de traces visibles.
- 4. Les containers transportés par route doivent pouvoir être fixés sur le pont de chargement du véhicule sur lequel ils sont transportés de façon à pouvoir être scellés par la douane.

Article 2.

Espace reservé au chargement

1. Les parois, le plancher et le toit du container doivent être formés de plaques métalliques soudées ou rivetées ou de planches bou-

vetées d'une épaisseur appropriée et disposées de manière qu'aucune ne puisse être retirée sans endommager l'ensemble. Les éléments de la partie réservée au chargement doivent s'adapter exactement le uns aux autres et être fixés de telle manière qu'il soit impossible d'en déplacer ou d'en retirer aucun sans endommager les scellés ou sans laisser de traces visibles d'effraction.

- 2. Les organes d'assemblage essentiels, tels que boulons, verrous, rivets, doivent être fixés de l'extérieur, dépasser à l'intérieur et être rivés, boulonnés ou soudés de manière satisfaisante.
- 3. Les ouvertures de ventilation sont autorisées jusqu'à 40 cm de côté et celles d'écoulement jusqu'à 35 cm. de diamètre. Elles doivent être munies d'une toile métallique ou d'une plaque de métal perforé (trous de 20 mm. au plus) et protégées par un treillage métallique soudé (mailles de 10 mm. au plus). Il ne doit pas être possible d'enlever ces dispositifs de l'extérieur du container.

Article 3.

Système de fermeture

- 1. Les portes et tous autres modes de fermeture des containers devront comporter un dispositif permettant un scellement douanier simple et efficace. Ce dispositif sera soit soudé aux parois des portes si elles sont métalliques, soit fixé par un boulon dont l'écrou sera rivé à l'intérieur.
- 2. Les charnières doivent être fabriquées et agencées de manière telle que les portes et autres modes de fermeture ne puissent être retirés de leurs gonds. Les vis, verrous et autres fixations doivent être soudés aux parties extérieures des charnières.
- 3. Les portes en bois seront en outre bordées de bandes métalliques à plat destinées à couvrir les interstices et à assurer une fermeture complète et efficace.
- 4. Un dispositif de protection du scellement douanier doit être prévu.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIERES A CERTAINS CONTAINERS

Article 4.

Containers frigorifiques, containers citernes et containers de déménagement

Les prescriptions ci-dessus s'appliquent aux containers frigorifiques, aux containers citernes et aux containers de déménagement dans la mesure où elles sont compatibles avec les caractéristiques techniques que leur destination impose à ces containers.

Les flasques (capuchons de fermeture), les robinets de conduite et les trous d'homme de containers citernes doivent être aménagés de façon à permettre un scellement douanier simple et efficace.

Article 5.

- 1. Les containers ouverts doivent être bâchés, répendre aux conditions prévues à l'article premier, ainsi qu'aux paragraphes 2 à 9 du présent article et, en outre, aux dispositions générales des articles 2 et 3 dans la mesure où, en raison de la construction particulière des containers ouverts, ces dispositions générales sont susceptibles de leur être appliquées.
 - 2. Les parois latérales doivent avoir une hauteur d'au moins 35 cm.
- 3. La bâche, en forte toile, doit être d'une seule pièce; si la bâche est raccomodée, elle doit être doublée sur toute la surface de la déchirure d'une pièce de toile cousue à l'intérieur. Si exceptionnellement il faut assembler de grandes pièces de la bâche, les parties doivent empiéter l'une sur l'autre sur 30 cm. au moins et les deux extrémités doivent être cousues par un double ourlet. La bâche doit être en bon état et confectionnée de manière qu'une fois le lien de fermeture placé on ne puisse toucher au chargement sans laisser de traces visibles. Elle doit recouvrir les parois verticales suffisamment pour empêcher l'accès au chargement. L'intervalle entre les oeillets ou anneaux ne doit pas dépasser 20 cm.
- 4. Tout Etat contractant peut exiger que la partie inférieure de la bâche couvrant le container et son chargement soit attachée étroitement aux parois verticales du container par des barres métalliques inflexibles qui seront appliquées extérieurement à la bâche, au-dessus de sa fixation, de tout son long, de manière qu'entre la bâche d'une part et les parois verticales d'autre part, il ne reste aucun interstice qui permette de faire passer quoi que ce soit. Les barres seront fixées par des vis et par des écrous aménagés de manière à permettre d'y appliquer la fermeture douanière.
- 5. Ne seront utilisés comme moyen de ligature que des câbles d'acier flexibles d'un diamètre de 3 mm. au minimum, des cordes de chanvre ou de sisal mesurant au moins 8 mm. d'épaisseur. Ces ligatures seront d'une seule pièce et pourvues aux deux extrémités de pointes métalliques et d'oeillets destinés à recevoir la fermeture douanière après nouage des extrémités.
 - 6. Les oeillets fixés à la bâche seront renforcés de métal ou de cuir.
- 7. Les anneaux de fixation doivent être placés de telle sorte qu'ils ne puissent être détachés de l'extérieur.
- 8. Les arceaux supports de bâches doivent être fixés de manière qu'il soit impossible de les déplacer de l'extérieur.
- 9. Si la surface ouverte dépasse six mètres carrés, une armature de lattes (lattis) devra être fixée sur les arceaux. Ce lattis s'étendra sur toute la longueur du container. L'espace entre les lattes ne devra pas dépasser 20 cm. Il en sera de même pour l'intervalle entre le lattis et les parois verticales.

Article 6.

Containers à clairevoie

Les containers à clairevoie doivent répondre aux conditions de l'article 5.

Ils doivent en outre pouvoir être bâchés sur toutes les surfaces à clairevoie.

Lorsque les parois latérales sont constituées par des planches ou des lattes, l'intervalle entre ces planches ou ces lattes ne doit pas dépasser 50 mm. Lorsque les parois latérales sont constituées par un treillage métallique, la plus grande diagonale des mailles ne doit pas dépasser 50 mm.

Article 7.

Containers repliables ou démontables

Les containers repliables ou démontables sont admis dans les mêmes conditions que les containers non repliables ou non démontables, sous la réserve que les dispositifs de verrouillage permettant de les replier ou de les démonter puissent être scellés par la douane et qu'aucune partie de ces containers ne puisse être déplacée sans rompre ces scellés.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Pour les containers en usage lors de la mise en vigueur du présent règlement, les facilités suivantes demeureront valables jusqu'au 31 décembre 1951:

- a) L'indélébilité des inscriptions (article premier, paragraphe 1) ne sera pas exigée pour autant que celles-ci présentent un caractère suffisant de permanence;
- b) Les planchers (article 2, paragraphe 1) en bois pourront être non bouvetés;
- c) La protection des ouvertures de ventilation et d'écoulement par un treillage métallique (article 2, paragraphe 3) ne sera pas obligatoire;
- d) Le dispositif de protection du scellement douanier (article 3, paragraphe 4), ne sera pas obligatoire;
- e) L'empiètement de 30 cm pour les bâches assemblées ne sera pas obligatoire à condition que la couture d'assemblage soit à l'intérieur;
- f) L'intervalle entre les oeillets ou anneaux pourra atteindre 30 cm au maximum (article 4, paragraphe 2).

CERTAINES QUESTIONS RELATIVES A L'ETENDUE DE LA RESPONSABILITE DES ASSOCIATIONS GARANTES

- 1. La responsabilité de l'association garante s'étend seulement aux marchandises reprises au manifeste et à celles qui se trouveraient dans la partie du véhicule ou du container placée sous les scellés de la douane.
- 2. La responsabilité de l'association garante ne commence, à l'égard des autorités douanières d'un pays, qu'à partir du moment où le carnet TIR a été accepté par ces autorités.

L'association garante ne peut notamment pas être rendue solidairement responsable si le transporteur a tenté d'importer frauduleusement les marchandises composant le chargement de son véhicule sans avoir remis le carnet T. I. R. à la douane.

- 3. Toutes les indications relatives à la marchandise portées au manifeste du carnet T. I. R. valent, jusqu'à preuve du contraire dont la charge incombe aux autorités douanières.
- 4. Il est recommandé aux autorités douanières de ne pas se laisser guider par le fait que l'association garante est responsable du paiement des droits, taxes, intérêts de retard et pénalités pécuniaires dus par le transporteur, pour libérer les marchandises ou véhicules dans le cas où la législation leur accorde le pouvoir de les retenir.
- 5. La décharge sans réserve par les autorités douanières d'un carnet T. I. R. libère l'association garante de sa responsabilité, étant entendu par ailleurs que dans le cas où le transport arrive à un bureau de destination, les autorités douanières peuvent se réserver le droit de n'autoriser le déchargement de la marchandise que lorsqu'une autre responsabilité se substitue immédiatement après le déchargement à celle de la caution du Carnet T. I. R. ou que la marchandise aura été placée sous un autre régime de douane.
- 6. Par rapport au paragraphe ler de l'article 13, l'expression « prise en charge » ne vise que la prise en charge par les autorités douanières du bureau de destination.

PRECISIONS CONCERNANT LES REGLES PREVUES POUR L'APPLICATION DU PROJET DE CONVENTION DOUANIERE SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES PAR LA ROUTE

1. — Associations garantes.

Les dispositions de l'article 5, paragraphe 2 du Projet de Convention n'empêchent pas les autorités douanières d'un pays d'accepter la garantie de plusieurs associations dont chacune serait responsable pour le déchargement régulier des carnets émis par elle-même ou par les associations correspondantes.

2. — Indication de la valeur sur la couverture du carnet.

La valeur totale des marchandises à mentionner sur la première page de la couverture du carnet doit être indiquée dans la monnaie du pays de départ.

3. — Indication de l'itinéraire à suivre par le véhicule.

Des erreurs ou omissions pourraient résulter du fait que la rubrique « Itinéraire proposé...», à remplir par le transporteur sur les feuillets du carnet T. I. R., figure dans la partie réservée à l'usage de la douane.

Pour obvier à cet inconvénient, il sera procédé comme suit:

- a) Ni la douane ni le transporteur ne rempliront cette rubrique.
- b) Entre les lignes « Bureaux de douane de passage » et « Bureau de douane de destination...», sera intercalée une nouvelle ligne pointillée où le transporteur indiquera l'itinéraire prévu depuis le point de départ jusqu'au point de destination.
- c) Sous la rubrique « Itinéraire fixé par la douane ... », la douane indiquera seulement l'itinéraire suivi dans son territoire douanier.

4. — Certificat d'agrément.

Le certificat d'agrément prévu à l'article 16 du Projet de Convention doit être imprimé dans la langue du pays de délivrance et en français et les différentes rubriques doivent être numérotées pour rendre le texte compréhensible dans les autres langues (voir modèle 1 ci-joint).

Dans les certificats d'agrément délivrés pour les containers, remplacer les mots « l'article 6, paragraphe 5 » par « l'article 5, paragraphe 4 ».

5. — Certificat d'agrément pour les containers.

Les services qui délivreront les certificats pour les containers devront veiller à ce que ces certificats permettent de les identifier d'une façon certaine.

6. — Pièce justificative à produire par les conducteurs.

Si le conducteur du véhicule n'est pas le titulaire du carnet T. I. R., il doit être en possession d'un document délivré par le titulaire et l'habilitant à effectuer le transport.

7. — Contrôle douanier au bureau de douane de départ.

Le bon fonctionnement du régime du Carnet T. I. R. exige que les autorités douanières procèdent à un examen adéquat du chargement au bureau de départ.

8. - Plaques T. I. R.

Les plaques T. I. R. doivent être scellées par les autorités douanieres du bureau de départ.

9. — Inscription du carnet T. I. R. sur le document douanier du véhicule.

Il est recommandé aux autorités douanières de prescrire l'inscription du numéro du carnet T. I. R. et des initiales de l'association garante sur le document douanier du véhicule.

10. — Contrôle douanier en cours de route.

Si une autorité douanière procède en cours de route à l'inspection du contenu d'un véhicule, elle doit faire mention de l'opération effectuée ainsi que du nouveau scellement apposé sur les souches des feuillets utilisés dans son pays.

11. — Procès-verbal de constat.

Le procès-verbal de constat doit être rédigé dans tous les pays sur un formulaire, conforme au modèle 2 ci-joint, imprimé en français et dans la langue du pays où les faits se sont produits.

Il est recommandé aux associations de fournir au transporteur un certain nombre de ces formulaires pour que les autorités compétentes puissent en faire usage en cas de besoin.

12. — Visa de sortie omis ou apposé irrégulièrement.

Le bureau d'entrée peut refouler le transporteur au bureau de sortie du pays voisin lorsqu'il constate que le visa de sortie a été omis ou apposé irrégulièrement dans ledit pays. Il serait utile que le bureau d'entrée qui procède à un tel refoulement insère dans le carnet T. I. R. une note explicative destinée au bureau de sortie correspondant.

Toutefois, si la douane du bureau d'entrée a procédé à la prise en charge du carnet T. I. R. sans refouler le transport, la règle prévue au Protocole du projet de convention (Ad article 6) sera appliquée.

13. — Traduction du manifeste.

Si une traduction distincte du manifeste est fournie à l'usage de la douane, cette traduction ne fera pas foi dans le cas où une erreur de traduction serait constatée.

14. — Voyage retour.

Le transport de marchandises pour le voyage retour peut avoir lieu soit sous le couvert d'un carnet T. I. R. dont le transporteur a été muni par l'association à laquelle il est affilié dans son pays, soit sous le couvert d'un carnet T. I. R. délivré par une association du pays où les marchandises doivent être chargées.

15. — Déchargement de marchandises en deux points du pays de destination.

L'article 2 du Projet de Convention ne contient pas de dispositions spécifiques en ce qui concerne le déchargement de marchandises en plus d'un point du pays de destination.

Afin de permettre à certains Etats (*) d'autoriser le déchargement en deux points de leur territoire douanier, il a été convenu d'appliquer en pareil cas la procédure suivante.

- a) Les pages à utiliser pour le pays de destination devraient être au nombre de quatre au lieu de deux et porter référence l'une à l'autre.
- b) Les deux points de déchargement seraient mentionnés à la rubrique « Bureau de douane de destination » sur tous les feuillets du carnet T. I. R. Cette mention serait rédigée comme suit:
- « Bureaux de douane de destination A... B... ainsi qu'il est indiqué au manifeste ».

Sur tous les manifestes, devraient figurer d'abord les marchandises destinées au premier lieu de déchargement, et ensuite celles destinées au second lieu de déchargement. L'inscription de ces deux catégories de marchandises devrait être nettement séparée par un trait et les manifestes devraient être arrêtés de la façon suivante:

- « Arrêté le present manifeste à ... colis dont les (X)... premiers sont destinés au bureau de douane de A... et les autres au bureau de douane de B...».
- c) Les marchandises seraient arrimées de telle sorte qu'au premier bureau, celles qui y sont destinées puissent être déchargées en laissant à bord la partie du chargement destinée au second bureau.
- 16. Liste des bureaux de douane ouverts au transport international des marchandises par la route.

En ce qui concerne les bureaux frontière, la liste à fournir conformément à l'article 18 du Projet de Convention doit préciser s'il s'agit de bureaux de passage, de départ ou de destination.

17. — Dispositions transitoires relatives à la construction des véhicules.

Les dispositions transitoires relatives à la construction des véhicules s'appliqueront jusqu'au 31 décembre 1951.

^(*) Les Etats suivants sont disposés à accorder le déchargement en plus d'un point à dater du ler janvier 1951: Autriche, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suède, Tchécoslovaquie ainsi que les Zones occidentales d'occupation en Allemagne.

($Mod\`{e}le\ 1$)

1	CERTIFICAT D'AGREMENT
2	CERTIFICAT No
3	attestant que le véhicule container désigné ci-après remplit les conditions requises pour être admis au transport international de marchandises par la route.
4	Valable jusqu'au
5	Ce certificat doit être restitué à l'office émetteur lorsque le véhicule-container est retiré de la circulation, en cas de changement de propriétaire, à l'expiration de la durée de validité et en cas de changement notable des caractéristiques du véhicule.
6	Genre
7	Nom et siège d'exploitation du transporteur (propriétaire)
8	Nom ou marque du constructeur
9	Numéro de fabrication ou numéro de série du constructeur
LO	Numéro de fabrication du moteur du véhicule
L1	Numéro d'immatriculation du véhicule
12	Le véhicule-container décrit ci-dessus a subi à
L 3	Le véhicule-container décrit ci-dessus répond pas aux conditions prévues à l'article 6, para-
	graphe 5, du règlement concernant la construction et l'aménagement des véhicules et containers destinés aux transports internationaux de marchandises par la route En conséquence, il
	sera pas admis dans les pays qui exigent l'application de ce paragraphe.
. 4	10
L 4	
	15. Signature et 16. Cachet de l'Office émetteur à,

(Modèle 2)

1	TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR LA ROUTE
2	PROCES-VERBAL DE CONSTAT
3 4	DRESSÉ EN EXÉCUTION DU CHIFFRE 14 DU RÈGLEMENT RELATIF À L'UTILISATION DU CARNET T.I.R.
5	Le soussignés (1)
6	certifient que le 19, à heures,
7	sur le territoire de, au lieu dit
8	leur a été présenté le camion, la remorque (2)
9	repris(e) au triptyque/carnet de passages en douane No
10	et transportant des marchandises sous le couvert du carnet T.I.R.
11	délivré lesous le N°
12	par (3)
13	pour des marchandises chargées à à destination de
14	Ils ont constaté
15	que les scellés indiqués ci-après, du bureau de Douane de départ
16	deet du bureau de Douane de(2)
17	étaient rompus/manquants:
18	, rupture-manquant (2) que le transporteur
19	a déclaré provenir de la cause suivante:
20	- que par suite de l'accident décrit ci-après, il a été nécessaire
21	de décharger le véhicule
22	L'accident est dû (5)
23	- que pour sauver les marchandises, le transporteur s'est vu contraint de
24	décharger les marchandises
25	L'accident est $d\hat{\mathbf{u}}$ (5)
26	Ils ont assisté à leur chargement:
27	sur le eamion (marque), châssis N^{o}
28	moteur N° , plaque N°)
29	sur la remorque (marque, plaque Nº)
30	et ont apposé sur ce véhicule les scellés ci-après:

- 31 Ledit véhicule
- 32 a été agréé suivant certificat ci-joint (2)
- 33 n'a pas fait l'objet d'un certificat d'agrément (2)
- 34 La vérification n'a fait reconnaître aucune irrégularité (2)
- 35 La vérification a fait reconnaître le manquant ou la destruction des
- 36 marchandises spécifiées ci-après, dans l'ordre de leur inscription au
- 37 manifeste du carnet T.I.R. (2).

Nombre: Espèce des colis	Marques et N' des colis	Nature et espèce des marchandises	S'agit—il d'un manquant ou d'une destruction ? Indiquer la quantité

Sceau de l'autorité qui a rédigé le procès-verbal de constat.

Visa du bureau frontière de douane de sortie.

- (1) Nom et grade des agents et désignation de l'autorité dont ils dépendent
- (2) Biffer la mention inutile
- (3) Nom et adresse de l'association émettrice
- (4) Lieu du chargement et lieu de destination
- (5) Préciser la nature et les circonstances de l'accident.

1948-52 - DCCLXII SEDUTA

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Il seguito dello svolgimento dell'ordine del giorno è rinviato alla prossima seduta.

Presentazione di relazione.

OTTANI. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OTTANI. A nome della Commissione speciale per i provvedimenti a favore delle zone alluvionate, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 15 dicembre 1951, n. 1334, concernente l'estensione alle imprese commerciali ed artigiane della legge 21 agosto 1949, n. 638, sulle imprese industriali danneggiate o distrutte a seguito delle pubbliche calamità, e integrazioni e modifiche alla legge stessa » (2161).

PRESIDENTE. Do atto al senatore Ottani della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Trattandosi di conversione in legge di un decreto-legge ed essendo ormai imminente il termine di 60 giorni entro cui il Parlamento deve ratificarlo, il disegno di legge relativo sarà inscritto al punto 1 dell'ordine del giorno della seduta di martedì 12 febbraio.

(Così resta stabilito).

Per lo svolgimento di interrogazioni urgenti.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il Ministro competente ha fatto sapere che risponderà alla interrogazione presentata nella seduta di ieri dal senatore Priolo, con richiesta di dichiarazione di urgenza, nella prima seduta destinata allo svolgimento delle interrogazioni.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare, in mia vece, lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

BORROMEO, Segretario:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, perchè dica se non ritenga urgente la presentazione del disegno di legge, dovuto per comando della Costituzione della Repubblica, per l'elezione e il funzionamento del Consiglio superiore della Magistratura; e se non ritenga urgente esporre un programma dettagliato di organizzazione e funzionamento della Polizia, per il quale la riforma e il perfezionamento di un organo tanto importante dello Stato, si attuino, affinchè sia degno delle istituzioni repubblicane (405).

CONTI.

PRESIDENTE. Questa interpellanza sarà svolta nella seduta che il Senato determinerà, sentiti il Governo e l'interpellante e senza discussione.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare, in mia vece, lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

BORROMEO, Segretario:

Al Ministro delle finanze, per sapere se'non creda doveroso presentare in via di urgenza un disegno di legge per abrogare tutte le disposizioni che esentano le indennità di qualsiasi natura e specie da oneri fiscali (1979).

MACRELLI.

Interrogazioni con richiesta di risposta scri+ta

Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del tesoro e del commercio con l'estero, premesso che da notizie apparse recentemente sulla stampa inglese — che, indubbiamente, saranno state segnalate dal Servizio studi dell'Ufficio italiano dei cambi ai superiori organi competenti — si apprende che operatori di Paesi europei, in essi compresa l'Italia, stanno svolgendo da vari mesi intensa attività in lucrose operazioni di «dirottamento», verso il Nord America, di merci provenienti dall'area della sterlina, nominalmente spedite in Europa

1948-52 - DCCLXII SEDUTA

DISCUSSIONI

8 Febbraio 1952

e pagate con sterline inglesi acquistate sui mercati liberi esteri a prezzi inferiori al cambio ufficiale.

Il sottoscritto interroga il Presidente del Consiglio ed i Ministri indicati, per sapere:

- 1) se sia vero che operatori in scambi e cambi con l'estero, domiciliati e residenti in Italia ed iscritti alle Camere di commercio italiane, abbiano compiuto e continuino a compiere in nome dell'Italia le cennate operazioni di « dirottamento » di merci, sia che trattasi di merci in transito, sia di merci direttamente importate in Italia. Nel caso affermativo come possa essere tuttora possibile effettuare tali operazioni e se le competenti Autorità italiane abbiano adottato o intendano adottare idonei provvedimenti al riguardo;
- 2) se e quali ulteriori pregiudizievoli ostacoli abbiano creato, le dette operazioni, alla nostra esportazione, diretta verso l'area del dollaro, di prodotti derivanti dalla trasformazione e lavorazione di materie prime da noi acquistate nell'area della sterlina e pagate in sterline inglesi, assegnate dall'Ufficio italiano dei cambi al cambio ufficiale di ben lire 1.749,69 (2113).

GRISOLIA.

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sono state diramate istruzioni agli Uffici provinciali del lavoro e della massima occupazione, al fine di assicurare il funzionamento delle Commissioni comunali di collocamento anche dove non sono state costituite, per l'inadempienza di organismi agli obblighi di legge (2114).

GHIDETTI.

PRESIDENTE. Il Senato si riunirà nuovamente in seduta pubblica martedì, 12 febbraio, alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

- I. Discussione dei seguenti disegni di legge:
 - 1. Conversione in legge del decreto-legge 15 dicembre 1951, n. 1334, concernente la estensione alle imprese commerciali ed artigiane della legge 21 agosto 1949, n. 638, sulle imprese industriali danneggiate o distrutte a seguito di pubbliche calamità, e

integrazioni e modifiche alla legge stessa (2161).

- 2. Ratifica, senza modificazioni, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 luglio 1947, n. 1033, recante norme integrative al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 2 gennaio 1947, n. 2, concernente la costituzione e l'ordinamento dell'Ente siciliano di elettricità (1249) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 3. Modifiche alle autorizzazioni di spesa di cui alla legge 15 luglio 1950, n. 576, che approva lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1950-51 (2033) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- 4. Ratifica, con modificazioni del decreto legislativo 4 marzo 1948, n. 137, recante norme per la concessione dei benefici ai combattenti della seconda guerra mondiale (1135-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).
- 5. Conferma in carica degli agenti della riscossione per il decennio 1953-1962 e meccanizzazione dei ruoli esattoriali (1333).
- 6. Tartufoli. Modifica della legge 30 dicembre 1949, n. 868, sulla proroga della sospensione degli esami per le promozioni ai gradi VIII di gruppo A, IX di gruppo B, e XI di gruppo C, nei ruoli del personale civile dell'Amministrazione dello Stato (1767).
- 7. Adeguamento delle pensioni dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti (1815-Urgenza). BERLINGUER e FIORE. — Miglioramento economico ai pensionati della Previdenza sociale (1004).
- 8. Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (23-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).
- 9. Disposizioni per la protezione della popolazione civile in caso di guerra o di calamità (Difesa civile) (1790) (Approvato dalla Camera dei deputati).

1948-52 - DCCLXII SEDUTA

DISCUSSIONI

8 FEBBRAIO 1952

- II. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:
 - 1. MACRELLI ed altri. Rivendica degli immobili trasferiti ad organizzazioni fasciste od a privati e già appartenenti ad aziende sociali, cooperative, associazioni politiche o sindacali, durante il periodo fascista (35). (Nella seduta del 12 dicembre 1951 rinviata la discussione alla terza decade di febbraio 1952).
 - 2. MERLIN Angelina. Abolizione della regolamentazione della prostituzione, lotta contro lo sfruttamento della prostituzione altrui e protezione della salute pubblica (63).
 - 3. PIERACCINI ed altri. Provvedimenti per la preparazione, controllo e distribuzione a prezzo equo, a cura dello Stato, dei prodotti farmaceutici di largo consumo (317). (Nella seduta del 7 febbraio 1952 rinviata la discussione al 19 febbraio 1952).
 - 4. Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, sull'ordinamento dei Consorzi agrari e della Federazione italiana dei Consorzi agrari (953) (Approvato dalla Camera dei deputati).
- III. Discussione di disegni di legge rinviata (per abbinamento a disegni di legge da esaminarsi dalle Commissioni):
 - 1. Monaldi. Misure di lotta contro le malattie veneree (628-*Urgenza*).
 - 2. MICELI PICARDI. Elevazione del limite di età per il collocamento a riposo degli impiegati statali con funzioni direttive (1703).
- IV. Discussione delle seguenti domande di autorizzazione a procedere:

contro il senatore SPANO, per i reati di vilipendio alle istituzioni costituzionali (articolo 290 del Codice penale in relazione all'articolo 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317), di oltraggio ad un pubblico ufficiale (articolo 341, prima parte, secondo capoverso ed ultima parte, del Codice penale) e di non ottemperanza all'ingiunzione di scioglimento di un pubblico comizio datagli dall'Autorità competente (articolo 24 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento LXIII);

contro il senatore Li Causi, per il reato di vilipendio alla polizia (articolo 290 del Codice penale) (Doc. CIII);

contro Brunella Francesco, per il reato di vilipendio al Parlamento (articolo 290 del Codice penale) (Doc. CVII);

contro il senatore ANGIOLILLO, per il reato di diffamazione a mezzo della stampa (articolo 595 del Codice penale) (Doc. CX);

contro il senatore MARIANI, per il reato di organizzazione di pubblica riunione senza autorizzazione dell'Autorità di pubblica sicurezza (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Documento CXIII);

contro il senatore FANTUZZI, per avere preso la parola in una riunione in luogo pubblico non autorizzata dall'Autorità di pubblica sicurezza (articolo 18 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773) (Doc. CXXIII);

contro il senatore SERENI, per il reato di oltraggio aggravato a pubblico ufficiale (articolo 341, primo ed ultimo comma del Codice penale) (Doc. CXXVI);

contro il senatore LUSSU, per il reato di diffamazione (articolo 595, primo capoverso, del Codice penale) (Doc. CIL).

La seduta è tolta (ore 14,05).

Dott. CARLO DE ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio Resoconti