

Hotărârea Curții
14 iulie 1991^{*}

**Procedură penală
împotriva
lui Matteo Peralta**

(cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare,
formulată de Pretura circondariale di Ravenna)

„Articolul 3 litera (f), articolele 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 și 130 R
din Tratatul CEE”

În cauza C-379/92,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, de către Pretura circondariale di Ravenna (Italia), de pronunțare, în procedura pendinte în fața acestei instanțe, împotriva lui

Matteo Peralta,

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolului 3 litera (f), articolelor 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 și 130 R din Tratatul CEE,

CURTEA,

compusă din domnii G. F. Mancini, președinte de cameră, îndeplinind funcția de președinte, R. Joliet, F. A. Schockweiler, G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse (raportor), M. Zuleeg și J. L. Murray, judecători,

avocat general: domnul C. O. Lenz,

grefier: Domnul J.-G. Giraud,

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

^{*} Limba de procedură: italiana.

– pentru Matteo Peralta, de Giuseppe Conte și Giuseppe Michele Giacomini, avocați în Baroul din Genova,

– pentru guvernul italian, de profesorul Luigi Ferrari Bravo, șef al serviciului de contencios diplomatic al Ministerului Afacerilor Externe, în calitate de agent, asistat de Oscar Fiumara, avvocato dello Stato,

— pentru Comisia Comunităților Europene, de Vittorio Di Bucci, membru al Serviciului juridic, în calitate de agent,

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea observațiilor orale ale lui Matteo Peralta, ale guvernului italian și ale Comisiei Comunităților Europene, prezentate în ședința din 9 februarie 1994,

după ascultarea concluziilor avocatului general, în ședința din 11 mai 1994,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin Ordonanța din 24 septembrie 1992, primită la Curte la 19 octombrie 1992, Pretore di Ravenna a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, șase întrebări preliminare privind interpretarea articolului 3 litera (f), a articolelor 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 și 130 R din Tratatul CEE.

2 Aceste întrebări au fost adresate în cadrul urmărilor penale inițiate împotriva domnului Peralta de autoritățile italiene pentru încălcarea Legii nr. 979 din 31 decembrie 1982 privind dispozițiile pentru protecția mării (GURI nr. 16 din 18 ianuarie 1983, supliment ordinar, p. 5).

3 În temeiul articolului 16 din legea menționată anterior:

„Pe întinsul apelor teritoriale și al apelor maritime interioare, inclusiv al porturilor, se interzice tuturor navelor, indiferent de naționalitate, să deverseze în mare sau să provoace deversarea în mare a hidrocarburilor sau a amestecurilor de hidrocarburi, precum și a altor substanțe nocive pentru mediul marin, menționate în lista anexată la prezenta lege.

De asemenea, se interzice navelor sub pavilion italian de a deversa substanțele menționate la paragraful precedent, chiar și în afara apelor teritoriale.”

4 Nerespectările acestor dispoziții sunt sancționate, în condițiile prevăzute de articolul 20 din aceeași lege, prin amenzi de la 500 000 LIT la 10 milioane de LIT și prin pedepse cu închisoarea pe o durată de maxim doi ani. Aceste sancțiuni penale sunt completate de sancțiuni profesionale. În cazul în care comandanții de navă sunt de cetățenie italiană, aceștia fac obiectul unei suspendări profesionale pe o durată de maxim doi ani. Li se interzice comandanților de navă care dețin o altă cetățenie să ancoreze în porturile italiene pentru o perioadă determinată de către ministrul Marinei Comerciale.

5 Reiese din dosarul cauzei că domnul Peralta, de cetățenie italiană, este comandantul unei nave-cisternă, sub pavilion italian, special echipată pentru transportul de substanțe chimice. Armatorul navei este o societate de naționalitate italiană.

6 Este un lucru cert că de mai multe ori pe parcursul primului trimestru al anului 1990, domnul Peralta a dispus deversarea în mare a soluțiilor apoase utilizate pentru spălarea cisternelor umplute anterior cu sodă caustică, în timp ce nava era situată dincolo de limitele apelor teritoriale italiene (în majoritatea cazurilor, într-o zonă cuprinsă între 12 și 24 mile de liniile de bază italiene). Or, soda caustică este una dintre substanțele nocive menționate în anexa A din legea citată anterior din 31 decembrie 1982.

7 Sesizată cu o contestație la executarea hotărârii penale care fusese pronunțată împotriva domnului Peralta, Pretore di Ravenna a suspendat judecata și a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Normele care sunt prevăzute de articolele 16 și 20 din Legea nr. 979/82 constituie restricții în sensul articolelor 7, 48, 52 și 59 din tratat și, ca atare, sunt interzise prin articolul 62, în măsura în care acestea nu apar ca fiind justificate prin motive obiective de apărare a intereselor publice ale statului în cauză?

2) În stadiul actual al evoluției dreptului comunitar, o legislație națională precum cea care face obiectul prezentei cauze, care prevede, în temeiul cetățeniei subiecților de drept, un tratament care să includă, în special, sancțiuni penale, care nu este prevăzut, în cazul unor comportamente identice, pentru ceilalți subiecți de drept ai ordinii juridice comunitare, este compatibilă cu legislația comunitară care este menționată în prima întrebare ?

Această legislație penală care comportă, *inter alia*, pentru comandantul de navă sancțiunea automată și obligatorie, de natură accesorie, a suspendării temporare a exercitării activității sale profesionale și de muncă este compatibilă cu principiul proporționalității garantat de ordinea juridică comunitară?

3) În stadiul actual al evoluției dreptului comunitar, ceea ce s-a convenit a se numi „rezerva penală” a statelor poate afecta libertățile fundamentale garantate prin tratat, precum libera circulație a mărfurilor și a persoanelor și, în special, dispozițiile articolelor 16 și 20 din Legea nr. 979/82 constituie un obstacol în calea exercitării acestei libertăți?

4) Principiile pe care ordinea juridică comunitară le apără în materie de mediu și, în special, principiul prevenirii care face obiectul articolului 130 R și următoarele din tratat, se opun unei legislații a unui stat membru care, prin impunerea asupra navelor naționale a unei interdicții absolute de a deversa în apele maritime extrateritoriale a hidrocarburilor și a substanțelor nocive, are totuși ca efect, în practică, obligația ca aceste nave să recurgă la un sistem alternativ de deversare care este ineficient din orice punct de vedere și, în orice caz, contrar obligațiilor față de care s-a angajat în cauză pe plan internațional și care, pentru punerea acestora în aplicare, fac obiectul unor măsuri comunitare ?

5) Principiile de drept comunitar destinate să garanteze că între prestatorii de servicii maritime și portuare din Comunitate se dezvoltă o concurență liberă, dar loială și fără o denaturare artificială și că cererea de servicii este satisfăcută prin provocarea unor prejudicii cât mai mici cu putință aduse mediului și, în special, articolele 3 litera (f) și 84 din Tratatul CEE se opun unei legislații naționale, precum cea a articolelor 16, (17) și 20 din Legea nr. 979/82, care prezintă efecte de denaturare a concurenței între porturile maritime și companiile de transport din Comunitate, prin faptul că aceasta impune o interdicție absolută de a deversa în apele maritime extrateritoriale lichide de curățare a cisternelor doar pentru navele care navighează sub pavilion național, sub rezerva faptului că înseși aceste nave sunt echipate cu cele mai costisitoare instalații de depoluare, prescrise de convenții internaționale ratificate în cadrul comunitar?

6) Articolul 30 din tratat poate fi compatibil cu o legislație a unui stat membru care, impunând doar navelor naționale, chiar în cazul în care acestea sunt echipate cu cele mai costisitoare echipamente tehnologice prevăzute prin convențiile în domeniu, o interdicție absolută de a deversa în apele marine extranaționale hidrocarburi și substanțe nocive, obligă aceste nave să recurgă la mijloace tehnologice speciale și să utilizeze un sistem alternativ de deversare, ineficient, oneros din punct de vedere financiar și, în orice caz, contrar obligațiilor la care s-a angajat acest stat pe plan internațional și care fac, de asemenea, obiectul măsurilor de drept comunitar pentru punerea în aplicare a acestora?

În special, sancțiunile penale în cauză și sarcinile financiare care acționează exclusiv asupra navigației naționale, într-un mod clar discriminatoriu și irațional, pot constitui măsuri cu efect echivalent cu restricțiile cantitative la import? Într-adevăr, nu doar astfel de sarcini afectează importurile, ci acestea generează costuri suplimentare, care au consecințe asupra prețului mărfurilor transportate. »

8 Întrebările preliminare adresate vizează normele aplicabile descărcărilor în mare de hidrocarburi și substanțe nocive, altele decât hidrocarburile. Cu toate acestea, este un lucru cert faptul că, în acțiunea principală, este vorba doar de deversarea în mare a soluțiilor apoase de spălare care conțin sodă caustică. În consecință, este necesar să se limiteze domeniul de aplicare a întrebărilor adresate doar în legătură cu descărcările în mare de substanțe nocive, altele decât hidrocarburile.

9 Rezultă din întregul dosar că instanța națională solicită, în esență, să se răspundă Curții dacă dreptul comunitar se opune unei legislații de tipul legislației italiene, în măsura în care aceasta stânjenește activitățile întreprinderilor naționale de transport maritim, precum cea

care îl angajează pe domnul Peralta. O astfel de legislație ar putea, în special, să aibă ca efect întârzierea sau să facă mai dificile sau mai oneroase decât sunt în cazul navelor celorlalte state membre operațiunile de curățare a navelor cisterne, care ar fi putut fi realizate pe mare, în conformitate cu convențiile internaționale relevante pe care le-a semnat Italia.

10 Prin întrebările sale, instanța națională are în vedere mai multe aspecte ale acestor piedici și abordează reproșurile care ar putea fi aduse legislației italiene:

– nerecunoașterea „convențiilor internaționale ratificate în dreptul comunitar”;

– încălcarea articolului 7 din tratat ca urmare a unor discriminări pe motive de naționalitate;

– introducerea, în legislația italiană, a restricțiilor care sunt contrare articolului 3 litera (f), a articolelor 30, 48, 52, 59, 62 din tratat, în special, liberei circulații a serviciilor în materie de transporturi maritime;

– încălcarea articolului 130 R din tratat.

Cu privire la dreptul comunitar aplicabil la data faptelor incriminate din acțiunea principală

11 Acțiunea principală se referă la punerea în aplicare a unei legislații italiene care privește numai navele și transportul maritim. În cea de-a doua parte a tratatului, transporturile fac obiectul unui titlu special, titlul IV.

12 La titlul IV, articolul 84 prevede că, la alineatul (2), Consiliul poate să decidă dacă se pot adopta dispoziții corespunzătoare pentru navigația maritimă. În temeiul articolului 61 din tratat, aceste dispoziții speciale se referă în special la „libera circulație a serviciilor”.

13 În temeiul articolului 84 alineatul (2), Consiliul a adoptat Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe (JO L 378, p. 1, ediție specială în limba română: capitol 06 volum 01 p. 173 - 175). Acest regulament a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1987. Prin urmare, se aplică la data faptelor în litigiu.

14 Cu toate acestea, dispozițiile acestui articol 84 nu exclud punerea în aplicare a tratatului în domeniul transporturilor, iar transporturile maritime rămân, în același mod ca și celelalte mijloace de transport, supuse normelor generale ale tratatului (a se vedea Hotărârea din 4 aprilie 1974, Comisia/Franța, 167/73, Rec., p. 359, punctele 31 și 32).

Cu privire la convențiile internaționale privind deversarea în mare a substanțelor nocive

15 Cu toate că ordonanța de trimitere nu precizează acest lucru, din dosarul cauzei rezultă că instanța națională se adresează Curții cu privire la compatibilitatea legislației italiene cu convenția națională pentru prevenirea poluării de către nave, cunoscută sub numele de „convenția Marpol” (Culegere de tratate ale Organizației Națiunilor Unite volumul 1341, nr. 22484). Se pare că se consideră că această convenție produce efecte în dreptul intern comunitar.

16 În măsura în care i se adresează întrebări Curții cu privire la compatibilitatea legislației italiene cu convenția Marpol, este suficient să se constate că Comunitatea nu este parte a acesteia din urmă. În plus, nu reiese că, în temeiul Tratatului CEE, Comunitatea și-a asumat competențe exercitate anterior de statele membre în domeniul de aplicare a acestei convenții și nici nu reiese, prin urmare, că dispozițiile acesteia au ca efect crearea de obligații pentru Comunitate (a se vedea Hotărârea din 12 decembrie 1972, *International Fruit Company* și alții, 21/72, 22/72, 23/72 și 24/72, Rec., p. 1219, punctul 18).

17 Prin urmare, nu este de competența Curții să se pronunțe cu privire la compatibilitatea unei dispoziții naționale adoptate de un stat membru cu o convenție precum convenția Marpol.

Cu privire la articolul 7 din tratat

18 În continuare, trebuie amintit faptul că articolul 7 din Tratatul CEE (articolul 6 din Tratatul CE), care consacră principiul general al nediscriminării pe motiv de naționalitate, nu se aplică în mod independent decât în situațiile reglementate prin dreptul comunitar pentru care tratatul nu a prevăzut norme specifice privind nediscriminarea (a se vedea Hotărârea din 10 decembrie 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Rec., p. I-5889, punctul 11). Prin urmare, ținând seama de aceste norme specifice care pun în aplicare principiul respectiv, este necesar să se examineze dacă o legislație de tipul celei în cauză în acțiunea principală este compatibilă cu tratatul.

Cu privire la articolul 3 litera (f) din tratat

19 Instanța națională dorește să afle dacă principiile de drept comunitar destinate să garanteze o concurență care nu este denaturată nu se opun unei legislații naționale de tipul legislației italiene în litigiu. În opinia acesteia, o astfel de legislație produce o denaturare a concurenței între porturile și armatorii din Comunitate.

20 Regulile privind concurența din tratat și, în special, articolele 85-90 se aplică sectorului transporturilor (a se vedea Hotărârea din 30 aprilie 1986, *Asjes* și alții, 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 și 213/84, Rec., p. 1425, punctul 45, și Hotărârea din 17 noiembrie 1993, *Reiff*, C-185/91, Rec., p. I-5801, punctul 12). De asemenea, același lucru este valabil și în

domeniul transportului maritim [a se vedea, în special, Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986, de stabilire a regulilor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 din tratat transportului maritim, JO L 378, p. 4, editie specială în limba română: capitol 07 volum 02 p. 3 - 12].

21 Trebuie amintit faptul că, pentru a interpreta articolul 3 litera (f), articolul 5 paragraful al doilea și articolul 85 din tratat, articolul 85, luat ca atare, se referă numai la comportamentul întreprinderilor și nu vizează măsurile cu putere de lege sau administrative adoptate de către statele membre. Cu toate acestea, din jurisprudența constantă rezultă că articolul 85, citit în coroborare cu articolul 5 din tratat, impune statelor membre să nu ia sau să nu mențină în vigoare măsuri, fie ele de natură legislativă sau normativă, care ar putea elimina efectul util al regulilor privind concurența aplicabile întreprinderilor. În temeiul aceleiași jurisprudențe, acesta este și cazul în care un stat membru impune sau favorizează încheierea de înțelegeri contrare articolului 85 sau care consolidează efectele unor astfel de înțelegeri sau care privează propria legislație de caracterul său oficial prin delegarea în favoarea operatorilor privați a responsabilității de a lua decizii de intervenție care afectează sectorul economic (a se vedea Hotărârea din 21 septembrie 1988, Van Eycke, 267/86, Rec., p. 4769, punctul 16).

22 Pe de altă parte, aceste dispoziții nu pot fi considerate ca fiind contrare unei legislații de tipul legislației italiene. Aceasta nici nu impune și nici nu favorizează comportamente anticoncurențiale, întrucât interdicția pe care aceasta o adoptă este autosuficientă. De asemenea, aceasta nici nu sporește efectele unei înțelegeri preexistente (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Meng, citată anterior, punctele 15 și 19).

Cu privire la articolul 30 din tratat

23 Instanța națională își adresează întrebări cu privire la compatibilitatea legislației italiene cu articolul 30, în măsura în care aceasta impune navelor italiene echipamente costisitoare. Aceasta se întreabă dacă acest lucru nu conduce la o scumpire a importurilor de produse chimice în Italia și, prin urmare, la un obstacol interzis de acest articol.

24 În această privință, este suficient să se constate că o legislație de tipul legislației în litigiu nu face nicio diferență în funcție de originea substanțelor transportate, întrucât aceasta nu are ca obiect să reglementeze schimburile de mărfuri cu celelalte state membre și că efectele restrictive pe care aceasta ar putea să le producă asupra liberei circulații a mărfurilor sunt prea aleatorii și prea indirecte pentru ca obligația pe care aceasta o adoptă să poată fi considerată ca fiind de natură să împiedice comerțul între statele membre (a se vedea Hotărârea din 7 martie 1990, Krantz, C-69/88, Rec., p. I-583, punctul 11, și Hotărârea din 13 octombrie 1993, CMC Motorradcenter, C-93/92, Rec., p. I-5009, punctul 12).

25 Prin urmare, articolul 30 nu se opune unei legislații de tipul legislației naționale în litigiu.

Cu privire la articolul 48 din tratat

26 Instanța de trimitere adresează întrebări cu privire la compatibilitatea cu articolul 48 dintr-un regim de sancțiuni, astfel cum este cel definit de legislația italiană în litigiu, care, prin prevederea suspendării titlului profesional al căpitanilor italieni care nu recunosc interdicția descărcărilor în mare a substanțelor nocive, pedepsează mai sever pe comandanții italieni decât pe comandanții de altă cetățenie.

27 În conformitate cu o jurisprudență constantă a Curții, dispozițiile tratatului în materie de libera circulație a lucrătorilor nu pot fi aplicate unei situații pur interne a unui stat membru. În special, simplul fapt că, în temeiul legislației unui stat membru, un lucrător străin beneficiază de o situație mai favorabilă decât cea a unui resortisant al acestui stat membru nu este de natură să confere acestui resortisant norme comunitare privind libera circulație a lucrătorilor, în cazul în care toate elementele care caracterizează situația sa se limitează la granițele unui singur stat membru unde acesta este resortisant (a se vedea, în acest sens, Hotărârea din 15 ianuarie 1986, Hurd, 44/84, Rec., p. 29, punctele 55 și 56, și Hotărârea din 28 ianuarie 1992, Steen, C-332/90, Rec., p. I-341, punctele 5, 9 și 10).

28 În conformitate cu elementele depuse în dosar, domnul Peralta este de cetățenie italiană, este angajat de către un armator italian și comandă o navă care arborează pavilionul italian. Prin urmare, acesta se află într-o situație pur internă și nu poate invoca articolul 48.

29 Rezultă din cele de mai sus că articolul 48 nu se opune unei legislații de tipul legislației italiene, care prevede că acei comandanți italieni care nu au respectat interdicția pe care aceasta o prevede fac obiectul unei suspendări a titlului lor profesional.

Cu privire la articolul 52 din tratat

30 Ordonanța de trimitere nu permite stabilirea motivelor pentru care instanța națională adresează întrebări cu privire la relația existentă între legea în cauză și articolul 52 din tratat. În absența unei astfel de explicații, este necesar să se sublinieze faptul că, potrivit opiniei domnului Peralta, această lege privează întreprinderile italiene de transport maritim care operează nave care arborează pavilionul italian de posibilitatea de a se instala într-un alt stat membru și le constrânge pe acestea să folosească cabotajul în apele teritoriale italiene. Într-adevăr, navele acestora nu pot găsi, în porturile celorlalte state membre, instalații de tratament ale soluțiilor apoase de spălare necesare pentru a le permite acestora să pună în aplicare legislația italiană.

31 În cazul în care, în conformitate cu modul de redactare a acestora, dispozițiile tratatului care garantează libertatea de stabilire vizează, în special, beneficiul unui tratament național în statul membru gazdă, acestea interzic, de asemenea, statului membru de origine să împiedice stabilirea în alt stat membru a unuia dintre acești resortisanți sau a unei societăți constituite în conformitate cu legislația sa și care este conformă, de altfel, cu definiția de la articolul 58. Într-adevăr, drepturile garantate prin articolul 52 și următoarele vor deveni lipsite de sens, în cazul în care statul de origine ar putea interzice întreprinderilor să plece în

vederea stabilirii pe teritoriul unui alt stat membru (a se vedea Hotărârea din 27 septembrie 1988, Daily Mail and General Trust, 81/87, Rec., p. 5483, punctul 16).

32 Cu toate acestea, o legislație precum legislația italiană nu prezintă nicio dispoziție care să se poată opune stabilirii transportatorilor italieni într-un stat membru, altul decât Italia.

33 În continuare, este necesar să se observe că, în conformitate cu Hotărârea din 25 iulie 1991, Factortame și alții (C-221/89, Rec., p. I-3905, punctul 23), condițiile stabilite la înmatricularea navelor nu trebuie să se opună libertății de stabilire. Însă o legislație de tipul celei în cauză nu se referă la înmatricularea navelor.

34 Fără îndoială, în absența unei armonizări comunitare, un stat membru poate să impună, în mod direct sau indirect, norme tehnice, care îi sunt caracteristice și care nu se regăsesc neapărat în celelalte state membre, unor întreprinderi de transport maritim care, ca și cea care îl are ca angajat pe domnul Peralta, sunt stabilite pe teritoriul acestuia și care operează nave care arborează pavilionul statului respectiv. Însă dificultățile care ar putea rezulta în cazul acestor întreprinderi nu afectează libertatea de stabilire în sensul articolului 52 din tratat. Într-adevăr, aceste dificultăți nu sunt, în principiu, de o altă natură decât care își pot avea originea în disparitățile dintre legislațiile naționale care se referă, de exemplu, la costurile de muncă, contribuțiile sociale sau la regimul fiscal.

35 Prin urmare, articolul 52 nu se opune unei legislații precum legislația italiană.

Cu privire la articolul 59 din tratat

36 Instanța națională adresează întrebări Curții cu privire la situația în care un comandant italian, însărcinat, de către un prestator de cetățenie italiană, cu conducerea unei nave care arborează pavilionul italian, invocă nerecunoașterea de către Italia, cu alte cuvinte de statul membru de stabilire a prestatorului, a libertății de a presta servicii de transport maritim.

În ceea ce privește posibilitatea de a fi invocată libertatea de a presta servicii de transport maritim

37 Astfel cum a precizat Curtea la punctul 13 din prezenta hotărâre, Regulamentul nr. 4055/86 era aplicabil la data faptelor în litigiu.

38 În temeiul articolului 1 alineatul (1) din prezentul regulament:

„Libertatea de a presta servicii de transport maritim între state membre și între state membre și țări terțe se aplică resortisanților statelor membre stabiliți într-un stat membru, altul decât cel al destinatarului serviciilor.”

39 Pe de altă parte, din modul de redactare al acestui articol rezultă că acesta se aplică transporturilor maritime între statele membre de tipul celor în cauză în acțiunea principală. Acesta definește beneficiarii libertății de a presta servicii de transport maritim în termenii care sunt în mod semnificativ aceiași cu cei de la articolul 59 din tratat.

40 Pe de altă parte, într-o Hotărâre din 17 mai 1994, *Corsica Ferries Italia* (C-18/93, nepublicată încă în Recueil, punctul 30), Curtea a hotărât că libertatea de a presta servicii de transport maritim între statele membre poate fi invocată de o întreprindere împotriva statului în care aceasta este stabilită, în cazul în care serviciile sunt furnizate destinatarilor stabiliți într-un alt stat membru.

41 De altfel, este necesar să se observe, astfel cum a considerat Curtea, că articolul 59 din tratat avea ca obiect eliminarea restricțiilor privind libertatea de a presta servicii oferite de către persoane care nu sunt stabilite în statul pe teritoriul căruia prestarea trebuia să fie furnizată și că dispozițiile articolului 59 trebuiau, în consecință, să fie puse în aplicare în toate cazurile în care un prestator de servicii oferă servicii pe teritoriul unui stat membru, altul decât cel în care acesta este stabilit (a se vedea Hotărârea din 26 februarie 1991, *Comisia/Franța*, C-154/89, Rec., p. I-659, punctele 9 și 10).

42 În aceste condiții, în condițiile în care nava pe care acesta o comandă execută livrări având ca destinație alte state membre, domnul Peralta poate invoca împotriva Italiei o pretinsă nerecunoaștere a libertății de a presta servicii de transport maritim, recunoscută de dreptul comunitar.

În ceea ce privește existența unei discriminări între nave pe motive de pavilion

43 În temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 4055/86, care amintește principiul enunțat la articolul 7 din tratat, cerința minimă care se impune unei legislații precum cea în cauză în acțiunea principală este că aceasta nu operează nicio discriminare pe bază de naționalitate între prestatorii de servicii de transport maritim.

44 Cu privire la acest aspect, o legislație de acest tip este în conformitate cu cerința de nediscriminare în ceea ce privește regimul aplicabil navelor care se află în marea teritorială și în apele interioare italiene. Toate navele, indiferent de pavilionul și de naționalitatea întreprinderilor care le exploatează, se supun interdicției de a deversa substanțe nocive.

45 În afara limitelor mării teritoriale, legislația italiană face distincția între navele străine și navele care arborează pavilionul național, care sunt singurele supuse interdicției de a deversa substanțe nocive.

46 Rezultă din răspunsurile date de guvernul italian și de Comisie la întrebarea adresată de Curte în legătură cu faptul că Italia nu a instituit o zonă economică exclusivă în Marea Mediterană. Prin urmare, în conformitate cu normele de drept internațional public, aceasta

nu își poate exercita jurisdicția, în afara limitelor mării teritoriale, decât pe navele care arborează pavilionul său.

47 Din cele de mai sus rezultă că diferența de tratament operată de către o legislație precum legislația în litigiu între navele care arborează pavilionul italian și navele care nu arborează pavilionul italian, în detrimentul doar a navelor italiene, nu constituie o discriminare interzisă prin tratat, întrucât legislația italiană nu poate fi aplicată în marea liberă a navelor care nu arborează pavilionul italian. Nu se pot aduce obiecții legislației unui stat membru pe motiv că aceasta se aplică numai navelor asupra cărora acest stat este îndreptățit să își exercite competența, în afara limitelor teritoriale ale jurisdicției sale.

48 În plus, astfel cum a amintit Curtea în Hotărârea sa din 14 iulie 1981 Oebel (155/80, Rec. p. 1993, punctul 9), nu se poate considera drept contrară principiului nediscriminării punerea în aplicare a unei legislații naționale în baza faptului că alte state membre aplică dispoziții mai puțin riguroase (a se vedea, de asemenea, Hotărârea din 13 februarie 1969, Wilhelm și alții, 14/68, Rec., p. 1, punctul 13).

În ceea ce privește existența restricțiilor la libera prestare a serviciilor de transport maritim

49 Instanța națională face trimitere la restricțiile aduse prin legislația italiană la libertatea de a presta servicii de transport maritim având ca destinație alte state membre, chiar și în cazul în care această legislație nu poate fi considerată discriminatorie.

50 Trebuie să se sublinieze că obstacolul în calea exportului pe care îl invocă domnul Peralta nu rezultă din legislația unui stat membru pe teritoriul căruia se execută o prestare de transport, ci din legislația statului membru în care întreprinderea a pus să fie înmatriculată nava pe care o comandă persoana în cauză și în care aceasta este stabilită, respectiv Italia. Situația acestei întreprinderi în raport cu propriul stat membru de stabilire nu poate, prin urmare, să fie comparată cu cea a unei întreprinderi de transport maritim, stabilită într-un stat membru, altul decât Italia, care operează cu titlu temporar în acest stat membru și care trebuie, prin urmare, să satisfacă simultan atât cerințele impuse de legislația statului membru al cărui pavilion îl arborează, cât și pe cele ale legislației italiene.

51 Or, o legislație de tipul legislației italiene, care interzice deversarea de substanțe chimice nocive în mare, se aplică în mod obiectiv tuturor navelor fără nici un fel de deosebire, fie că acestea efectuează transporturi interne în Italia sau transporturi având drept destinație celelalte state membre. Aceasta nu prevede un serviciu diferit pentru produsele exportate și pentru produsele comercializate în Italia. Nu asigură niciun avantaj special pieței interne din Italia, transportatorilor italieni sau produselor italiene.

52 Din contră, domnul Peralta obiectează față de avantajele indirecte de care beneficiază transportatorii din celelalte state membre care nu sunt supuse, în conformitate cu aceleași condiții, interdicției de a deversa în mare reziduuri de sodă caustică. Însă, în absența unei

armonizării a legislațiilor statelor membre în acest domeniu, aceste restricții nu sunt decât consecința reglementării naționale a țării de stabilire căreia i se supune agentul economic.

53 Din cele menționate anterior rezultă că Regulamentul nr. 4055/86, citat anterior, nu se opune dispozițiilor în litigiu ale unei legislații precum legislația italiană privind deversarea în mare a substanțelor nocive de către navele comerciale .

54 În consecință, trimiterea făcută de instanța națională la articolul 62 la care face trimitere articolul 1 alineatul (3) din regulament nu necesită un răspuns separat. În fapt, articolul 62, care are un caracter complementar în raport cu articolul 59, nu poate să interzică restricțiile care nu intră sub incidența domeniului de aplicare a acestui ultim articol (a se vedea Hotărârea din 4 octombrie 1991, *Society for the protection of Unborn Children Ireland*, C-159/90, Rec., p. I-4685, punctul 29).

Cu privire la articolul 130 R din tratat

55 Instanța națională solicită să se stabilească, în cele din urmă, dacă articolele 130 R și următoarele se opun unei legislații de tipul legislației în litigiu, care are ca efect să impună navelor italiene să recurgă la un sistem alternativ de tratament al apelor uzate, care, potrivit opiniei acesteia, este ineficient și contrar obligațiilor internaționale pe care Italia și le-a asumat.

56 Cu privire la acest aspect, este necesar, pe de o parte, să se amintească faptul că, astfel cum a afirmat Curtea la punctul 17 de mai sus, nu este de competența Curții să se pronunțe cu privire la compatibilitatea unei dispoziții naționale adoptate de un stat membru cu o convenție precum convenția Marpol. De asemenea, nu este de competența Curții să interpreteze articolul 130 R în funcție de o convenție internațională care nu obligă Comunitatea și la care, în fond, nu participă toate statele membre.

57 Pe de altă parte, articolul 130 R se limitează la a defini obiectivele generale ale Comunității în materie de mediu. Responsabilitatea de a decide ce acțiune trebuie luată este încredințată Consiliului prin articolul 130 S. Articolul 130 T precizează, în plus, că măsurile de protecție adoptate în comun în temeiul articolului 130 S nu se opun menținerii și stabilirii, de către fiecare stat membru, a măsurilor de protecție consolidate compatibile cu tratatul.

58 Prin urmare, articolul 130 R nu se opune unei legislații precum cea în cauză în acțiunea principală.

59 Prin urmare, este necesar să se răspundă instanței naționale că articolul 3 litera (f), articolele 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 și 130 R din tratat, Regulamentul nr. 4055/86 nu se opun faptului că legislația unui stat membru interzice tuturor navelor, indiferent de pavilion, deversarea de substanțe chimice nocive în apele teritoriale și în apele interioare ale acesteia și nu se opun faptului că aceasta impune aceeași interdicție în marea liberă doar navelor care

arborează pavilionul național și, în cele din urmă, în cazul unei încălcări, nu se opun faptului că aceasta sancționează, prin suspendarea titlului lor profesional, pe comandanții de navă, resortisanți ai acestui stat membru.

Cu privire la cheltuielile de judecată

60 Cheltuielile efectuate de guvernul italian și de Comisia Comunităților Europene, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile din acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA,

pronunțându-se cu privire la întrebările care i-au fost adresate de către Pretore di Ravenna, prin Ordonanța din 24 septembrie 1992, hotărăște:

Articolul 3 litera (f), articolele 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 și 130 R din Tratatul CEE, Regulamentul nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe nu se opun faptului că legislația unui stat membru interzice tuturor navelor, indiferent de pavilion, deversarea de substanțe chimice nocive în apele teritoriale și în apele interioare ale acestuia și nu se opun faptului că aceasta impune aceeași interdicție în marea liberă doar navelor care arborează pavilionul național și, în cele din urmă, în cazul unei încălcări, nu se opun faptului că aceasta sancționează, prin suspendarea titlului lor profesional, pe comandanții de navă, resortisanți ai acestui stat membru.

Mancini

Joliet

Schockweiler

Rodríguez Iglesias

Grévisse

Zuleeg

Murray

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 14 iulie 1994.

Grefier
R. Grass

pt. Președinte
G. F. Mancini,
Președinte de Cameră