

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 14ης Ιουλίου 1994 *

Στην υπόθεση C-379/92,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση της Pretura circondariale di Ravenna (Ιταλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της ποινικής διαδικασίας που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου κατά του

Matteo Peralta,

η έκδοση προδικαστικής απόφασης ως προς την ερμηνεία των άρθρων 3, στοιχείο στ', 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 και 130 Π της Συνθήκης ΕΟΚ,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. F. Mancini, πρόεδρο τμήματος, προεδρεύοντα, R. Joliet, F. A. Schockweiler, G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse (εισηγητή), M. Zuleeg και J. L. Murray, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: C. O. Lenz
γραμματέας: J. -G. Giraud

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- ο Matteo Peralta, εκπροσωπούμενος από τους Giuseppe Conte και Giuseppe Michele Giacomini, δικηγόρους Γένουας,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον καθηγητή Luigi Ferrari Bravo, προϊστάμενο της Υπηρεσίας Διπλωματικών Διαφορών του Υπουργείου Εξωτερικών, επικουρούμενο από τον Oscar Fiumara, avvocato dello Stato,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον Vittorio Di Bucci, μέλος της νομικής υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του Matteo Peralta, της Ιταλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, κατά τη συνεδρίαση της 9ης Φεβρουαρίου 1994,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 11ης Μαΐου 1994,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με Διάταξη της 24ης Σεπτεμβρίου 1992, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 19 Οκτωβρίου 1992, ο Pretore di Ravenna υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, έξι προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 3, στοιχείο στ', 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 και 130 Π της Συνθήκης ΕΟΚ.

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκλυψαν στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας που κινήθηκε κατά του Peralta από τις ιταλικές αρχές λόγω παραβάσεως του νόμου 979, της 31ης Δεκεμβρίου 1982, περί θεσπίσεως διατάξεων για την προστασία της θάλασσας (GURI n° 16, της 18ης Ιανουαρίου 1983, supplemento ordinario, σ. 5).

3 Κατά το άρθρο 16 του προαναφερθέντος νόμου:

«Απαγορεύεται σε όλα τα πλοία, χωρίς καμιά διάκριση λόγω ιθαγενείας, να ρίπουν στη θάλασσα υδρογονάνθρακες ή να προκαλούν τη ρίψη στη θάλασσα υδρογονανθράκων ή μιγμάτων υδρογονανθράκων, καθώς και άλλες ουσίες βλαβερές για το θαλάσσιο περιβάλλον, οι οποίες αναφέρονται στον πίνακα Α που επισυνάπτεται εν παραρτήματι στον παρόντα νόμο, αυτό δε σε όλη την έκταση των χωρικών υδάτων και των εσωτερικών θαλασσιών υδάτων, περιλαμβανομένων και των λμμένων.

Απαγορεύεται επίσης στα υπό ιταλική σημαία πλοία να ρίπουν στη θάλασσα τις ουσίες που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο ακόμη και εκτός των χωρικών υδάτων.»

4 Οι παραβάσεις των διατάξεων αυτών τιμωρούνται, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 20 του ίδιου νόμου, με πρόστιμα 500 000 έως 10 εκατομμύρια ιταλικών λιρών (LIT) και ποινές φυλακίσεως δύο ετών κατ' ανώτατον όριο. Οι ποινικές αυτές κυρώσεις συμπληρώνονται με επαγγελματικές κυρώσεις. Όταν οι πλοίαρχοι είναι Ιταλοί υπήκοοι, τους επιβάλλεται αναστολή ασκήσεως της επαγγελματικής δραστηριότητας για δύο έτη κατ' ανώτατον όριο. Στους πλοίαρχους άλλης ιθαγενείας απαγορεύεται ο ελλιμενισμός σε όλους τους ιταλικούς λμμένες για περίοδο καθοριζόμενη από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

5 Από τον φάκελο της υποθέσεως προκύπτει ότι ο Peralta, Ιταλός υπήκοος, είναι πλοίαρχος ενός υπό ιταλική σημαία δεξαμενοπλοίου, το οποίο είναι ειδικά εξοπλισμένο για τη μεταφορά χημικών ουσιών. Ο πλοιοκτήτης είναι εταιρία ιταλικού δικαίου.

- 6 Δεν αμφισβητείται ότι επανειλημμένως κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους 1990 ο Peralta διέταξε τη ρίψη στη θάλασσα νερού που είχε χρησιμοποιηθεί για το πλύσιμο των δεξαμενών οι οποίες προηγουμένως ήταν γεμάτες με καυστική σόδα, ενώ το πλοίο βρισκόταν πέρα από τα όρια των ιταλικών χωρικών υδάτων (στις περισσότερες περιπτώσεις σε περιοχή περιλαμβανόμενη μεταξύ 12 και 24 μιλίων από τις ιταλικές γραμμές βάσεως). Η καυστική σόδα είναι μια από τις βλαβερές ουσίες που αναφέρονται στο παράρτημα Α του προαναφερθέντος νόμου της 31ης Δεκεμβρίου 1992.
- 7 Επιληφθείς της ανακοπής της ποινικής περί καταδίκης αποφάσεως που είχε απαγγελθεί κατά του Peralta, ο Pretore di Ravenna ανέστειλε τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Συνιστούν οι διατάξεις των άρθρων 16 και 20 του νόμου 979/82 περιορισμούς κατά την έννοια των άρθρων 7, 48, 52 και 59 της Συνθήκης και ως εκ τούτου απαγορεύονται από το άρθρο 62, διότι δεν φαίνεται να δικαιολογούνται από αντικειμενικούς λόγους προστασίας των δημοσίων συμφερόντων του οικείου κράτους;
- 2) Στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου και υπό το φως των κοινοτικών διατάξεων που αναφέρονται στο ερώτημα 1, συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο εθνική κανονιστική ρύθμιση όπως η εν προκειμένω η οποία επιβάλλει, λόγω της ιθαγένειας των υποκειμένων δικαίου, μεταχείριση συνεπαγόμενη και ποινικές κυρώσεις, όταν, για πανομοιότυπη συμπεριφορά, δεν προβλέπεται τέτοια μεταχείριση για τα άλλα υποκείμενα της κοινοτικής έννομης τάξεως;

Συνάδει προς την αρχή της αναλογικότητας που διασφαλίζεται από την κοινοτική έννομη τάξη η εν λόγω ποινική διάταξη η οποία συνεπάγεται για τον πλοίαρχο, μεταξύ άλλων, αυτόματη και υποχρεωτική κύρωση, ως παρεπόμενη ποινή, την προσωρινή αναστολή ασκήσεως της επαγγελματικής του δραστηριότητας και εργασίας;

- 3) Στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, μπορεί η αποκαλούμενη διπλωματική ρήτρα “επιφυλάξεως όσον αφορά τα ποινικά ζητήματα” των κρατών να έχει επιπτώσεις στις θεμελιώδεις ελευθερίες που διασφαλίζονται με τη Συνθήκη, όπως είναι η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των προσώπων και, ειδικότερα, παρεμποδίζουν οι διατάξεις των άρθρων 16 και 20 του νόμου 979/82 την άσκηση των εν λόγω ελευθεριών;
- 4) Εμποδίζουν οι αρχές που διασφαλίζονται με την κοινοτική έννομη τάξη στον τομέα του περιβάλλοντος και, ειδικότερα, η αρχή της προλήψεως των άρθρων 130 Π επ. της Συνθήκης, την εφαρμογή κανονιστικής ρυθμίσεως κράτους μέλους η οποία, επιβάλλοντας στα υπό εθνική σημαία πλοία την απόλυτη απαγόρευση να ρίπουν στα διεθνή θαλάσσια ύδατα υδρογονάνθρακες και βλαβερές ουσίες έχει ως αποτέλεσμα, στην πράξη, να υποχρεώνει τα πλοία αυτά να χρησιμοποιούν εναλλακτικό σύστημα απορρίψεως από κάθε άποψη αναποτελεσματικό και οπωσδήποτε αντίθετο προς τις υποχρεώσεις που το κράτος αυτό ανέλαβε σε διεθνές επίπεδο και των οποίων η εκτέλεση είναι αντικείμενο κοινοτικών μέτρων;
- 5) Εμποδίζουν οι αρχές του κοινοτικού δικαίου που διασφαλίζουν, μεταξύ των παρεχόντων ναυτιλιακές υπηρεσίες και των λιμένων της Κοινότητας, την ανάπτυξη ελεύθερου ανταγωνισμού, αλλά θεμιτού και χωρίς τεχνητές στρεβλώσεις, και η αρχή ότι η ζήτηση των υπηρεσιών πρέπει να ικανοποιείται περιορίζοντας στο ελάχιστο δυνατό τις ζημίες που προκαλούνται στο περιβάλλον και, ειδικότερα, τα άρθρα 3, στοιχείο στ΄, και 84 της Συνθήκης ΕΟΚ, την εφαρμογή εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως, όπως είναι η περιλαμβανόμενη στα άρθρα 16, (17) και 20 του νόμου 979/82, η οποία, επιβάλλοντας την απόλυτη απαγόρευση απορρίψεως στα διεθνή θαλάσσια ύδατα των υγρών πλυσίματος των δεξαμενών μόνο στα υπό εθνική σημαία πλοία μολονότι τα πλοία αυτά είναι εξοπλισμένα με δαπανηρότατες απορρυπαντικές εγκαταστάσεις επιβαλλόμενες από διεθνείς συμβάσεις κυρωθείσες σε κοινοτικό επίπεδο, έχει ως αποτέλεσμα στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων και των ναυτοπλοϊκών εταιριών της Κοινότητας;
- 6) Εμποδίζει το άρθρο 30 της Συνθήκης την εφαρμογή κανονιστικής ρυθμίσεως κράτους μέλους η οποία, επιβάλλοντας μόνο στα υπό εθνική σημαία

πλοία, μολονότι είναι εξοπλισμένα με πανάκριβη τεχνολογία προβλεπόμενη από τις σχετικές συμβάσεις, την απόλυτη απαγόρευση να ρίπτουν στα διεθνή θαλάσσια ύδατα υδρογονάνθρακες και βλαβερές ουσίες, υποχρεώνει τα πλοία αυτά να χρησιμοποιούν ειδική τεχνολογία και αναποτελεσματικό εναλλακτικό σύστημα απορρίψης, οικονομικώς επαχθές και, οπωσδήποτε, αντίθετο προς τις υποχρεώσεις που το κράτος αυτό ανέλαβε σε διεθνές επίπεδο και των οποίων η εκτέλεση είναι αντικείμενο κοινοτικών μέτρων;

Ειδικότερα, συνιστούν οι εν λόγω ποινικές κυρώσεις και το οικονομικό κόστος με το οποίο βαρύνεται αποκλειστικά η εθνική ναυσιπλοία, κατά τρόπο προφανώς εισάγοντα διακρίσεις και καθόλα παράλογο, μέτρα ισοδυνάμου αποτελέσματος προς ποσοτικούς περιορισμούς επί των εισαγωγών; Συγκεκριμένα, προκαλούν οι οικονομικές αυτές επιβαρύνσεις πρόσθετο κόστος, με επιπτώσεις επί της τιμής των μεταφερομένων προϊόντων, πέραν του ότι επιδρούν επί των εισαγωγών.»

- 8 Τα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν τους εφαρμοστέους κανόνες επί της απορρίψης στη θάλασσα υδρογονανθράκων και άλλων βλαβερών ουσιών, πλην των υδρογονανθράκων. Πάντως, δεν αμφισβητείται ότι αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης είναι μόνον η απόρριψη στη θάλασσα νερού που είχε χρησιμοποιηθεί για πλύσιμο και που περιείχε καυστική σόδα. Κατά συνέπεια, το περιεχόμενο των υποβληθέντων ερωτημάτων πρέπει να περιοριστεί μόνο στην απόρριψη στη θάλασσα άλλων βλαβερών ουσιών πλην των υδρογονανθράκων.
- 9 Από το σύνολο του φακέλου προκύπτει ότι το εθνικό δικαστήριο ερωτά ουσιαστικά το Δικαστήριο αν το κοινοτικό δίκαιο αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία όπως είναι η ιταλική νομοθεσία, κατά το μέτρο που αυτή παρεμποδίζει τις δραστηριότητες των ημεδαπών επιχειρήσεων θαλασσιών μεταφορών, όπως αυτής που απασχολεί τον *Regatta*. Μια τέτοια νομοθεσία θα μπορούσε, ιδίως, να έχει ως αποτέλεσμα να καθυστερεί, να καθιστά δυσχερέστερες ή επαχθέστερες απ' ό,τι για τα πλοία των άλλων κρατών μελών τις δραστηριότητες καθαρισμού των δεξαμενοπλοίων οι οποίες θα μπορούσαν να είχαν πραγματοποιηθεί στη θάλασσα και τηρώντας τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις τις οποίες υπέγραψε η Ιταλία.

10 Τα ερωτήματα του εθνικού δικαστηρίου αφορούν διάφορες εκφάνσεις των εμποδίων αυτών και προσεγγίζουν τις αιτιάσεις που θα μπορούσαν να προσαφθούν στην Ιταλική νομοθεσία:

- παραβίαση των «διεθνών συμβάσεων που κυρώθηκαν κατά το κοινοτικό δίκαιο»·
- παραβίαση του άρθρου 7 της Συνθήκης λόγω δυσμενών διακρίσεων λόγω της ιθαγενείας·
- καθιέρωση από την ιταλική νομοθεσία περιορισμών οι οποίοι είναι αντίθετοι προς τα άρθρα 3, στοιχείο στ', 30, 48, 52, 59, 62 της Συνθήκης και, ειδικότερα, προς την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών·
- παράβαση του άρθρου 130 Π της Συνθήκης.

Επί του εφαρμοστέου κοινοτικού δικαίου κατά τον χρόνο των επιδικίων περιστατικών στη διαφορά της κύριας δίκης

11 Η διαφορά της κύριας δίκης αναφέρεται στην εφαρμογή της ιταλικής νομοθεσίας που αφορά τα πλοία και τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Στο δεύτερο μέρος της Συνθήκης, οι μεταφορές αποτελούν το αντικείμενο ενός ειδικού τίτλου, του τίτλου IV.

12 Υπ' αυτόν τον τίτλο IV, το άρθρο 84, παράγραφος 2, ορίζει ότι το Συμβούλιο μπορεί να αποφασίζει αν θα είναι δυνατό να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές. Δυνάμει του άρθρου 61 της Συνθήκης, οι ειδικές αυτές διατάξεις αφορούν κυρίως την «ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών».

- 13 Βάσει του άρθρου 84, παράγραφος 2, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4055/86, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378, σ. 1). Ο κανονισμός αυτός τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1987. Επομένως, είχε εφαρμογή κατά τον χρόνο των επίδικων περιστατικών.
- 14 Πάντως, οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου 84 δεν αποκλείουν την εφαρμογή της Συνθήκης στον τομέα των μεταφορών και οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να διέπονται από τους γενικούς κανόνες της Συνθήκης, όπως και οι άλλες κατηγορίες μεταφορών (βλ. απόφαση της 4ης Απριλίου 1974, 167/73, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή τόμος 1974, σ. 179, σκέψεις 31 και 32).

Επί της τηρήσεως των διεθνών συμβάσεων σχετικά με την απόρριψη στη θάλασσα βλαβερών ουσιών

- 15 Μολονότι η διάταξη περί παραπομπής δεν το διευκρινίζει, από τον φάκελο της υποθέσεως προκύπτει ότι το εθνικό δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο επί του συμβιβαστού της ιταλικής νομοθεσίας προς τη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρυπάνσεως από τα πλοία, αποκαλούμενη «σύμβαση Marpol» [*Recueil des traités des Nations unies* (Συλλογή συνθηκών των Ηνωμένων Εθνών), volume 1341, n° 22484]. Το εθνικό δικαστήριο φαίνεται να θεωρεί ότι η σύμβαση αυτή αναπτύσσει αποτελέσματα στην κοινοτική έννομη τάξη.
- 16 Κατά το μέτρο που το Δικαστήριο ερωτάται επί του συμβιβαστού της ιταλικής νομοθεσίας προς τη σύμβαση Marpol, αρκεί η διαπίστωση ότι η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση αυτή. Εξάλλου, δεν προκύπτει ότι δυνάμει της Συνθήκης ΕΟΚ η Κοινότητα έχει αναλάβει αρμοδιότητες που προηγουμένως ασκούσαν τα κράτη μέλη στο πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως αυτής ούτε, κατά συνέπεια, ότι οι διατάξεις της συμβάσεως αυτής έχουν ως αποτέλεσμα να δεσμεύουν την Κοινότητα (βλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1972, 21/72, 22/72, 23/72 και 24/72, *International Fruit Company κ.λπ.*, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 279, σκέψη 18).

17 Επομένως, δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο να αποφανθεί επί του συμβιβαστού μιας εθνικής διατάξεως κράτους μέλους προς μια τέτοια σύμβαση, όπως τη σύμβαση *Marjol*.

Επί του άρθρου 7 της Συνθήκης

18 Επιβάλλεται να υπομνηστεί ότι το άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΟΚ (άρθρο 6 της Συνθήκης ΕΚ), το οποίο καθιερώνει τη γενική αρχή απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ιθαγενείας, μπορεί να εφαρμοστεί αυτοτελώς μόνο σε καταστάσεις διεπόμενες από το κοινοτικό δίκαιο, για τις οποίες η Συνθήκη δεν προβλέπει ειδική απαγόρευση των διακρίσεων (βλ. απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1991, C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Συλλογή 1991, σ. I-5889, σκέψη 11). Επομένως, μόνον ενόψει των ειδικών διατάξεων, που συγκεκριμενοποιούν την αρχή αυτή, επιβάλλεται να εξεταστεί αν μια νομοθεσία, όπως η επίδικη στην υπόθεση της κύριας δίκης, συμβιβάζεται με τη Συνθήκη.

Επί του άρθρου 3, στοιχείο στ', της Συνθήκης

19 Το εθνικό δικαστήριο διερωτάται αν οι αρχές του κοινοτικού δικαίου που έχουν ως σκοπό να διασφαλίζουν το ανόθευτο του ανταγωνισμού εμποδίζουν την εφαρμογή εθνικής νομοθεσίας όπως είναι η επίδικη ιταλική νομοθεσία. Κατ' αυτό, η εν λόγω νομοθεσία εισάγει στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων και των πλοικητών της Κοινότητας.

20 Οι κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης και, ειδικότερα, τα άρθρα 85 έως 90 εφαρμόζονται στον τομέα των μεταφορών (βλ. αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1986, 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 και 213/84, *Asjes κ.λπ.*, Συλλογή 1986, σ. 1425, σκέψη 45, και της 17ης Νοεμβρίου 1993, C-185/91, *Reiff*, Συλλογή 1993, σ. I-5801, σκέψη 12). Αυτό συμβαίνει κυρίως στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών [βλ., ειδικότερα, τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4056/86 του Συμβουλίου,

της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές, ΕΕ L 378, σ. 4].

- 21 Επιβάλλεται να υπομνηστεί ότι, για την ερμηνεία των άρθρων 3, στοιχείο στ', 5, δεύτερο εδάφιο, και 85 της Συνθήκης, το άρθρο 85, λαμβανόμενο μεμονωμένα, αφορά αποκλειστικά τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και δεν αναφέρεται σε νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα των κρατών μελών. Από πάγια όμως νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι το άρθρο 85, σε συνδυασμό με το άρθρο 5 της Συνθήκης, επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να μη λαμβάνουν ή διατηρούν σε ισχύ μέτρα, ακόμη και νομοθετικής ή κανονιστικής φύσεως, ικανά να ματαιώσουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των κανόνων ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την ίδια αυτή νομολογία, αυτό συμβαίνει όταν ένα κράτος μέλος είτε επιβάλλει ή ευνοεί τη σύναψη συμπράξεων που αντιβαίνουν στο άρθρο 85 ή ενισχύει τα αποτελέσματα μιας τέτοιας συμπράξεως, ή αφαιρεί από τη δική του ρύθμιση τον κρατικό της χαρακτήρα αναθέτοντας σε ιδιώτες επιχειρηματίες την ευθύνη να λαμβάνουν αποφάσεις περί παρεμβάσεως σε οικονομικά θέματα (βλ. αποφάσεις της 21ης Σεπτεμβρίου 1988, 267/86, Van Eycke, Συλλογή 1988, σ. 4769, σκέψη 16, και της 17ης Νοεμβρίου 1993, C-2/91, Meng, Συλλογή 1993, σ. I-5751, σκέψη 14.
- 22 Αντιθέτως, οι διατάξεις αυτές δεν μπορούν να αντιταχθούν σε νομοθεσία όπως είναι η ιταλική νομοθεσία. Η τελευταία ούτε επιβάλλει ούτε ευνοεί συμπεριφορές θίγουσες τον ανταγωνισμό, καθόσον η απαγόρευση που επιβάλλει είναι επαρκής αφ' εαυτής. Ούτε ενισχύει τα αποτελέσματα μιας προϋφισταμένης συμπράξεως (βλ., κατά την ίδια έννοια, προπαρατεθείσα απόφαση Meng, σκέψεις 15 και 19).

Επί του άρθρου 30 της Συνθήκης

- 23 Το εθνικό δικαστήριο διερωτάται ως προς το συμβιβαστό της ιταλικής νομοθεσίας με το άρθρο 30, κατά το μέτρο που η νομοθεσία αυτή επιβάλλει στα ιταλικά πλοία δαπανηρό εξοπλισμό. Διερωτάται αν αυτό έχει ως αποτέλεσμα να καθιστά ακριβότερες τις εισαγωγές χημικών προϊόντων στην Ιταλία και, επομένως, συνιστά εμπόδιο απαγορευόμενο από το εν λόγω άρθρο.

- 24 Επί του σημείου αυτού, αρκεί η διαπίστωση ότι νομοθεσία όπως η επίδικη νομοθεσία δεν εισάγει καμιά διάκριση ανάλογα με την καταγωγή των μεταφερομένων ουσιών, δεν έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση του εμπορίου με τα άλλα κράτη μέλη και τα περιοριστικά αποτελέσματα που θα μπορούσε να έχει επί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων έχουν καθόλα τυχαίο και έμμεσο χαρακτήρα ώστε η υποχρέωση που θεσπίζει η νομοθεσία αυτή να θεωρηθεί ως ικανή να παρεμποδίσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών (βλ. αποφάσεις της 7ης Μαρτίου 1990, C-69/88, Krantz, Συλλογή 1990, σ. I583, σκέψη 11, και της 13ης Οκτωβρίου 1993, C-93/92, CMC Motorradcenter, Συλλογή 1993, σ. I-5009, σκέψη 12).
- 25 Επομένως, το άρθρο 30 δεν αντιτίθεται σε εθνική νομοθεσία όπως είναι η επίδικη ιταλική νομοθεσία.

Επί του άρθρου 48 της Συνθήκης

- 26 Το εθνικό δικαστήριο διερωτάται αν συμβιβάζεται με το άρθρο 48 ένα σύστημα κυρώσεων όπως αυτό που καθορίζεται με την επίδικη ιταλική νομοθεσία, το οποίο, προβλέποντας την αναστολή της επαγγελματικής ιδιότητας των Ιταλών πλοιάρχων οι οποίοι παραβιάζουν την απαγόρευση απορρίψεως στη θάλασσα βλαβερών ουσιών, τιμωρεί αυστηρότερα τους Ιταλούς πλοιάρχους απ' ό, τι τους πλοιάρχους άλλης ιθαγενείας.
- 27 Σύμφωνα με πάγια νομολογία, οι διατάξεις της Συνθήκης στον τομέα της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων δεν μπορούν να έχουν εφαρμογή σε καθαρά εσωτερικές καταστάσεις κράτους μέλους. Ειδικότερα, το γεγονός και μόνον ότι, δυνάμει της νομοθεσίας κράτους μέλους, ένας αλλοδαπός εργαζόμενος απολαύει ευνοϊκότερης καταστάσεως απ' ό, τι υπήκοος αυτού του κράτους μέλους δεν αρκεί για να τύχουν εφαρμογής στην περίπτωση του υπηκόου αυτού οι κοινοτικοί κανόνες περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων, αν όλα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την κατάσταση του περιορίζονται

στο εσωτερικό του κράτους μέλους του οποίου είναι υπήκοος (βλ. κατά την έννοια αυτή, αποφάσεις της 15ης Ιανουαρίου 1986, 44/84, Hurd, Συλλογή 1986, σ. 29, σκέψεις 55 και 56, και της 28ης Ιανουαρίου 1992, C-332/90, Steen, Συλλογή 1992, σ. I-341, σκέψεις 5, 9 και 10).

- 28 Σύμφωνα με τα στοιχεία της δικογραφίας, ο Peralta, είναι Ιταλός υπήκοος, απασχολείται από ιταλό πλοιοκτήτη και κυβερνά πλοίο υπό ιταλική σημαία. Επομένως, βρίσκεται σε κατάσταση διεπόμενη καθαρά από το εσωτερικό δίκαιο και δεν μπορεί να επικαλεστεί το άρθρο 48.
- 29 Επομένως, το άρθρο 48 δεν αντιτίθεται σε νομοθεσία όπως είναι η ιταλική νομοθεσία η οποία προβλέπει την αναστολή της επαγγελματικής ιδιότητας των Ιταλών πλοιαρχών οι οποίοι παραβιάζουν την απαγόρευση που επιβάλλει η νομοθεσία αυτή.

Επί του άρθρου 52 της Συνθήκης

- 30 Από τη διάταξη περί παραπομπής δεν προκύπτει για ποιούς λόγους το εθνικό δικαστήριο διερωτάται ως προς τη σχέση του επιδίκου νόμου με το άρθρο 52 της Συνθήκης. Ελλείψει των λόγων αυτών, επιβάλλεται να παρατηρηθεί ότι, κατά τον Peralta, ο νόμος αυτός στερεί τις ιταλικές επιχειρήσεις θαλασσιών μεταφορών, που εκμεταλλεύονται πλοία υπό ιταλική σημαία, της δυνατότητας εγκαταστάσεως σε άλλο κράτος μέλος και τις υποχρεώνει να εκτελούν ακτοπλοία εντός των ιταλικών χωρικών υδάτων. Συγκεκριμένα, τα πλοία τους δεν μπορούν να βρουν στους λιμένες των άλλων κρατών μελών τις αναγκαίες εγκαταστάσεις επεξεργασίας του νερού που χρησιμοποιήθηκε για πλύσιμο ώστε να έχουν τη δυνατότητα εφαρμογής της ιταλικής νομοθεσίας.

- 31 Μολονότι, κατά το γράμμα τους, οι διατάξεις της Συνθήκης που διασφαλίζουν την ελευθερία εγκαταστάσεως έχουν μεν κύριο σκοπό να εξασφαλίζουν στο κράτος μέλος υποδοχής ίση μεταχείριση προς τους ημεδαπούς, απαγορεύουν όμως και στο κράτος μέλος καταγωγής να εμποδίζει την εγκατάσταση σε άλλο κράτος μέλος ενός από τους υπηκόους του ή μιας εταιρίας που έχει συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία του και καλύπτεται από τον ορισμό του άρθρου 58. Πράγματι, τα δικαιώματα που εγγυώνται τα άρθρα 52 επ. θα καθίσταντο κενά περιεχομένου, αν το κράτος καταγωγής μπορούσε να απαγορεύει στις επιχειρήσεις να αποχωρούν προκειμένου να εγκατασταθούν σε άλλο κράτος μέλος (βλ. απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, 81/87, Daily Mail and General Trust, Συλλογή 1988, σ. 5483, σκέψη 16).
- 32 Πάντως, η ιταλική νομοθεσία δεν περιλαμβάνει καμιά διάταξη παρεμποδίζουσα την εγκατάσταση των Ιταλών μεταφορέων σε άλλο κράτος μέλος πλην της Ιταλίας.
- 33 Επιβάλλεται ακόμη η υπόμνηση ότι, κατά την απόφαση της 25ης Ιουλίου 1991, C-221/89, Factortame κ.λπ. (Συλλογή 1991, σ. I-3905, σκέψη 23), οι προϋποθέσεις νηολογήσεως των πλοίων δεν πρέπει να αποτελούν πρόσκομμα στην ελευθερία εγκαταστάσεως. Όμως, νομοθεσία όπως η επίδικη δεν αφορά τη νηολόγηση των πλοίων.
- 34 Ελλείπει κοινοτικής εναρμονίσεως, ένα κράτος μέλος μπορεί αναμφίβολα να επιβάλλει, άμεσα ή έμμεσα, τους δικούς του κανόνες τεχνικής φύσεως — οι οποίοι δεν απαντούν κατ' ανάγκη στα άλλα κράτη μέλη — στις επιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορών οι οποίες, όπως εκείνη που απασχολεί τον Peralta, είναι εγκατεστημένες στο έδαφός του και οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία που φέρουν τη σημαία του. Όμως, οι δυσχέρειες που μπορεί να προκύψουν για τις επιχειρήσεις αυτές δεν θίγουν την ελευθερία εγκαταστάσεως, κατά την έννοια του άρθρου 52 της Συνθήκης. Πράγματι, οι δυσχέρειες αυτές είναι, εξ ορισμού, διαφορετικής φύσεως από εκείνες που μπορεί να οφείλονται στις διαφορές μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών και αφορούν, για παράδειγμα, το εργατικό κόστος, τις επιβαρύνσεις κοινωνικής ασφάλισεως ή το φορολογικό καθεστώς.
- 35 Επομένως, το άρθρο 52 δεν αντιτίθεται σε νομοθεσία όπως είναι η ιταλική νομοθεσία.

Επί του άρθρου 59 της Συνθήκης

- 36 Το εθνικό δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο επί μιας καταστάσεως στην οποία Ιταλός πλοίαρχος, επιφορτισμένος από ιταλικής ιθαγενείας παρέχοντα υπηρεσίες να κυβερνά πλοίο υπό ιταλική σημαία, επικαλείται προσβολή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών από την Ιταλία, δηλαδή από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως του παρέχοντος τις υπηρεσίες.

Ός προς τη δυνατότητα επικλήσεως της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών

- 37 Όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο στη σκέψη 13 της παρούσας αποφάσεως, ο κανονισμός 4055/86 είχε εφαρμογή κατά τον χρόνο των επιδίκων περιστατικών.

- 38 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού:

«Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών.»

- 39 Αφενός, από τη διατύπωση του εν λόγω άρθρου προκύπτει ότι αυτό έχει εφαρμογή στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών όπως είναι οι επίδικες στη διαφορά της κύριας δίκης. Καθορίζει τους απολαύοντες της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών με όρους οι οποίοι είναι ουσιαστικά οι ίδιοι με αυτούς του άρθρου 59 της Συνθήκης.

- 40 Αφετέρου, με την απόφαση της 17ης Μαΐου 1994, C-18/93, Corsica Ferries Italia (Συλλογή 1994, σ. I-1783, σκέψη 30), το Δικαστήριο έκρινε ότι μια επιχείρηση μπορεί να επικαλεστεί έναντι του κράτους όπου είναι εγκατεστημένη την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών εφόσον οι υπηρεσίες παρέχονται σε αποδέκτες εγκατεστημένους σε άλλο κράτος μέλος.
- 41 Παρατηρείται, εξάλλου, ότι το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 59 της Συνθήκης είχε ως σκοπό την κατάργηση των περιορισμών της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών από πρόσωπα μη εγκατεστημένα στο κράτος στο έδαφος του οποίου πρέπει να παρασχεθεί η υπηρεσία και, κατά συνέπεια, οι διατάξεις του άρθρου 59 εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις όπου ο παρέχων υπηρεσίες τις προσφέρει στο έδαφος κράτους μέλους διαφορετικού από αυτό στο οποίο είναι εγκατεστημένος (βλ. απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 1991, C-154/89, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1991, σ. I-659, σκέψεις 9 και 10).
- 42 Υπό τις συνθήκες αυτές, εφόσον το πλοίο το οποίο κυβερνά μεταφέρει εμπορεύματα με προορισμό άλλα κράτη μέλη, ο Peralta μπορεί να επικαλεστεί κατά της Ιταλίας τη φερόμενη προσβολή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, ελευθερία αναγνωριζόμενη από το κοινοτικό δίκαιο.

Os προς την ύπαρξη δυσμενούς διακρίσεως μεταξύ των πλοίων λόγω ιθαγενείας

- 43 Δυνάμει του άρθρου 9 του κανονισμού 4055/86, το οποίο επαναλαμβάνει την αρχή που διακηρύσσεται με το άρθρο 7 της Συνθήκης, η ελάχιστη απαίτηση που επιβάλλεται σε νομοθεσία όπως η επίδικη στη διαφορά της κύριας δίκης συνίσταται στη μη εισαγωγή δυσμενούς διακρίσεως λόγω ιθαγενείας μεταξύ των παρεχόντων υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.
- 44 Επί του σημείου αυτού, μια τέτοια νομοθεσία πληροί την επιταγή της απαγορεύσεως των διακρίσεων όσον αφορά το εφαρμοστέο καθεστώς στα πλοία που

βρίσκονται εντός των ιταλικών χωρικών και εσωτερικών υδάτων. Όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν και την ιθαγένεια των επιχειρήσεων που τα εκμεταλλεύονται, υπόκεινται στην απαγόρευση απορρίψης των βλαβερών ουσιών.

- 45 Εκτός των χωρικών υδάτων, η Ιταλική νομοθεσία διακρίνει μεταξύ των αλλοδαπών πλοίων και των υπό εθνική σημαία πλοίων τα οποία, μόνον αυτά, υπόκεινται στην απαγόρευση απορρίψης των βλαβερών ουσιών.
- 46 Από τις απαντήσεις της Ιταλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής σε ερώτηση του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η Ιταλία δεν έχει καθιερώσει αποκλειστική οικονομική ζώνη στη Μεσόγειο. Επομένως, σύμφωνα με τους κανόνες του δημοσίου διεθνούς δικαίου, δεν μπορεί να ασκεί τη δικαιοδοσία της, πέρα από τα όρια των χωρικών υδάτων, παρά μόνον επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία της.
- 47 Απ' αυτό προκύπτει ότι η διαφορετική μεταχείριση που επιφυλάσσει μια νομοθεσία όπως η επίδικη νομοθεσία μεταξύ των υπό ιταλική σημαία πλοίων και των πλοίων που δεν φέρουν ιταλική σημαία, εις βάρος μόνο των ιταλικών πλοίων, δεν συνιστά δυσμενή διάκριση απαγορευόμενη από τη Συνθήκη, καθόσον η ιταλική νομοθεσία δεν έχει εφαρμογή στην ανοικτή θάλασσα επί των πλοίων που δεν φέρουν την ιταλική σημαία. Δεν μπορεί να προσαφθεί σε νομοθεσία κράτους μέλους ότι πλήττει μόνον τα πλοία επί των οποίων το κράτος αυτό δικαιούται να ασκεί την αρμοδιότητά του, πέρα από τα χωρικά ύδατα της δικαιοδοσίας του.
- 48 Εξάλλου, όπως υπενθύμισε το Δικαστήριο με την απόφαση της 14ης Ιουλίου 1981, 155/80, Oebel (135/80, Συλλογή 1981, σ. 1993, σκέψη 9), δεν μπορεί να θεωρείται ως αντίθετη προς την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων η εφαρμογή εθνικής νομοθεσίας εκ μόνου του λόγου ότι άλλα κράτη μέλη εφαρμόζουν διατάξεις λιγότερο αυστηρές (βλ., επίσης, απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1969, 14/68, Wilhelm κ.λπ., Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 1, σκέψη 13).

Ός προς την ύπαρξη περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών

- 49 Το εθνικό δικαστήριο αναφέρεται σε περιορισμούς που παρεμβάλλει η ιταλική νομοθεσία στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών προς τα άλλα κράτη μέλη, έστω και στην περίπτωση κατά την οποία η νομοθεσία αυτή δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ως εισάγουσα διακρίσεις.
- 50 Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η παρακώλυση των εξαγωγών που επικαλείται ο Peralta δεν προκύπτει από τη νομοθεσία κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου εκτελείται η παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, αλλά από τη νομοθεσία του κράτους μέλους όπου η επιχείρηση έχει νηολογήσει το πλοίο το οποίο κυβερνά ο ενδιαφερόμενος και όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση, δηλαδή της Ιταλίας. Επομένως, η κατάσταση της επιχειρήσεως αυτής έναντι του δικού της κράτους μέλους εγκαταστάσεως δεν μπορεί να εξομοιωθεί με την κατάσταση επιχειρήσεως θαλασσιών μεταφορών, εγκατεστημένης σε άλλο κράτος μέλος πλην της Ιταλίας, όπου ασκεί προσωρινά δραστηριότητα στο τελευταίο αυτό κράτος και, ως εκ τούτου, θα έπρεπε να πληροί συγχρόνως τις επιταγές που επιβάλλει η νομοθεσία του κράτους μέλους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο και τις επιταγές της ιταλικής νομοθεσίας.
- 51 Όμως, μια νομοθεσία όπως η ιταλική, η οποία απαγορεύει την απόρριψη βλαβερών χημικών ουσιών στη θάλασσα, εφαρμόζεται αντικειμενικά και αδιακρίτως σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως του αν αυτά εκτελούν μεταφορές στο εσωτερικό της Ιταλίας ή μεταφορές με προορισμό τα άλλα κράτη μέλη. Δεν προβλέπει παροχή διαφορετικής υπηρεσίας για τα εξαγόμενα προϊόντα και για τα προϊόντα που διατίθενται στο εμπόριο εντός της Ιταλίας. Ούτε και εξασφαλίζει ειδικό πλεονέκτημα στην εσωτερική ιταλική αγορά, στις ιταλικές μεταφορές ή στα ιταλικά προϊόντα.
- 52 Ο Peralta παραπονείται, αντιθέτως, για τα έμμεσα πλεονεκτήματα που απολαύουν οι μεταφορείς των άλλων κρατών μελών οι οποίοι δεν υπόκεινται, κατά

τον ίδιο τρόπο, στην απαγόρευση απορρίψεως στη θάλασσα καταλοίπων καυστικής σόδας. Όμως, ελλείψει εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών στον τομέα αυτόν, οι περιορισμοί αυτοί δεν είναι παρά η συνέπεια της εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως της χώρας εγκαταστάσεως στην οποία εξακολουθεί να υπόκειται ο επιχειρηματίας.

- 53 Από τα προηγούμενα προκύπτει ότι ο προπαρατεθείς κανονισμός 4055/86 δεν αντιτίθεται στις διατάξεις μιας νομοθεσίας, όπως είναι οι επίδικες της ιταλικής νομοθεσίας, σχετικά με την απόρριψη στη θάλασσα από το εμπορικό ναυτικό βλαβερών ουσιών.
- 54 Κατά συνέπεια, η εκ μέρους του εθνικού δικαστηρίου αναφορά στο άρθρο 62, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού, δεν χρειάζεται χωριστή απάντηση. Πράγματι, το άρθρο 62, το οποίο έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα σε σχέση με το άρθρο 59, δεν μπορεί να απαγορεύει περιορισμούς που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του τελευταίου αυτού άρθρου (βλ. απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 1991, C-159/90, Society for the Protection of Unborn Children Ireland, Συλλογή 1991, σ. I-4685, σκέψη 29).

Επί του άρθρου 130 Π της Συνθήκης

- 55 Τέλος, το εθνικό δικαστήριο διερωτάται αν τα άρθρα 130 Π επ. εμποδίζουν την εφαρμογή νομοθεσίας όπως είναι η επίδικη νομοθεσία, που έχει ως αποτέλεσμα να επιβάλλει στα ιταλικά πλοία τη χρήση εναλλακτικού συστήματος επεξεργασίας των χρησιμοποιηθέντων υδάτων, το οποίο, κατά το εθνικό δικαστήριο, είναι αναποτελεσματικό και αντίθετο προς τις διεθνείς υποχρεώσεις της Ιταλίας.
- 56 Επί του σημείου αυτού, επιβάλλεται, αφενός, να υπομνηστεί ότι, όπως τόνισε πιο πάνω το Δικαστήριο στη σκέψη 17, δεν εναπόκειται σ' αυτό να αποφανθεί επί του συμβιβαστού μιας εθνικής διατάξεως κράτους μέλους προς μια τέτοια σύμβαση, όπως είναι η σύμβαση Magrol. Ούτε εναπόκειται στο Δικαστήριο να ερμηνεύσει το άρθρο 130 Π σε συνάρτηση με διεθνή σύμβαση η οποία δεν

δεσμεύει την Κοινότητα και στην οποία, άλλωστε, δεν είναι συμβαλλόμενα όλα τα κράτη μέλη.

- 57 Αφετέρου, το άρθρο 130 Π περιορίζεται στον καθορισμό των γενικών στόχων της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος. Το άρθρο 130 Ρ αναθέτει στο Συμβούλιο τη φροντίδα να αποφασίζει για τη δράση που πρέπει να αναληφθεί. Επιπλέον, το άρθρο 130 Σ διευκρινίζει ότι τα μέτρα προστασίας που λαμβάνονται από κοινού δυνάμει του άρθρου 130 Ρ δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη να διατηρούν και να θεσπίζουν μέτρα ενισχυμένης προστασίας που δεν αντίκεινται στην παρούσα Συνθήκη.
- 58 Επομένως, το άρθρο 130 Π δεν αντιτίθεται σε νομοθεσία όπως η επίδικη στη διαφορά της κύριας δίκης.
- 59 Επομένως, στο εθνικό δικαστήριο πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 3, στοιχείο στ', 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 και 130 Π της Συνθήκης και ο κανονισμός 4055/86 δεν αντιτίθενται σε νομοθεσία κράτους μέλους η οποία απαγορεύει σε όλα τα πλοία, χωρίς καμιά διάκριση λόγω της σημαίας που φέρουν, την απόρριψη βλαβερών χημικών ουσιών στα χωρικά ύδατα και στα εσωτερικά ύδατα του κράτους, επιβάλλει την ίδια απαγόρευση για την ανοικτή θάλασσα μόνο στα πλοία που φέρουν την εθνική σημαία και τέλος, σε περίπτωση παραβάσεως, τιμωρεί — με αναστολή της επαγγελματικής τους ιδιότητας — τους πλοίαρχους οι οποίοι είναι υπήκοοι αυτού του κράτους μέλους.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 60 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Ιταλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπύπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε, με Διάταξη της 24ης Σεπτεμβρίου 1992, ο Pretore di Ravenna, αποφαινεται:

Τα άρθρα 3, στοιχείο στ', 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 και 130 Π της Συνθήκης (ΕΟΚ) και ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, δεν αντιτίθενται σε νομοθεσία κράτους μέλους η οποία απαγορεύει σε όλα τα πλοία, χωρίς καμιά διάκριση λόγω της σημαίας που φέρουν, την απόρριψη βλαβερών χημικών ουσιών στα χωρικά ύδατα και στα εσωτερικά ύδατα του κράτους, επιβάλλει την ίδια απαγόρευση για την ανοικτή θάλασσα μόνο στα πλοία που φέρουν την εθνική σημαία και τέλος, σε περίπτωση παραβάσεως, τιμωρεί — με αναστολή της επαγγελματικής τους ιδιότητας — τους πλοιάρχους οι οποίοι είναι υπήκοοι αυτού του κράτους μέλους.

Mancini

Joliet

Schockweiler

Rodríguez Iglesias

Grévisse

Zuleeg

Murray

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 14 Ιουλίου 1994.

Ο Γραμματέας

Ο προεδρεύων

R. Grass

G. F. Mancini

Πρόεδρος τμήματος