

PERALTA

SENTENZA DELLA CORTE

14 luglio 1994 *

Nel procedimento C-379/92,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dalla Pretura Circondariale di Ravenna (Italia) nel procedimento penale dinanzi ad essa pendente contro

Matteo Peralta,

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 3, lett. f), 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 e 130 R del Trattato CEE,

LA CORTE,

composta dai signori G. F. Mancini, presidente di sezione, facente funzione di presidente, R. Joliet, F. A. Schockweiler, G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse (relatore), M. Zuleeg e J. L. Murray, giudici,

avvocato generale: C. O. Lenz

cancelliere: J.-G. Giraud

* Lingua processuale: l'italiano.

viste le osservazioni scritte presentate:

- per il signor Matteo Peralta, dagli avv. ti Giuseppe Conte e Giuseppe Michele Giacomini, del foro di Genova;
- per il governo italiano, dal professor Luigi Ferrari Bravo, capo del servizio del contenzioso diplomatico presso il ministero degli Affari esteri, in qualità di agente, assistito dal signor Oscar Fiumara, avvocato dello Stato;
- per la Commissione delle Comunità europee dal signor Vittorio di Bucci, membro del servizio giuridico, in qualità di agente;

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali del signor Matteo Peralta, del governo italiano e della Commissione delle Comunità europee all'udienza del 9 febbraio 1994,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'11 maggio 1994,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con ordinanza 24 settembre 1992, pervenuta alla Corte il 19 ottobre seguente, il Pretore di Ravenna ha proposto, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CEE, sei questioni pregiudiziali relative all'interpretazione degli artt. 3, lett. f), 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 e 130 R del Trattato CEE.

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di un procedimento penale avviato nei confronti del signor Peralta dalle autorità italiane per violazione della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare (GURI n. 16 del 18 gennaio 1963, Supplemento ordinario, pag. 5).

3 Ai sensi dell'art. 16 della legge soprammenzionata:

«Nell'ambito delle acque territoriali e delle acque marittime interne, compresi i porti, è fatto divieto a tutte le navi, senza alcuna discriminazione di nazionalità, di versare in mare, o di causarne lo sversamento, idrocarburi o miscele di idrocarburi, nonché le altre sostanze nocive all'ambiente marino indicate nell'elenco A allegato alla presente legge.

Del pari è fatto divieto alle navi battenti bandiera italiana di scaricare le sostanze di cui al precedente comma anche al di fuori delle acque territoriali».

4 Le violazioni di queste disposizioni sono sanzionate, alle condizioni previste dall'art. 20 della stessa legge, con ammende da 500 000 LIT a 10 milioni di LIT e con pene detentive di una durata massima di due anni. Queste sanzioni penali sono completate da sanzioni professionali. I comandanti di navi, quando sono cittadini italiani, sono assoggettati alla sospensione del titolo professionale per una durata massima di due anni. Ai comandanti di navi di nazionalità non italiana è vietato, invece, l'attracco a porti italiani per un periodo determinato dal ministero della Marina mercantile.

5 Dal fascicolo risulta che il signor Peralta, cittadino italiano, è comandante di una nave cisterna, battente bandiera italiana, specificamente attrezzata per il trasporto delle sostanze chimiche. L'armatore della nave è una società di diritto italiano.

- 6 È pacifico che, ripetutamente, nel corso del primo trimestre del 1990 il signor Peralta ha ordinato lo scarico in mare di acque utilizzate per il lavaggio delle cisterne cariche in precedenza di soda caustica, mentre si trovava al di fuori del mare territoriale italiano (nella maggior parte dei casi in una zona compresa tra 12 e 24 miglia dalle linee di base italiane). Ora, la soda caustica è una delle sostanze nocive menzionate nell'allegato A della legge 31 dicembre 1982.
- 7 Dovendo pronunciarsi sull'opposizione alla condanna penale inflitta al signor Peralta, il Pretore di Ravenna ha sospeso il procedimento ed ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se le norme di cui agli artt. 16 e 20 della l. 979/82 costituiscano restrizioni ai sensi degli artt. 7, 48, 52, 59 del Trattato e come tali siano vietate dal successivo art. 62, non apparendo giustificate da obiettive ragioni di tutela degli interessi pubblici dello Stato in questione.
- 2) Se, allo stato attuale dell'evoluzione del diritto comunitario, sia compatibile, alla luce della normativa comunitaria richiamata al quesito sub 1, una normativa nazionale quale quella in questione che prescriva, in ragione della loro nazionalità, un trattamento anche penalmente sanzionato che, per identici comportamenti, non è previsto per gli altri soggetti dell'ordinamento comunitario.

E se tale normativa penale, comportante, fra l'altro, per il comandante della nave l'automatica ed obbligatoria sanzione di natura accessoria della temporanea sospensione dall'esercizio della sua attività professionale e di lavoro, sia compatibile con il principio di proporzionalità garantito dall'ordinamento comunitario.

- 3) Se, allo stato attuale dell'evoluzione del diritto comunitario, la cosiddetta "riserva penale" degli Stati possa incidere sulle libertà fondamentali garantite dal Trattato, quali la libera circolazione delle merci e delle persone ed, in particolare, se le norme di cui agli artt. 16 e 20 l. 979/82 costituiscano ostacolo all'esercizio di tale libertà.

- 4) Se i principi che l'ordinamento comunitario tutela in materia ambientale, e in particolare il principio di prevenzione di cui all'art. 130 R e seguenti del Trattato, facciano ostacolo ad una normativa di uno Stato membro che, imponendo alle navi nazionali un divieto assoluto di scaricare nelle acque marine extraterritoriali idrocarburi e sostanze nocive, ha però come effetto, nella pratica, di obbligare tali navi ad avvalersi di un sistema alternativo di scarico sotto ogni profilo inefficiente e comunque in contrasto con gli obblighi che tale Stato ha assunto in sede internazionale e oggetto di misure comunitarie per la loro attuazione.

- 5) Se i principi comunitari diretti a garantire che fra prestatori di servizi marittimi e porti della Comunità si sviluppi una concorrenza libera, ma leale e senza distorsioni artificiali, e che la domanda di servizi venga soddisfatta arrecando danni quanto più possibile limitati all'ambiente, e in particolare gli artt. 3 F e 84 del Trattato CEE, facciano ostacolo ad una normativa nazionale quale quella di cui agli artt. 16 (17) e 20 della legge n. 979/82 che, imponendo un divieto assoluto di scarico nelle acque marine extraterritoriali dei liquidi di lavaggio delle cisterne alle sole navi di bandiera nazionale, nonostante le stesse siano dotate dei costosissimi impianti di disinquinamento prescritti da convenzioni internazionali ratificate in ambito comunitario, abbia effetti distorsivi sulla concorrenza tra i porti marittimi e le compagnie di navigazione della Comunità.

- 6) Se l'art. 30 del Trattato sia compatibile con una normativa di uno Stato membro che, imponendo alle sole navi nazionali, pur dotate delle onerosissime

tecnologie previste dalle convenzioni in materia, un divieto assoluto di scaricare nelle acque marine extranazionali idrocarburi e sostanze nocive, obbliga tali navi ad avvalersi di particolari tecnologie ed a utilizzare un sistema alternativo di scarico inefficiente, economicamente oneroso e, comunque, in contrasto con gli obblighi che tale Stato ha assunto in sede internazionale nonché oggetto di misure comunitarie per la loro attuazione;

se, in particolare, le sanzioni penali in questione e gli oneri economici che vengono a gravare esclusivamente sul naviglio nazionale, in modo palesemente discriminatorio e del tutto irrazionale, siano configurabili come misure di effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione; tali oneri, infatti, determinano costi supplementari, con conseguenze sul prezzo delle merci trasportate, oltre ad incidere sulle importazioni».

- 8 Le questioni pregiudiziali sottoposte riguardano le norme che si applicano allo scarico in mare di idrocarburi e di sostanze nocive diverse dagli idrocarburi. E' tuttavia pacifico che, nella causa principale, si tratta solo dello scarico in mare di acque di lavaggio contenenti soda caustica. Occorre quindi limitare la portata delle questioni in esame al solo scarico in mare delle sostanze nocive diverse dagli idrocarburi.
- 9 Dal fascicolo risulta che il giudice nazionale chiede in sostanza alla Corte se il diritto comunitario si opponga ad una normativa del tipo di quella italiana, in quanto essa ostacoli l'attività delle imprese nazionali di trasporto marittimo, come quella che occupa il signor Peralta. Una tale normativa potrebbe in particolare avere per effetto di ritardare, rendere più difficili o più onerose di quanto non lo siano per le navi battenti bandiera degli altri Stati membri le operazioni di pulizia delle navi cisterna che avrebbero potuto essere compiute in mare nel rispetto delle convenzioni internazionali pertinenti alle quali l'Italia ha aderito.

10 Con le sue questioni il giudice nazionale prende in considerazione diversi aspetti di questi ostacoli ed indica le censure che potrebbero essere fatte alla normativa italiana:

- il disconoscimento di «convenzioni internazionali ratificate in ambito comunitario»;
- la violazione dell'art. 7 del Trattato a causa di discriminazione in base alla nazionalità;
- l'introduzione da parte della normativa italiana di restrizioni che sarebbero incompatibili con gli artt. 3, lett. f), 30, 48, 52, 59, 62 del Trattato e, in particolare, con la libera circolazione dei servizi in materia di trasporti marittimi;
- la violazione dell'art. 130 R del Trattato.

Sul diritto comunitario vigente alla data dei fatti contestati nella causa principale

11 La causa principale verte sull'applicazione di una normativa italiana che riguarda le navi e la navigazione marittima. Nella parte II del Trattato, i trasporti costituiscono oggetto di un titolo speciale, il titolo IV.

12 In questo titolo IV, l'art. 84 stabilisce, al n. 2, che il Consiglio potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima. Ai sensi dell'art. 61 del Trattato, queste disposizioni specifiche riguardano in particolare la «libera circolazione dei servizi».

- 13 Sulla base dell'art. 84, n. 2, il Consiglio ha adottato il regolamento 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1). Questo regolamento è entrato in vigore il 1° gennaio 1987. Esso era quindi in vigore alla data dei fatti di cui è causa.
- 14 Tuttavia, le disposizioni di questo art. 84 non escludono l'applicazione del Trattato alla materia dei trasporti e i trasporti marittimi, alla stessa stregua degli altri tipi di trasporto, restano soggetti ai principi generali del Trattato (v. sentenza 4 aprile 1974, causa 167/73, Commissione/Francia, Racc. pag. 359, punti 31 e 32).

Sul rispetto delle convenzioni internazionali relative allo scarico in mare delle sostanze nocive

- 15 Benché l'ordinanza di rinvio non lo precisi, risulta dal fascicolo che il giudice nazionale chiede chiarimenti alla Corte sulla compatibilità della normativa italiana con la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, detta «convenzione Marpol» (*Recueil des traités des Nations unies*, volume 1341, n. 22484). Esso sembra ritenere che tale convenzione produca effetti nell'ordinamento giuridico comunitario.
- 16 Nella misura in cui alla Corte vengono chiesti chiarimenti sulla compatibilità della normativa italiana con la convenzione Marpol, è sufficiente constatare che la Comunità non ne è parte. Inoltre, non sembra che in forza del Trattato CEE la Comunità abbia assunto le competenze precedentemente esercitate dagli Stati membri nel campo d'applicazione di tale convenzione, né che le disposizioni di quest'ultima siano vincolanti per la Comunità (v. sentenza 12 dicembre 1972, cause riunite 21/72, 22/72, 23/72 e 24/72, *International Fruit Company e a.*, Racc. pag. 1219, punto 18).

- 17 Non spetta quindi alla Corte pronunciarsi sulla compatibilità di una disposizione nazionale adottata da uno Stato membro con una convenzione quale la convenzione Marpol.

Sull'art. 7 del Trattato

- 18 Occorre ricordare che l'art. 7 del Trattato CEE (art. 6 del Trattato CE), che sancisce il principio generale del divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità, tende ad applicarsi autonomamente solo nelle situazioni disciplinate dal diritto comunitario per le quali il Trattato non stabilisce norme specifiche di non discriminazione (v. sentenza 10 dicembre 1991, causa C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, Racc. pag. I-5889, punto 11). Di conseguenza è avuto riguardo alle norme specifiche, che concretizzano tale principio, che occorre esaminare se una normativa del tipo di quella di cui trattasi nella causa principale sia compatibile con il Trattato.

Sull'art. 3, lett. f), del Trattato

- 19 Il giudice nazionale si chiede se i principi del diritto comunitario destinati a garantire che la concorrenza non sia falsata non si oppongano ad una normativa nazionale del tipo della normativa italiana di cui è causa. A suo parere, questa normativa creerebbe distorsioni di concorrenza tra i porti e gli armatori della Comunità.

- 20 Le norme di concorrenza del Trattato e, in particolare, gli artt. 85-90 si applicano al settore dei trasporti (v. sentenze 30 aprile 1986, cause riunite 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 e 213/84, Asjes e a., Racc. pag. 1425, punto 45, e 17 novembre 1993, causa C-185/91, Reiff, Racc. pag. I-5801, punto 12). Ciò vale in particolare nel settore del trasporto marittimo [v., in particolare, regolamento (CEE) del

Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4056, che determina le modalità di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi, GU L 378, pag. 4].

- 21 Occorre ricordare che, per l'interpretazione degli artt. 3, lett. f), 5, secondo comma, e 85 del Trattato, l'art. 85, di per sé, riguarda solo la condotta delle imprese e non provvedimenti di legge o di regolamento degli Stati membri. Dalla costante giurisprudenza della Corte emerge tuttavia che l'art. 85, letto congiuntamente con l'art. 5 del Trattato, impone agli Stati membri di non adottare o mantenere in vigore provvedimenti, anche aventi il carattere di legge o di regolamento, idonei a rendere praticamente inefficaci le norme di concorrenza da applicarsi alle imprese. Tale caso ricorre, secondo la medesima giurisprudenza, quando uno Stato membro imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'art. 85, o rafforzi gli effetti di siffatti accordi, ovvero tolga alla propria normativa il suo carattere pubblico, delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica (v. sentenza 21 settembre 1988, causa 267/86, Van Eycke, Racc. pag. 4769, punto 16, e 17 novembre 1993, causa C-2/91, Meng, Racc. pag. I-5751, punto 14).
- 22 Queste disposizioni non possono per contro essere fatte valere nei confronti di una normativa del tipo di quella italiana. Quest'ultima non impone né agevola comportamenti anticoncorrenziali, poiché il divieto che essa sancisce è autosufficiente. Essa non rafforza nemmeno gli effetti di un'intesa preesistente (v., in tal senso, sentenza Meng, soprammenzionata, punti 15 e 19).

Sull'art. 30 del Trattato

- 23 Il giudice nazionale chiede delucidazioni sulla compatibilità della normativa italiana con l'art. 30, in quanto essa impone alle navi italiane attrezzature costose. Esso si chiede se non ne derivi un rincaro delle importazioni di prodotti chimici in Italia, e quindi un ostacolo vietato da tale articolo.

- 24 Su tale punto è sufficiente constatare che una normativa del tipo di quella di cui è causa non opera alcuna distinzione in base all'origine delle sostanze trasportate, che essa non ha per oggetto di disciplinare gli scambi di merci con gli altri Stati membri e che gli effetti restrittivi che essa potrebbe produrre sulla libera circolazione delle merci sono troppo aleatori e indiretti perché l'obbligo da essa sancito possa essere considerato atto ad ostacolare il commercio tra gli Stati membri (v. sentenze 7 marzo 1990, causa C-69/88, Krantz, Racc. pag. I-583, punto 11, e 13 ottobre 1993, causa C-93/92, CMC Motorradcenter, Racc. pag. I-5009, punto 12).
- 25 L'art. 30 non si oppone quindi ad una normativa del tipo di quella nazionale di cui è causa.

Sull'art. 48 del Trattato

- 26 Il giudice nazionale chiede delucidazioni sulla compatibilità con l'art. 48 di un regime di sanzioni come quello definito dalla normativa italiana di cui è causa, il quale, prevedendo la sospensione del titolo professionale dei capitani italiani che violano il divieto dello scarico in mare delle sostanze nocive, punirebbe i capitani italiani più severamente dei capitani aventi un'altra nazionalità.
- 27 In conformità ad una giurisprudenza costante, le disposizioni del Trattato in materia di libera circolazione dei lavoratori non possono essere applicate a situazioni puramente interne di uno Stato membro. In particolare, il solo fatto che, in forza della normativa di uno Stato membro, un lavoratore straniero goda di una situazione più favorevole rispetto ad un cittadino di tale Stato membro non è sufficiente

a far beneficiare tale cittadino delle norme comunitarie in materia di libera circolazione dei lavoratori, se tutti gli elementi che caratterizzano la sua situazione si collocano all'interno di un solo Stato membro di cui egli è cittadino (v., in tal senso, sentenze 15 gennaio 1986, causa 44/84, Hurd, Racc. pag. 29, punti 55 e 56, e 28 gennaio 1992, causa C-332/90, Steen, Racc. pag. I-341, punti 5, 9 e 10).

- 28 Secondo quanto risulta dagli atti di causa, il signor Peralta è cittadino italiano, è dipendente di un armatore italiano e comanda un nave battente bandiera italiana. Egli si trova quindi in una situazione puramente interna e non può far valere l'art. 48.
- 29 Ne deriva che l'art. 48 non si oppone ad una normativa del tipo di quella italiana, che prevede che i capitani italiani che hanno violato il divieto da essa sancito sono assoggettati alla sospensione del loro titolo professionale.

Sull'art. 52 del Trattato

- 30 L'ordinanza di rinvio non consente di conoscere per quali motivi il giudice nazionale chiede chiarimenti sul rapporto tra la legge di cui è causa e l'art. 52 del Trattato. In mancanza di indicazioni al riguardo, occorre rilevare che, secondo il signor Peralta, tale legge priverebbe le imprese italiane di trasporto marittimo che utilizzano navi battenti bandiera italiana della possibilità di stabilirsi in un altro Stato membro e le costringerebbe al cabotaggio nelle acque territoriali italiane. Infatti le loro navi non potrebbero trovare, nei porti degli altri Stati membri, gli impianti per il trattamento delle acque di lavaggio necessari per consentire loro di applicare la normativa italiana.

- 31 Benché le disposizioni del Trattato che garantiscono la libertà di stabilimento, così come formulate, mirino in special modo ad assicurare il beneficio della disciplina nazionale dello Stato membro ospitante, esse ostano parimenti a che lo Stato d'origine ostacoli lo stabilimento in altro Stato membro di un proprio cittadino o di una società costituita secondo la propria legislazione e corrispondente alla definizione dell'art. 58. Infatti i diritti garantiti dagli artt. 52 e seguenti sarebbero vanificati se lo Stato d'origine potesse vietare alle imprese di migrare per stabilirsi in un altro Stato membro (v. sentenza 27 settembre 1988, causa 81/87, *The Queen/Treasury and Commissioners of Inland Revenue, Daily Mail and General Trust*, Racc. pag. 5483, punto 16).
- 32 Tuttavia, una normativa quale quella italiana non contiene alcuna disposizione che possa ostacolare lo stabilimento dei trasportatori italiani in uno Stato membro diverso dall'Italia.
- 33 Occorre ancora ricordare che, in base alla sentenza 25 luglio 1991, causa C-221/89, *Factortame e a.* (Racc. pag. I-3905, punto 23), le condizioni prescritte per l'immatricolazione di una nave non devono creare ostacoli alla libertà di stabilimento. Ma una normativa del tipo di quella di cui è causa non riguarda l'immatricolazione delle navi.
- 34 Senza dubbio, in mancanza di armonizzazione comunitaria, uno Stato membro può, direttamente o indirettamente, imporre regole tecniche, che sono proprie ad esso e che non si ritrovano necessariamente negli altri Stati membri, ad imprese di trasporto marittimo che, come quella che occupa il signor Peralta, sono stabilite sul suo territorio e utilizzano navi che battono la sua bandiera. Ma le difficoltà che possono derivarne per queste imprese non pregiudicano la libertà di stabilimento ai sensi dell'art. 52 del Trattato. Infatti, queste difficoltà non hanno in via di principio una natura diversa da quelle che possono avere la loro origine nelle disparità tra le legislazioni nazionali, relative ad esempio al costo del lavoro, agli oneri sociali o al regime fiscale.
- 35 L'art. 52 non si oppone quindi ad una normativa quale quella italiana.

Sull'art. 59 del Trattato

- 36 Il giudice nazionale chiede chiarimenti alla Corte relativamente ad una situazione in cui un capitano italiano, incaricato da un prestatore di nazionalità italiana di comandare una nave battente bandiera italiana, fa valere la violazione da parte dell'Italia, cioè da parte dello Stato membro di stabilimento del prestatore, della libertà di prestazione di servizi in materia di trasporto marittimo.

Per quanto riguarda la possibilità di far valere la libertà di prestazione di servizi in materia di trasporto marittimo

- 37 Come la Corte ha precisato al punto 13 della presente sentenza, alla data dei fatti di cui è causa era in vigore il regolamento n. 4055/86.

- 38 Ai sensi dell'art. 1, n. 1, di questo regolamento:

«La libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi».

- 39 Dalla formulazione stessa di questo articolo risulta che esso si applica ai trasporti marittimi tra Stati membri del tipo di quelli di cui trattasi nella causa principale. Esso definisce i beneficiari della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo in termini che sono sostanzialmente gli stessi di quelli dell'art. 59 del Trattato.

40 D'altra parte, in una sentenza del 17 maggio 1994, causa C-18/93, Corsica Ferries Italia (Racc. pag. I-1783, punto 30), la Corte ha dichiarato che la libera prestazione di servizi di trasporto marittimo tra Stati membri può essere fatta valere da un'impresa nei confronti dello Stato in cui essa è stabilita, quando i servizi sono forniti a destinatari stabiliti in un altro Stato membro.

41 Occorre poi osservare che la Corte ha dichiarato che l'art. 59 del Trattato aveva lo scopo di eliminare le restrizioni alla libera prestazione di servizi da parte di persone non stabilite nello Stato sul cui territorio deve essere fornita la prestazione, e le disposizioni dell'art. 59 si dovevano di conseguenza applicare in tutti i casi in cui un prestatore offre i propri servizi nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel quale è stabilito (v. sentenza 26 febbraio 1991, causa C-154/89, Commissione/Francia, Racc. pag. I-659, punti 9 e 10).

42 Stando così le cose, dato che la nave che egli comanda esegue consegne a destinazione di altri Stati membri, il signor Peralta può far valere nei confronti dell'Italia un'asserita violazione della libertà di prestazione dei servizi di trasporto marittimo riconosciuta dal diritto comunitario.

Per quanto riguarda l'esistenza di una discriminazione tra le navi in base alla bandiera

43 Ai sensi dell'art. 9 del regolamento n. 4055/86, che richiama il principio di cui all'art. 7 del Trattato, il requisito minimo che si impone ad una normativa quale quella di cui trattasi nella causa principale è che essa non operi alcuna discriminazione in base alla nazionalità tra i prestatori di servizi di trasporto marittimo.

44 Su tale punto una normativa di questo tipo soddisfa il requisito del carattere non discriminatorio per quanto riguarda il regime che si applica alle navi che si trovano

nel mare territoriale e nelle acque interne italiane. Tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera e dalla nazionalità delle imprese che le utilizzano, sono assoggettate al divieto di scaricare sostanze nocive.

- 45 Al di là dei limiti del mare territoriale, la normativa italiana distingue tra le navi straniere e le navi battenti bandiera nazionale, assoggettando solo queste ultime al divieto di scaricare sostanze nocive.
- 46 Dalle risposte fornite dal governo italiano e dalla Commissione ad un quesito posto dalla Corte risulta che l'Italia non ha istituito una zona economica esclusiva nel Mare Mediterraneo. Pertanto, in conformità alle norme del diritto internazionale pubblico, essa può esercitare la sua giurisdizione, al di là dei limiti del mare territoriale, solo sulle navi battenti la sua bandiera.
- 47 Ne deriva che la differenza di trattamento operata da una normativa quale quella di cui è causa tra le navi battenti bandiera italiana e quelle non battenti bandiera italiana, a danno delle sole navi italiane, non costituisce una discriminazione vietata dal Trattato, poiché la normativa italiana non può applicarsi in alto mare alle navi non battenti bandiera italiana. Non si può addebitare alla normativa di uno Stato membro di prendere in considerazione solo le navi sulle quali tale Stato è in diritto di esercitare la sua competenza, al di là dei limiti territoriali della sua giurisdizione.
- 48 Inoltre, come è stato affermato dalla Corte nella sentenza 14 luglio 1981, causa 155/80, Oebel (Racc. pag. 1993, punto 9), non si può considerare compatibile con il divieto di discriminazione l'applicazione di una normativa nazionale per la sola circostanza che altri Stati membri applicano disposizioni meno rigorose (v. anche sentenza 13 febbraio 1969, causa 14/68, Wilhelm e a. (Racc. pag. 1, punto 13).

Per quanto riguarda l'esistenza di restrizioni alla libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo

49 Il giudice nazionale osserva che la normativa italiana anche nell'ipotesi in cui non possa essere considerata discriminatoria apporta restrizioni alla libera prestazione di servizi di trasporto marittimo a destinazione degli altri Stati membri.

50 Va sottolineato che l'ostacolo all'esportazione che fa valere il signor Peralta non deriva dalla normativa di uno Stato membro sul cui territorio viene eseguita una prestazione di trasporto, ma dalla normativa dello Stato membro in cui l'impresa ha fatto immatricolare la nave comandata dall'interessato e in cui essa è stabilita, cioè l'Italia. La situazione di questa impresa nei confronti del proprio Stato membro di stabilimento non può quindi essere equiparata a quella di un'impresa di trasporto marittimo, stabilita in uno Stato membro diverso dall'Italia, che operi temporaneamente in questo ultimo Stato e che debba perciò soddisfare contemporaneamente quanto prescritto dalla normativa dello Stato membro di bandiera e quanto prescritto dalla normativa italiana.

51 Ora, una normativa del tipo di quella italiana, che vieta lo scarico di sostanze chimiche nocive in mare, si applica obiettivamente a tutte le navi senza distinzione, sia che esse effettuino trasporti interni all'Italia sia che effettuino trasporti a destinazione degli altri Stati membri. Essa non prevede un regime diverso per i prodotti esportati e per i prodotti messi in commercio in Italia. Essa non assicura alcun beneficio specifico al mercato interno italiano, ai trasporti italiani o ai prodotti italiani.

52 Il signor Peralta si lamenta invece dei vantaggi indiretti di cui beneficiano i trasportatori degli altri Stati membri che non sono assoggettati, in base alle stesse modalità, al divieto di scarico in mare di residui di soda caustica. Ma, in mancanza di

un'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri in tale settore, queste restrizioni sono solo la conseguenza della disciplina nazionale del paese di stabilimento alla quale l'operatore economico rimane assoggettato.

- 53 Da quanto precede deriva che il regolamento n. 4055/86, soprammenzionato, non si oppone alle disposizioni controverse di una normativa quale quella italiana relativa allo scarico in mare da parte della marina mercantile di sostanze nocive.
- 54 Di conseguenza, il riferimento fatto dal giudice nazionale all'art. 62, al quale rinvia l'art. 1, n. 3, del regolamento, non richiede una soluzione distinta. Infatti, l'art. 62, che ha un carattere complementare rispetto all'art. 59, non può vietare restrizioni che non rientrano nel campo di applicazione di quest'ultimo articolo (v. sentenza 4 ottobre 1991, causa C-159/90, *Society for the Protection of Unborn Children Ireland*, Racc. pag. I-4685, punto 29).

Sull'art. 130 R del Trattato

- 55 Il giudice nazionale si chiede infine se gli artt. 130 R e seguenti si oppongano ad una normativa del tipo di quella di cui è causa, che ha per effetto di imporre alle navi italiane di far ricorso ad un sistema alternativo di trattamento delle acque di scarico, a suo parere inefficiente e in contrasto con gli obblighi internazionali che l'Italia ha sottoscritto.
- 56 Su tale punto occorre ricordare che, come già affermato al punto 17, non rientra nella competenza della Corte pronunciarsi sulla compatibilità di una disposizione nazionale adottata da uno Stato membro con una convenzione quale la convenzione Marpol. Non rientra nemmeno nella sua competenza interpretare l'art. 130 R

in funzione di una convenzione internazionale che non vincola la Comunità ed alla quale, per di più, non tutti gli Stati membri hanno aderito.

- 57 D'altra parte, l'art. 130 R si limita a definire gli obiettivi generali della Comunità in materia di ambiente. Il compito di decidere circa l'azione che deve essere intrapresa è affidato al Consiglio dall'art. 130 S. L'art. 130 T precisa inoltre che i provvedimenti di protezione adottati in comune in virtù dell'art. 130 S non impediscono ai singoli Stati membri di mantenere e di prendere provvedimenti compatibili con il Trattato, per una protezione ancora maggiore.
- 58 L'art. 130 R non si oppone quindi ad una normativa quale quella di cui trattasi nella causa principale.
- 59 Occorre pertanto risolvere le questioni poste dal giudice nazionale nel senso che gli artt. 3, lett. f), 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 e 130 R del Trattato ed il regolamento n. 4055/86 non si oppongono a che la normativa di uno Stato membro vieti a tutte le navi, senza alcuna distinzione di bandiera, lo scarico di sostanze chimiche nocive nelle sue acque territoriali e nelle sue acque interne, a che essa imponga lo stesso divieto in alto mare alle sole navi battenti bandiera nazionale e, infine, a che, in caso di violazione, essa punisca, con la sospensione del titolo professionale, i capitani di navi, cittadini di tale Stato membro.

Sulle spese

- 60 Le spese sostenute dal governo italiano e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifu-sione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottoposte dal Pretore di Ravenna con ordinanza 24 settembre 1982, dichiara:

Gli artt. 3, lett. f), 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 e 130 R del Trattato CEE ed il regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, non si oppongono a che la normativa di uno Stato membro vieti a tutte le navi, senza alcuna distinzione di bandiera, lo scarico di sostanze chimiche nocive nelle sue acque territoriali e nelle sue acque interne, a che essa imponga lo stesso divieto in alto mare alle sole navi battenti bandiera nazionale e, infine, a che, in caso di violazione, essa punisca, con la sospensione del titolo professionale, i capitani di navi, cittadini di tale Stato membro.

Mancini

Joliet

Schockweiler

Rodríguez Iglesias

Grévisse

Zuleeg

Murray

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 14 luglio 1994.

Il cancelliere

Il presidente facente funzione

R. Grass

G. F. Mancini

presidente di sezione