



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

27 de março de 2014\*

«Transportes marítimos — Regulamento (CEE) n.º 3577/92 — Conceito de ‘cabotagem marítima’ — Serviços de cruzeiro — Cruzeiro através da laguna de Veneza, do mar territorial italiano e do rio Pó — Partida e chegada no mesmo porto»

No processo C-17/13,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Consiglio di Stato (Itália), por decisão de 20 de novembro de 2012, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 14 de janeiro de 2013, no processo

**Alpina River Cruises GmbH,**

**Nicko Tours GmbH**

contra

**Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Capitaneria di Porto di Chioggia,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: M. Ilešič (relator), presidente de secção, C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader e E. Jarašiūnas, juízes,

advogado-geral: P. Cruz Villalón,

secretário: A. Impellizzeri, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 24 de outubro de 2013,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Alpina River Cruises GmbH e da Nicko Tours GmbH, por A. Clarizia, A. Veronese e R. Longanesi Cattani, avvocati,
- em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por M. Salvatorelli, avvocato dello Stato,
- em representação da Comissão Europeia, por G. Conte e L. Nicolae, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 19 de dezembro de 2013,

\* Língua do processo: italiano.

profere o presente

### Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364, p. 7).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Alpina River Cruises GmbH, sociedade de direito helvético, e a Nicko Tours GmbH, sociedade de direito alemão (a seguir, conjuntamente, «Alpina e Nicko Tours»), ao Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Capitaneria di Porto di Chioggia (Ministério das Infraestruturas e dos Transportes — Capitania do Porto de Chioggia), a propósito da recusa desta autoridade em dar autorização à Alpina e Nicko Tours para fazer passar um navio turístico com pavilhão helvético pelo mar territorial italiano.

### Quadro jurídico

*Regulamento n.º 3577/92*

- 3 Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3577/92:  
«Com efeitos a partir de 1 de janeiro de 1993, a liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-Membro (cabotagem marítima) aplicar-se-á aos armadores comunitários que tenham os seus navios registados num Estado-Membro e arvozem pavilhão desse Estado-Membro, desde que esses navios preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem nesse Estado-Membro [...]»
- 4 O artigo 2.º deste regulamento dispõe:  
«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
  - 1) ‘Serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-Membro (cabotagem marítima)’: os serviços normalmente prestados contra remuneração, neles se incluindo, em especial:
    - a) cabotagem continental: o transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre os portos do continente ou do território principal de um mesmo Estado-Membro sem fazer escala em ilhas;
    - b) serviços de abastecimento ‘off shore’: o transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre qualquer porto de um Estado-Membro e as instalações ou estruturas situadas na plataforma continental desse Estado-Membro;
    - c) cabotagem insular: o transporte por mar de passageiros ou mercadorias entre:
      - portos do continente e de uma ou mais ilhas de um mesmo Estado-Membro,
      - portos situados nas ilhas de um mesmo Estado-Membro. [...]»

- 5 Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, do referido regulamento, «[p]ara os navios que efetuem cabotagem continental e para os navios de cruzeiro, todos os assuntos relacionados com a tripulação serão da responsabilidade do Estado em que o navio esteja registado (Estado de bandeira), exceto no caso dos navios de menos de 650 toneladas brutas, aos quais poderão ser aplicadas as condições do Estado de acolhimento».
- 6 O artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3577/92 prevê:

«Por derrogação, poderão ser temporariamente excluídos da implementação do presente regulamento os seguintes serviços de transporte marítimo efetuados no Mediterrâneo e junto à costa de Espanha, Portugal e França:

— serviços de cruzeiro, até 1 de janeiro de 1995,

[...]»

#### *Direito italiano*

- 7 Nos termos do artigo 224.º do Código da Navegação aprovado pelo Decreto Real n.º 327, de 30 de março de 1942, conforme alterado (a seguir «CIN»):

«1. O serviço de cabotagem entre os portos da República está reservado, em conformidade com o disposto no [Regulamento n.º 3577/92], aos armadores comunitários que tenham os seus navios registados num Estado-Membro da União Europeia e arvorem pavilhão desse Estado-Membro, desde que esses navios preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem nesse Estado-Membro.

2. O disposto no n.º 1 é aplicável aos navios que prestem serviços marítimos em portos, em baías e nas praias.»

#### **Litígio no processo principal e questão prejudicial**

- 8 A Alpina e Nicko Tours são, respetivamente, o armador e a sociedade utilizadora do navio turístico *MS Bellissima*, que arvora pavilhão helvético.
- 9 Essas sociedades tinham previsto um cruzeiro de cerca de uma semana que partiria de Veneza (Itália) em 16 de março de 2012 e consistiria numa travessia da laguna de Veneza até Chioggia (Itália), numa travessia do mar territorial entre Chioggia e Porto Levante (Itália), numa subida de cerca de 60 quilómetros do rio Pó até à povoação de Polesella (Itália) e num regresso a Veneza seguindo o itinerário inverso.
- 10 A travessia do troço de mar territorial italiano que separa os portos de Chioggia e de Porto Levante era indispensável devido ao calado do *MS Bellissima*, que não lhe permitia a navegação no canal que liga Chioggia ao rio Pó.
- 11 Antes dessa viagem, a Alpina e Nicko Tours apresentaram ao Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Capitaneria di Porto di Chioggia um pedido de autorização para a travessia do referido troço de mar. Por decisão de 12 de março de 2012, a referida autoridade indeferiu este pedido, com o fundamento de que a cabotagem marítima estava reservada aos navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da União.

- 12 A Alpina e Nicko Tours recorreram dessa decisão para o Tribunale amministrativo regionale per il Veneto (Tribunal Administrativo da Região do Veneto). Este negou provimento ao recurso, em acórdão de 12 de abril de 2012, considerando que o serviço em causa está abrangido pelo conceito de «cabotagem marítima» a que se refere o Regulamento n.º 3577/92 e está, portanto, sujeito à reserva do serviço de cabotagem «aos armadores comunitários que tenham os seus navios registados num Estado-Membro da União Europeia e arvoreem pavilhão desse Estado-Membro», consagrada no artigo 224.º do CIN.
- 13 A Alpina e Nicko Tours impugnaram esse acórdão no Consiglio di Stato, alegando que o conceito de «cabotagem marítima» só se aplica a serviços que incluem um verdadeiro transporte por mar. O cruzeiro em causa não implicaria esse transporte porque, exceção feita a uma curta passagem pelo mar territorial, entre Chioggia e Porto Levante, decorreria sempre em águas interiores.
- 14 O Consiglio di Stato suspendeu a execução do referido acórdão. Decidiu, além disso, suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o [Regulamento n.º 3577/92] ser interpretado no sentido de que se aplica aos cruzeiros efetuados entre portos de um Estado-Membro sem embarque e desembarque nestes portos de passageiros diferentes, já que tais cruzeiros têm início e terminam com o embarque e o desembarque dos mesmos passageiros no mesmo porto do Estado-Membro?»

#### **Quanto à questão prejudicial**

- 15 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se um cruzeiro que começa e termina, com os mesmos passageiros, num mesmo porto do Estado-Membro em que é efetuado está abrangido pelo conceito de «cabotagem marítima» na aceção do Regulamento n.º 3577/92.
- 16 Embora o Governo italiano e a Comissão Europeia proponham que se responda afirmativamente à questão submetida, a Alpina e Nicko Tours consideram que não é necessária uma resposta a esta questão. Observam que o Regulamento n.º 3577/92 é relativo aos transportes por mar e que, por conseguinte, este regulamento não se aplica a um cruzeiro fluvial como o que é objeto do litígio no processo principal. Assim, consideram que, em vez de fornecer a interpretação solicitada pelo órgão jurisdicional de reenvio, há que declarar que o Regulamento n.º 3577/92 não se aplica em caso algum a cruzeiros cujo itinerário decorre essencialmente em águas não marítimas.
- 17 A este respeito, é certo que resulta do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3577/92 que o mesmo apenas se aplica aos serviços de transporte dentro de um Estado-Membro (cabotagem marítima) que apresentam um caráter marítimo. Por conseguinte, como justamente observam a Alpina e Nicko Tours, os serviços de transporte por via navegável fornecidos num Estado-Membro e desprovidos de caráter marítimo não são regidos por este regulamento. Em contrapartida, esses serviços estão abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3921/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, que fixa as condições de admissão dos transportadores não residentes aos transportes nacionais de mercadorias ou de passageiros por via navegável num Estado-Membro (JO L 373, p. 1).
- 18 Contudo, contrariamente ao que sustentam a Alpina e Nicko Tours, não se afigura que o cruzeiro que é objeto do litígio no processo principal apresente um caráter essencialmente não marítimo.
- 19 Com efeito, o conceito de «mar» referido no Regulamento n.º 3577/92 não se limita ao mar territorial na aceção da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em Montego Bay (Jamaica), em 10 de dezembro de 1982, entrada em vigor em 16 de novembro de 1994 e aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 98/392/CE do Conselho, de 23 de março de 1998

(JO L 179, p. 1), mas abrange igualmente as águas interiores marítimas situadas aquém da linha de base do mar territorial (v., neste sentido, acórdão Comissão/Espanha, C-323/03, EU:C:2006:159, n.ºs 25 a 27).

- 20 Por conseguinte, mesmo admitindo que é correta a alegação da Alpina e Nicko Tours de que a travessia do troço de mar entre Chioggia e Porto Levante é, por si só, demasiado ínfima para conferir um carácter marítimo ao cruzeiro em causa no processo principal, a sua tese segundo a qual o referido cruzeiro apresenta um carácter essencialmente não marítimo afigura-se, sem prejuízo de verificação pelo órgão jurisdicional de reenvio, em todo o caso sem fundamento porque, além do referido troço, outras partes do itinerário, como as zonas de navegação utilizadas na laguna de Veneza e na foz do rio Pó, fazem parte das águas interiores marítimas da República Italiana.
- 21 De resto, a pertinência da interpretação do Regulamento n.º 3577/92 solicitada pelo órgão jurisdicional de reenvio não é afetada pela circunstância de o navio por meio do qual é efetuado o cruzeiro em causa no processo principal arvorar pavilhão helvético.
- 22 Com efeito, a solução do referido litígio depende da questão de saber se a reserva do serviço de cabotagem entre os portos italianos «aos armadores comunitários que tenham os seus navios registados num Estado-Membro da União Europeia e arvorem pavilhão desse Estado-Membro», enunciada no artigo 224.º do CIN, foi oposta legalmente à Alpina e Nicko Tours relativamente ao cruzeiro efetuado por meio do referido navio que arvora pavilhão helvético. Como confirma a decisão de reenvio, resulta desse artigo 224.º que a reserva nele enunciada apenas respeita aos serviços de cabotagem abrangidos pelo Regulamento n.º 3577/92. Por conseguinte, para que se possa determinar se um cruzeiro que começa e termina num mesmo porto constitui um serviço de cabotagem na aceção do artigo 224.º do CIN, o órgão jurisdicional de reenvio deve começar por saber se tal cruzeiro está abrangido pelos serviços de cabotagem objeto do Regulamento n.º 3577/92.
- 23 Tendo em conta as considerações precedentes, o Tribunal deve fornecer a interpretação solicitada pelo órgão jurisdicional de reenvio sem que seja necessário modificar ou alargar o alcance da questão prejudicial no sentido proposto pela Alpina e Nicko Tours.
- 24 Para responder à questão submetida, há que começar por salientar que decorre, sem ambiguidade, da menção a «navios de cruzeiro» feita no artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3577/92 e da derrogação prevista até 1 de janeiro de 1995 para certos cruzeiros no artigo 6.º, n.º 1, deste regulamento que os cruzeiros estão abrangidos pelos tipos de transporte regidos pelo referido regulamento.
- 25 Contudo, uma vez que o Regulamento n.º 3577/92 tem como único objeto a «cabotagem marítima», só os cruzeiros que correspondam a este conceito estão abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento.
- 26 Estando o referido conceito definido, nos artigos 1.º, n.º 1, e 2.º, ponto 1, do Regulamento n.º 3577/92, pela expressão «serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-Membro», deve considerar-se que qualquer prestação de cruzeiro que seja normalmente fornecida contra remuneração nas águas marítimas de um Estado-Membro está abrangida pelo âmbito de aplicação deste regulamento.
- 27 Quando esse cruzeiro começa e termina, com os mesmos passageiros, num mesmo porto, esta identidade do porto de partida e chegada e de passageiros ao longo do itinerário não pode conduzir à inaplicabilidade do Regulamento n.º 3577/92.
- 28 É certo que os serviços de transporte enumerados no artigo 2.º, ponto 1, alíneas a) a c), do Regulamento n.º 3577/92 são descritos como tendo portos de partida e de chegada distintos. Todavia, esta enumeração, que é introduzida pela expressão «em especial», não é exaustiva e não pode ter como efeito a exclusão do âmbito de aplicação deste regulamento de serviços de transporte que apresentem a

totalidade das características essenciais da cabotagem marítima contidas na expressão referida «serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-Membro» (v., neste sentido, acórdão Comissão/Grécia, C-251/04, EU:C:2007:5, n.ºs 28 e 32).

- 29 Por conseguinte, há que responder à questão submetida que um serviço de transporte marítimo que consiste num cruzeiro que começa e termina, com os mesmos passageiros, num mesmo porto do Estado-Membro em que é efetuado está abrangido pelo conceito de «cabotagem marítima» na aceção do Regulamento n.º 3577/92.

### **Quanto às despesas**

- 30 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

**Um serviço de transporte marítimo que consiste num cruzeiro que começa e termina, com os mesmos passageiros, num mesmo porto do Estado-Membro em que é efetuado está abrangido pelo conceito de «cabotagem marítima» na aceção do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima).**

Assinaturas