

di due Stati membri, prevedono quale corrispettivo del servizio di pilotaggio obbligatorio per la sicurezza della navigazione, tariffe ridotte applicabili alle sole navi abilitate al «cabotaggio» tra porti nazionali nell'ipotesi in cui il cabotaggio tra porti nazionali sia, allo stato attuale del diritto comunitario, riservato alle sole navi battenti bandiera italiana.

2) Se l'art. 30 del Trattato CEE sia compatibile con disposizioni o prassi dell'ordinamento nazionale che impongono il ricorso obbligatorio all'Impresa di Pilotaggio, anche ove le stesse operazioni possano, in sicurezza per la navigazione, essere eseguite in tutto e in parte a minor costo con uomini, mezzi e tecnologie di cui è dotata la nave.

3) Se, nel caso di navi in servizio regolare di linea tra due Stati membri, l'art. 59 del Trattato CEE sia compatibile con disposizioni dell'ordinamento nazionale che consentono di praticare alle sole navi battenti bandiera nazionale riduzioni sulle tariffe obbligatorie applicate per il servizio di pilotaggio nei porti nazionali.

4) Se l'approvazione da parte della Pubblica Autorità di una tariffa obbligatoria, frutto di accordo e/o di concertazione fra le associazioni di imprese del settore, costituisca «avallo» di un'intesa vietata dall'art. 85 n. 1 del Trattato CEE e, in caso di risposta positiva, se tale avallo possa essere compatibile con le disposizioni dell'art. 90 n. 1 in relazione agli artt. 5 e 85 del Trattato CEE.

5) Se l'art. 90 n. 1 in relazione all'art. 86 del Trattato CEE sia compatibile con le disposizioni nazionali che consentono ed un'impresa dominante, cui sono attribuiti diritti esclusivi su parte sostanziale del mercato comune, di:

a) praticare alle navi in servizio di linea regolare tra due Stati membri condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, nell'ipotesi in cui il sistema tariffario vigente preveda, a parità di servizio, riduzioni di tariffe di fatto applicabili alle sole navi battenti bandiera nazionale;

b) applicare, in dipendenza di quanto precede, alle navi battenti bandiera estera tariffe che prevedono corrispettivi di ammontare «tre volte» superiore rispetto ai corrispettivi previsti per le navi nazionali;

c) non ridurre i costi di un servizio obbligatorio, come quello in esame, nel caso in cui — sempre nel massimo rispetto, e sotto ogni profilo, delle esigenze di sicurezza della navigazione — la nave sia in grado di operare almeno in parte autonomamente.

**Domande di pronuncia pregiudiziale proposte con ordinanze del Tribunal de commerce di Bruxelles 11 gennaio 1993, nelle cause Deutscher Kraftverkehr (DKV) contro SA Générale de Banque e Deutscher Kraftverkehr (DKV) e BV Mobil Oil contro SA AG de 1824, già AG de 1830 e SA Générale de Banque, con l'intervento dello Stato belga, rappresentato dal ministro delle Comunicazioni (causa C-21/93)**

(Cause C-20/93 e C-21/93)

(93/C 52/10)

Con ordinanze 11 gennaio 1993, pervenute nella cancelleria della Corte il 21 gennaio 1993, nelle cause Deutscher Kraftverkehr (DKV) (società di diritto tedesco) contro SA Générale de Banque (causa C-20/93) e Deutscher Kraftverkehr (DKV) (società di diritto tedesco), e BV Mobil Oil contro SA AG de 1824, già AG de 1830 e SA Générale de Banque, con l'intervento dello Stato belga, rappresentato dal ministro delle Comunicazioni (causa C-21/93), il Tribunal de commerce di Bruxelles ha sottoposto alla Corte di giustizia delle Comunità europee la seguente questione pregiudiziale:

Qualora in attuazione dell'art. 3, n. 3, della direttiva del Consiglio 12 novembre 1974, 74/561/CEE<sup>(1)</sup>, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali, gli Stati membri impongano, per soddisfare il requisito della capacità finanziaria, la costituzione di una garanzia da parte del trasportatore (in Belgio di una cauzione solidale), se soltanto i creditori che abbiano stipulato un contratto di trasporto con il trasportatore assistito da cauzione possano soddisfarsi sulla garanzia così costituita ovvero si debba ritenere che detta garanzia giovi a tutti i crediti derivanti dallo svolgimento da parte di detto trasportatore delle sue attività professionali.

(<sup>1</sup>) GU n. L 308 del 19. 11. 1974, pag. 18.

**Ricorso della Compagnie fruitière Import contro la Commissione delle Comunità europee, presentato il 29 gennaio 1993**

(Causa C-25/93)

(93/C 52/11)

Il 29 gennaio 1993, la Compagnie fruitière Import, con l'avv. Dominique Larcena, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Etringer, 34A, rue Philippe II, ha presentato alla Corte di giustizia delle Comunità europee un ricorso diretto contro la Commissione delle Comunità europee.