

PERALTA

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA
14 de Julho de 1994 *

No processo C-379/92,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.º do Tratado CEE, pela Pretura circondariale di Ravenna (Itália), destinado a obter, no processo penal pendente neste órgão jurisdicional contra

Matteo Peralta,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 3.º, alínea f), 7.º, 30.º, 48.º, 52.º, 59.º, 62.º, 84.º e 130.º-R do Tratado CEE,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

composto por: G. F. Mancini presidente de secção, exercendo funções de presidente, R. Joliet, F. A. Schockweiler, G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse (relator), M. Zuleeg e J. L. Murray, juízes,

advogado-geral: C. O. Lenz

secretário: J.-G. Giraud

* Língua do processo: italiano.

vistas as observações escritas apresentadas:

- em representação de Matteo Peralta, por Giuseppe Conte e Giuseppe Michele Giacomini, advogados no foro de Génova,
- em representação do Governo italiano, pelo professor Luigi Ferrari Bravo, chefe do Serviço do Contencioso Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, na qualidade de agente, assistido por Oscar Fiumara, avvocato dello Stato,
- em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por Vittorio Di Bucci, membro do Serviço Jurídico, na qualidade de agente,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações de Matteo Peralta, do Governo italiano e da Comissão das Comunidades Europeias, na audiência de 9 de Fevereiro de 1994,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 11 de Maio de 1994,

profere o presente

Acórdão

- 1 Por decisão de 24 de Setembro de 1992, que deu entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 19 de Outubro seguinte, o Pretore di Ravenna colocou, nos termos do artigo 177.º do tratado CEE, seis questões prejudiciais relativas à interpretação dos artigos 3.º, alínea f), 7.º, 30.º, 48.º, 52.º, 59.º, 62.º, 84.º e 130.º-R do Tratado CEE.

2 Essas questões foram suscitadas no âmbito do processo penal instaurado pelas autoridades italianas contra M. Peralta, por violação da Lei n.º 979, de 31 de Dezembro de 1982, relativa à protecção do mar (GURI n.º 16, de 18.1.1983, Suplemento ordinario, p. 5).

3 De acordo com o artigo 16.º da referida lei:

«Os navios, sem distinção de nacionalidade, ficam proibidos de, dentro das águas territoriais e das águas marítimas interiores, incluindo os portos, descarregar ou provocar o descarregamento no mar de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos, bem como de outras substâncias nocivas para o meio ambiente marítimo, referidas na lista A anexa à presente lei.

Os navios que arvoram pavilhão italiano ficam também proibidos de descarregar as substâncias referidas no parágrafo anterior mesmo fora das águas territoriais.»

4 As infracções a estas disposições são punidas, nas condições previstas no artigo 20.º da referida lei, com multas que vão de 500 000 LIT a 10 milhões de LIT e penas de prisão com a duração máxima de dois anos. Estas sanções penais são completadas por sanções profissionais. Se forem de nacionalidade italiana, os comandantes dos navios são objecto de suspensão do exercício da profissão pelo prazo máximo de dois anos. Por seu lado, os comandantes de navios de outra nacionalidade são proibidos de entrar nos portos italianos durante um prazo fixado pelo ministro da Marinha Mercante.

5 Resulta do processo que M. Peralta, de nacionalidade italiana, é comandante de um navio-cisterna, arvorando pavilhão italiano, especialmente equipado para o transporte de substâncias químicas. O armador do barco é uma sociedade italiana.

6 É pacífico que, por diversas vezes no decurso do primeiro trimestre de 1990, M. Peralta ordenou a descarga no mar de líquidos utilizados na lavagem das cisternas, previamente cheias com soda cáustica, quando o navio estava situado fora das águas territoriais italianas (na maior parte dos casos, numa zona compreendida entre 12 e 24 milhas das linhas de base italianas). Ora, a soda cáustica é uma das substâncias nocivas referidas no anexo A da referida lei de 31 de Dezembro de 1982.

7 Na sequência da impugnação da condenação penal proferida contra M. Peralta, o Pretore di Ravenna suspendeu a instância e colocou ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) As normas contidas nos artigos 16.º e 20.º da Lei n.º 979/82 constituem uma restrição na aceção dos artigos 7.º, 48.º, 52.º e 59.º do Tratado, devendo, por isso, ser proibidas pelo artigo 62.º, não se afigurando que sejam justificadas por razões objectivas de protecção dos interesses públicos do Estado em questão?

2) No estado actual de evolução do direito comunitário, será compatível com a norma comunitária mencionada na primeira questão uma norma nacional como a que está em discussão que, em razão da nacionalidade, prescreve um tratamento penalmente sancionável que não está previsto para os outros sujeitos do ordenamento comunitário que adoptem comportamentos idênticos?

E essa norma penal que, entre outros efeitos, comporta, automática e obrigatoriamente, a sanção acessória de suspensão temporária do exercício da actividade profissional e laboral do comandante do navio, é compatível com o princípio da proporcionalidade garantido pelo ordenamento comunitário?

- 3) No estado actual de evolução do direito comunitário, a designada 'reserva penal' dos Estados poderá interferir com as liberdades fundamentais garantidas pelo Tratado, como a livre circulação de mercadorias e pessoas ou, mais concretamente, as normas contidas nos artigos 16.º e 20.º da Lei n.º 979/82 constituirão obstáculos ao exercício de tais liberdades?

- 4) Os princípios que o ordenamento comunitário tutela em matéria de ambiente, especialmente o princípio da prevenção consagrado no artigo 130.º-R e seguintes do Tratado, obstam a uma norma de um Estado-membro que, impondo aos navios nacionais uma proibição absoluta de descarregar nas águas marítimas extraterritoriais hidrocarbonetos e substâncias nocivas, tem, no entanto, como efeito prático, obrigar tais navios a utilizar um sistema alternativo de descarga, em absoluto ineficaz e incompatível com as obrigações assumidas por tal Estado a nível internacional e que são objecto de medidas comunitárias de execução?

- 5) Os princípios comunitários destinados a garantir que entre os prestadores de serviços marítimos e os portos da Comunidade se desenvolva uma concorrência livre, mas leal e sem distorções artificiais, e que a procura de serviços seja satisfeita, provocando o mínimo de danos possíveis no ambiente, e em especial os artigos 3.º, alínea f), e 84.º do Tratado CEE, obstam à existência de normas nacionais como os artigos 16.º (17.º) e 20.º da Lei n.º 979/82 que, ao imporem uma proibição absoluta de descarga nas águas marítimas extraterritoriais de águas de limpeza das cisternas apenas aos navios que arvoram pavilhão nacional, mesmo que tais navios disponham dos dispendiosos equipamentos de depuração prescritos pelas convenções internacionais ratificadas a nível comunitário, provocam distorções na concorrência entre os portos e as companhias de navegação da Comunidade?

- 6) Uma norma de um Estado-membro que, ao apenas impor aos navios nacionais, mesmo que dotados das dispendiosas tecnologias previstas pelas

convenções sobre esta matéria, uma proibição absoluta de descarga nas águas marítimas extraterritoriais de hidrocarbonetos e substâncias nocivas, obrigando-os a dotarem-se de tecnologia especial e a utilizarem um sistema alternativo de descarga ineficaz, economicamente oneroso e, de qualquer modo, incompatível com as obrigações internacionais assumidas por tais Estados e que são objecto de medidas comunitárias de execução, é compatível com o artigo 30.º do Tratado?

Mais concretamente, as sanções penais em questão e os encargos económicos que oneram exclusivamente o navio nacional, de modo claramente discriminatório e absolutamente irracional, devem ser consideradas medidas de efeito equivalente a restrições quantitativas à importação? Tais encargos, de facto, provocam custos suplementares, com consequências sobre o preço das mercadorias transportadas, além de terem efeitos sobre as importações.»

- 8 As questões prejudiciais suscitadas têm por objecto as normas aplicáveis às descargas no mar de hidrocarbonetos e de outras substâncias nocivas. É, contudo, pacífico que, no processo principal, apenas está em causa a descarga no mar dos águas de limpeza contendo soda cáustica. Cabe, em consequência, limitar o alcance das questões colocadas exclusivamente às descargas no mar de substâncias nocivas, que não os hidrocarbonetos.
- 9 Resulta do processo que o órgão jurisdicional nacional pede, no essencial, que o Tribunal de Justiça se pronuncie sobre se o direito comunitário se opõe a uma legislação do tipo da italiana, na medida em que entrava as actividades das empresas nacionais de transporte marítimo, como a que emprega M. Peralta. Tal legislação é, designadamente, susceptível de ter por efeito retardar, tornar mais difíceis ou mais onerosas do que o são para os navios de outros Estados-membros as operações de limpeza dos navios cisterna, que poderiam ter sido efectuadas no mar sem violação das convenções internacionais aplicáveis, subscritas pela Itália.

10 Através das suas questões, o órgão jurisdicional nacional considera diversos aspectos desses entraves e analisa as possíveis críticas à legislação italiana:

- violação de «convenções internacionais ratificadas a nível comunitário»;
- violação do artigo 7.º do Tratado por discriminação em razão da nacionalidade;
- adopção pela legislação italiana de restrições contrárias aos artigos 3.º, alínea f), 30.º, 48.º, 52.º, 59.º, 62.º do Tratado e, em especial, à livre prestação de serviços em matéria de transportes marítimos;
- violação do artigo 130.º-R do Tratado.

Quanto ao direito comunitário aplicável na data em que ocorreram os factos controvertidos no processo principal

11 O processo principal tem por objecto a aplicação de determinada legislação italiana relativa aos navios e à navegação marítima. Na segunda parte do Tratado, os transportes são objecto de um título especial, o título IV.

12 No contexto desse título IV, o artigo 84.º estabelece, no n.º 2, que o Conselho pode decidir se medidas adequadas podem ser adoptadas para os transportes marítimos. Por força do artigo 61.º do Tratado, tais disposições especiais regulam, designadamente, a «livre prestação de serviços».

- 13 Com base no n.º 2 do artigo 84.º, o Conselho adoptou o Regulamento (CEE) n.º 4055/86, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e Estados-membros para países terceiros (JO L 378, p. 1). Este regulamento entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1987. Era, pois, aplicável na data em que ocorreram os factos controvertidos.
- 14 As disposições do referido artigo 84.º não afastam, contudo, a aplicação do Tratado em matéria de transportes, e os transportes marítimos continuam sujeitos, tal como os demais meios de transporte, às regras gerais do Tratado (v. acórdão de 4 de Abril de 1974, Comissão/França, 167/73, Recueil, p. 359, n.ºs 31 e 32).

Quanto ao cumprimento das convenções internacionais sobre a descarga no mar de substâncias nocivas

- 15 Apesar de a decisão de reenvio não o especificar, decorre do processo que o órgão jurisdicional nacional interroga o Tribunal de Justiça sobre a compatibilidade da legislação italiana com a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, dita «Convenção Marpol» (*Recueil des traités des Nations unies*, volume 1341, n.º 22484). Parece que o órgão jurisdicional nacional considera que esta convenção produz efeitos na ordem jurídica comunitária.
- 16 Na medida em que o Tribunal de Justiça é interrogado sobre a compatibilidade da legislação italiana com a Convenção Marpol, basta declarar que a Comunidade não é parte nesta convenção. Além disso, nada indica que a Comunidade tenha assumido, por força do Tratado CEE, as competências anteriormente exercidas pelos Estados-membros no âmbito da aplicação dessa convenção, nem que, em consequência, as respectivas disposições tenham o efeito de vincular a Comunidade (v. acórdão de 12 de Dezembro de 1972, *International Fruit Company e o.*, 21/72, 22/72, 23/72 e 24/72, Recueil, p. 1219, n.º 18).

- 17 Não compete, pois, ao Tribunal de Justiça pronunciar-se sobre a compatibilidade de uma disposição nacional adoptada por um Estado-membro com uma convenção como a Convenção Marpol.

Quanto ao artigo 7.º do Tratado

- 18 Recorde-se que o artigo 7.º do Tratado CEE (artigo 6.º do Tratado CE), que consagra o princípio geral da não discriminação em razão da nacionalidade, apenas deve ser aplicado de modo autónomo às situações regidas pelo direito comunitário para as quais o Tratado não preveja normas específicas de não discriminação (v. acórdão de 10 de Dezembro de 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Colect., p. I-5889, n.º 11). É, pois, à luz das normas específicas que concretizam aquele princípio que cabe examinar se determinada legislação, como a que está em causa no processo principal, é compatível com o Tratado.

Quanto à alínea f) do artigo 3.º do Tratado

- 19 O órgão jurisdicional nacional pergunta se os princípios do direito comunitário que visam garantir o não falseamento da concorrência não obstam à adopção de uma legislação nacional do tipo da legislação italiana controvertida. Em sua opinião, tal legislação introduz distorções de concorrência entre os portos e armadores da Comunidade.

- 20 As normas de concorrência do Tratado e, em especial, os artigos 85.º a 90.º, são aplicáveis ao sector dos transportes (v. acórdãos de 30 de Abril de 1986, *Asjes e o.*, 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 e 213/84, Colect., p. 1425, n.º 45, e de 17 de Novembro de 1993, *Reiff*, C-185/91, Colect., p. I-5801, n.º 12). Assim sucede, designadamente, no sector dos transportes marítimos [v., em especial, Regulamento (CEE) n.º 4056/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que determina as

regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85.º e 86.º do Tratado, JO L 378, p. 4].

- 21 Recorde-se que, para efeitos de interpretação dos artigos 3.º, alínea f), 5.º, segundo parágrafo, e 85.º do Tratado, o artigo 85.º, considerado em si mesmo, apenas diz respeito ao comportamento das empresas e não a medidas legislativas ou regulamentares dos Estados-membros. Resulta todavia da jurisprudência constante do Tribunal que o artigo 85.º, interpretado em ligação com o artigo 5.º do Tratado, impõe aos Estados-membros que não tomem ou mantenham em vigor medidas mesmo de natureza legislativa ou regulamentar susceptíveis de eliminar o efeito útil das regras de concorrência aplicáveis às empresas. É esse o caso, por força desta mesma jurisprudência, quando um Estado-membro impõe ou favorece a conclusão de acordos contrários ao artigo 85.º ou reforça os efeitos de tais acordos ou retira à sua própria regulamentação o seu carácter estatal, delegando em operadores económicos privados a responsabilidade de tomar decisões de intervenção em matéria económica (v. acórdãos de 21 de Setembro de 1988, Van Eycke, 267/86, Colect., p. 4769, n.º 16, e de 17 de Novembro de 1993, Meng, C-2/91, Colect., p. I-5751, n.º 14).
- 22 Tais disposições não podem, pelo contrário, ser opostas a uma legislação do tipo da italiana. Esta legislação não favorece comportamentos anticoncorrenciais, já que a proibição que consigna é em si própria suficiente. Também não reforça os efeitos de um acordo preexistente (v., neste sentido, acórdão Meng, já referido, n.ºs 15 e 19).

Quanto ao artigo 30.º do Tratado

- 23 O órgão jurisdicional nacional coloca a questão da compatibilidade da legislação italiana com o artigo 30.º, na medida em que obriga os navios italianos a dotarem-se de equipamentos dispendiosos. Pergunta se daí não resultará o encarecimento das importações de produtos químicos em Itália, e, portanto, um entrave proibido pelo referido artigo.

- 24 Sobre esta matéria, basta verificar que uma legislação do tipo da controvertida não estabelece qualquer distinção em função das substâncias transportadas, que não tem por objecto regular as trocas comerciais de mercadorias com os outros Estados-membros e que os efeitos restritivos eventualmente produzidos na livre circulação de mercadorias são demasiado aleatórios e indirectos para que a obrigação que estabelece possa ser vista como susceptível de entravar o comércio entre os Estados-membros (v. acórdãos de 7 de Março de 1990, Krantz, C-69/88, Colect., p. I-583, n.º 11, e de 13 de Outubro de 1993, CMC Motorradcenter, C-93/92, Colect., p. I-5009, n.º 12).
- 25 O artigo 30.º não se opõe, pois, a uma legislação do tipo da legislação nacional controvertida.

Quanto ao artigo 48.º do Tratado

- 26 O órgão jurisdicional de reenvio coloca a questão da compatibilidade com o artigo 48.º de um regime de sanções como o estabelecido pela legislação italiana controvertida, que, prevendo a suspensão do exercício da profissão dos capitães italianos que violem a proibição de descarga de substâncias nocivas no mar, pune mais severamente os capitães italianos do que os de outra nacionalidade.
- 27 Nos termos de uma jurisprudência constante, as disposições do Tratado relativas à livre circulação de trabalhadores não são aplicáveis a uma situação puramente interna de um Estado-membro. Em especial, o simples facto de, nos termos da legislação de um Estado-membro, um trabalhador estrangeiro beneficiar de uma situação mais favorável do que a de um nacional desse Estado-membro não é susceptível de fazer com que este beneficie das normas comunitárias relativas à livre circulação de trabalhadores, no caso de todos os elementos que caracterizam a situ-

ação se circunscreverem ao território do Estado-membro de que é nacional (v., neste sentido, acórdãos de 15 de Janeiro de 1986, Hurd, 44/84, Colect., p. 29, n.ºs 55 e 56, e de 28 de Janeiro de 1992, Steen, C-332/90, Colect., p. I-341, n.ºs 5, 9 e 10).

- 28 De acordo com os elementos constantes do processo, M. Peralta tem nacionalidade italiana, é empregado por um armador italiano e comandante de um navio que arvora pavilhão italiano. Está, pois, numa situação puramente interna, não podendo invocar o artigo 48.º
- 29 Conclui-se, assim, que o artigo 48.º não se opõe a uma legislação do tipo da italiana, que prevê que os capitães italianos que violem a proibição que consagra sejam objecto de suspensão do exercício da profissão.

Quanto ao artigo 52.º do Tratado

- 30 Não é possível deduzir da decisão de reenvio quais as razões por que o órgão jurisdicional nacional coloca a questão da relação da lei controvertida com o artigo 52.º do Tratado. Perante essa omissão, cabe salientar que, segundo M. Peralta, tal lei priva as empresas italianas de transporte marítimo, que explorem navios arvorando pavilhão italiano, da faculdade de se instalarem em outro Estado-membro, obrigando-as a uma navegação de cabotagem nas águas territoriais italianas. Com efeito, os seus navios não têm a possibilidade de encontrar, nos portos dos outros Estados-membros, instalações de tratamento das águas de limpeza que lhes permitam aplicar a legislação italiana.

- 31 Embora, de acordo como seu teor, as disposições do Tratado que garantem o direito de estabelecimento visem nomeadamente assegurar o benefício do tratamento nacional no Estado-membro de acolhimento, tais disposições impedem igualmente que o Estado de origem coloque obstáculos ao estabelecimento noutro Estado-membro dos seus nacionais ou de uma sociedade constituída em conformidade com a sua legislação e que, além disso, corresponda à definição do artigo 58.º Com efeito, os direitos garantidos pelo artigo 52.º e segs. ficariam vazios de conteúdo se o Estado de origem pudesse proibir que as empresas fossem estabelecer-se noutro Estado-membro (v. acórdão de 27 de Setembro de 1988, *Daily Mail and General Trust*, 81/87, Colect., p. 5483, n.º 16).
- 32 Contudo, uma legislação como a italiana não integra qualquer disposição susceptível de impedir o estabelecimento dos transportadores italianos noutro Estado-membro, que não a Itália.
- 33 Cabe ainda recordar que, nos termos do acórdão de 25 de Julho de 1991, *Factor-tame e o.* (C-221/89, Colect., p. I-3905, n.º 23), as condições decretadas para a matrícula de navios não devem constituir obstáculo à liberdade de estabelecimento. Porém, uma legislação como a que está em causa não tem por objecto a matrícula de navios.
- 34 Sem dúvida que, face à ausência de harmonização comunitária, um Estado-membro pode, directa ou indirectamente, impor normas técnicas, que lhe são próprias e que não existem necessariamente nos outros Estados-membros, a empresas de transporte marítimo que, como a que emprega M. Peralta, estão estabelecidas no seu território e exploram navios que arvoram o seu pavilhão. Mas as dificuldades daí eventualmente decorrentes para essas empresas não afectam a liberdade de estabelecimento, na acepção do artigo 52.º do Tratado. Com efeito, tais dificuldades não são, na sua base, de natureza diversa das que podem estar na origem das disparidades entre legislações nacionais que tenham por objecto, por exemplo, os custos da mão-de-obra, os encargos sociais ou o regime fiscal.
- 35 O artigo 52.º não se opõe, pois, a uma legislação como a italiana.

Quanto ao artigo 59.º do Tratado

- 36 O órgão jurisdicional nacional interroga o Tribunal de Justiça sobre uma situação em que um capitão italiano, encarregado por um empresário de nacionalidade italiana de comandar um navio arvorando pavilhão italiano, invoca a violação pela Itália, ou seja, pelo Estado-membro de estabelecimento do empresário, da liberdade das prestações de serviços de transporte marítimo.

No que se refere à susceptibilidade de invocação da liberdade das prestações de serviço de transporte marítimo

- 37 Como o Tribunal de Justiça precisou no n.º 13 do presente acórdão, o Regulamento n.º 4055/86 era aplicável na data em que ocorreram os factos controvertidos.

- 38 Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, desse regulamento:

«A liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo entre Estados-membros e entre Estados-membros e países terceiros será aplicável aos nacionais dos Estados-membros estabelecidos num Estado-membro que não seja o do destinatário dos serviços.»

- 39 Por um lado, decorre do seu próprio teor que este artigo é aplicável aos transportes marítimos entre Estados-membros do tipo dos que estão em causa no processo principal. Define os beneficiários da livre prestação de serviços de transporte marítimo em termos substancialmente idênticos aos do artigo 59.º do Tratado.

- 40 Por outro lado, no acórdão de 17 de Maio de 1994, *Corsica Ferries Italia* (C-18/93, *Colec.*, p. I-1783, n.º 30), o Tribunal de Justiça declarou que a livre prestação de serviços de transporte marítimo entre Estados-membros pode ser invocada por uma empresa contra o Estado em que está estabelecida, desde que os serviços sejam fornecidos a destinatários estabelecidos noutra Estado-membro.
- 41 Observe-se, aliás, que o Tribunal de Justiça considerou que o artigo 59.º do Tratado tem por objectivo eliminar as restrições à livre prestação de serviços por parte de pessoas não estabelecidas no Estado em cujo território a prestação deve ser realizada, e que, em consequência, o disposto no artigo 59.º deve aplicar-se sempre que um prestador de serviços oferece esses serviços no território de um Estado-membro que não seja aquele em que está estabelecido (v. acórdão de 26 de Fevereiro de 1991, *Comissão/França*, C-154/89, *Colect.*, p. I-659, n.ºs 9 e 10).
- 42 Nestas condições, sendo que o navio que comanda presta serviços tendo por destino outros Estados-membros, M. Peralta pode invocar contra a Itália a pretensa violação da liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo garantida pelo direito comunitário.

No que se refere à existência de discriminação entre navios em função do pavilhão

- 43 Nos termos do artigo 9.º do Regulamento n.º 4055/86, que recorda o princípio enunciado no artigo 7.º do Tratado, a exigência mínima feita a uma legislação como a que está em causa no processo principal é a de que não opere qualquer discriminação em razão da nacionalidade entre os prestatários de serviços de transporte marítimo.
- 44 Sobre este ponto, uma legislação como a italiana satisfaz a exigência de não discriminação quanto ao regime aplicável aos navios que se encontrem nas águas terri-

toriais e nas águas interiores italianas. Todos os navios, seja qual for o pavilhão que arvozem e a nacionalidade das empresas que os explorem, estão sujeitos à proibição de descarregar substâncias nocivas.

- 45 Fora dos limites das águas territoriais, a legislação italiana distingue entre navios estrangeiros e navios que arvozem pavilhão nacional, sendo estes últimos os únicos sujeitos à proibição de descarregar substâncias nocivas.
- 46 Resulta das respostas dadas pelo Governo italiano e pela Comissão a uma questão colocada pelo Tribunal de Justiça que a Itália não instituiu uma zona económica exclusiva no mar Mediterrâneo. Assim sendo, e de acordo com as normas de direito internacional público, apenas pode exercer jurisdição fora dos limites das águas territoriais sobre os navios que arvozem o seu pavilhão.
- 47 Daqui decorre que a diferença de tratamento, instituída por uma legislação como a controvertida, entre navios que arvozem pavilhão italiano e navios que não arvozem pavilhão italiano, em prejuízo exclusivo dos navios italianos, não constitui uma discriminação proibida pelo Tratado, visto que, no alto mar, a legislação italiana apenas é aplicável aos navios que arvozem pavilhão italiano. Não se pode censurar a legislação de um Estado-membro por apenas abranger os navios sobre os quais esse Estado pode exercer a sua competência, fora dos limites territoriais da sua jurisdição.
- 48 Para além disso, como o Tribunal de Justiça recordou no acórdão de 14 de Julho de 1981, Oebel (155/80, Recueil, p. 1993, n.º 9), não se pode considerar a aplicação de uma legislação nacional contrária ao princípio de não discriminação pelo simples facto de outros Estados-membros aplicarem disposições menos exigentes (v., também, acórdão de 13 de Fevereiro de 1969, Wilhelm e o., 14/68, Recueil, p. 1, n.º 13).

No que se refere à existência de restrições à livre prestação de serviços de transporte marítimo

- 49 O órgão jurisdicional nacional refere a existência de restrições à livre prestação de serviços de transportes marítimos com destino a outros Estados-membros, adoptadas pela legislação italiana, mesmo na hipótese de essa legislação não poder ser considerada discriminatória.
- 50 Sublinhe-se que o entrave à exportação invocado por M. Peralta não decorre da legislação do Estado-membro em cujo território a prestação de transporte é executada, mas da legislação do Estado-membro em que a empresa matriculou o navio comandado pelo interessado e em que essa empresa está estabelecida, ou seja, a Itália. A situação dessa empresa relativamente ao Estado-membro de estabelecimento não pode, pois, ser assimilada à de uma empresa de transporte marítimo, estabelecida noutro Estado-membro que não a Itália, que opere a título temporário neste último Estado, e que, por esse facto, seja simultaneamente obrigada a satisfazer as exigências impostas pela legislação do Estado-membro do pavilhão que arvora e pela legislação italiana.
- 51 Ora, uma legislação como a italiana, que proíbe a descarga de substâncias químicas nocivas no mar, é objectivamente aplicável a todos os navios sem distinção, quer efectuem transportes internos em Itália ou transportes com destino a outros Estados-membros. Tal legislação não prevê serviços diversos para os produtos exportados e para os produtos comercializados em Itália. Também não cria benefícios especiais para o mercado interno italiano, os transportes italianos ou os produtos italianos.
- 52 M. Peralta queixa-se, pelo contrário, dos benefícios indirectos de que beneficiam os transportadores de outros Estados-membros que não estão sujeitos, nos mesmos

termos, à proibição de descarga no mar de resíduos de soda cáustica. Mas, face à inexistência, neste sector, de harmonização das legislações dos Estados-membros, tais restrições mais não são do que consequência da regulamentação nacional do país de estabelecimento à qual o agente económico permanece submetido.

- 53 Decorre do que precede que o referido Regulamento n.º 4055/86 não se opõe às disposições controvertidas de uma legislação como a italiana relativas à descarga no mar pela marinha mercante de substâncias nocivas.
- 54 Em consequência, a referência feita pelo órgão jurisdicional nacional ao artigo 62.º, para que remete o artigo 1.º, n.º 3, do regulamento, não necessita resposta autónoma. Com efeito, o artigo 62.º, que tem carácter complementar em relação ao artigo 59.º, não pode proibir restrições que não relevem do domínio de aplicação deste último artigo (v. acórdão de 4 de Outubro de 1991, *Society for the Protection of Unborn Children Ireland*, C-159/90, Colect., p. I-4685, n.º 29).

Quanto ao artigo 130.º-R do Tratado

- 55 O órgão jurisdicional nacional pergunta, por último, se os artigos 130.º-R e segs. obstam a uma legislação do tipo da controvertida, que tem por efeito impor aos navios italianos o recurso a um sistema alternativo de tratamento das águas usadas, em sua opinião ineficaz e contrário às obrigações internacionais assumidas pela Itália.
- 56 Sobre esta questão, recorde-se, por um lado, que, como o Tribunal afirmou no n.º 17, *supra*, não lhe compete pronunciar-se sobre a compatibilidade de uma disposição nacional adoptada por um Estado-membro com uma convenção como a Convenção Marpol. Também não lhe compete interpretar o artigo 130.º-R em

função de uma convenção internacional que não vincula a Comunidade e a que, aliás, nem todos os Estados-membros aderiram.

- 57 Por outro lado, o artigo 130.º-R limita-se a definir os objectivos gerais da Comunidade em matéria de ambiente. A competência para decidir das acções a emprender foi confiada ao Conselho pelo artigo 130.º-S. Além disso, o artigo 130.º-T precisa que as medidas de protecção adoptadas em comum nos termos do artigo 130.º-S não constituem obstáculo à manutenção e ao estabelecimento por cada Estado-membro de medidas de protecção reforçadas compatíveis com o Tratado.
- 58 O artigo 130.º-R não se opõe, pois, a uma legislação como a que está em causa no processo principal.
- 59 Assim sendo, cabe responder ao órgão jurisdicional nacional que os artigos 3.º, alínea f), 7.º, 30.º, 48.º, 52.º, 59.º, 62.º, 84.º e 130.º-R do Tratado e o Regulamento n.º 4055/86 não se opõem a que a legislação de um Estado-membro proíba todo e qualquer navio, sem distinção de pavilhão, de descarregar substâncias químicas nocivas nas suas águas territoriais e interiores, a que imponha essa mesma proibição no alto mar apenas aos navios que arvozem pavilhão nacional, e, por último, a que, em caso de infracção, aplique aos capitães de navios, nacionais desse Estado-membro, a sanção de suspensão do exercício da profissão.

Quanto às despesas

- 60 As despesas efectuadas pelo Governo italiano e pela Comissão das Comunidades Europeias, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

pronunciando-se sobre as questões que lhe foram submetidas pelo Pretore di Ravenna, por decisão de 24 de Setembro de 1992, declara:

Os artigos 3.º, alínea f), 7.º, 30.º, 48.º, 52.º, 59.º, 62.º, 84.º e 130.º-R do Tratado (CEE), e o Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-membros e Estados-membros para países terceiros, não se opõem a que a legislação de um Estado-membro proíba todo e qualquer navio, sem distinção de pavilhão, de descarregar substâncias químicas nocivas nas suas águas territoriais e interiores, a que imponha essa mesma proibição no alto mar apenas aos navios que arvoem pavilhão nacional, e, por último, a que, em caso de infracção, aplique aos capitães de navios, nacionais desse Estado-membro, a sanção de suspensão do exercício da profissão.

Mancini

Joliet

Schockweiler

Rodríguez Iglesias

Grévisse

Zuleeg

Murray

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 14 de Julho de 1994.

O secretário

O presidente em exercício

R. Grass

G. F. Mancini

presidente de secção