I trasporti marittimi ed accesso al relativo mercato

Prof. Francesco Mancini

accesso mercato servizi marittimi: differenza presupposti rispetto ai servizi aerei

- **Servizi aerei:** impresa di navigazione è abilitata ad operare se dimostra possesso di determinati requisiti (licenza di esercizio, COA, stabilimento in un Stato membro, requisiti di professionalità, etc.)

- **servizi marittimi:** attenzione rivolta non tanto alle caratteristiche dell'impresa quanto alle caratteristiche delle navi utilizzate → le navi devono essere iscritte nel registro dello Stato: si crea un vero e proprio legame (c.d. genuine link tra la nave e lo stato di bandiera), stato che esercita sulla nave la propria giurisdizione e i propri controlli

requisiti per l'abilitazione alla navigazione

secondo il c. nav.:

- le navi maggiori devono essere iscritte nelle c.d. matricole, le navi minori nei registri tenuti dall'Autorità marittima

- Le navi devono essere individuate in base i seguenti elementi:

- Stazza
- Nome (per navi maggiori), numero (per navi minori)
- Le navi per essere considerate di nazionalità italiana devono appartenere per una quota superiore a 12 carati (ossia alla maggioranza visto che i carati sono in tutto 24) a persone fisiche, giuridiche o enti italiani e di altri stati membri)
- **N. B. attenzione**: un conto è l'abilitazione alla navigazione, un conto è la navigabilità (rispetto di standards tecnici sanciti da convenzioni internazionali volti a garantire che la nave sia in grado di intraprendere un viaggio)

Due tipologie di servizi e due mercati

servizi di linea

- operati sulla base di orari ed itinerari prefissati
- offerti ai potenziali utenti in maniera indifferenziata
- Schema dettato dall'art. 1679 c.c.

Non sempre le caratteristiche del mercato (rigidità offerta, stagionalità traffici, variazioni domanda) hanno determinato i presupposti **per un mercato con libera concorrenza**

servizi non di linea

- servizi di trasporto a domanda
- nel settore marittimo del trasporto di carico vi sono le navi c.d. *tramp* che non hanno una rotta o un itinerario fisso. Sono navi specializzate per singolo tipo di merce (carico totale o parziale). il compenso è di solito non elevato

Parità di forza contrattuale tra le parti (il nolo viene determinato come punto d'incontro tra domanda ed offerta) implica mercato caratterizzato da **libera concorrenza**

cosa sono?

- per contrastare la accesa competitività nei traffici di linea le imprese di navigazione hanno spesso stipulato accordi volti a ripartirsi quote di traffico su certe rotte, fissare noli comuni etc.

problemi di compatibilità con principi del diritto UE?

- art. 101 TFUE: divieto e conseguente nullità degli accordi tra imprese che pregiudicano il commercio tra stati membri restringendo o falsando la concorrenza con veri e propri cartelli che fissano prezzi e si ripartiscono mercati

- art. 101 TFEU, par. 3, in particolare, consente una **deroga al predetto principio** ammettendo gli accordi al ricorrere delle seguenti quattro condizioni

I principi UE che vengono in rilievo negli accordi armatoriali (esenzione individuale)

- 1. contribuire a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico-economico
- 2. riservare agli utenti una congrua parte dell'utile
- 3. non imporre alle imprese interessate restrizioni non indispensabili per raggiungere gli obiettivi prefissati
- 4. non eliminare sostanzialmente la concorrenza

come si declinano i predetti 4 requisiti dell'art. 101, terzo par., TFUE ?

Esenzione individuale

- devono essere presenti tutti e quattro i requisiti nel senso che le parti dell'accordo devono dimostrarne la sussistenza
- Serviva un'apposita autorizzazione della Commissione UE per stipulare l'accordo (attualemente implica

esenzione per categoria

- interviene un regolamento UE
- Se l'accordo soddisfa le previsioni poste dal reg., i 4 requisiti della deroga si intendono implicitamente esistenti e le parti non devono dimostrarne la sussistenza nello specifico

Le principali fattispecie di accordi armatoriali

- Conferenze marittime
- Consorzi marittimi
- Alleanze

***conferenze marittime**: non più ammesse ad operare nei porti UE!*

- vere e proprie intese tra armatori volte a gestire in comune rotte di traffico, pattuendo le condizioni di erogazione del servizio oppure garantendo il rispetto di determinati orari e frequenze, ripartendo la capacità di carico e soprattutto fissazione in comune dell'ammontare dei noli
- il Reg. CEE n. 4056/1986 del 22.12.86 (**ora abrogato**) riconosceva in uno scenario diverso dall'attuale **l'esenzione per categoria** condizionata al rispetto di determinate condizioni
- Ora servirebbe un'esenzione individuale che, come è evidente, è improbabile venga rilasciata

conferenze marittime: ***non più ammesse ad operare nei porti UE****!*

- vere e proprie intese tra armatori volte a gestire in comune rotte di traffico, pattuendo le condizioni di erogazione del servizio oppure garantendo il rispetto di determinati orari e frequenze, ripartendo la capacità di carico e soprattutto fissazione in comune dell'ammontare dei noli
- il Reg. CEE n. 4056/1986 del 22.12.86 (**ora abrogato**) riconosceva, in uno scenario diverso dall'attuale, **l'esenzione per categoria** condizionata al rispetto di determinate condizioni
- Ora servirebbe un'esenzione individuale che, come è evidente, è improbabile venga rilasciata

consorzi marittimi

- nati negli anni 60 a seguito dell'avvento dei containers e del c.d. gigantismo navale
- contenuti degli accordi molto diversificati (dal coordinamento partenze, al reciproco noleggio di spazi sulle navi, agli accordi sull'utilizzo in comune di infrastrutture come *terminals* portuali, di mezzi per la tratta terrestre, fino a vere e proprie *joint ventures*)
- non vi è, a differenza che nelle *conferences*, la fissazione in comune delle tariffe (politica tariffaria indipendente degli armatori che ne fanno parte)

consorzi marittimi (segue)

- dubbi sulla compatibilità col diritto UE *antitrust*
- il contributo al miglioramento della qualità e quantità dei servizi (economie di scala e razionalizzazione attività) ha indotto gli organi UE ad introdurre una disciplina specifica che ha previsto **l'esenzione per categoria** ma con durata temporalmente limitata (scaduta il 25 aprile 2024)

le alleanze: non vi è una specifica disciplina UE

- accordi armatoriali più recenti (anni 90)
- Ampia copertura geografica delle rotte servite
- Profilo internazionale
- Elevate dimensioni
- Condivisioni dei rischi e degli investimenti
- Anche in questo caso: utilizzo di terminals portuali e altre infrastrutture
- Possono assumere diverse forme, a volte sono difficilmente distinguibili dai consorzi
- La differenza più frequente è che il consorzio opera su una sola rotta, le alleanze su più rotte
- Con valutazione da fare caso per caso può essere che un'alleanza possa godere di un'esenzione riconosciuta ad un consorzio

la liberalizzazione del cabotaggio marittimo

- **reg. CEE 3577/1992**

  la libera prestazione di servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro (cabotaggio marittimo) è applicabile agli armatori comunitari che impiegano navi che sono registrate in uno Stato membro e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro

- **riformulazione dell'art. 224 c. nav.**
- Il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica è riservato, nei termini di cui al regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro.