Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B** **REGOLAMENTO (CEE) N. 3577/92 DEL CONSIGLIO**

del 7 dicembre 1992

concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi ►C1 all'interno degli Stati membri ◄ (cabotaggio marittimo)

(GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**A1**	Trattato di adesione della Croazia (2012)	L 112	10	24.4.2012

Rettificato da:

►**C1** Rettifica, GU L 72 del 25.3.1993, pag. 36 (3577/92)

▼B

REGOLAMENTO (CEE) N. 3577/92 DEL CONSIGLIO

del 7 dicembre 1992

concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi ►C1 all'interno degli Stati membri ◄ (cabotaggio marittimo)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta modificata della Commissione [1],

visti i pareri del Parlemento europeo [2],

visto il parere del Comitato economico e sociale [3],

considerando che, il 12 giugno 1992, il Parlamento europeo ha adottato la risoluzione sulla liberalizzazione del cabotaggio marittimo e sulle sue conseguenze economiche e sociali;

considerando che, secondo l'articolo 61 del trattato, la libera prestazione dei servizi in materia di trasporti marittimi è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti;

considerando che è necessario abolire le restrizioni alla libera prestazione di servizi ►C1 all'interno degli Stati membri ◄ nel settore dei trasporti marittimi per poter realizzare il mercato interno; che il mercato interno comporta una spazio nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali;

considerando che pertanto il principio della libera prestazione dei servizi va applicato ai trasporti marittimi ►C1 all'interno degli Stati membri ◄;

considerando che beneficiari di tale libertà dovrebbero essere gli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro e battenti bandiera del medesimo Stato membro, a prescindere dal fatto che abbia una fascia costiera;

considerando che tale libertà sarà estesa alle navi iscritte anche nel registro EUROS, non appena quest'ultimo sarà stato approvato;

considerando che, al fine di evitare distorsioni di concorrenza, gli armatori comunitari che esercitano la libera prestazione dei servizi di cabotaggio dovrebbero soddisfare tutti i requisiti necessari per effettuare il cabotaggio nello Stato membro in cui le loro navi sono registrate; che gli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro e non hanno il diritto di effettuare il cabotaggio in tale Stato dovrebbero comunque beneficiare del presente regolamento durante un periodo transitorio;

considerando che l'attuazione di questa libertà dovrebbe essere graduale e non necessariamente applicata in modo uniforme per tutti i servizi interessati, tenuto conto della natura di alcuni servizi specifici e dei notevoli sforzi che talune economie della Comunità, in cui si rilevano disparità di sviluppo, dovranno compiere;

([1]) GU n. C 73 del 19. 3. 1991, pag. 27.
([2]) GU n. C 295 del 26. 11. 1990, pag. 687 e parere reso il 20 novembre 1992 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).
([3]) GU n. C 56 del 7. 3. 1990, pag. 70.

▼B

considerando che l'istituzione di pubblici servizi che comportano determinati diritti ed obblighi per gli armatori interessati può essere giustificata per garantire adeguati servizi di trasporto regolari verso, da e tra le isole, sempreché non si effettuino discriminazioni basate sulla cittadinanza o sulla residenza;

considerando che dovrebbero essere adottate disposizioni in modo che sia possibile prendere misure di salvaguardia per quanto riguarda i mercati dei trasporti marittimi colpiti da gravi perturbazioni o in caso di emergenza; che a tale scopo dovrebbero essere istituite le opportune procedure decisionali;

considerando che, vista la necessità di garantire il corretto funzionamento del mercato interno e nella prospettiva di eventuali adattamenti alla luce dell'esperienza, la Commissione dovrebbe presentare una relazione sull'attuazione sull'attuazione del presente regolamento nonché ulteriori proposte, eventualmente necessarie,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. A decorrere dal 1º gennaio 1993 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, incluse le navi iscritte nel registro EUROS, non appena quest'ultimo sarà stato approvato dal Consiglio.

2. Mediante deroga, la disposizione di cui al paragrafo 1 secondo cui le navi debbono soddisfare tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio nello Stato membro in cui sono registrate in quel momento è temporaneamente sospesa fino al 31 dicembre 1996.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento:

1) per «servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro (cabotaggio marittimo)» si intendono i servizi normalmente assicurati dietro compenso e comprendenti in particolare:

   a) cabotaggio continentale: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti situati sul continente o sul territorio principale di un solo e medesimo Stato membro senza scali su isole;

   b) servizi di approvvigionamento «off-shore»: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti di uno Stato membro ►C1 e le attrezzature ◄ o strutture situate sulla piattaforma continentale di tale Stato membro;

   c) cabotaggio con le isole: il trasporto via mare di passeggeri o merci fra:

      — porti situati sul continente e su una o più isole di un solo e medesimo Stato membro;

      — porti situati sulle isole di un solo e medesimo Stato membro.

▼B

Ceuta e Melilla sono trattati nello stesso modo dei porti situati su un'isola;

2) si intendono per «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;

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;

3) per «contratto di servizio pubblico» s'intende un contratto concluso fra le autorità comeptenti di uno Stato membro e un armatore comunitario allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti.

In particolare il contratto di servizio pubblico può comprendere:

— servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;

— servizi di trasporto complementari;

— servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi;

— adeguamenti dei servizi alle reali esigenze;

4) per «obblighi di servizio pubblico» si intendono gli obblighi che l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni;

5) per «grave perturbazione del mercato interno dei trasporti»si intende il manifestarsi sul mercato di problemi, specifici di tale mercato,

— ►C1 tali da poter provocare ◄ 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 medio termine sul mercato considerato non indichino miglioramenti sostanziali e durevoli.

Articolo 3

1. Per le navi che effettuano cabotaggio continentale e per le navi da crociera, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave è registrata (Stato di bandiera), eccetto per le navi di meno di 650 tonnellate lorde, alle quali possono applicarsi le condizioni dello Stato ospitante.

▼B

2. Per le navi che effettuano il cabotaggio con le isole, tutte le questioni relative all'equipaggio sono di competenza dello Stato in cui la nave effettua un servizio di trasporto marittimo (Stato ospitante).

3. Tuttavia, a decorrere dal 1º 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).

4. La Commissione effettua un esame approfondito delle ripercussioni economiche e sociali della liberalizzazione del cabotaggio con le isole e presenta una relazione al Consiglio entro e non oltre il 1º gennaio 1997.

Sulla base di tale relazione la Commissione sottopone una proposta al Consiglio, la quale può comprendere modifiche delle disposizioni relative alla cittadinanza dell'equipaggio previste ai paragrafi 2 e 3, di modo che il sistema definitivo venga approvato dal Consiglio in tempo utile, anteriormente al 1º gennaio 1999.

Articolo 4

1. Uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole.

Uno Stato membro, se conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico, lo fa su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari.

2. Nell'imporre obblighi di servizio pubblico gli Stati membri si limitano alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ed all'equipaggio della nave.

Qualsiasi compenso dovuto per obblighi di servizio pubblico, se previsto, deve essere reso disponibile a tutti gli armatori comunitari.

3. I contratti di servizio pubblico esistenti rimangono in vigore fino alle rispettive date di scadenza.

Articolo 5

1. In caso di grave perturbazione del mercato interno dei trasporti dovuta alla liberalizzazione del cabotaggio, uno Stato membro può chiedere alla Commissione che adotti misure di salvaguardia.

La Commissione, dopo aver consultato gli altri Stati membri, decide se del caso in merito alle misure di salvaguardia necessarie, entro trenta giorni lavorativi a decorrere dal ricevimento della pertinente richiesta dello Stato membro. Queste misure possono comprendere l'esclusione temporanea della zona in questione dal campo d'applicazione del presente regolamento, per un periodo non superiore a dodici mesi.

La Commissione comunica al Consiglio e agli Stati membri qualsiasi decisione relativa alle misure di salvaguardia.

▼B

Se, trascorsi trenta giorni lavorativi, la Commissione non ha adottato nessuna decisione al riguardo, lo Stato membro interessato ha il diritto di applicare le misure richieste finché la Commissione non abbia preso una decisione.

Tuttavia, in caso di emergenza, gli Stati membri possono adottare unilateralmente le misure provvisorie appropriate, che possono rimanere in vigore per un periodo non superiore a tre mesi. In tal caso essi ne informano senza indugio la Commissione. La Commissione può abrogare dette misure o confermarle con o senza modifiche finché non abbia preso una decisione definitiva conformemente al secondo comma.

2. La Commissione può altresì adottare misure di salvaguardia di propria iniziativa, previa consultazione degli Stati membri.

Articolo 6

1. Mediante deroga sono temporaneamente esentati dall'applicazione del presente regolamento i seguenti servizi di trasporto marittimo nel Mediterraneo e lungo la costa della Spagna, del Portogallo e della Francia:

— servizi di crociera, sino al 1º gennaio 1995;

— trasporto di merci strategiche (petrolio e prodotti petroliferi, nonché acqua potabile), sino al 1º gennaio 1997;

— servizi con navi di meno di 650 tonnellate lorde, sino al 1º gennaio 1998;

— servizi regolari di passeggeri e di traghetto, sino al 1º gennaio 1999.

2. Mediante deroga sono temporaneamente esentati dall'applicazione del presente regolamento sino al 1º gennaio 1999 i servizi di cabotaggio ►C1 da, tra e verso le isole ◄ nel Mediterraneo e il cabotaggio per quanto riguarda gli arcipelaghi delle Canarie, delle Azzorre e di Madera, nonché Ceuta e Melilla, le isole francesi lungo la costa atlantica e i dipartimenti francesi d'oltremare.

3. Per motivi di coesione socioeconomica la deroga di cui al paragrafo 2 è prorogata per la Grecia fino al 1º gennaio 2004 per i servizi regolari di passeggeri e di traghetto e per quelli effettuati con navi di meno di 650 tonnellate lorde.

▼A1

4. In deroga all'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, i contratti di servizio pubblico conclusi prima della data di adesione della Croazia possono continuare ad essere applicati fino al 31 dicembre 2016.

5. In deroga all'articolo 1, paragrafo 1, fino al 31 dicembre 2014 i servizi di crociera effettuati tra porti croati da navi di stazza inferiore a 650 tonnellate lorde sono riservati alle navi immatricolate in Croazia e battenti bandiera croata gestite da compagnie di navigazione stabilite conformemente alla legislazione croata e il cui centro d'attività principale è situato e il cui controllo effettivo è esercitato in Croazia.

6. In deroga all'articolo 1, paragrafo 1, e per il periodo transitorio fino al 31 dicembre 2014, la Commissione può, su richiesta motivata di uno Stato membro, decidere, entro trenta giorni lavorativi a decorrere dal ricevimento della pertinente richiesta, che le navi che beneficiano della deroga di cui al paragrafo 5 del presente articolo non effettuino

▼A1

servizi di crociera tra i porti di talune zone di uno Stato membro diverso dalla Croazia ove si dimostri che l'esercizio di tali servizi disturbi o rischi di disturbare gravemente il mercato del trasporto interno nelle zone interessate. Se, trascorsi trenta giorni lavorativi, la Commissione non ha adottato una decisione, lo Stato membro interessato ha il diritto di applicare misure di salvaguardia finché la Commissione non abbia deciso. In caso di emergenza, lo Stato membro può adottare unilateralmente misure provvisorie appropriate, che possono rimanere in vigore per un periodo non superiore a tre mesi. Tale Stato membro ne informa immediatamente la Commissione. La Commissione può abrogare le misure o confermarle finché non abbia preso una decisione definitiva. Gli Stati membri sono tenuti informati al riguardo.

▼B

Articolo 7

Alle materie disciplinate dal presente regolamento si applica l'articolo 62 del trattato.

Articolo 8

Salve le disposizioni del trattato relative al diritto di stabilimento e fatto salvo il presente regolamento, le persone che prestino servizi di trasporto marittimo possono a tale fine esercitare temporaneamente la loro attività nello Stato membro in cui è prestato il servizio, alle stesse condizioni imposte da tale Stato ai propri cittadini.

Articolo 9

Prima di adottare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in attuazione del presente regolamento, gli Stati membri consultano la Commissione. Essi comunicano a quest'ultima le disposizioni adottate.

Articolo 10

Anteriormente al 1º gennaio 1995, e in seguito ogni due anni, la Commissione presenta al Consiglio una relazione sull'attuazione del presente regolamento nonché, se del caso, le proposte necessarie.

Articolo 11

Il presente regolamento entra in vigore il 1ºgennaio 1993.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.