

## Regio decreto-legge 6 ottobre 1919, n.1804

### Approvazione del trattato concluso fra l'Italia e l'Austria, sottoscritto a San Germano

(RDL in GU n.238 del 7 ottobre 1919; legge in GU n.232 del 1°ottobre 1920; testo del trattato in GU n.241 del 12 ottobre 1920)<sup>1</sup>

#### Articolo 1

L'art.1°del regio decreto 6 ottobre 1919, n.1804, è convertito in legge.

#### Articolo 2

Il governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al qui annesso trattato di pace concluso fra l'Italia e l'Austria a Saint-Germain-en-Laye il 10 settembre 1919, e le cui, ratificazioni furono depositate il 16 luglio 1920.

#### Articolo 3

I territori attribuiti all'Italia con questo trattato e con gli atti successivi fanno parte integrante del regno d'Italia.

#### Articolo 4

Il governo del Re è autorizzato a pubblicare nei territori annessi lo statuto e le altre leggi del regno e ad emanare le disposizioni necessarie per coordinarle colla legislazione vigente in quei territori e in particolare con le loro autonomie provinciali e comunali.

#### Articolo 5

Con decreto reale sarà dichiarato il giorno in cui dovrà considerarsi cessato, per ogni effetto, lo stato di guerra, e saranno determinate le modalità per il passaggio allo stato di pace.

### Trattato di Pace fra le Potenze alleate e associate<sup>2</sup> e l'Austria firmato a Saint-Germain-en-Laye il 10 settembre 1919<sup>3</sup>

- omissis -

Parte X. - Clausole economiche.

Sezione I. - Relazioni commerciali.

Capitolo I. - Regolamenti, tasse e restrizioni doganali.

#### Articolo 217.

L'Austria s'impiega a non sottoporre le merci, - prodotti naturali o manufatti, - di alcuno degli Stati alleati e associati, importate nel territorio austriaco, da qualsiasi luogo provenienti, a diritti od oneri, compresi i dazi interni, diversi o maggiori di quelli ai quali sono soggette le stesse merci, - prodotti o manufatti, - di un altro dei detti Stati o di qualsiasi altro paese estero.

L'Austria non manterrà e non imporrà alcuna proibizione o restrizione all'importazione, nel territorio austriaco, di qualunque merce, - prodotto naturale o manufatto, - dei territori di alcuno degli Stati alleati e associati, da qualunque luogo proveniente, che non sia applicata egualmente all'importazione delle stesse merci, - prodotti naturali o manufatti, - di un altro dei detti Stati o di qualsiasi altro paese estero.

#### Articolo 218.

L'Austria s'impiega inoltre a non stabilire differenze, per quanto concerne il regime delle importazioni, a danno del commercio di alcuno degli Stati alleati e associati, di fronte a un altro dei detti Stati, o di fronte a qualsiasi altro paese estero, neppure per vie indirette, come sarebbero quelle risultanti dai regolamenti o dalla procedura doganale, dai metodi di verifica e di analisi, dalle condizioni di pagamento dei diritti, dalla classificazione o interpretazione delle tariffe, o dall'esercizio di monopoli.

#### Articolo 219.

Per quanto concerne l'uscita, l'Austria s'impiega a non sottoporre le merci, - prodotti naturali o manufatti, - esportate dal territorio austriaco verso i territori di uno degli Stati alleati e associati, a diritti od oneri, compresi i dazi interni, diversi o più alti di quelli dovuti per le stesse merci esportate verso un altro dei detti Stati, o verso qualsiasi paese estero.

Essa non manterrà né imporrà alcuna proibizione o restrizione all'esportazione di qualunque merce spedita dal territorio austriaco verso uno degli Stati alleati e associati, che non sia applicata egualmente all'esportazione delle

<sup>1</sup> RDL abrogato dal DLgs 13 dicembre 2010 n.212 (all'All.1, vol.II-n.33479, pg.882) "Abrogazione di disposizioni legislative statali, a norma dell'articolo 14, comma 14-quater, della legge 28 novembre 2005, n.246" (s.o. n.276 alla GU n.292 del 15.12.2010).

<sup>2</sup> Potenze alleate: *Stati Uniti d'America; Impero britannico; Francia; Italia e Giappone*; Potenze associate: *Belgio; Cina; Cuba; Grecia; Nicaragua; Panama; Polonia; Portogallo; Romania; stato Serbo-Croato-Sloveno; Siam e Cecoslovacchia*.

<sup>3</sup> Il testo riportato è tratto da "Trattati ed Accordi per l'Europa danubiana"; Amedeo Giannini; Edizioni di "Politica"; Roma 1923; pagg.104-107.

stesse merci, - prodotti naturali o manufatti, - spedite verso un altro dei detti Stati o verso - qualsiasi altro paese estero.

#### Articolo 220.

Ogni favore, immunità o privilegio concernente la importazione, l'esportazione o il transito di merci, che sia concesso dall'Austria ad uno degli Stati alleati e associati, o a qualsiasi altro paese estero, sarà contemporaneamente e incondizionatamente esteso a tutti gli Stati alleati e associati, senza bisogno di domanda o di compenso.

#### Articolo 221.

In deroga al disposto dell'articolo 286, parte XII (porti, vie d'acqua e ferrovie) del presente trattato, durante un periodo di tre anni a datare dall'entrata in vigore del medesimo, i prodotti in transito dai porti che prima della guerra erano situati nel territorio dell'antica Monarchia austro-ungarica godranno alla loro importazione in Austria di riduzioni di dazio proporzionalmente corrispondenti a quelle che erano applicate, secondo la tariffa doganale austro-ungarica del 13 febbraio 1906<sup>4</sup>, agli stessi prodotti, quando la loro importazione avveniva dai detti porti.

#### Articolo 222.

Nonostante le disposizioni degli articoli 217 e 220, le Potenze alleate e associate convengono di non invocare le dette disposizioni per assicurarsi il beneficio di qualunque accordo speciale che possa essere concluso dal Governo austriaco con i Governi dell'Ungheria e dello Stato ceco-slovacco per stabilire un regime doganale speciale a favore di alcuni prodotti, naturali o manufatti, originari e provenienti da questi paesi, che saranno indicati negli accordi in parola, purché la durata di questi non superi un periodo di cinque anni dall'entrata in vigore del presente trattato.

#### Articolo 223.

Durante un periodo di sei mesi, a datare dall'entrata in vigore del presente trattato, le tasse imposte dall'Austria alle importazioni dai Paesi alleati e associati non potranno essere superiori a quelle più favorevoli che erano applicate alle importazioni nell'antica Monarchia austro-ungarica, il 28 luglio 1914.

Questa disposizione continuerà ad essere applicata, durante un secondo periodo di trenta mesi dopo la scadenza dei primi sei, esclusivamente alle importazioni delle frutta fresche e secche, degli ortaggi freschi, degli olii d'oliva, delle uova, dei suini, delle carni insaccate e del pollame vivo, in quanto tali prodotti godevano alla data suddetta (28 luglio 1914) di dazi convenzionali, stabiliti per trattato con le Potenze alleate e associate.

#### Articolo 224.

1° Lo Stato ceco-slovacco e la Polonia si impegnano a non imporre, durante quindici anni dall'entrata in vigore del presente trattato, sull'esportazione in Austria dei prodotti delle miniere di carbone del proprio territorio, diritti d'uscita o altre gravezze o restrizioni d'alcuna specie, diverse o più onerose di quelle imposte alla loro esportazione verso qualsiasi altro paese.

2° Speciali accordi saranno conclusi fra lo Stato ceco-slovacco, la Polonia e l'Austria, per la somministrazione reciproca di carbone e di materie prime.

3° Finché questi accordi non siano conclusi, ma in ogni modo durante un periodo non superiore a tre anni dall'entrata in vigore del presente trattato, lo Stato ceco-slovacco e la Polonia s'impegnano a non imporre sulla esportazione del carbone o della lignite in Austria diritti di uscita o restrizioni di alcuna specie, fino a concorrenza di una quantità che, in mancanza di accordo fra gli Stati interessati, sarà stabilita dalla Commissione delle riparazioni. Nello stabilire questa quantità la Commissione terrà conto di ogni circostanza, compresa la quantità di carbone e di lignite somministrata prima della guerra al territorio dell'Austria attuale dall'Alta Slesia e dai territori dell'antico Impero d'Austria trasferiti allo Stato ceco-slovacco e alla Polonia, a norma del presente trattato, come della quantità attualmente disponibile per la esportazione nei detti paesi. A titolo di reciprocità, l'Austria dovrà fornire allo Stato ceco-slovacco e alla Polonia le materie prime di cui al comma 2° in conformità di quanto sarà stabilito dalla Commissione delle riparazioni.

4° Lo Stato ceco-slovacco e la Polonia s'impegnano altresì a prendere, durante lo stesso periodo, tutti i provvedimenti necessari affinché tali prodotti siano acquistati dai compratori in Austria a condizioni non meno favorevoli di quelle applicabili alla vendita dei prodotti della stessa specie, in circostanze simili, ai compratori in Polonia e nello Stato ceco-slovacco, rispettivamente, o in qualsiasi altro paese.

5° In caso di disaccordo circa l'esecuzione o l'interpretazione di una delle disposizioni precedenti, la Commissione delle riparazioni deciderà.

---

<sup>4</sup> Legge 13 febbraio 1906 (B.L.I. Nro.20) sulla tariffa daziaria [in raccolta].

## Capitolo II. - Navigazione.

### Articolo 225.

Le Alte Parti contraenti s'impegnano a riconoscere la bandiera delle navi di qualunque Parte contraente che non abbia litorale marittimo, quando siano registrate in una determinata località, situata nel suo territorio; questa località farà le veci di porto d'iscrizione delle navi.

## Capitolo III. - Metodi sleali di concorrenza.

### Articolo 226.

L'Austria s'impegna a prendere tutte le disposizioni legislative ed amministrative necessarie per garantire i prodotti naturali o manufatti, originari di una delle Potenze alleate o associate, contro ogni forma di concorrenza sleale nelle transazioni commerciali.

L'Austria si obbliga a reprimere ed a vietare, sotto pena di confisca e con ogni altra sanzione appropriata, l'importazione e la esportazione, la fabbricazione, la circolazione, la vendita o la messa in vendita, sul proprio territorio, di ogni merce o prodotto che porti su di sé, sugli involucri immediati o sull'imballaggio esterno, marchi, nomi, incisioni o segni di qualunque specie che direttamente o indirettamente importino indicazioni false circa l'origine, il tipo, la natura e le qualità specifiche di tali merci e prodotti.

### Articolo 227.

L'Austria si obbliga, a condizione che le sia accordato un trattamento di reciprocità al riguardo, a conformarsi alle leggi e alle decisioni amministrative o giudiziarie prese a norma di esse, vigenti in un Paese alleato o associato, e dalle competenti autorità a lei regolarmente notificate, le quali stabiliscano o regolino il diritto a una designazione regionale per i vini e gli spiriti prodotti nel paese cui appartiene la regione, o le condizioni in cui può essere autorizzato l'uso di una denominazione regionale; e l'importazione, l'esportazione, la fabbricazione, la circolazione, la vendita o la messa in vendita di prodotti o merci sotto le designazioni regionali, contrariamente alle leggi e decisioni predette, saranno dall'Austria vietate e represses merce le disposizioni prescritte dall'articolo precedente.

- omissis -

## Parte XII. - Porti, vie d'acqua e ferrovie

### Sezione I. - Disposizioni generali<sup>5</sup>

### Articolo 284.

L'Austria si impegna ad accordare libertà di transito attraverso il proprio territorio, sulle vie meglio atte al transito internazionale, per ferrovia, corso d'acqua navigabile o canale, alle persone, merci, navi e galleggianti, vetture, vagoni e servizi postali diretti verso i territori di una qualunque delle Potenze alleate e associate, limitrofe o no, o provenienti dai medesimi.

Le persone, merci, navi e galleggianti, vetture, vagoni e servizi postali non saranno sottoposti ad alcun diritto di transito, né a ritardi o restrizioni inutili, ed avranno diritto in Austria al trattamento nazionale per quanto concerne tasse, facilitazioni e per ogni altro riguardo.

Le merci in transito saranno esenti da ogni diritto di dogana o altro diritto analogo.

Ogni tassa od onere che gravi il trasporto in transito dovrà essere ragionevole, tenuto conto delle condizioni del traffico. Nessuna imposta, facilitazione o restrizione dovrà dipendere, direttamente o indirettamente, dalla qualità del proprietario o dalla nazionalità della nave o di qualsiasi altro mezzo di trasporto che sia stato o debba essere adoperato in qualunque parte del percorso totale.

### Articolo 285.

L'Austria si impegna a non imporre e a non mantenere alcun sindacato sulle imprese di trasporto, in transito di andata e ritorno, degli emigranti attraverso il proprio territorio, salvo i provvedimenti necessari per accertare che i viaggiatori sono realmente in transito; essa non permetterà ad alcuna Compagnia di navigazione né ad alcun altro ente, società o persona privata, interessata al traffico, di partecipare in alcun modo a qualsiasi servizio amministrativo ordinato a tal uopo, né di esercitare sopra di esso un'influenza qualsiasi, diretta o indiretta.

### Articolo 286.

L'Austria s'impegna a non stabilire alcuna distinzione o preferenza, diretta o indiretta, per quanto riguarda i diritti, le tasse e le proibizioni relative alle importazioni nel suo territorio o alle esportazioni dal medesimo, e, salvo disposizioni particolari contenute nel presente trattato, per quanto riguarda le condizioni e il prezzo di trasporto delle merci o delle persone dirette al suo territorio, o provenienti dal medesimo, in ragione, sia della frontiera di entrata o di uscita, sia della specie, della proprietà o della bandiera dei mezzi di trasporto adoperati (compresi i trasporti aerei), sia del punto di partenza primitivo o immediato della nave o galleggiante, del vagone,

<sup>5</sup> Testo tratto da "Trattati ed Accordi per l'Europa danubiana"; Amedeo Giannini; Edizioni di "Politica"; Roma 1923; pagg.143-155.

dell'aeronave o altro mezzo di trasporto, della sua destinazione finale o intermedia, dell'itinerario seguito o dei punti di trasbordo, sia del fatto che le merci siano importate o esportate direttamente attraverso un porto austriaco o indirettamente attraverso un porto estero, sia del fatto che le merci siano importate o esportate per terra o per via aerea.

L'Austria s'impegna, in specie, a non stabilire, in danno dei porti o delle navi e dei galleggianti di una delle Potenze alleate e associate, alcuna soprattassa o alcun premio diretto o indiretto sulla esportazione o sulla importazione attraverso i porti o per mezzo delle navi e dei galleggianti austriaci, o di un'altra Potenza, particolarmente sotto forma di tariffe combinate, e a non sottoporre le persone o le merci che passano per un porto o si servono di una nave o di un galleggiante di una delle Potenze alleate e associate, a formalità o a ritardi di alcuna specie, ai quali le dette persone o merci non sarebbero sottoposte se passassero per un porto austriaco o di una Potenza diversa, o si servissero di una nave o di un galleggiante austriaco o di una Potenza diversa.

#### Articolo 287.

Dovranno esser prese tutte le disposizioni utili, dal punto di vista amministrativo e tecnico, per abbreviare quanto è possibile la penetrazione delle merci attraverso le frontiere dell'Austria e per assicurare, a partire da queste frontiere, l'avviamento e il trasporto delle merci, senza distinguere se provengano dal territorio delle Potenze alleate e associate, o siano dirette al medesimo, o in transito da quel territorio o verso di esso, nelle stesse condizioni materiali, specialmente dal punto di vista della rapidità e delle cure durante il percorso, di quelle di cui profitterebbero le merci dello stesso genere viaggianti sul territorio austriaco in condizioni simili di trasporto.

In specie il trasporto delle merci deperibili sarà effettuato con prontezza e regolarità, e le formalità doganali saranno compiute in modo da permettere la prosecuzione diretta del loro trasporto coi treni in coincidenza.

#### Articolo 288.

I porti di mare delle Potenze alleate e associate profitteranno di ogni favore e di ogni tariffa ridotta, concessi sulle ferrovie o vie navigabili dell'Austria a vantaggio di un porto qualunque di un'altra Potenza.

#### Articolo 289.

L'Austria non potrà ricusarsi di partecipare alle tariffe o combinazioni di tariffe che abbiano per scopo di assicurare ai porti di una delle Potenze alleate e associate vantaggi analoghi a quelli che avesse concesso ai porti di un'altra Potenza.

### **Sezione II. - Navigazione**

#### **Capitolo I. - Libertà di navigazione**

#### Articolo 290.

I sudditi delle Potenze alleate e associate, i loro beni e le loro navi e galleggianti godranno nei porti e sulle vie di navigazione interna dell'Austria di un trattamento eguale, sotto ogni riguardo, a quello dei sudditi, dei beni e delle navi e galleggianti austriaci.

In particolare, le navi e i galleggianti di una qualunque delle Potenze alleate e associate saranno autorizzati a trasportare merci di ogni specie e viaggiatori a destinazione o in provenienza di qualunque porto o località situati sul territorio dell'Austria, a cui le navi e i galleggianti austriaci possono avere accesso, a condizioni che non siano più onerose di quelle applicate nel caso di navi e galleggianti nazionali; saranno trattate in condizione di eguaglianza con le navi e i galleggianti nazionali, per ciò che concerne le facilitazioni e le tasse portuali di ogni genere, comprese le facilitazioni di sosta, di scarico e carico, i diritti e le tasse di tonnello, di banchina, di pilotaggio, di faro, di quarantena, e ogni diritto e tassa analoga di qualsiasi specie, percepiti a nome e per conto del Governo, di funzionari pubblici, di privati, di corporazione o di aziende d'ogni specie.

Nel caso che l'Austria accordasse a una delle Potenze alleate e associate od a qualsiasi altra Potenza straniera un trattamento di preferenza, questo regime sarà esteso senza ritardo e senza condizioni a tutte le Potenze alleate e associate.

Non saranno posti altri impedimenti alla circolazione delle persone e delle navi o dei galleggianti, tranne quelli che risultano dalle disposizioni relative alle dogane, alla pulizia, alle prescrizioni sanitarie, alla emigrazione o all'immigrazione, e all'importazione o all'esportazione delle merci proibite. Queste disposizioni dovranno essere ragionevoli ed uniformi, e non ostacolare inutilmente il traffico.

#### **Capitolo II. - Clausole relative al Danubio**

##### **1° - Clausole comuni alle reti fluviali dichiarate internazionali**

#### Articolo 291.

Sono dichiarati internazionali: il Danubio, a partire da Ulna, e ogni tratto navigabile della sua rete fluviale che serva naturalmente di accesso al mare a più di uno Stato, con trasbordo o senza da una nave all'altra, quelle parti del corso della Morava e della Thaya che formano frontiera fra la Czecho-Slovacchia e l'Austria, i canali laterali e i

canali che fossero costruiti, sia per duplicare o migliorare sezioni naturalmente navigabili della detta rete fluviale, sia per riunire due sezioni naturalmente navigabili dello stesso corso d'acqua.

Lo stesso dicasi della via navigabile Reno-Danubio, qualora fosse costruita nelle condizioni stabilite all'articolo 308.

Qualsiasi parte della detta rete fluviale, non compresa nella, definizione generale potrà essere dichiarata internazionale per accordo fra gli Stati rivieraschi.

#### Articolo 292.

Sulle vie dichiarate internazionali all'articolo precedente, i sudditi, i beni e le bandiere di tutte le Potenze saranno trattati in condizioni di perfetta eguaglianza, in guisa che non sia fatta alcuna distinzione a danno dei sudditi, dei beni e della bandiera di una qualunque di queste Potenze, in confronto ai sudditi, ai beni e alla bandiera dello Stato rivierasco, o dello Stato i sudditi, i beni e la bandiera del quale godono del trattamento più favorevole.

#### Articolo 293.

Le navi austriache non potranno eseguire il trasporto con linee regolari di viaggiatori e di merci, tra i porti di una Potenza alleata o associata senza un'autorizzazione speciale di questa.

#### Articolo 294.

Tasse variabili secondo le diverse sezioni del fiume potranno essere percepite sulla navi che utilizzano la via navigabile o i suoi accessi, salvo le disposizioni contrarie di una convenzione vigente. Esse dovranno essere destinate esclusivamente a coprire in equa misura le spese di mantenimento della navigabilità, o di miglioramento del fiume o dei suoi accessi, oppure a far fronte a spese fatte nell'interesse della navigazione. La tariffa determinata in base a tali spese sarà pubblicata nei porti. Le tasse saranno stabilite in modo da non rendere necessario un esame minuzioso del carico, se non nel caso in cui vi sia sospetto di frode o di contravvenzione.

#### Articolo 295.

Il transito dei viaggiatori, delle navi e delle merci avrà luogo in conformità delle condizioni generali stabilite nella sezione I.

Quando le due rive di un fiume internazionale fanno parte di uno stesso Stato, le merci in transito potranno essere poste sotto sigillo o sotto la custodia di agenti doganali. Quando il fiume costituisce frontiera, le merci ed i viaggiatori in transito dovranno essere esenti da ogni formalità doganale. Il carico e lo scarico delle merci, l'imbarco e lo sbarco dei viaggiatori, potranno essere effettuati soltanto nei porti designati dallo Stato rivierasco.

#### Articolo 296.

Sul percorso e alla foce delle suddette vie navigabili non potranno essere percepiti diritti di alcuna specie, all'infuori di quelli previsti in questa parte del presente trattato.

Questa disposizione non impedirà l'imposizione di diritti di dogana, dazi locali o di consumo da parte degli Stati rivieraschi, né la creazione di tasse eque ed uniformi, prelevate nei porti secondo pubbliche tariffe, per l'uso delle gru, elevatori, calate, magazzini, e altri simili impianti.

#### Articolo 297.

In mancanza di un'organizzazione speciale relativa all'esecuzione dei lavori di manutenzione o di miglioramento della parte internazionale di una rete navigabile, ogni Stato rivierasco è obbligato a prendere, nella misura conveniente, le disposizioni atte a rimuovere ogni ostacolo e pericolo per la navigazione e ad assicurarne l'esercizio in buone condizioni.

Se uno Stato trascura di conformarsi a quest'obbligo, ogni Stato rivierasco o rappresentato nella Commissione internazionale può fare appello alla giurisdizione istituita a tal uopo dalla Società delle Nazioni.

#### Articolo 298.

Si procederà egualmente nel caso che uno Stato rivierasco iniziasse lavori tali da portar pregiudizio alla navigazione nel tratto internazionale. La giurisdizione prevista all'articolo precedente potrà prescrivere la sospensione o la soppressione di tali lavori, tenendo conto, nelle sue decisioni, di diritti relativi all'irrigazione, alla forza idraulica, alle peschiere ed agli altri interessi nazionali che, in caso di accordo tra tutti gli Stati rivieraschi o fra tutti gli Stati rappresentati nella Commissione internazionale, avranno la priorità sui bisogni della navigazione.

Il ricorso alla giurisdizione della Società delle Nazioni non è sospensivo.

#### Articolo 299.

Il regime stabilito agli articoli 292 e 294 a 298 sarà sostituito da quello determinato eventualmente in una convenzione generale, conclusa fra le Potenze alleate e associate e approvata dalla Società delle Nazioni, relativa alle vie navigabili alle quali la detta convenzione riconoscerà un carattere internazionale. Questa convenzione potrà applicarsi, particolarmente, a tutta o parte della rete fluviale del Danubio, e agli altri elementi di questa rete fluviale che potranno essere compresi in una definizione generale.

L'Austria si impegna, in conformità delle disposizioni dell'articolo 331, a aderire alla detta convenzione.

#### Articolo 300.

L'Austria cederà alle Potenze alleate e associate interessate, nel termine massimo di tre mesi dalla notificazione che gliene sarà fatta, una parte dei rimorchiatori e delle navi e galleggianti, che rimarranno immatricolati nei porti della rete fluviale di cui all'articolo 291, dopo le deduzioni da eseguire a titolo di restituzione o di riparazione. L'Austria cederà ugualmente il materiale d'ogni specie necessario alle Potenze alleate e associate interessate, per l'uso di tale rete fluviale.

Il numero dei rimorchiatori e delle navi e galleggianti, l'importanza del materiale da cedere, e la loro ripartizione, saranno determinati da uno o più arbitri, designati dagli Stati Uniti d'America, tenendo conto dei bisogni legittimi delle parti in causa, basandosi specialmente sul traffico della navigazione nei cinque anni che hanno preceduto la guerra.

Tutte le navi cedute dovranno essere munite dei loro attrezzi ed arredi, essere in buono stato, capaci di trasportare merci, ed essere scelte fra quelle di più recente costruzione.

Quando le cessioni previste in questo articolo richiederanno un trasferimento di proprietà, l'arbitro o gli arbitri stabiliranno i diritti degli antichi proprietari, al 15 ottobre 1918, l'importo della indennità loro dovuta, e il modo di pagamento di questa indennità in ciascun caso. Se l'arbitro o gli arbitri riconoscono che questa indennità spetta in tutto o in parte, direttamente o indirettamente, a Stati cui incombe un obbligo di riparazioni, determineranno la somma da accreditare ai medesimi per questo titolo.

Per quanto concerne il Danubio, è del pari soggetta al giudizio dell'arbitro o degli arbitri ogni controversia concernente la ripartizione permanente delle navi la proprietà o nazionalità delle quali provocasse una vertenza fra gli Stati, e le condizioni di questa ripartizione.

Una Commissione composta dei rappresentanti degli Stati Uniti d'America, dell'Impero britannico, della Francia e dell'Italia, è incaricata della gestione di queste navi, fino alla loro ripartizione definitiva. La Commissione farà quanto occorre, in via provvisoria, per garantire l'esercizio di queste navi nell'interesse generale da parte di qualsiasi ente locale, o lo assumerà direttamente ma senza compromettere la ripartizione definitiva.

Questo esercizio provvisorio sarà condotto, per quanto è possibile, con criteri commerciali e l'utile netto percepito dalla Commissione mercé il nolo di queste navi sarà adoperato nel modo indicato dalla Commissione delle riparazioni.

### **2° - Disposizioni speciali per il Danubio**

#### Articolo 301.

La Commissione europea del Danubio assumerà i poteri che aveva prima della guerra. Tuttavia, faranno parte provvisoriamente di questa Commissione soltanto i rappresentanti della Gran Bretagna, della Francia, dell'Italia e della Romania.

#### Articolo 302.

A partire dal punto in cui cessa la competenza della Commissione europea, la rete del Danubio indicata all'articolo 291 sarà posta sotto l'amministrazione di una Commissione internazionale composta nel modo seguente:

- due rappresentanti degli Stati tedeschi rivieraschi;
- un rappresentante per ciascuno degli altri Stati rivieraschi;
- un rappresentante per ciascuno degli Stati non rivieraschi, rappresentati in avvenire nella Commissione europea del Danubio.

Se qualcuno dei rappresentanti predetti non potrà essere designato al momento dell'entrata in vigore del presente trattato, le decisioni della Commissione, ciò nonostante, saranno valide.

#### Articolo 303.

La Commissione internazionale prevista all'articolo precedente si riunirà al più presto possibile, dopo l'entrata in vigore del presente trattato, e assumerà provvisoriamente l'amministrazione del fiume, in conformità delle disposizioni degli articoli 292 e 294 a 298, fino a che sia redatto uno statuto definitivo del Danubio, a cura delle Potenze designate dalle Potenze alleate e associate

Le decisioni di questa Commissione internazionale saranno prese a maggioranza. Gli emolumenti ai commissari saranno stabiliti e pagati dai rispettivi paesi.

Ogni disavanzo eventuale, nel bilancio amministrativo della Commissione, sarà provvisoriamente a carico, in parti eguali, degli Stati rappresentati nella medesima.

Competerà particolarmente alla Commissione disciplinare il conferimento delle patenti di pilota, regolare le spese di pilotaggio, e sorvegliare il servizio dei piloti.

#### Articolo 304.

L'Austria si impegna ad accettare il regime che sarà stabilito per il Danubio da una Conferenza delle Potenze designate dalle Potenze alleate e associate. Questa Conferenza, a cui potranno intervenire dei rappresentanti dell'Austria, si riunirà nel termine massimo di un anno, dall'entrata in vigore del presente trattato<sup>6</sup>.

#### Articolo 305.

È abrogato il mandato affidato dall'articolo 57 del trattato di Berlino del 13 luglio 1878<sup>7</sup> all'Austria-Ungheria e da questa ceduto all'Ungheria, per la esecuzione dei lavori alle «Porte di ferro». La Commissione incaricata dell'amministrazione di questa parte del fiume delibererà circa il regolamento dei conti, sotto riserva delle disposizioni finanziarie del presente trattato. Le tasse che potranno essere necessario non saranno, in alcun caso, percepite dall'Ungheria.

#### Articolo 306.

Qualora lo Stato ceco-slovacco, lo Stato serbo-croato-sloveno o la Romania, con l'autorizzazione o per mandato della Commissione internazionale, iniziassero lavori di sistemazione, di miglioramento, di sbarramento o d'altro genere, in una sezione della rete fluviale costituente frontiera, i detti Stati godrebbero sulla riva opposta e sulla parte del letto situata fuori del loro territorio tutte le facilitazioni necessario agli studi, alla esecuzione e al mantenimento dei lavori.

#### Articolo 307.

L'Austria sarà obbligata verso la Commissione europea del Danubio, ad ogni restituzione, riparazione e riconoscimento per i danni subiti dalla Commissione durante la guerra.

#### Articolo 308.

In caso di costruzione di una via navigabile a grande sezione Reno-Danubio, l'Austria si impegna fin da ora a consentire che si applichi alla detta via navigabile lo stesso regime stabilito degli articoli 292 e 294 a 299 del presente trattato.

### Capitolo III. - Regime delle acque

#### Articolo 309.

Salvo le disposizioni contrarie, quando, in seguito al tracciato di una nuova frontiera, il regime delle acque (canalizzazione, inondazioni, irrigazioni, drenaggio e simili) in uno Stato dipende da lavori eseguiti sul territorio di un altro, e quando in forza di consuetudini anteriori alla guerra, sul territorio di uno Stato è fatto uso delle acque e dell'energia idraulica sorte sul territorio di un altro, dovrà essere conchiuso un accordo fra gli Stati interessati, in guisa da salvaguardare gli interessi e i diritti acquisiti di ciascuno.

In mancanza di accordo, un arbitro designato dal Consiglio della Società delle Nazioni deciderà.

#### Articolo 310.

Salvo disposizioni contrarie, quando, in seguito al tracciato di una nuova frontiera, sul territorio di uno Stato è fatto uso, per occorrerne comunali o domestiche, di elettricità o di acque la cui sorgente è sul territorio di un altro Stato, sarà conchiuso un accordo fra gli Stati interessati, in guisa da salvaguardare gli interessi e i diritti acquisiti di ciascuno.

In attesa di questo accordo, le stazioni centrali elettriche e gli impianti idraulici saranno tenuti a continuare le loro somministrazioni in conformità delle condizioni e dei contratti vigenti il 3 novembre 1918.

In mancanza di accordo, un arbitro designato dal Consiglio della Società delle Nazioni deciderà.

### Sezione III. - Ferrovie

#### Capitolo I. - Libertà di transito per l'Austria verso l'Adriatico

#### Articolo 311.

È accordato all'Austria libero accesso al mare Adriatico e le è riconosciuta, a questo fine, libertà di transito sui territori e nei porti separati dall'antica Monarchia austro-ungarica.

Per libertà di transito si intende quella definita all'art.284, finché una convenzione generale non sarà conchiusa al riguardo tra le Potenze alleate e associate, dopodiché le disposizioni della nuova convenzione saranno sostituite a quelle del predetto articolo.

Convenzioni particolari tra gli Stati e le amministrazioni interessate stabiliranno le condizioni d'esercizio della facoltà come sopra concessa e regoleranno specialmente l'uso dei porti, delle zone franche che vi si trovano e

<sup>6</sup> "L'atto finale di tale Conferenza fu la convenzione pel Danubio, stipulata a Parigi il 23 luglio 1921" (nota posta dall'Autore di "Trattati ed Accordi per l'Europa danubiana").

<sup>7</sup> Il Trattato di Berlino fu firmato il 13 luglio 1878 nella capitale tedesca da tutte le potenze europee (*Italia, Germania, Austria, Francia, Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda, Russia e Impero Ottomano*), fu il testo conclusivo delle decisioni prese dal Congresso di Berlino e con cui vennero modificati i confini dei territori dell'Impero Ottomano in Europa rispetto alla Pace di Santo Stefano che seguì la Guerra turco-russa (1877-1878).

delle ferrovie che normalmente vi danno accesso, l'istituzione dei servizi e delle tariffe internazionali (comuni) che ammettano biglietti e lettere di vettura dirette, e il mantenimento in vigore delle disposizioni della convenzione di Berna del 14 ottobre 1890<sup>8</sup> e condizioni complementari, finché non sia sostituita da una nuova convenzione.

La libertà di transito si estenderà ai servizi postali, telegrafici e telefonici.

## Capitolo II. - Disposizioni relative ai trasporti internazionali

### Articolo 312.

Le merci provenienti dai territori delle Potenze alleate e associate, dirette in Austria, e le merci in transito per l'Austria, provenienti dai territori delle dette Potenze o a destinazione di essi, profitteranno di pieno diritto sulle ferrovie austriache, quanto alle tasse dovute, tenuto conto di tutti i rimborsi e premi, alle facilitazioni concesse e per ogni altro riguardo, del regime più favorevole applicato alle merci della stessa specie trasportate su una qualunque delle linee austriache sia per il traffico interno, sia per l'esportazione, l'importazione od il transito, in condizioni simili di trasporto, specialmente per quanto concerne la lunghezza del percorso. La stessa regola sarà applicata, a richiesta di una o più Potenze alleate o associate, alle merci tassativamente designate da queste Potenze, provenienti dall'Austria e destinate ai loro territori.

Quando una delle Potenze alleate o associate lo chiederà all'Austria, dovranno essere istituite tariffe internazionali in base ai prezzi previsti al comma precedente, con lettere di vettura dirette.

Tuttavia, senza pregiudizio delle disposizioni di cui agli articoli 288 e 289, l'Austria si impegna a mantenere sulle proprie linee il regime delle tariffe vigenti prima della guerra, per il traffico dei porti dell'Adriatico e del Mar Nero, dal punto di vista della concorrenza coi porti tedeschi del Nord.

### Articolo 313.

A partire dall'entrata in vigore del presente trattato, le Alte Parti contraenti rinnoveranno, per quanto le riguarda, e con le riserve indicate al secondo paragrafo del presente articolo, le convenzioni e gli accordi firmati a Berna il 14 ottobre 1890, il 20 settembre 1893, il 16 luglio 1895, il 16 giugno 1898 e il 19 settembre 1906, relativi al trasporto delle merci per ferrovia.

Se entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente trattato una nuova convenzione per il trasporto in ferrovia dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci sarà conclusa, per sostituire la convenzione di Berna del 14 ottobre 1890 e le convenzioni addizionali successive, questa nuova convenzione e le condizioni complementari per il trasporto in ferrovia, eventualmente fondate su di essa vincoleranno l'Austria, quand'anche si rifiutasse di prender parte alla elaborazione della medesima o di aderirvi. Finché una nuova convenzione non sia conclusa, l'Austria si uniformerà alle disposizioni della convenzione di Berna, alle convenzioni addizionali successive, e alle condizioni complementari predette.

### Articolo 314.

L'Austria sarà tenuta a cooperare alla istituzione dei servizi con biglietti diretti per viaggiatori e bagagli, che le saranno chiesti da una o più Potenze alleate e associate, per assicurare le relazioni ferroviarie di queste Potenze fra loro, o con qualsiasi altro paese, in transito attraverso il territorio austriaco; l'Austria dovrà specialmente, a tale scopo, ricevere i treni e le vetture provenienti dai territori delle Potenze alleate e associate, ed avviarli con una celerità per lo meno eguale a quella dei suoi migliori treni a lungo percorso sulle stesse linee. I prezzi applicabili a questi servizi diretti non saranno in alcun caso superiori ai prezzi riscossi sullo stesso percorso per i servizi interni austriaci, effettuati nelle stesse condizioni di velocità e comodità.

Le tariffe applicabili, nelle stesse condizioni di velocità e comodità, al trasporto sulle ferrovie austriache, degli emigranti diretti ai porti delle Potenze alleate e associate o provenienti dai medesimi, non potranno mai aver una tassa chilometrica superiore a quella delle tariffe più favorevoli, tenuto conto di tutti i premi o rimborsi, di cui profitteranno, sulle dette ferrovie, gli emigranti diretti ad altri porti qualsiasi, o da essi provenienti.

### Articolo 315.

L'Austria s'impegna a non adottare alcun provvedimento tecnico, fiscale o amministrativo, - come visita doganale, provvedimenti di polizia generale, di polizia sanitaria o di controllo, - speciale per i servizi diretti previsti all'articolo precedente o ai trasporti di emigranti destinati ai porti delle Potenze alleate e associate, o da essi provenienti, che abbia per effetto di ostacolare o ritardare i detti servizi.

### Articolo 316.

In caso di trasporto, parte per ferrovia e parte per navigazione interna, con o senza lettera di vettura diretta, le clausole precedenti si applicheranno alla parte del percorso che avviene per ferrovia.

---

<sup>8</sup> Convenzione internazionale di Berna del 14 ottobre 1890 per il trasporto internazionale delle merci per ferrovia.

### Capitolo III. - Materiale rotabile

#### Articolo 317.

L'Austria si impegna a provvedere perché i vagoni austriaci siano muniti di dispositivi che permettano:

- 1° di introdurli nella composizione dei treni merci circolanti sulle linee di quelle delle Potenze alleate e associate che partecipano alla convenzione di Berna del 15 maggio 1886, modificata il 18 maggio 1907, senza ostacolare il funzionamento del freno continuo che potesse essere adottato in questi paesi, nei dieci anni che seguiranno l'entrata in vigore del presente trattato;
- 2° di introdurre i vagoni delle dette Potenze nella composizione di tutti i treni merci circolanti sulle linee austriache.

Il materiale rotabile delle Potenze alleate e associate godrà sulle linee austriache dello stesso trattamento del materiale austriaco, per quanto riguarda la circolazione, la manutenzione e le riparazioni.

### Capitolo IV. - Trasferimento di linee ferroviarie

#### Articolo 318.

Con riserva di accordi particolari relativi al trasferimento dei porti, vie d'acqua e ferrovie situate nei territori in virtù del presente trattato, e delle condizioni finanziarie concernenti i concessionari e il servizio delle pensioni di riposo del personale, il trasferimento delle ferrovie avrà luogo alle condizioni seguenti :

- 1° Le opere e gli impianti di tutte le ferrovie saranno consegnati al completo e in buono stato.
  - 2° Quando una rete che possiede un materiale rotabile proprio sarà trasferita interamente dall'Austria a una delle Potenze alleate e associate, questo materiale sarà consegnato al completo, secondo l'ultimo inventario al 3 novembre 1918, e in stato normale di manutenzione.
  - 3° Per le linee che non abbiano un materiale rotabile speciale, la ripartizione del materiale esistente sulla rete a cui le linee appartengono sarà fatta da Commissioni di periti, designati dalle Potenze alleate e associate, nelle quali l'Austria sarà rappresentata. Queste Commissioni dovranno prendere in considerazione la importanza del materiale immatricolato sulle dette linee secondo l'ultimo inventario al 3 novembre 1918, la lunghezza delle linee, comprese quelle di servizio, la natura e l'importanza del traffico. Esse designeranno egualmente le locomotive, le vetture e i vagoni da trasferire in ciascun caso, stabiliranno le condizioni del loro ricevimento e regoleranno gli accordi provvisori necessari per assicurarne la riparazione nelle officine austriache.
  - 4° Gli approvvigionamenti, i mobili e gli attrezzi saranno consegnati nelle stesse condizioni del materiale rotabile.
- Le disposizioni dei paragrafi 3° e 4° saranno applicate alle linee dell'antica Polonia russa, portate dalle autorità austro-ungariche allo scartamento normale, assimilandole a parti separate delle reti di Stato austriaca e ungherese.

### Capitolo V. - Disposizioni relative ad alcune linee ferroviarie

#### Articolo 319.

Con riserva delle stipulazioni particolari contenute nel presente trattato, quando, in seguito al tracciato delle nuove frontiere, una linea che collega due parti di uno stesso paese ne traverserà un altro, o quando una linea di diramazione partendo da un paese terminerà in un altro, le condizioni di esercizio saranno regolate mercé un accordo fra le amministrazioni ferroviarie interessate. Qualora queste amministrazioni non riuscissero ad accordarsi, le divergenze saranno definite da Commissioni di periti costituite a norma dell'articolo precedente.

Lo stabilimento di ogni nuova stazione di frontiera fra l'Austria e gli Stati alleati o associati limitrofi, e l'esercizio delle linee intermedie, saranno regolati per mezzo di accordi conclusi secondo le medesime norme.

#### Articolo 320.

Per assicurare il regolare servizio delle reti ferroviarie dell'antica Monarchia austro-ungarica concesse a compagnie private, che, in seguito alle disposizioni del presente trattato saranno situate sul territorio di Stati diversi, il riordinamento amministrativo e tecnico delle predette reti sarà determinato, per ciascuna di esse, mercé un accordo fra la compagnia concessionaria e gli Stati interessati territorialmente.

Qualsiasi divergenza sulla quale l'accordo non potrà essere raggiunto, comprese le controversie relative alla interpretazione dei contratti relativi al riscatto delle linee, sarà sottoposta ad arbitri designati dal Consiglio della Società delle Nazioni.

Per la Compagnia delle strade ferrate meridionali dell'Austria il giudizio arbitrale potrà esser chiesto, sia dal Consiglio di amministrazione della Compagnia, sia dal Comitato che rappresenta i portatori delle obbligazioni.

#### Articolo 321.

Entro un periodo di cinque anni dall'entrata in vigore del presente trattato, l'Italia potrà chiedere la costruzione e il miglioramento, sul territorio austriaco, delle nuove linee transalpine del colle di Reschen e del passo del Predil. Le spese di costruzione e di miglioramento saranno sborstate dall'Italia, a meno che l'Austria non intenda pagare i lavori. Un arbitro designato dal Consiglio della Società delle Nazioni, alla scadenza del termine che sarà stabilito dal Consiglio stesso, valuterà la parte delle spese di costruzione e di miglioramento che l'Austria dovrà

rimborsare all'Italia, in ragione dell'aumento dei redditi che risulterà dai predetti lavori nell'esercizio della rete austriaca.

L'Austria cederà gratuitamente all'Italia i progetti e gli allegati relativi alla costruzione delle seguenti linee ferroviarie:

- ferrovia da Tarvis per Raibl, Plezzo, Caporetto, Canale e Gorizia verso Trieste;
- ferrovia locale da S. Lucia di Tolmino a Caporetto;
- ferrovia (nuovo studio) Tarvis-Plezzo;
- ferrovia di Reschen (collegamento Landeck-Mals).

#### Articolo 322.

A causa dell'importanza che presenta per la Czecho-Slovacchia la sua libera comunicazione con l'Adriatico, l'Austria riconosce allo Stato czecho-slovacco il diritto di far passare i suoi treni sulle sezioni comprese nel territorio austriaco delle linee seguenti :

- 1° da Bratislava (Presburgo) verso Fiume, per Sopron, Szembathely, Mura-Keresztur, e la diramazione da Mura-Keresztur a Pragerhof;
- 2° da Budejovic (Budweiss) verso Trieste per Linz, San Michele, Klagenfurt e Assling, e la diramazione da Klagenfurt verso Tarvisio,

A richiesta dell'una o dell'altra Parte, le linee sulle quali si eserciterà il diritto di paesaggio potranno essere modificate temporaneamente o definitivamente mercé un accordo fra l'amministrazione delle ferrovie czecho-slovacche e quelle delle ferrovie sulle quali il diritto di passaggio si esercita,

#### Articolo 323.

I treni per i quali sarà usato il diritto di passaggio non potranno servire al traffico locale se non in virtù di un accordo fra lo Stato attraversato e lo Stato czecho-slovacco.

Il diritto di passaggio comprenderà particolarmente il diritto di impiantare depositi di locomotive e officine di piccola manutenzione per il materiale rotabile, e quello di designare rappresentanti per la sorveglianza del servizio dei treni czecho-slovacchi.

#### Articolo 324.

Le condizioni tecniche, amministrative e finanziarie con le quali lo Stato czecho-slovacco eserciterà il diritto di passaggio saranno determinate da una convenzione tra l'amministrazione delle ferrovie del detto Stato e quelle delle ferrovie utilizzate in Austria. Se le amministrazioni non possono mettersi d'accordo sui termini della convenzione, un arbitro nominato dal Governo britannico deciderà. Le decisioni dell'arbitro saranno obbligatorie per le Parti.

In caso di disaccordo sull'interpretazione della convenzione o di difficoltà non previste dalla medesima, la vertenza sarà decisa per mezzo di un arbitrato con le stesse norme, finché la Società delle Nazioni non avrà istituito una procedura diversa.

### **Capitolo VI. - Disposizioni transitorie**

#### Articolo 325.

L'Austria eseguirà le istruzioni che le saranno impartite, in materia di trasporti, da un'autorità che agisca in nome delle Potenze alleate e associate:

- 1° per i trasporti di truppe effettuati in esecuzione del presente trattato, del materiale, delle munizioni e degli approvvigionamenti per uso degli eserciti;
- 2° e, provvisoriamente, per il trasporto delle derrate necessarie all'approvvigionamento di alcune regioni, per il ristabilimento più rapido che sia possibile delle condizioni normali dei trasporti e per la organizzazione dei servizi postali e telegrafici.

- omissis -