



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 22.12.2003
COM(2003) 595 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO
E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI**

**sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente
l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra
Stati membri (cabotaggio marittimo)**

INDICE

1.	Introduzione	5
2.	L'apertura del mercato del cabotaggio marittimo.....	6
2.1.	La libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo	6
2.2.	I beneficiari della libera prestazione di servizi	6
2.2.1.	La nozione di armatore comunitario	6
2.2.2.	Le condizioni di immatricolazione in uno Stato membro e di accesso al cabotaggio nazionale	7
2.3.	L'apertura del mercato alle navi che non fanno parte dei beneficiari del regolamento	8
3.	Campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92.....	8
3.1.	Imbarcazioni da diporto	9
3.2.	Servizi di crociera	9
3.3.	Servizi marittimi e servizi portuali.....	9
3.4.	Servizi di distribuzione	10
4.	Le norme sull'equipaggio	11
4.1.	Il contenuto delle norme sull'equipaggio che possono essere imposte da uno Stato ospitante	12
4.2.	Il cabotaggio consecutivo.....	12
4.3.	La revisione delle norme sull'equipaggio	13
5.	Servizio pubblico	13
5.1.	Portata geografica dei collegamenti di servizio pubblico	13
5.2.	Rotte di cabotaggio con le isole sulle quali possono essere imposti obblighi di servizio pubblico	14
5.3.	Gli obblighi che possono essere imposti.....	14
5.3.1.	La distinzione tra obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio pubblico.....	14
5.3.2.	Il principio di non discriminazione	15
5.4.	Procedura da seguire per imporre obblighi di servizio pubblico	16
5.5.	Accesso al mercato e concorrenza sulle rotte di servizio pubblico.....	17
5.5.1.	Esclusiva	18
5.5.2.	Durata del contratto di servizio pubblico	18
5.5.3.	Raggruppamento di linee	19
5.6.	Il caso delle "piccole isole"	19

5.7.	Sovvenzioni pubbliche concesse per compensare obblighi di servizio pubblico	19
6.	Misure di salvaguardia	20

Sommario

Alla luce dell'esperienza acquisita in dieci anni di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92, la Commissione ha deciso di rendere pubblica, per ragioni di trasparenza, la sua interpretazione delle disposizioni di tale regolamento.

Questa comunicazione ha unicamente una funzione informativa per facilitare la lettura del regolamento alle persone che desidereranno avvalersene. Essa indica il modo in cui la Commissione intende applicare il regolamento e non pretende di rivedere il regolamento né di interferire con le competenze della Corte di giustizia in materia di interpretazione.

La struttura della comunicazione segue quella del regolamento.

La comunicazione precisa, innanzi tutto, il campo di applicazione della libera prestazione di servizi nel settore del cabotaggio marittimo. Essa indica i beneficiari di questa libertà e ricorda quali sono i servizi coperti dal regolamento.

La comunicazione precisa, in seguito, la portata delle deroghe alla libera prestazione di servizi previste dal regolamento. Si tratta di tre deroghe. In primo luogo, gli Stati membri sono competenti per tutte le questioni relative all'equipaggio a bordo delle navi che effettuano il cabotaggio con le isole tra due porti del loro territorio. In secondo luogo, gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico agli armatori per garantire un servizio sufficiente di trasporti regolari da, tra e verso le isole. Infine, gli Stati membri possono chiedere alla Commissione di adottare misure di salvaguardia per rimediare ad una grave perturbazione del mercato interno.

1. INTRODUZIONE

Il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)¹, adottato in occasione della creazione del mercato interno, è in vigore da dieci anni. Dalla sua entrata in vigore il 1° gennaio 1993, la liberalizzazione del cabotaggio marittimo è stata realizzata in modo progressivo. Alcuni servizi sono stati esentati dall'applicazione del regolamento per alcuni anni. Dal 1° gennaio 1999 la quasi totalità dei servizi di cabotaggio marittimo è liberalizzata. Soltanto due tipi di servizi di cabotaggio con le isole beneficiano ancora di una deroga in Grecia: i servizi regolari di trasporto di passeggeri e di traghetto e i servizi effettuati con navi di meno di 650 tonnellate lorde.

Dal 1993 la Commissione ha tracciato molti bilanci economici e giuridici della liberalizzazione² senza trattare i problemi di interpretazione posti dal citato regolamento che sono però numerosi, come testimoniano le decine di consultazioni da parte degli Stati membri e di persone giuridiche o fisiche registrate dalla Commissione. Ne sono una prova anche le procedure di infrazione che la Commissione ha dovuto aprire nei confronti degli Stati membri la cui legislazione era a suo parere contraria al regolamento. La Corte di giustizia delle Comunità europee è stata adita per molte di queste questioni.

Alla luce dell'esperienza acquisita dopo molti anni di applicazione, la Commissione ritiene che sia utile rendere pubblica la sua interpretazione delle disposizioni del regolamento.

La principale preoccupazione della Commissione è la trasparenza. La Commissione ha più volte preso posizione su argomenti concernenti l'applicazione del regolamento, ma sempre in modo bilaterale. I problemi sollevati da alcune persone interessano però molto spesso direttamente altre persone.

La seconda preoccupazione della Commissione è la chiarezza. Alcune disposizioni del regolamento risultano essere poco chiare per chi non le applica quotidianamente. L'obiettivo della presente comunicazione è di rendere più facile la lettura del regolamento alle persone che lo applicano o desiderano avvalersene.

La presente comunicazione espone soltanto l'interpretazione del regolamento fatta dalla Commissione, a titolo informativo. Essa non pretende di rivedere il regolamento né di interferire con le competenze della Corte di giustizia in materia di interpretazione. Se una futura sentenza della Corte di giustizia dovesse contraddire l'analisi della Commissione, quest'ultima vi si conformerà prontamente.

Per maggiore facilità, la presente comunicazione segue l'ordine delle disposizioni del regolamento. Tali disposizioni sono riprodotte soltanto in alcuni casi ed è pertanto opportuno che i lettori facciano riferimento al testo del regolamento.

¹ GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

² COM(95) 383, COM(97) 296, COM(2000) 99, COM(2002) 203.

2. L'APERTURA DEL MERCATO DEL CABOTAGGIO MARITTIMO

2.1. La libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo

L'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 3577/92 liberalizza il cabotaggio marittimo nei paesi in cui questo settore dell'economia era riservato ai propri cittadini. La libertà di operare tra due porti di uno stesso Stato membro è riconosciuta a tutti gli armatori comunitari³.

La Commissione ritiene che questa libertà non possa in alcun caso essere assoggettata a un sistema di autorizzazione preventiva, segnatamente accompagnato da condizioni restrittive⁴. Al massimo, gli Stati membri possono chiedere agli armatori di comunicare preventivamente le informazioni sui servizi che intendono offrire. Inoltre, la Commissione ritiene che gli Stati membri non possano esigere che le compagnie abbiano un rappresentante sul loro territorio.

La clausola di *standstill* di cui all'articolo 7 del regolamento, che resta valido nonostante la soppressione dell'articolo del trattato al quale esso rinvia, vieta, in linea di principio, agli Stati membri di introdurre restrizioni alla libera prestazione di servizi che non esistevano prima dell'entrata in vigore del regolamento.

2.2. I beneficiari della libera prestazione di servizi

L'articolo 1 del regolamento precisa quali sono i beneficiari della libera prestazione di servizi di cabotaggio marittimo. Si tratta degli armatori comunitari (1) che impiegano navi che sono registrate in uno Stato membro (2) e che battono bandiera del medesimo Stato membro (3), sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro (4).

Le condizioni (1), (2) e (4) poste dal regolamento devono essere precisate e va risolta la questione dell'apertura del mercato a navi che non soddisfano le condizioni sopra enumerate.

2.2.1. La nozione di armatore comunitario

L'articolo 2, punto 2), del regolamento distingue tre tipi di armatori comunitari:

- “a) i cittadini di uno Stato membro che sono stabiliti in uno Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo e che svolgono attività di navigazione;*
- b) le compagnie di navigazione che sono stabilite conformemente alla legislazione di uno Stato membro ed il cui centro d'attività principale è situato ed il cui controllo effettivo è esercitato in uno Stato membro;*

³ Per i beneficiari della libera prestazione di servizi, cfr. punto 2.2.

⁴ Cfr. comunque le regole presentate nelle sezioni 4 e 5.

oppure

- c) *i cittadini di uno Stato membro stabiliti fuori della Comunità o le compagnie di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro se le loro navi sono registrate in uno Stato membro e battono bandiera del medesimo Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo*".

La questione che ha sollevato il maggior numero d'interrogativi è la definizione del concetto di "controllo" previsto dal regolamento per due delle tre categorie di armatori comunitari prese in considerazione.

Il regolamento include fra gli armatori comunitari, *"le compagnie di navigazione che sono stabilite conformemente alla legislazione di uno Stato membro ed il cui centro d'attività principale è situato ed il cui controllo effettivo è esercitato in uno Stato membro"* (articolo 2, punto 2), lettera b)). La Commissione ritiene che il concetto di *"controllo effettivo in uno Stato membro"* significhi, in tale contesto, che le decisioni determinanti e la gestione quotidiana sono garantite a partire dal territorio comunitario e che le riunioni del consiglio di amministrazione sono tenute sul territorio della Comunità.

Fanno altresì parte degli armatori comunitari, *"i cittadini di uno Stato membro stabiliti fuori della Comunità o le compagnie di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro se le loro navi sono registrate in uno Stato membro e battono bandiera del medesimo Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo"* (articolo 2, punto 2), lettera c)). La Commissione ritiene che il concetto di *"controllo da parte dei cittadini di uno Stato membro"* previsto da tale articolo significhi che la maggioranza del capitale della società è detenuta da cittadini comunitari.

Anche la condizione di immatricolazione della nave in uno Stato membro deve essere chiarita.

2.2.2. *Le condizioni di immatricolazione in uno Stato membro e di accesso al cabotaggio nazionale*

Il regolamento non stila l'elenco dei registri degli Stati membri per i quali le condizioni di immatricolazione e di accesso al cabotaggio nazionale sono soddisfatte. Tale elenco sarebbe comunque destinato a variare col tempo.

La condizione di immatricolazione in uno Stato membro suppone che il registro in questione sia situato su un territorio nel quale si applicano il trattato e le norme di diritto derivato. Le navi iscritte nei registri Kerguelen – Terre australi e antartiche francesi – delle Antille Olandesi, dell'Isola di Man, delle Bermude e delle Isole Cayman non fanno quindi parte dei beneficiari del regolamento⁵.

⁵ La maggior parte di questi territori fa parte dei paesi e territori d'oltremare soggetti, in forza dell'articolo 299, paragrafo 3, del trattato, a un regime speciale di associazione con gli Stati membri.

Le navi registrate a Gibilterra fanno parte, invece, dei beneficiari del regolamento poiché il trattato si applica a questo territorio⁶. L'accesso al cabotaggio comunitario delle navi iscritte in questo registro potrebbe tuttavia essere rifiutato se fosse stabilito che esse non erano effettivamente soggette al trattato e al diritto comunitario derivato.

Inoltre, il regolamento prevede che, per essere ammessa al cabotaggio in un altro Stato membro, una nave di uno Stato membro deve inizialmente soddisfare tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio nello Stato membro nel quale è registrata.

Le navi che non hanno accesso al cabotaggio nazionale non godono quindi di un diritto di accesso ai mercati degli altri Stati membri. Inoltre, alle navi che beneficiano di un accesso condizionato al mercato nazionale possono essere imposte condizioni simili quando desiderano operare in un altro Stato membro. Ad esempio, se l'iscrizione nel secondo registro X di uno Stato membro è subordinata alla condizione che la nave operi almeno la metà dell'anno su rotte internazionali, la nave iscritta in detto registro X non potrà esigere un accesso più ampio al cabotaggio degli altri Stati membri (e non beneficerà del diritto di prestare servizi regolari tutto l'anno)⁷.

2.3. L'apertura del mercato alle navi che non fanno parte dei beneficiari del regolamento

Diversi Stati membri hanno aperto il loro mercato in misura più ampia di quanto richiesto dal regolamento, che sia *erga omnes*, tramite accordi bilaterali o per mezzo di autorizzazioni specifiche. Queste pratiche non sono contrarie al diritto comunitario.

3. CAMPO DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CEE) N. 3577/92

L'articolo 2, punto 1), del regolamento (CEE) n. 3577/92 precisa che il regolamento si applica ai servizi di trasporto marittimo (trasporto di passeggeri o merci via mare) all'interno di uno Stato membro. Il regolamento contiene un elenco indicativo dei tipi di servizi di cabotaggio coperti dal regolamento.

Dall'entrata in vigore del regolamento sono state sollevate quattro questioni principali in ordine al suo campo di applicazione: le imbarcazioni da diporto rientrano nel campo di applicazione del regolamento? Il tratto cabotaggio di un servizio di crociera internazionale rientra nel campo di applicazione del regolamento? I servizi prestati da navi come i rimorchiatori rientrano nel campo di applicazione del regolamento? I servizi di distribuzione (*feeder services*) vanno considerati come servizi di cabotaggio o come servizi internazionali? Tali questioni sono trattate di seguito separatamente.

⁶ L'articolo 299, paragrafo 4, del trattato dispone che "*le disposizioni del presente trattato si applicano ai territori europei di cui uno Stato membro assume la rappresentanza nei rapporti con l'estero*".

⁷ Cfr. su questo punto la quarta relazione della Commissione sull'attuazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 concernente l'applicazione del principio della libera circolazione dei servizi al cabotaggio marittimo (1999-2000) - COM(2002) 203, pagg. 5 e 6.

3.1. Imbarcazioni da diporto

Il regolamento (CEE) n. 3577/92 si applica soltanto ai servizi di trasporto marittimo “normalmente assicurati dietro compenso”. Di conseguenza, la maggior parte delle attività delle imbarcazioni da diporto non rientra nel campo di applicazione del regolamento.

3.2. Servizi di crociera

I servizi di crociera rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 quando sono prestati all'interno di uno Stato membro (cfr. articolo 3, paragrafo 1 e articolo 6, paragrafo 1, del regolamento). Si tratta di stabilire se anche il tratto cabotaggio di un servizio di crociera internazionale rientra anche nel campo di applicazione del regolamento.

La Commissione ritiene che il regolamento si applichi unicamente quando si ha imbarco o sbarco di passeggeri nello Stato membro dove ha luogo il tratto di cabotaggio.

Un servizio di crociera che inizia in uno Stato membro X o in un paese terzo e termina in un paese terzo o in uno Stato membro X e facendo scalo in porti di uno Stato membro Y non rientra nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 se non si ha imbarco o sbarco di passeggeri nello Stato membro Y. In tal caso si applica il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi⁸.

3.3. Servizi marittimi e servizi portuali

I servizi prestati da unità come i rimorchiatori rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92? Il regolamento non fornisce risposte al riguardo. Per chiarire la situazione di vari servizi normalmente forniti vicino alla costa (ad esempio il rimorchio, il pilotaggio, il dragaggio), è utile ricordare il quadro giuridico generale applicabile alla prestazione di servizi.

Nel capo relativo ai servizi del trattato, l'articolo 49 stabilisce che “*le restrizioni alla libera prestazione dei servizi all'interno della Comunità sono vietate nei confronti dei cittadini degli Stati membri stabiliti in un paese della Comunità che non sia quello del destinatario della prestazione*”. Questo articolo non si applica però ai “servizi in materia di trasporti”. L'articolo 51, paragrafo 1, del trattato stabilisce che “*la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti*”. Nel titolo del trattato relativo ai trasporti si afferma che, per quanto riguarda il trasporto marittimo, spetta al Consiglio decidere le opportune disposizioni da prendere (cfr. articolo 80, paragrafo 2, del trattato).

Finora il Consiglio ha adottato due regolamenti che applicano il principio della libera prestazione di servizi al settore del trasporto marittimo: il regolamento (CEE) n. 4055/86 sui servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi e il regolamento (CEE) n. 3577/92 sui servizi di trasporto marittimo

⁸ GU L 378 del 31.12.1986, pag. 1.

all'interno degli Stati membri. Entrambi i regolamenti si applicano al trasporto marittimo di passeggeri e merci.

Una proposta di direttiva che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai servizi portuali è all'esame del Consiglio e del Parlamento europeo⁹. Essa si applica ai seguenti servizi tecnico-nautici: pilotaggio, rimorchio e ormeggio forniti agli utenti del porto sia all'interno di un'area portuale che sulle vie navigabili di accesso al porto o al sistema portuale¹⁰.

Di conseguenza, tra tutti i servizi offerti in prossimità della costa, i servizi come il dragaggio, che non sono servizi in materia di trasporti, rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 49 del trattato mentre i servizi "in materia di trasporti", come le operazioni di rimorchio, sono coperti dalla normativa basata sull'articolo 80, paragrafo 2, del trattato.

Riassumendo, tra i "servizi in materia di trasporti", i servizi tecnico-nautici prestati all'interno di un'area portuale, quale definita nella proposta di direttiva saranno soggetti a tale direttiva. I servizi tecnico-nautici prestati nell'ambito di un trasporto in alto mare di merci o passeggeri, al di fuori dell'area portuale, sono soggetti al regolamento (CEE) n. 4055/86 e al regolamento (CEE) n. 3577/92. In pratica, si tratta essenzialmente del rimorchio di navi a seguito di avaria o del rimorchio di piattaforme in posizione.

La Commissione sottolinea che il trasporto di passeggeri via nave è soggetto al regolamento (CEE) n. 3577/92 anche quando il servizio avviene all'interno di un unico "sistema portuale", come definito dalla legislazione dello Stato membro in causa (ad esempio l'attraversamento di un estuario via mare). Analogamente, la Commissione ritiene che il trasporto di passeggeri via nave a scopi turistici che inizia e termina nello stesso porto è disciplinato dal regolamento.

3.4. Servizi di distribuzione

I servizi di distribuzione (*feeder services*) sono servizi in cui un trasportatore scarica merci da una nave salpata da un dato porto di partenza per trasferirle su un'altra nave che continua il viaggio fino al porto di destinazione. Il servizio è effettuato in genere sulla base di una polizza di carico. È stata sollevata la questione se tali servizi debbano essere considerati come servizi internazionali che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 4055/86 (che non impone alcun requisito di bandiera) o come servizi di cabotaggio che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 (che impone un requisito di bandiera).

Nel febbraio 1996 la Commissione ha consultato gli Stati membri su tale questione. La consultazione ha rivelato che in tutti gli Stati membri dove i servizi di cabotaggio sono riservati alle navi battenti bandiera della Comunità, conformemente al regolamento (CEE) n. 3577/92, i servizi di distribuzione sono considerati come servizi di cabotaggio (l'unica eccezione è il Portogallo), mentre negli altri Stati membri, tale attività di rifornimento è libera. La Commissione ha pertanto concluso

⁹

COM(2002) 101 definitivo.

¹⁰

Il campo di applicazione della proposta di direttiva include anche i servizi di movimentazione delle merci e i servizi ai passeggeri.

che gli Stati membri possono riservare i servizi di distribuzione alle navi battenti bandiera della Comunità.

Va notato comunque che il fatto di consentire ad una stessa società di fornire servizi di distribuzione per il trasporto di merci internazionali, successivamente o prima di un tragitto internazionale, può comportare notevoli risparmi nel costo di trasporto.

La Commissione ritiene quindi che si debba ulteriormente esaminare questo aspetto.

Avendo chiarito la portata della libera prestazione di servizi di trasporto marittimo, quale stabilita dal regolamento (CEE) n. 3577/92, la Commissione esamina le deroghe ad essa introdotte dal regolamento.

Il regolamento prevede tre tipi di deroga. La libera prestazione di servizi di cabotaggio con le isole può essere limitata dall'imposizione di norme sull'equipaggio (cfr. sezione 4) e di obblighi di servizio pubblico (cfr. sezione 5) da parte degli Stati membri interessati. La libera prestazione di servizi può anche essere temporaneamente sospesa in caso di grave perturbazione del mercato interno dei trasporti (cfr. sezione 6).

4. LE NORME SULL'EQUIPAGGIO

Le questioni relative all'equipaggio sono tradizionalmente di competenza degli Stati di bandiera e le regole sono molto diverse secondo i registri. Alcuni Stati membri impongono condizioni rigorose in termini di cittadinanza: i membri dell'equipaggio devono tutti essere cittadini comunitari. Altri si accontentano di riservare ai cittadini comunitari i posti di comandante e di primo ufficiale. Questi diversi requisiti in materia di cittadinanza comportano rilevanti differenze di costo da un registro all'altro.

Per limitare la concorrenza intracomunitaria sulle rotte più sensibili, l'articolo 3 del regolamento prevede che gli Stati membri "ospitanti" possono imporre le loro norme sull'equipaggio alle navi che effettuano il cabotaggio con le isole. Gli Stati membri "ospitanti" possono anche decidere le norme sull'equipaggio applicabili alle piccole navi (navi di meno di 650 tonnellate lorde). In pratica, cinque Stati membri hanno scelto di avvalersi di tali disposizioni del regolamento.

Per non svuotare del suo contenuto il principio della libera prestazione di servizi, il regolamento prevede tuttavia che, per le navi da carico di oltre 650 tonnellate lorde che effettuano il cabotaggio con le isole, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato di bandiera, quando il viaggio in questione segue o precede un viaggio in provenienza da o diretto verso un altro Stato ("cabotaggio consecutivo").

Tali disposizioni sollevano due serie di questioni quanto alla portata delle competenze dello Stato ospitante.

La prima riguarda il contenuto delle norme sull'equipaggio di competenza dello Stato ospitante e la seconda concerne la delimitazione delle competenze dello Stato ospitante da quelle dello Stato di bandiera in caso di cabotaggio consecutivo.

È stato altresì chiesto di chiarire se sono le norme dello Stato di bandiera o quelle dello Stato ospitante che si applicano alle navi da crociera che effettuano il cabotaggio con le isole. La Commissione ritiene che il regolamento sia molto chiaro su questo punto: per le navi da crociera, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato di bandiera (cfr. articolo 3, paragrafo 1, del regolamento). Al riguardo è stata adita la Corte di giustizia.

4.1. Il contenuto delle norme sull'equipaggio che possono essere imposte da uno Stato ospitante

Il regolamento non precisa quali sono le “questioni relative all'equipaggio” che sono di competenza dello Stato ospitante. Secondo alcuni, la competenza dello Stato ospitante è illimitata (il regolamento riguarda “tutte” le norme sull'equipaggio). La Commissione ha un approccio più restrittivo. Essa ritiene che la competenza dello Stato ospitante debba essere limitata per salvaguardare il principio della libera prestazione di servizi al quale questa competenza deroga.

La Commissione ritiene che gli Stati ospitanti siano competenti a determinare la percentuale richiesta di cittadini comunitari a bordo delle navi che effettuano il cabotaggio con le isole (e delle navi di meno di 650 tonnellate lorde). Uno Stato membro può quindi esigere che l'equipaggio di queste navi sia interamente composto da cittadini comunitari. Gli Stati membri possono anche esigere che i marinai a bordo siano coperti da un'assicurazione sociale nell'Unione europea. Con riguardo alle condizioni di lavoro, gli Stati membri possono imporre il rispetto del salario minimo in vigore nel paese. Con riguardo invece alle norme in materia di sicurezza e di formazione (comprese le lingue parlate a bordo), la Commissione ritiene che gli Stati membri possano esigere soltanto il rispetto delle norme comunitarie o internazionali in vigore (Convenzioni STCW e SOLAS), senza restringere in modo sproporzionato la libera prestazione di servizi.

4.2. Il cabotaggio consecutivo

L'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento dispone che *“a decorrere dal 1° gennaio 1999, per le navi da carico di oltre 650 tonnellate lorde che effettuano il cabotaggio con le isole, quando il viaggio in questione segue o precede un viaggio in provenienza da o diretto verso un altro Stato, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave è registrata (Stato di bandiera)”*.

La Commissione ritiene che le regole di bandiera debbano applicarsi soltanto quando le merci sono effettivamente trasportate nel corso del tratto internazionale del viaggio che segue o precede il tratto nazionale del viaggio.

Infatti, nel caso contrario, gli armatori potrebbero eludere le norme dello Stato ospitante aggiungendo un viaggio internazionale fittizio al loro tragitto di cabotaggio insulare. Per questo motivo la Commissione ha accettato che gli Stati membri possano continuare ad applicare le norme dello Stato ospitante quando il viaggio internazionale che segue o precede il cabotaggio insulare è realizzato in zavorra. La Commissione ritiene tuttavia che le norme dello Stato di bandiera possano applicarsi alla nave comunitaria che effettua un viaggio di cabotaggio insulare dopo aver compiuto un viaggio funzionalmente e commercialmente autonomo in provenienza da o diretto verso un altro Stato e compie, per raggiungere il porto di carico del

viaggio di cabotaggio insulare, un viaggio in zavorra sufficientemente breve e secondario affinché in pratica il viaggio di cabotaggio insulare segua o preceda effettivamente un viaggio internazionale.

Le norme sull'equipaggio applicabili quando la nave interessata adempie ad obblighi di servizio pubblico sono precisate al punto 5.3.2.2.

4.3. La revisione delle norme sull'equipaggio

Secondo il regolamento, il regime definitivo in materia di equipaggio doveva essere adottato dal Consiglio anteriormente al 1° gennaio 1999 sulla base di una proposta della Commissione dopo un esame approfondito delle conseguenze economiche e sociali della liberalizzazione del cabotaggio insulare.

La Commissione ha presentato al Consiglio una relazione sulla questione il 17 giugno 1997, e una proposta di regolamento il 29 aprile 1998¹¹. Questa proposta aveva l'obiettivo di generalizzare la competenza dello Stato di bandiera in materia di equipaggio. La competenza residua dello Stato ospitante riguardava le navi di meno di 650 tonnellate lorde e la fissazione della percentuale richiesta di cittadini comunitari nell'equipaggio delle navi che garantiscono servizi regolari di trasporto di passeggeri e di trasporto via traghetto (compresi i servizi misti e i servizi regolari di crociera). Ai marinai di paesi terzi che si trovano a bordo di questo tipo di navi dovevano applicarsi condizioni di lavoro identiche a quelle dei residenti degli Stati membri.

La proposta della Commissione non è stata accolta favorevolmente dagli Stati membri e la Commissione ne ha proposto il ritiro l'11 dicembre 2001. La Commissione non prevede per il momento di presentare una nuova proposta. Le norme di cui all'articolo 3 del regolamento non saranno dunque modificate a breve termine.

5. SERVIZIO PUBBLICO

Il trasporto marittimo di passeggeri e merci è vitale per gli abitanti delle isole d'Europa. Sono state pertanto previste norme speciali per tutelare alcuni di questi collegamenti marittimi non adeguatamente coperti dal mercato.

Il regolamento offre agli Stati membri un quadro per organizzare, in modo compatibile, interventi sul mercato mediante restrizioni all'accesso al mercato o a finanziamenti legati all'imposizione di obblighi di servizio pubblico ai prestatori di servizi marittimi. Obiettivo della presente sezione è chiarire ulteriormente, ove necessario, le condizioni stabilite dal regolamento per rendere l'intervento degli Stati membri compatibile con le norme del trattato.

5.1. Portata geografica dei collegamenti di servizio pubblico

Secondo l'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento, i collegamenti di servizio pubblico devono concernere rotte da, tra e verso le isole. I lunghi estuari o i fiordi

¹¹ COM(1998) 251 definitivo.

che comportano deviazioni di circa 100 km su strada¹² possono essere equiparati alle isole ai fini della presente sezione in quanto possono causare un problema analogo poiché isolano le conurbazioni l'una dall'altra.

5.2. Rotte di cabotaggio con le isole sulle quali possono essere imposti obblighi di servizio pubblico

Spetta agli Stati membri (comprese, ove opportuno, le autorità regionali e locali) determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico¹³. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico possono essere previsti per servizi di cabotaggio insulari regolari (di linea) qualora il mercato non assicuri servizi adeguati.

Secondo le condizioni poste dal regolamento, gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico per “*garantire adeguati*” servizi di trasporto marittimo regolare per una data isola (o in relazione a un estuario) nei casi in cui gli armatori comunitari, se considerassero il proprio interesse commerciale, non fornirebbero servizi di livello adeguato o alle stesse condizioni¹⁴. Il commercio deve restare comunque libero.

Quando impongono obblighi di servizio pubblico per i servizi descritti all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento, gli Stati membri devono limitare il loro intervento ai requisiti essenziali di cui all'articolo 4, paragrafo 2 e rispettare il principio di non discriminazione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento nei confronti di tutti gli armatori comunitari interessati alla rotta. Tale principio deve essere rigorosamente rispettato nel decidere i contenuti degli obblighi da rispettare e durante la procedura amministrativa per selezionare un operatore di un dato servizio o stabilire l'importo del compenso.

5.3. Gli obblighi che possono essere imposti

5.3.1. La distinzione tra obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio pubblico

Il regolamento (CEE) n. 3577/92 fa una distinzione tra “obblighi di servizio pubblico” (cfr. articolo 2, punto 4) e articolo 4, paragrafo 2, del regolamento) e “contratto di servizio pubblico” (cfr. articolo 2, punto 3)). I contratti di servizio pubblico sono lo strumento usato in genere per costituire gli obblighi di servizio pubblico nei casi in cui un approccio orizzontale che si applica a tutti gli armatori che intendono servire una data rotta non sia sufficiente a soddisfare le esigenze essenziali di trasporto, in particolare le condizioni generali relative alla qualità di un dato servizio.

L'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento stabilisce un elenco esaustivo di requisiti che possono essere introdotti quando sono imposti “obblighi di servizio pubblico”.

¹² Il rapporto tra la distanza attorno all'estuario e la distanza per attraversarlo dovrebbe essere circa 10 o maggiore.

¹³ Non spetta agli armatori stabilire obblighi di servizio pubblico.

¹⁴ Cfr. considerando 9 e articolo 2, paragrafo 4 del regolamento. Cfr. anche la sentenza 20 febbraio 2001, causa C-205/99 (avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale presentata alla Corte a norma dell'articolo 234 del trattato dal Tribunal Supremo (Spagna) nella causa dinanzi ad esso pendente tra la Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e a. e la Administración General del Estado), (Racc. pag. I-1271, punto 31 e seguenti).

L'articolo 2, punto 3), del regolamento fornisce soltanto un'indicazione dell'oggetto del contratto di servizio pubblico. Gli Stati membri possono spingersi oltre. In pratica, i requisiti di qualità sono spesso parte di un "contratto di servizio pubblico" mentre non possono essere stabiliti nell'ambito di "obblighi di servizio pubblico". Per quanto riguarda gli "obblighi di servizio pubblico", il requisito attinente alla "capacità a prestare il servizio" degli armatori può includere un obbligo relativo alla loro solvibilità e la condizione che essi non abbiano debiti fiscali e di sicurezza sociale¹⁵. La Commissione ritiene che l'obbligo di usare un traghetto veloce possa anche rientrare in questa categoria.

Quando sono imposti obblighi di servizio pubblico, i requisiti attinenti alla regolarità e frequenza del servizio possono essere soddisfatti collettivamente – e non individualmente – da tutti gli armatori che servono la stessa rotta¹⁶.

5.3.2. *Il principio di non discriminazione*

In ottemperanza al principio di non discriminazione enunciato dal regolamento, gli Stati membri non devono imporre obblighi ritagliati su misura per una data compagnia di navigazione e che impedirebbero ad altri armatori comunitari l'accesso al mercato o imporre obblighi che avrebbero lo stesso effetto.

In particolare, la Commissione desidera richiamare l'attenzione degli Stati membri ai problemi posti dai due tipi di disposizioni seguenti.

5.3.2.1. Ripresa di navi

Innanzitutto, si pone la questione se uno Stato membro, nell'aggiudicare un contratto di servizio pubblico, possa imporre all'aggiudicatario di riprendere le navi e l'equipaggio dell'operatore precedente. La Commissione è del parere che nella maggior parte dei casi, tale obbligo violerebbe il regolamento (CEE) n. 3577/92, in quanto sarebbe discriminatorio. Esso impedirebbe agli armatori comunitari di presentare un'offerta che preveda l'uso delle loro navi e conferirebbe un vantaggio all'operatore già insediato che si candidasse per la propria successione.

La Commissione può però accettare che, se il collegamento di un'isola necessita l'uso di una nave con una configurazione così speciale che non può essere trovata o venduta sul mercato né essere adibita ad altri scopi, l'obbligo della ripresa di tale nave sia un requisito meno restrittivo della libera prestazione di servizi rispetto all'aggiudicazione del servizio ad un unico armatore con un contratto di durata sufficientemente lunga a consentire il pieno ammortamento del costo di una nave appositamente costruita. In tali casi la nave potrebbe essere affittata – sulla base di condizioni molto chiare e dettagliate figuranti nella documentazione di gara – dai successivi operatori di una compagnia proprietaria della nave, istituita a tal fine. Si potrebbe anche pensare a imporre al nuovo prestatore di servizi l'obbligo di riprendere la nave direttamente dal suo predecessore. Va sottolineato che questo obbligo non può essere esteso all'equipaggio (la ripresa del personale di bordo deve chiaramente rimanere un'opzione per l'offerente).

¹⁵ Causa C-205/99 sopra citata, punti 45-51.

¹⁶ Se un'isola deve essere collegata quattro volte la settimana e due armatori sono disposti a partecipare al servizio, ciascuno di essi deve unicamente impegnarsi ad operare il servizio due volte la settimana o, rispettivamente, una e tre volte la settimana.

Quando le autorità degli Stati membri possiedono navi proprie o le hanno comunque a loro disposizione, tali navi possono essere messe a disposizione di tutti i potenziali prestatori di servizio a condizioni identiche e non discriminatorie.

5.3.2.2. Condizioni relative all'equipaggio

Sono anche state sollevate questioni sulle condizioni relative all'equipaggio che possono essere imposte nell'ambito di obblighi e contratti di servizio pubblico.

La Commissione è del parere che le condizioni relative all'equipaggio che possono essere imposte dagli Stati membri ospitanti su qualsiasi nave che partecipa ad un cabotaggio con le isole (articolo 3, paragrafo 2, del regolamento) e le condizioni relative all'equipaggio che possono essere imposte nell'ambito di obblighi e contratti di servizio pubblico (articolo 4 del regolamento) debbano essere in linea di principio le stesse. Tali regole sono specificate nella sezione n. 4 della presente comunicazione.

Gli Stati membri potrebbero infatti violare il principio di non discriminazione enunciato dal regolamento (CEE) n. 3577/92 qualora si spingessero oltre a quanto è accettabile a norma dell'articolo 3 del regolamento quando impongono obblighi di servizio pubblico¹⁷.

La Commissione ritiene comunque che gli Stati membri possano legittimamente imporre le proprie condizioni relative all'equipaggio di navi che operano su rotte di servizio pubblico anche quando il cabotaggio insulare è seguito o preceduto da un viaggio verso o da un altro Stato membro. L'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento non deve applicarsi alle rotte dove sono imposti obblighi di servizio pubblico.

5.4. Procedura da seguire per imporre obblighi di servizio pubblico

Gli Stati membri dispongono di diversi mezzi amministrativi per imporre "obblighi di servizio pubblico" applicabili a tutti gli operatori di una data rotta, quali un regime di dichiarazione, un sistema di attribuzione di licenze o un sistema di autorizzazioni. Gli Stati membri possono anche imporre obblighi di servizio pubblico nella conclusione di contratti di servizio pubblico con uno o più operatori.

La Corte di giustizia, nella causa C-205/99, ha asserito che una procedura restrittiva come la procedura di autorizzazione è accettabile, a condizione che sia necessaria, proporzionata all'obiettivo perseguito e basata su criteri obiettivi, non discriminatori, conosciuti in anticipo dalla imprese interessate. Le compagnie devono anche avere il diritto di presentare ricorso contro ogni decisione presa nei loro confronti¹⁸.

Tuttavia, è stata sottolineata la difficoltà per uno Stato membro di introdurre un sistema di autorizzazione dopo l'entrata in vigore del regolamento senza violare la disposizione di *standstill* di cui all'articolo 7 del regolamento. In linea di principio,

¹⁷ In alcuni casi eccezionali la Commissione ritiene comunque che una condizione che non può essere accettata a norma dell'articolo 3 del regolamento, ma che è essenziale per il pubblico servizio, sia accettabile in forza dell'articolo 4 del regolamento se è debitamente giustificata e proporzionata all'obiettivo perseguito. Questo aspetto va esaminato caso per caso.

¹⁸ Cfr. causa C-205/99.

soltanto gli Stati membri che avevano un sistema di autorizzazione vigente prima dell'entrata in vigore del regolamento possono continuare ad applicarlo.

Quando l'autorità competente di uno Stato membro conclude un contratto di servizio pubblico, essa deve anche rispettare le norme applicabili in materia di appalti pubblici. Tali norme prevedono, almeno, un sufficiente grado di pubblicità per garantire un'effettiva concorrenza e l'organizzazione di una procedura di selezione trasparente e non discriminatoria, proporzionata all'obiettivo da conseguire¹⁹. Inoltre, per l'aggiudicazione dei contratti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 92/50/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi²⁰, le specifiche tecniche devono rispettare determinate regole e vi è l'obbligo di pubblicare l'avviso di aggiudicazione del contratto nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

La Commissione è del parere che, in generale, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico rischia di operare una discriminazione tra operatori poiché di solito è interessato soltanto un operatore di una data rotta. Essa ritiene quindi che lanciare un bando di gara aperta in tutta la Comunità sia in linea di principio il mezzo migliore per garantire l'assenza di discriminazione (su queste questioni cfr. anche punto 5.6 della presente comunicazione²¹).

La Commissione non esige che gli Stati membri comunichino ogni contratto di servizio pubblico concluso (qualora il contratto implichi un compenso pubblico, cfr. il punto 5.7 della presente comunicazione). L'obbligo di notifica di cui all'articolo 9 del regolamento concerne unicamente atti di portata più generale come il quadro giuridico generale per i servizi di cabotaggio.

5.5. Accesso al mercato e concorrenza sulle rotte di servizio pubblico

Nell'imporre obblighi di servizio pubblico, gli Stati membri intervengono sulle condizioni dell'accesso al mercato per talune rotte. Ciò può causare distorsioni della concorrenza se non è effettuato in maniera non discriminatoria. Tali interventi possono essere considerati legittimi se si tiene conto dell'obiettivo perseguito (garantire adeguati servizi di trasporto regolari (di linea) verso, da e tra le isole). Qualsiasi intervento relativo ad un obbligo di servizio pubblico deve restare proporzionato all'obiettivo perseguito. Se tali interventi si spingessero oltre lo stretto necessario, essi limiterebbero indebitamente una libertà che è essenziale per il buon funzionamento del mercato interno. La Commissione desidera trattare tre aspetti connessi a tale questione.

¹⁹ Cfr. la comunicazione interpretativa della Commissione sulle concessioni nel diritto comunitario (GU C 121 del 29.4.2000, pag. 2) e la sentenza 7 dicembre 2000, causa C-324/98, Teleaustria Verlags e Telefonadress/Telekom Austria (Racc. pag. I-10745); cfr. anche punto 5.3.2 della presente comunicazione.

²⁰ GU L 209 del 24.7.1992, pag. 1.

²¹ In linea di principio, un'autorità indipendente deve essere responsabile dell'intera procedura. La Commissione riconosce però che in alcuni casi può essere sufficiente che soltanto la parte finale della procedura (valutazione delle offerte e adozione della decisione finale) sia affidata ad un organismo indipendente.

5.5.1. *Esclusiva*

Concedere l'esclusiva ad un armatore su una rotta di servizio pubblico consente di norma agli Stati membri di alleggerire al massimo l'onere per i contribuenti, ma limita la libertà degli scambi nel settore del trasporto marittimo.

È opportuno stabilire un giusto equilibrio tra i due principi.

In casi debitamente giustificati l'esclusiva può essere considerata l'unico strumento adeguato per soddisfare le esigenze essenziali di trasporto, se concessa per un periodo di tempo limitato e sulla base di una procedura di aggiudicazione aperta, equa e non discriminatoria in tutta la Comunità.

L'esclusiva può anche essere concessa secondo modalità che restringono sempre l'accesso a servizi supplementari in condizioni non discriminatorie pur tutelando le prestazioni dell'operatore che fornisce i servizi che soddisfano le esigenze essenziali di trasporto in condizioni di esclusiva.

Tuttavia, la Commissione sottolinea che in molti casi, si possono adottare misure meno restrittive dell'esclusiva per evitare il cd. "*market skimming*" e diminuire l'entità dell'aiuto di Stato necessario. Un operatore obbligato in virtù di un contratto che non prevede un diritto di esclusiva, ad adempiere obblighi di servizio pubblico, durante tutto l'anno, può subire un pregiudizio dal comportamento di un altro operatore che, in assenza di obblighi di servizio pubblico, entri sul mercato soltanto durante i mesi più redditizi dell'anno e riduca sensibilmente le entrate del primo operatore.

Secondo la Commissione si possono imporre taluni obblighi di servizio pubblico a tutti gli operatori della stessa rotta parallelamente a un contratto di servizio pubblico concluso con un operatore²². Ad esempio, si potrebbe stabilire la condizione che qualsiasi armatore che voglia operare sulla rotta dove è in vigore un contratto di servizio pubblico che impone servizi tutto l'anno debba appunto operare durante tutto l'anno.

5.5.2. *Durata del contratto di servizio pubblico*

Il regolamento non fissa alcuna durata massima per i contratti di servizio pubblico. Tuttavia, dagli articoli 1 e 4 del regolamento deriva che il contratto di servizio pubblico deve avere una durata limitata per consentire una prospezione periodica e aperta del mercato. Per rispettare il principio di proporzionalità di qualsiasi intervento sul mercato, è sì deve scegliere la forma d'intervento meno distorsiva della concorrenza per soddisfare le esigenze essenziali di trasporto. Tutti gli armatori comunitari dovrebbero avere regolarmente la possibilità di candidarsi per prestare un dato servizio (su questa questione cfr. anche il punto 5.6 della presente comunicazione).

Secondo la Commissione un contratto avente una durata superiore a 6 anni non soddisfa di norma il requisito di proporzionalità.

²²

Circa la possibilità per uno Stato membro di imporre obblighi di servizio pubblico parallelamente a un contratto di servizio pubblico, cfr. anche la causa C-205/99, punti 60-71.

5.5.3. *Raggruppamento di linee*

Gli Stati membri spesso desiderano raggruppare le rotte di servizio pubblico verso diverse isole in un unico pacchetto per ottenere economie di scala ed attirare gli operatori. Questi raggruppamenti di linee non sono contrari al diritto comunitario nella misura in cui non danno adito a discriminazioni.

Le dimensioni più idonee dei raggruppamenti di linee vanno decise tenendo conto della migliore sinergia da conseguire nel soddisfacimento delle esigenze essenziali di trasporto.

5.6. **Il caso delle “piccole isole”**

L'attenzione della Commissione è stata richiamata sul fatto che le farraginose procedure per la conclusione di contratti di servizio pubblico nel settore marittimo sono ulteriormente complicate quando si tratta di organizzare servizi per le piccole isole, che, di norma, attirano soltanto operatori locali.

Per conciliare questa specificità con la necessità di rispettare i principi di trasparenza e di non discriminazione, cosa che essa considera fattibile soltanto nell'ambito di procedure di aggiudicazione aperte, eque e non discriminatorie, la Commissione ritiene che, fatte salve ove applicabili le norme comunitarie sugli appalti, la selezione di un operatore idoneo incaricato di assicurare i collegamenti con una piccola isola possa avvenire sulla base di un semplice invito a manifestare interesse, senza lanciare una gara formale, a condizione di annunciare tale servizio in tutta la Comunità – cosa facilmente organizzabile. La Commissione è del parere che si possano accettare contratti con una durata più lunga, ossia 12 anni.

Ai fini della presente comunicazione, l'esperienza – e in particolare uno studio effettuato per conto della Commissione – mostra che per “piccole isole” si possono intendere isole dove il numero annuo totale di passeggeri trasportati via mare da e verso l'isola è approssimativamente 100 000 o inferiore. Nel caso delle regioni ultraperiferiche, tale soglia si applica unicamente agli scambi all'interno della regione (e non agli scambi tra un'isola ultraperiferica e il continente).

Le regole semplificate si applicano in linea di principio al trasporto eseguito in base a un contratto di servizio pubblico sia di passeggeri che di merci da e verso una “piccola isola”. Gli scambi di merci che possono di norma essere organizzati in condizioni di concorrenza vanno comunque esclusi ogniqualvolta esista il rischio di distorsioni del mercato non giustificabili.

Quando uno stesso operatore effettua il collegamento di più piccole isole si tiene conto del numero totale di passeggeri trasportati da tale operatore nell'ambito del servizio pubblico nel determinare se la soglia è raggiunta.

5.7. **Sovvenzioni pubbliche concesse per compensare obblighi di servizio pubblico**

Il regolamento si applica nella stessa maniera, siano erogate sovvenzioni o meno. Quando sono concessi aiuti di Stato per compensare obblighi di servizio pubblico, gli Stati membri devono erogarle in conformità alla legislazione comunitaria ed in particolare al regolamento (CEE) n. 3577/92 e alle norme del trattato sugli aiuti di Stato, come interpretate dalla Corte di giustizia.

6. MISURE DI SALVAGUARDIA

L'articolo 5 del regolamento prevede che gli Stati membri possono chiedere alla Commissione di adottare misure di salvaguardia *“in caso di grave perturbazione del mercato interno dei trasporti dovuta alla liberalizzazione del cabotaggio”*. L'articolo 2, punto 5), del regolamento dispone che tali misure si applicano per un anno al massimo quando si manifestano sul mercato dei problemi *“... specifici di tale mercato, tali da comportare un'eccedenza grave, suscettibile di persistere, dell'offerta rispetto alla domanda, dovuti alle attività di cabotaggio marittimo, o aggravati da tali attività e comportanti una seria minaccia per l'equilibrio finanziario e la sussistenza di un numero elevato di armatori comunitari, sempre che le previsioni a breve e a medio termine sul mercato considerato non indichino miglioramenti sostanziali e durevoli”*.

Questa disposizione è stata applicata soltanto una volta, in Spagna, in occasione dell'entrata in vigore del regolamento²³.

È opportuno sottolineare che il fallimento di armatori su una data rotta non è sufficiente per giustificare l'applicazione di questa clausola.

Secondo le relazioni “Cabotaggio” pubblicate dall'entrata in vigore del regolamento, la liberalizzazione del cabotaggio non ha comportato un'altra perturbazione grave del mercato interno dei trasporti. È poco probabile che ne causi adesso che la maggior parte dei servizi è stata liberalizzata.

²³

Decisione 93/396/CEE della Commissione, del 13 luglio 1993, in merito alla richiesta presentata dalla Spagna affinché la Commissione adotti una proroga delle misure di salvaguardia ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) – (GU L 173 del 16.7.1993, pag. 33).