

Corso di laurea in Diritto dell'ambiente e dell'energia
II anno - I semestre



DIRITTO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Anno accademico 2024/2025

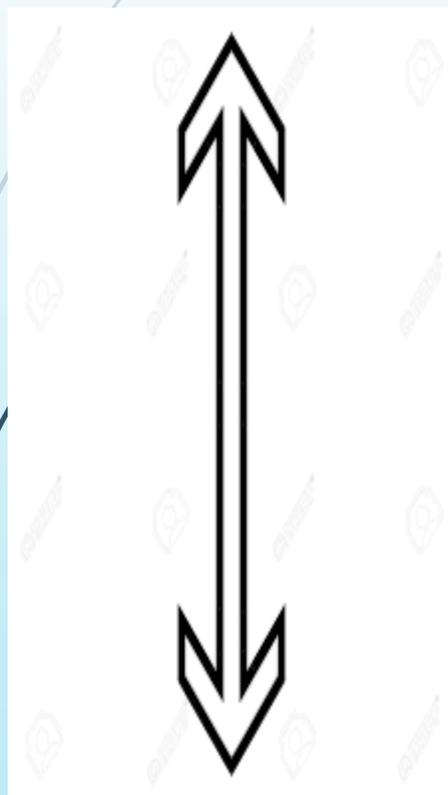
Prof. Francesco Mancini
fmancini@unite.it

settimana 2 – parte 1
Le fonti UE in materia di diritto dei trasporti

Complessità verticale (a livello delle fonti del diritto)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



Convenzioni internazionali
(regolano solo alcuni aspetti della fattispecie, per es. le convenzioni in materia di trasporto regolano solo la responsabilità)



Normativa UE



Fonti di origine nazionale

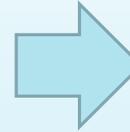


**Tendenza
all'uniformità
Normativa (convenzioni
internazionali e
formulari)**



Le convenzioni internazionali

fonti sovranazionali: le Convenzioni internazionali



accordo sul testo dopo lavori preparatori

firma

ratifiche (in un numero minimo stabilito dalla Convenzione)

eventuali protocolli di modifiche (che possono generare un quadro disomogeneo)

Talora il procedimento può essere più snello in caso di modifiche a convenzioni di carattere tecnico: le modificazioni diventano vigenti se non opposte da un certo numero di stati

Atti normativi UE: diritto originario/diritto derivato



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

DIRITTO ORIGINARIO:

principi e obiettivi generali contenuti nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFEU)

DIRITTO DERIVATO: i principi e gli obiettivi generali del diritto originario si esplicano soprattutto attraverso regolamenti e direttive



REGOLAMENTI: direttamente vincolanti in tutti gli Stati membri dell'UE; non richiedono l'intervento del legislatore interno e prevalgono sul diritto interno

DIRETTIVE: vincolano gli Stati membri in termini di obiettivi da raggiungere ma li lasciano liberi in termini di strumenti da utilizzare; di conseguenza, richiedono l'intervento del legislatore dello Stato membro.





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Anche le decisioni della Corte di giustizia UE possono avere valenza di fonte del diritto (come diritto derivato)

Articolo 267 TFEU

(ex articolo 234 del TCE)

c.d. preliminary ruling procedure: le decisioni della CGUE hanno efficacia vincolante in tutti gli stati membri

La Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a pronunciarsi, in via pregiudiziale:

- a) sull'interpretazione dei trattati;
- b) sulla validità e l'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni, dagli organi o dagli organismi dell'Unione.

Quando una questione del genere è sollevata dinanzi ad una giurisdizione di uno degli Stati membri, tale giurisdizione può, qualora reputi necessaria per emanare la sua sentenza una decisione su questo punto, domandare alla Corte di pronunciarsi sulla questione.

Quando una questione del genere è sollevata in un giudizio pendente davanti a una giurisdizione nazionale, avverso le cui decisioni non possa proporsi un ricorso giurisdizionale di diritto interno, tale giurisdizione è tenuta a rivolgersi alla Corte.

Quando una questione del genere è sollevata in un giudizio pendente davanti a una giurisdizione nazionale e riguardante una persona in stato di detenzione, la Corte statuisce il più rapidamente possibile.





posizione gerarchica degli atti normativi UE

la posizione gerarchica della legislazione UE è in posizione superiore a quella delle fonti nazionali in forza dell'art. 117 Cost.



Art. 117 Cost. primo comma «La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali»



settimana 2 – parte 2
un esempio di sentenza della CGEU che ha
formulato una «interpretazione integrativa» in
materia di diritti dei passeggeri aerei



la sentenza «Sturgeon»

- **Ritardo prolungato (oltre le 3 ore)**

La sentenza della Corte di Giustizia UE 19 novembre 2009, C-402/07 e C-432/07 *Sturgeon* e altri, ha riconosciuto il diritto al compenso ex reg. CE 261/2004 anche in caso di ritardo all'arrivo superiore alle tre ore sulla base dell'assimilazione dei passeggeri dei voli cancellati a quelli dei voli ritardati ai fini dell'applicazione della compensazione pecuniaria





Casi in cui il Reg. n. 261/2004 riconosce il diritto del passeggero a ricevere una compensazione pecuniaria

- **Negato imbarco del passeggero** che non abbia rinunciato all'imbarco in cambio di benefici da concordare con la compagnia aerea
- **Cancellazione del volo non causata circostanze eccezionali** che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso;



- **Ritardo prolungato (oltre le 3 ore)**
NON C'E' DIRITTO ALLA COMPENSAZIONE stando al dato letterale del regolamento ma...



diritti in caso di ritardo prolungato nel trasp. aereo

In caso di ritardo prolungato, a norma di reg. CE 261/2004, i passeggeri hanno diritto all'assistenza e in particolare:

- se il ritardo è di due ore o più per voli di 1.500 chilometri o meno
- se è di tre ore o più per i voli più lunghi all'interno dell'UE o per gli altri voli tra i 1.500 e i 3.500 chilometri
- se è di quattro ore o più per i voli di oltre 3.500 chilometri al di fuori dell'UE.

Se il ritardo è superiore a cinque ore e il passeggero decide di non proseguire il viaggio, il passeggero ha diritto al rimborso del biglietto e al ritorno al luogo in cui aveva originariamente iniziato il viaggio (art. 6).

Per quanto riguarda i ritardi, il Reg. CE n. 261/04 testualmente non parla del diritto dei passeggeri alla compensazione pecuniaria (somma forfettaria proporzionale alla lunghezza della tratta)



Corte di Giustizia UE 19 novembre 2009, C-402/07 e C- 432/07 *Sturgeon e altri*

I membri della famiglia Sturgeon hanno effettuato una prenotazione per un viaggio andata e ritorno da Francoforte sul Meno (Germania) a Toronto (Canada).

La partenza del volo di ritorno Toronto-Francoforte sul Meno era prevista per il 9 luglio 2005 alle 16.20. Dopo le operazioni di registrazione, i passeggeri di tale volo venivano informati che quest'ultimo non sarebbe stato eseguito. Recuperavano i loro bagagli e venivano condotti in un hotel dove passavano la notte. L'indomani i passeggeri venivano registrati presso il banco dell'accettazione di un'altra compagnia aerea per un volo recante lo stesso numero che figurava sulla prenotazione. Ai passeggeri venivano attribuiti posti differenti da quelli che erano stati loro assegnati il giorno precedente. Inoltre, la prenotazione non veniva trasformata in prenotazione per un volo programmato da un'altra compagnia. Il volo in oggetto giungeva a Francoforte sul Meno l'11 luglio 2005 verso le 7, ossia con circa 25 ore di ritardo rispetto all'orario previsto.

I membri della famiglia Sturgeon hanno ritenuto che, in considerazione del complesso delle suddette circostanze, e in particolare del ritardo di oltre 25 ore, il detto volo non fosse stato ritardato bensì cancellato.

I membri della famiglia Sturgeon hanno intentato dinanzi all'Amtsgericht Rüsselsheim (Germania) un'azione civile contro il vettore alla quale hanno richiesto, da una parte, una compensazione pecuniaria di EUR 600 per persona nonché, dall'altra, il risarcimento dei danni in quanto, a loro avviso, il danno subito non era dovuto ad un ritardo bensì ad una cancellazione del volo.

Il vettore ha chiesto che tale azione fosse respinta in quanto il volo controverso sarebbe stato ritardato e non cancellato. Prima dell'avvio del procedimento il vettore aveva spiegato tale ritardo con il passaggio di un uragano sopra il mare dei Caraibi, nel corso del procedimento stesso essa lo ha invece imputato a problemi tecnici dell'aereo e ad una malattia del personale di bordo.



Corte di Giustizia UE 19 novembre 2009, C-402/07 e C- 432/07 *Sturgeon e altri*



Il giudice tedesco, ritenendo che la decisione del ricorso dipendesse dall'interpretazione degli artt. 2, lett. 1), e 5, n. 1, lett. c), del regolamento n. 261/2004, ha quindi deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- 1) se, ai fini dell'interpretazione della nozione di “cancellazione del volo”, sia decisivo il fatto che l'originario piano di volo venga abbandonato, per cui un rinvio, indipendentemente dalla durata, non costituisce cancellazione del volo se la compagnia aerea non abbandona il piano del volo originario.
- 2) nel caso in cui la prima questione sia risolta negativamente, in quali casi un rinvio del volo originariamente previsto non debba essere più considerato quale ritardo, bensì quale cancellazione. Se la soluzione della suddetta questione dipenda dalla durata del ritardo».
- 3) se l'art. 5, in combinato disposto con gli artt. 2, lett. 1), e 6 del regolamento (...) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che un differimento di 22 ore rispetto all'orario di partenza, costituisca un “ritardo” ai sensi dell'art. 6;
- 4) se l'art. 2, lett. 1), del regolamento (...) n. 261/2004 debba essere interpretato nel senso che, nei casi in cui i passeggeri vengano imbarcati in un momento notevolmente differito (22 ore) su un volo con un numero modificato (numero di volo originario con aggiunta del codice “A”), su cui sia imbarcata soltanto una parte – seppur rilevante – dei passeggeri inizialmente prenotati, oltre, però, ad altri viaggiatori, si configuri una “cancellazione del volo” anziché un “ritardo”.



Corte di Giustizia UE 19 novembre 2009, C-402/07 e C- 432/07 *Sturgeon e altri*

Nel caso di specie occorre paragonare la situazione di passeggeri di voli ritardati a quella di passeggeri di voli cancellati. A questo riguardo va ricordato che il regolamento n. 261/2004 mira a risarcire i danni in modo standardizzato ed immediato ed attraverso diverse forme di intervento oggetto di regimi relativi al negato imbarco, alla cancellazione e al ritardo prolungato di un volo (v., in questo senso, sentenza IATA e ELFAA, cit., punto 43).

Mediante tali interventi il regolamento n. 261/2004 intende rimediare, tra l'altro, al danno cagionato ai passeggeri interessati e rappresentato da una perdita di tempo che, considerato il suo carattere irreversibile, può essere risarcita unicamente con una compensazione pecuniaria.

Orbene, in proposito occorre constatare che tale danno viene patito sia dai passeggeri di voli cancellati sia dai passeggeri di voli ritardati qualora, prima di giungere a destinazione, subiscano un viaggio di durata maggiore rispetto a quanto originariamente stabilito dal vettore aereo.

Di conseguenza, occorre dichiarare che i passeggeri il cui volo è stato cancellato e quelli vittima di un ritardo del volo subiscono un danno analogo, consistente in una perdita di tempo, e si trovano pertanto in situazioni paragonabili ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 del regolamento n. 261/2004.

Più precisamente, la situazione dei passeggeri di voli ritardati non si distingue affatto da quella dei passeggeri di voli cancellati a cui sia stato offerto di partire con un volo alternativo ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. c), iii), del regolamento n. 261/2004, e che possono essere informati della cancellazione del volo, in extremis, nel momento stesso in cui giungono all'aeroporto (v. sentenza 9 luglio 2009, causa C-204/08, Rehder, punto 19).



Corte di Giustizia UE 19 novembre 2009, C-402/07 e C- 432/07 *Sturgeon e altri*



Infatti, da un lato, tali due categorie di passeggeri sono informate, in linea di massima, nello stesso momento dell'inconveniente che rende più difficoltoso il loro trasporto aereo. Dall'altro, sebbene vengano condotte alla loro destinazione finale, la raggiungono successivamente all'ora inizialmente prevista e, pertanto, subiscono un'analogha perdita di tempo.

In tale situazione, i passeggeri cui è offerto un volo alternativo ai sensi dell'art. 5, n. 1, lett. c), iii), del regolamento n. 261/2004 hanno diritto alla compensazione pecuniaria di cui all'art. 7 di tale regolamento quando il vettore non offre loro un volo alternativo che parte non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e raggiunge la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto. A tali passeggeri viene così conferito il diritto alla compensazione pecuniaria quando subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore rispetto alla durata che era stata originariamente prevista dal vettore.

Per contro, qualora ai passeggeri di voli ritardati non fosse conferito il diritto alla compensazione pecuniaria, essi sarebbero trattati in modo meno favorevole sebbene abbiano subito, all'occorrenza, un'analogha perdita di tempo, di tre ore o più, in occasione del loro viaggio.

Ebbene, non vi è alcuna considerazione oggettiva idonea a giustificare una siffatta differenza di trattamento.

Poiché i danni subiti dai passeggeri del traffico aereo in caso di cancellazione o di ritardo prolungato sono analoghi, non è ammissibile, a pena di violare il principio della parità di trattamento, trattarli in modo differente. Ciò è vero a maggior ragione quando si consideri la finalità perseguita dal regolamento n. 261/2004, ossia accrescere la tutela di tutti i passeggeri dei vettori aerei.

Pertanto, occorre constatare che i passeggeri di voli ritardati possono reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'art. 7 del regolamento n. 261/2004 quando, a causa di tali voli, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo.

settimana 2 – parte 3
La competenza UE in materia di trasporti



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Competenza UE concorrente in materia di trasporti

secondo l'art. 4, par. 2, lett. g) TFEU l'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nei principali seguenti settori:

[...]

g) trasporti;

h) reti transeuropee

[...]



Competenza concorrente significa che l'Unione e i suoi Stati membri possono entrambi legiferare e adottare atti giuridicamente vincolanti. **Gli Stati membri esercitano la propria competenza solo qualora l'Unione non la eserciti o abbia deciso di non esercitarla.**

Diritto dell'Unione
europea





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Competenza UE esclusiva in materie di interesse per i trasporti

Una rilevante area di competenza esclusiva è rappresentata dalla definizione dei principi in materia di concorrenza, necessari al funzionamento del mercato UE, di interesse per tutti i settori economici, incluso quello dei trasporti

Articolo 3 TFEU

1. L'Unione ha competenza esclusiva nei seguenti settori:

[...]

b) definizione delle regole di concorrenza necessarie al funzionamento del mercato interno;

[...]



Principi TFEU in materia di trasporti: il titolo VI



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

l'art. 100 TFEU stabilisce una serie di norme generali relative alla politica comune dei trasporti contenute nell'titolo VI applicabili, ai trasporti ferroviari, su strada, e alla navigazione interna.

E il trasporto marittimo ed aereo?

In base all'art. 100 TFEU le norme specifiche del titolo sui trasporti non sono applicabili alla navigazione marittima e aerea, la cui disciplina è rimessa alle deliberazioni del Parlamento e del Consiglio UE.



Tuttavia, la Corte di giustizia UE (all'epoca CE) con le decisioni:

✓CGE 4 aprile 1974, 167/73 Commission of the European Communities v. French Republic, “*The French Seamen*” (*Marinai Francesi*)

✓CGE 30 aprile 1986, cause riunite 209/84 to 213/84, Ministero Public v. Lucas Asjes and Others, “*The Nouvelle Frontieres*”

Ha affermato che il settore dei trasporti marittimi ed aerei non è sottratto all'applicazione dei principi generali del Trattato, quali, tra gli altri, le norme sulla libera circolazione dei lavoratori, sulla tutela della concorrenza, sulla libertà di stabilimento, ciò anche in assenza di specifici interventi degli organi europei.

European Court of Justice (ECJ)



Un ruolo fondamentale è svolto dalla Corte di Giustizia Europea (CGUE), il più alto organo giurisdizionale dell'Unione Europea con la seguente competenza:

- risolvere le controversie tra le istituzioni dell'UE (in genere la Commissione) e gli Stati membri;
- fornire l'interpretazione autentica delle leggi dell'UE.

Soprattutto in questo secondo ruolo le decisioni della CGUE hanno un'importanza fondamentale. Quando una Corte nazionale chiede alla CGUE l'interpretazione autentica di una direttiva o di un regolamento dell'UE (il cosiddetto rinvio pregiudiziale), la decisione della CGUE è valida non solo nel caso in cui viene sollevata la questione, o nella giurisdizione a cui appartiene il giudice remittente, ma in tutti gli Stati membri.

Pertanto la CGUE può, di fatto, equivalere negli effetti ad un legislatore che stabilisce principi che integrano gli strumenti legislativi ordinari (tipicamente direttive e regolamenti) adottati dal Consiglio e dal Parlamento. □

Sebbene le disposizioni dei trattati siano rimaste sostanzialmente invariate, l'intero sistema economico e giuridico in cui vengono istituiti e forniti i servizi di trasporto è radicalmente diverso da come era stato concepito 60 anni fa.



Per questo motivo, nel corso dell'intero studio del diritto dei trasporti, sarà necessario fare continuo riferimento alle numerose e rilevanti decisioni della Corte di Giustizia

CORTE DI GIUSTIZIA UE



Le due decisioni fondamentali, da cui parte l'intera evoluzione del sistema, derivano entrambe da casi francesi:

CGE, caso 167/73, *Commission of the European Communities v French Republic* (sentenza «Marinai Francesi»).

CGE, casi riuniti da 209/84 a 213/84, *Ministère Public v. Lucas Asjes and Others* (sentenza «**Nouvelles Frontières**»).



1) Sentenza «Marinai Francesi»



► la vicenda

- L'art. 3 (2) del Code du travail maritime francese del 1926 prevede che “una percentuale dell'equipaggio di una nave stabilita con ordinanza dal Ministro della flotta mercantile deve essere di nazionalità francese”.
- Con ordinanza ministeriale del 21 novembre 1960 (GU della Repubblica francese del 1° dicembre 1960, pag. 10 770), modificata da quella del 12 giugno 1969 (GU della Repubblica francese del 13 giugno 1969, pag. 5923), è stato deciso che, salvo deroghe speciali concesse dalle autorità amministrative locali competenti, l'impiego in plancia e nelle sale macchine e radio a bordo di navi mercantili o di pescherecci o di navi da crociera da diporto è riservato a persone di nazionalità francese, e l'impiego è generalmente limitato nel rapporto di tre a uno.
- Secondo la Commissione, questa legge era chiaramente contraria al principio della libera circolazione dei lavoratori (art. 48 del Trattato di Roma, vecchio art. 45), in base al quale la libera circolazione dei lavoratori comporta l'abolizione di qualsiasi discriminazione basata sulla nazionalità tra i lavoratori degli Stati membri per quanto riguarda l'impiego, la retribuzione e le altre condizioni di lavoro e di occupazione.
- La Commissione ha quindi invitato il governo francese a modificare la propria legislazione in materia per conformarsi alle disposizioni comunitarie.
- Dopo numerose richieste, la Commissione ha deferito la questione alla Corte di giustizia europea.



1) *Sentenza Marinai francesi*

TITOLO IV – ART. 45

1. La libera circolazione dei lavoratori all'interno dell'Unione è assicurata.
2. Essa implica l'abolizione di qualsiasi discriminazione, fondata sulla nazionalità, tra i lavoratori degli Stati membri, per quanto riguarda l'impiego, la retribuzione e le altre condizioni di lavoro.
3. [...]





1) *Sentenza Marinai francesi*

Nel Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea (Trattato di Roma del 1957 o Trattato CEE), i “TRASPORTI” sono oggetto del TITOLO IV, artt. 74-84

Ora artt. 90 -
100 TFEU

ART. 74

Gli obiettivi del presente Trattato sono perseguiti dagli Stati membri, nelle materie disciplinate dal presente titolo, **nell'ambito di una politica comune dei trasporti.**

Ora art. 90
TFEU

ART. 84

Le disposizioni del presente titolo si applicano ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile interna.

Il Consiglio, deliberando all'unanimità, può decidere se, in quale misura e con quale procedura possono essere stabilite disposizioni appropriate per il trasporto marittimo e aereo.

Ora art. 100
TFEU con
deliberazione a
maggioranza

ART. 84 TRATTATO 1957

1. Le disposizioni del presente titolo si applicano ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile interna.
2. Il Consiglio, **deliberando all'unanimità**, può decidere se, in quale misura e con quale procedura possono essere stabilite disposizioni appropriate per il trasporto marittimo e aereo.

[...]



ART. 100 TFEU

1. Le disposizioni del presente titolo si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili. 26.10.2012
2. Il Parlamento europeo e il Consiglio, **deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria**, possono stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea. Essi deliberano previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni.

Il requisito dell'approvazione all'unanimità è stato sostituito con il requisito della procedura ordinaria vale a dire a maggioranza

Sentenza Marinai Francesi



la posizione della Commissione

□ La Commissione contestava la legge francese, che stabiliva che tutti i marinai a bordo delle navi mercantili francesi, dovevano essere cittadini francesi□

Secondo la Commissione, questa legge era chiaramente contraria al principio della libera circolazione dei lavoratori (art. 48 del Trattato di Roma vecchio testo), in base al quale la libera circolazione dei lavoratori comporta l'abolizione di qualsiasi discriminazione basata sulla nazionalità tra i lavoratori degli Stati membri per quanto riguarda l'impiego, la retribuzione e le altre condizioni di lavoro e di occupazione.

□ La legge francese prevede, a scapito dei cittadini di altri Stati membri, una discriminazione la cui portata è lasciata alla discrezione dell'amministrazione nazionale e che comporta, come minimo, una potenziale restrizione all'accesso ai posti di lavoro in questione.

Secondo la Commissione, il fatto che i trasporti siano oggetto di un titolo speciale (titolo IV, articoli da 74 a 84) non consente di concludere che le norme generali del trattato non siano applicabili. La struttura stessa del Trattato implica che il suo campo di applicazione si estenda a tutti i settori dell'economia, a tutti i beni e a tutti i servizi, in modo tale che, ogniqualvolta disposizioni o gruppi di disposizioni generali non debbano essere applicate a un particolare settore, tali eccezioni siano oggetto di una disposizione esplicita.

1) La sentenza French Seamen



La posizione del governo francese

il governo francese non condivideva l'argomentazione della Commissione secondo la quale le norme generali del Trattato si applicano ai trasporti

Il governo francese sosteneva invece che il sistema generale del trattato non consente di applicare automaticamente le sue norme, in particolare quelle relative alla libera circolazione dei lavoratori, ai trasporti marittimi.

Sosteneva in particolare che il Principio della libera circolazione (dei lavoratori) non si applica ai trasporti e, in ogni caso, non ai trasporti marittimi, fintanto che il Consiglio non abbia deciso in tal senso ai sensi dell'art. 84 del Trattato. 84(2) del Trattato.

Le norme del Trattato relative al complesso delle attività economiche da esso contemplate, in particolare gli articoli da 48 a 51, si applicano ai trasporti solo nel quadro di una politica comune. Spetta esclusivamente al Consiglio decidere l'attuazione di tale politica secondo la procedura prevista a tal fine dall'articolo 75.

Ciò vale ancora di più per il trasporto marittimo, che è escluso, in virtù dell'articolo 84, paragrafo 2, dall'applicazione degli articoli da 74 a 84 del trattato, in quanto l'articolo 84, paragrafo 2, prevede soltanto che il Consiglio, deliberando all'unanimità, possa decidere se, in quale misura e con quale procedura possano essere stabilite disposizioni appropriate per i trasporti marittimi e aerei.

1) Sentenza Marinai Francesi



La decisione della Corte

Le disposizioni del titolo IV relative ai trasporti si applicano ai trasporti ferroviari, stradali e per vie navigabili interne;

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, il Consiglio può decidere se, in quale misura e con quale procedura possono essere stabilite disposizioni appropriate;

Le disposizioni speciali del titolo IV relative ai trasporti non si applicano alle questioni relative al trasporto marittimo;

I trasporti marittimi e aerei, fintanto che il Consiglio non abbia deciso altrimenti, sono esclusi dalle norme del titolo IV della parte seconda del trattato relative alla politica comune dei trasporti.



Il trasporto marittimo e aereo, al pari degli altri modi di trasporto, rimane soggetto ai principi generali del Trattato;

L'applicazione degli artt. 48-51 alla sfera del trasporto marittimo non è facoltativa ma obbligatoria per gli Stati membri.

1) Sentenza Marinai Francesi



Il ragionamento della Corte (in sintesi)

«Poiché il trasporto è fondamentalmente un servizio, si è ritenuto necessario prevederne un ordinamento speciale, tenendo conto degli aspetti peculiari di questo ramo di attività».

Lungi dall'escludere l'applicazione del Trattato a tali materie, l'articolo 84 [ossia l'attuale articolo 100, comma 2] **prevede soltanto che le**

disposizioni particolari del Titolo relativo ai trasporti non si applicano automaticamente ai settori del trasporto marittimo e aereo. Anche se,

ai sensi di tale articolo, i trasporti marittimi e aerei, finché il Consiglio non ha deciso diversamente, sono esclusi dalle norme del titolo relative alla politica comune dei trasporti, **essi restano, alla stregua degli altri modi di trasporto, soggetto alle norme generali del Trattato»**

2) Sentenza Nouvelles Frontières



ECJ, casi riuniti 209/84 a 213/84, *Ministère Public v. Lucas Asjes and Others* (sentenza ***Nouvelles Frontières***).



2) Sentenza Nouvelles Frontières



Con cinque ordinanze del 2 marzo 1984, pervenute alla Corte il 17 agosto 1984, il Tribunale di Parigi ha sottoposto alla Corte una questione pregiudiziale relativa all'interpretazione di alcune disposizioni del trattato CEE per consentirle di valutare la compatibilità con tali disposizioni della procedura di approvazione obbligatoria prevista dalla normativa francese per le tariffe aeree.

In questo caso Nouvelles Frontières, un tour operator, aveva applicato tariffe aeree non approvate dal competente ministero francese dell'aviazione, incorrendo in ingenti sanzioni amministrative.

La questione era, quindi, se tale controllo sulle tariffe fosse contrario o meno alle regole comunitarie di concorrenza.

Problema: le regole di concorrenza del Trattato di Roma sono applicabili agli accordi IATA che all'epoca consentivano la fissazione dei prezzi stipulati dalle compagnie aeree francesi?



L'International Air Transport Association (IATA) è un'associazione di diritto privato costituita dalle compagnie aeree. All'epoca della sentenza in esame le tariffe aeree non erano liberalizzate come invece sono ora,

2) Sentenza Nouvelles Frontières



► La vicenda

- □ La questione è stata sollevata in diversi procedimenti penali contro dirigenti di compagnie aeree e agenzie di viaggio accusati di violazione degli articoli del codice dell'aviazione civile francese nella vendita di biglietti aerei applicando tariffe che non erano state sottoposte all'approvazione o all'approvazione del ministro dell'aviazione civile..
- □ La legge francese prevedeva:
 - □ -che il trasporto aereo può essere effettuato solo da imprese approvate dal Ministro dell'Aviazione Civile.
 - □ - Tali imprese devono inoltre sottoporre le proprie tariffe all'approvazione del Ministro.
- □ Anche le imprese straniere rientrano nella normativa.
- Le violazioni a tali norme erano punibili con la reclusione da 10 giorni a un mese e/o con la multa.
- Una decisione di approvazione della tariffa proposta da una compagnia aerea ha quindi l'effetto di rendere tale tariffa vincolante per tutti le imprese che vendono biglietti di quella compagnia per il viaggio indicato nella domanda di approvazione.

2) Nouvelles Frontières iudgement



La vicenda:

Quando le cause sono state sottoposte al suo esame, il tribunale di Parigi ha esaminato la questione della compatibilità del sistema istituito dalle suddette disposizioni con il trattato CEE, in particolare con l'articolo 85, paragrafo 1, nella misura in cui, secondo il tribunale, le norme francesi prevedevano una concertazione tra le compagnie aeree contraria all'articolo 85.

Il tribunale ha inoltre respinto l'obiezione secondo cui l'articolo 85 non era applicabile al trasporto aereo in virtù dell'articolo 84, paragrafo 2.

Ciò proprio in virtù dell'articolo 84, in quanto lo scopo di tale disposizione è semplicemente quello di lasciare che l'organizzazione di una politica comune in questo settore sia decisa dal Consiglio, senza sottrarla all'ambito di altre norme del Trattato come l'articolo 85.

2) Sentenza Nouvelles Frontières



ora art. 90
TFEU

ART. 74 Trattato 1957

Gli obiettivi del presente Trattato sono perseguiti dagli Stati membri, nelle materie disciplinate dal presente titolo, nell'ambito di una politica comune dei trasporti

ART. 84

Le disposizioni del presente titolo si applicano ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile interna.

Il Consiglio, deliberando all'unanimità, può decidere se, in quale misura e con quale procedura possono essere stabilite disposizioni appropriate per il trasporto marittimo e aereo.

ora art. 100
TFEU

ART. 85

1. Sono incompatibili con il mercato comune tutti gli accordi tra imprese, le decisioni di associazioni di imprese e le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune (...).

2. Gli accordi o le decisioni vietati ai sensi del presente articolo sono automaticamente nulli.

ora art. 101
TFEU

2) Sentenza Nouvelles Frontières



La posizione della Commissione

□ L'art. 84 non rende le norme del Trattato sulla concorrenza, in particolare l'art. 85, inapplicabili ai trasporti. 85, non siano applicabili ai trasporti;

L'art. 84 prevedeva solo che le disposizioni speciali del titolo relative ai trasporti non si applicassero automaticamente ai trasporti marittimi e aerei. 84 (2) prevedeva solo che le disposizioni speciali del Titolo relative ai trasporti non si applicassero automaticamente ai settori del trasporto marittimo e aereo, e pertanto il trasporto marittimo e aereo rimaneva, come gli altri modi di trasporto, soggetto alle norme generali del Trattato (sentenza C-167/73 - French Seamen).



Le norme generali del Trattato comprendono le norme sulla concorrenza che sono quindi applicabili al trasporto aereo indipendentemente dall'esistenza di una decisione del Consiglio ai sensi dell'art. 84.

2) Sentenza Nouvelles Frontières



Posizione del Governo francese

Il governo francese è di parere opposto: sostiene che la soluzione proposta dalla Corte nella sentenza citata si riferiva solo alle norme contenute nella seconda parte del Trattato sui fondamenti della **Comunità** e **non può quindi essere trasposta alle norme sulla concorrenza contenute nella terza parte del Trattato**

2) Sentenza Nouvelles Frontières



Decisione della Corte

Secondo la CGUE, per quanto riguarda in particolare il trasporto aereo, la formulazione del Trattato indicava semplicemente di definire l'ambito di applicazione degli articoli sui trasporti per quanto riguarda i diversi modi di trasporto, distinguendo tra trasporto ferroviario, stradale e fluviale e trasporto marittimo e aereo.

Dalla formulazione dell'art. 74 si evince chiaramente che il trasporto marittimo e quello aereo non sono coperti, ma anche che gli obiettivi del Trattato, **compreso quello relativo all'istituzione di un sistema che garantisca che la concorrenza nel mercato comune non sia falsata**, sono ugualmente applicabili al settore dei trasporti.

Pertanto, in assenza di disposizioni contrarie nel trattato, si deve concludere che le norme del trattato in materia di concorrenza sono applicabili ai trasporti e che l'art. 84 [attuale art. 100] è applicabile al settore dei trasporti.

L'art. 84 del Trattato in altri termini non può essere interpretato nel senso di escludere il trasporto aereo dalle norme generali del Trattato, comprese quelle sulla concorrenza.

Andando al nocciolo della questione, le decisioni dell'Associazione Internazionale del Viaggio Aereo (IATA) che fissano le tariffe aeree dovrebbero essere considerate pratiche concordate contrarie al diritto della concorrenza, anche se convalidate da un organo amministrativo.

2) sentenza Nouvelles Frontières



Conclusioni in sintesi

Il Trattato non contiene alcuna disposizione che escluda l'applicazione delle regole di concorrenza o che le subordini a una decisione del Consiglio.

Il trasporto aereo è soggetto alle norme generali del Trattato di Roma, comprese le regole di concorrenza.

settimana 2 – parte 4
il diritto interno



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Le fonti del Diritto della navigazione e dei trasporti

fonti sovranazionali

diritto dell'Unione Europea

diritto interno



Il diritto interno



In materia di trasporti la legislazione europea ha svolto un ruolo fondamentale nello sviluppo del diritto dei trasporti, peraltro in continua espansione tanto da riservare al diritto interno, sotto certi aspetti, un ruolo residuale

Art. 1 PRELEGGI CODICE CIVILE

Indicazione delle fonti

«Sono fonti del diritto:

- 1) le leggi;
- 2) i regolamenti;
- 3) (abrogato)
- 4) gli usi»

elencazione da integrare con la menzione di altre fonti che il legislatore del 1942 non poteva conoscere:

- Costituzione della repubblica (1942)
- Fonti di matrice comunitaria (dal 1957)

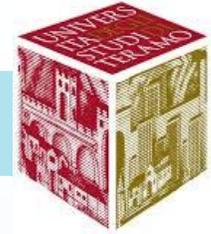


Le fonti del diritto della navigazione: particolare posizione rispetto a quelle del diritto in generale

Art. 1 c. nav. - Fonti del diritto della navigazione

In materia di navigazione, **marittima, interna ed aerea**, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica **il diritto civile**.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Diritto della navigazione/diritto dei trasporti



diritto della navigazione: ricomprende il diritto marittimo ed il diritto aeronautico, accomunati dalla particolarità del fattore tecnico (trasporto tecnico per acqua ed aria che, svolgendosi lontano dalla terra, ha esigenze peculiari, in passato più che oggi)

codice autonomo
con particolare gerarchia
delle fonti

diritto dei trasporti: riguarda l'intera materia dei trasporti, quale che sia il mezzo e l'ambiente in cui il trasporto è effettuato

Non c'è un codice autonomo;
vale la normale gerarchia
delle fonti di diritto comune

Art. 1 cod. nav.

Il «presente codice»
(il codice è emanato con legge ed ha la sua stessa forza formale)

Leggi statali e regionali in materia di navigazione

Regolamenti in materia di navigazione

Norme corporative (abrogate) e usi

Analogia legis prioritaria

Ricorso al diritto generale



il diporto: deroga alla gerarchia delle fonti in materia di navigazione

la navigazione da diporto che si svolge in acque marittime o interne per fini ricreativi o sportivi senza scopo di lucro è regolata dal cosiddetto codice della nautica d'

Art. 1 comma 3 c. dip,: «per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, **in mancanza**, le disposizioni del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative [...].»



Specialità nella specialità



norme delle leggi regionali

Ai sensi dell'art. 117 cost. le Regioni hanno:

- potestà legislativa esclusiva in tutte le materie non espressamente riservate allo Stato e
- potestà legislativa concorrente in una serie di materie espressamente individuate, nelle quali spetta allo Stato la determinazione dei principi generali

la materia della navigazione non è riservata allo Stato e pertanto sono le Regioni che ad avere potestà legislativa esclusiva.

Soltanto per la materia dei porti e delle grandi reti di trasporto e di navigazione le Regioni hanno potestà legislativa concorrente in materia di navigazione e trasporti.

Vi sono però materie riservate allo stato «trasversali» che investono più di un settore e che quindi investono la competenza statale in materia di navigazione (rapporti internazionali, tutela della concorrenza, sistema tributario e doganale, organizzazione amministrativa, ordine pubblico e sicurezza, ordinamento processuale e penale, tutela dell'ambiente)

Inoltre vale il principio della c.d. «chiamata in sussidiarietà» (C. cost. 1.10.2003 n. 203



N.B. le regioni non hanno potestà legislativa nei rapporti di diritto privato



Regolamenti

fonti secondarie subordinate alle leggi in materia di navigazione (art. 3 e 4 disp. prel.) sono i regolamenti in materia di navigazione



sono espressione di un potere normativo attribuito dalla legge alla pubblica amministrazione

possono essere emanati dal PdR, previa deliberazione del CdM

o dai ministri se espressamente autorizzati e nelle materie di competenza o da autorità ad essi sottordinati (es. comandante del porto con ordinanze)



norme corporative

le norme corporative regolavano i rapporti di lavoro.
Sono state soppresse insieme con la soppressione
dell'ordinamento corporativo

In sostanza sono destinate ad essere sostituite dai contratti collettivi di lavoro in base all'art. 39 cost. (i sindacati registrati possono stipulare contratti collettivi di lavoro con efficacia *erga omnes*). La registrazione dei sindacati non ha avuto ancora attuazione sicché gli attuali CCNL sono atti di autonomia privata che non hanno efficacia per tutti gli appartenenti alle categorie interessate ma soltanto per gli iscritti alle associazioni stipulanti. Possono avere efficacia *erga omnes* quando ad essi rinvii la legislazione in materia di lavoro ed anche il caso della normativa in materia di lavoro nella navigazione



usi

l'uso è una fonte non scritta. Consiste in un comportamento costante tenuto con la convinzione che sia doveroso

- l'uso ha efficacia indipendentemente da qualsiasi richiamo soltanto nelle materie non regolate in modo espresso da leggi o da regolamenti (uso *praeter legem*)
- nelle materie regolate da leggi o regolamenti l'uso, per avere efficacia, deve essere richiamato (uso *secundum legem*).

Esempio: Art. 410 c. nav. - Trasporto del bagaglio non registrato
«Nel prezzo di passaggio è compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero, nei limiti di peso e di volume prestabiliti dal vettore od osservati per uso»

in materia di navigazione tale fonte assume un'operatività maggiore di quella che le è riservata nel sistema generale del nostro diritto in virtù della prevalenza sulle fonti anche di grado superiore ma di diritto comune



analogia

in mancanza di disposizioni espresse del dir. nav. deve farsi ricorso all'analogia

l'analogia *legis* è un'operazione logica che consente di reperire la norma applicabile a un caso concreto non direttamente regolato. Per colmare la lacuna si fa ricorso all'applicazione di una norma che regola una fattispecie simile. Nel dir. nav. l'analogia è prioritaria perché il ricorso ad essa ha la precedenza nei riguardi dell'applicazione del diritto generale

Ambito della navigazione marittima
(aspetti della locazione di nave, che, secondo una certa concezione, potrebbero essere regolati per analogia dalle norme sul noleggio)

anche
reciprocità
fra istituti
della nav.
marittima e
di quella
aerea

Ambito della navigazione aerea
(applicabilità per analogia della disciplina sugli aeromobili ai veicoli spaziali)