

РЕШЕНИЕ НА СЪДА

14 юли 1994 година*

Член 3, буква е), членове 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 и член 130с от Договора за ЕИО

По дело С-379/92

с предмет преюдициално запитване, отправено до Съда на основание член 177 от Договора за ЕИО, от Pretura Circondariale di Ravenna (Италия) по наказателното производство, висящо пред този съд срещу

Matteo Peralta

относно тълкуването на член 3, буква е) и членове 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 и 130с от Договора за ЕИО,

СЪДЪТ,

в състав: г-н G.F. Mancini, председател на състав, в качеството си на председател, г-н R. Joliet, г-н F.A. Schockweiler, г-н G.C. Rodríguez Iglesias, г-н F. Grévisse (докладчик), г-н M. Zuleeg и г-н J.L. Murray, съдии,

генерален адвокат: г-н C.O. Lenz,

съдебен секретар: г-н R. Grass,

като взе предвид писмените становища, представени:

- за г-н Matteo Peralta, от адв. Giuseppe Conte и адв. Giuseppe Michele Giacomini, от адвокатската колегия на Генуа,

- за италианското правителство, от професор Luigi Ferrari Bravo, началник на дипломатическата служба към Министерството на външните работи, в качеството на представител, подпомаган от адв. Oscar Fiumara, avvocato dello Stato,

- за Комисията на Европейските общности, от г-н Vittorio Di Vucci, от нейната правна служба, в качеството на представител,

като взе предвид протокола от съдебното заседание,

след като изслуша устните становища на г-н Matteo Peralta, италианското правителство и Комисията на Европейските общности по време на съдебното заседание на 9 февруари 1994 г.,

след като изслуша становището на генералния адвокат по време на заседанието на 11 май 1994 г.,

* Език на производството: италиански.

постанови настоящото

Решение

1. С Определение от 24 септември 1992 г., постъпило в Съда на 19 октомври 1992 г., Pretora Circondariale di Ravenna е отправил до Съда, по силата на член 177 от Договора за ЕИО, шест преюдициални въпроса относно тълкуването на член 3, буква е) и членове 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 и 130с от Договора за ЕИО.

2. Тези въпроси са били повдигнати в хода на наказателното производство, образувано срещу Matteo Peralta от италианските власти за нарушение на Закон № 979 от 31 декември 1982 г. относно разпоредби за опазване на морето (GURI № 16 от януари 1983 г., Редовно приложение, стр. 5).

3. Член 16 от Закон № 979 гласи:

„В териториалните води и вътрешните морски води, включително пристанищата, се забранява на всеки кораб, независимо от националността, да изхвърля в морето или да причини изхвърляне в морето на въглеродороди или въглеродородни смеси или каквито и да е други вещества, увреждащи морската среда, посочени в списък А, приложен към този закон.

На кораби, плаващи под италиански флаг, също се забранява да изхвърлят веществата, посочени в предходния параграф, дори извън териториални води.”

4. Нарушенията на тези разпоредби се наказват по член 20 от същия закон с глоби от 500 000 - 10 милиона ИТЛ и с лишаване от свобода до две години. Също така могат да бъдат наложени професионални санкции. На капитани, които не са италиански граждани, може да бъде забранено да акостира в италиански пристанища за срок, определен от министъра на търговския флот.

5. От документите, представени пред Съда, е видно, че г-н Peralta, италиански гражданин, е капитан на танкер, регистриран в Италия, който е предназначен специално за превоз на химикали. Корабособственик е дружество, регистрирано по италианското право.

6. Установено е, че през първите три месеца на 1990 г., г-н Peralta многократно е заповядвал изхвърлянето в морето на вода, която е била използвана за миене на цистерните, които преди това са съдържали сода каустик по времето, когато корабът е бил извън италиански териториални води (в повечето случаи в зона, лежаща между 12 и 24 мили от италианската от италианските основни линии). Содата каустик е едно от вредните вещества, посочени в приложение А към Закон № 969.

7. След като е изслушал жалбата срещу наказателните санкции, наложени на г-н Peralta, Pretore di Ravenna е спрял производството и е отнесъл следните въпроси до Съда за преюдициално тълкуване:

„1) Дали разпоредбите на членове 16 и 20 от Закон № 979/82 съставляват ограничение по смисъла на членове 7, 48, 52 и 59 от Договора за ЕИО и дали те следователно са забранени от член 62 от същия договор, доколкото те не са оправдани с обективни

съображения, отнасящи се до защитата на обществени интереси във въпросната държава?

2) Според сегашното състояние на правото на Общността и в светлината на разпоредбите на Общността, посочени във въпрос 1, дали правило на държава-членка е съвместимо с правото на Общността, ако то предписва третиране, дори наказателна отговорност (за гражданите на тази държава), на основание на тяхната националност, но не и на граждани на други държави-членки за идентично поведение?

Дали такова правило в наказателното право е съвместимо с принципа на пропорционалността, гарантиран от правото на Общността, доколкото то води, *inter alia*, по отношение на капитана на кораб до автоматично и задължително наказание, състоящо се във временно преустановяване на упражняването на неговата професионална дейност и работа?

3) Според сегашното състояние на правото на Общността, може ли запазването от страна на държавите-членки на компетентностите по въпроси, отнасящи се до наказателното право, да се отрази на основните свободи, гарантирани от Договора, като свободното движение на стоки и свободното движение на хора, и в частност дали разпоредбите на член 16 и 20 от Закон № 979/82 съставляват препятствие пред упражняването на тези свободи?

4) Дали принципите, защитавани от правния ред на Общността в областта на околната среда, в частност принципа на предотвратяване, предвиден в член 130с и последващите от Договора, забранява закон на държава-членка, който като налага абсолютна забрана за изхвърляне на въглеродороди и вредни вещества в открито море, на практика води до принуждаване на такива кораби да използват алтернативен метод на изхвърляне, който е неефективен от всяка гледна точка и във всеки случай противоречи на задълженията, които тази държава е предприела на международно ниво и по отношение на които Общността е предприела мерки за прилагане?

5) Дали принципите на Общността, имащи за цел да гарантират конкуренцията между лицата, предоставящи корабни и пристанищни услуги, да бъде свободна и същевременно справедлива и без изкуствени пречки, както и търсенето на услуги да се задоволява с най-малко увреждане на околната среда, и в частност дали член 3, буква е) и член 84 от Договора за ЕИО забраняват национално правило като това, съдържащо се в член 16, параграф 17 и член 20 от Закон № 979/82, който като налага абсолютна забрана за изхвърляне на течности от почистване на цистерните в открито море само по отношение на кораби, регистрирани във въпросната държава, макар и тези кораби да са оборудвани с изключително скъпо оборудване за обезвреждане, предписано от международните споразумения, ратифицирани от Общността, нарушава конкуренцията между пристанищата и корабните компании в Общността?

6) Дали член 30 от Договора е съвместим с правило на държава-членка, което като налага абсолютна забрана за изхвърляне на въглеродороди и вредни вещества в открито море изключително по отношение на националните кораби, макар че те са оборудвани с изключително скъпи технологии, предписани от споразуменията, приложими в тази област, принуждава тези кораби да използват специални технологии и да използват алтернативен метод на изхвърляне, който е неефективен, скъп и във всеки случай

нарушава задълженията, които тази държава е предприела на международно ниво и по отношение на които Общността е приела мерки за прилагане?

В частност, може ли въпросната наказателна отговорност и икономическата тежест, която пада изключително върху националния флот, по явно дискриминационен и напълно нерационален начин, да бъде разглеждана като равностойна на количествени ограничения на вноса, тъй като тези тежести водят до допълнителни разходи с последици за цената на превозваните стоки, както и засягащо вноса?”

8. Повдигнатите за преюдициално тълкуване въпроси се отнасят до правилата, приложими към изхвърляне в морето на въгледороди и вредни вещества, различни от въгледороди. Независимо от това е установено, че главното производство засяга само изхвърляне в морето на почистваща течност, съдържаща сода каустик. Следователно обхватът на повдигнатите въпроси следва да бъде ограничен до въпроса за изхвърляне в морето на вредни вещества, различни от въгледороди.

9. От представените пред Съда документи е видно, че по същество Pretore пита Съда дали правото на Общността забранява законодателство като въпросното италианско законодателство, доколкото то възпрепятства дейностите на националните предприятия, заети с морски транспорт, като предприятието, за което работи г-н Peralta. Такова законодателство би могло да има действие, в частност на забавяне на почистващите операции при танкерите, които биха могли да се извършват в морето в съответствие с международните споразумения, които Италия е подписала, или на по-голямо затрудняване или оскъпяване, отколкото на кораби на други държави-членки.

10. Италианският съд открива редица начини, по които италианското законодателство би могло да има възпрепятстващо действие, и разглежда възраженията, които биха могли да му бъдат противопоставени. Италианското законодателство:

- не спазва „международните споразумения, ратифицирани в правото на Общността”

- нарушава член 7 от Договора, като дискриминира на основание националност;

- въвежда ограничения, които противоречат на член 3, буква е) и членове 30, 48, 52, 59 и 62 от Договора и в частност на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския транспорт;

- нарушава член 130с от Договора.

Приложимо право на Общността към момента на въпросните събития

11. Главното производство се отнася до прилагането на италианското законодателство относно морските плавателни съдове и морския транспорт. В част втора на Договора, транспортът се разглежда в отделен дял - дял IV.

12. В дял 4, член 84, параграф 2 се предвижда, че Съветът може да реши дали могат да бъдат приети съответни разпоредби за морския транспорт. По силата на член 61 от Договора, такива разпоредби се отнасят в частност до „свободното предоставяне на услуги”.

13. На основание член 84, параграф 2 Съветът е приел Регламент (ЕИО) № 4055/86 от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободно предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни (ОВ L 378, стр. 1). Този регламент е влязъл в сила на 1 януари 1987 г. Следователно той е се е прилагал по време на въпросните събития.

14. Независимо от това, член 84 от Договора не изключва прилагането на Договора към транспорта и морският транспорт остава, на същата основа както и другите видове транспорт, подчинен на общите правила на Договора (вж. Решение на Съда от 4 април 1974 г. по дело Комисия/Франция, 167/73, Recueil, стр. 359, точки 31 и 32).

Спазване на международните конвенции за изхвърляне на вредни вещества в морето

15. От документите по делото е видно, че макар в акта за препращане националният съд не е формулирал въпроса по този начин, той пита Съда относно съвместимостта на италианското законодателство с Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, наречена „Конвенцията Марпол” (Сборник договори на ООН, том 1341, № 22484). Видно е, че той счита, че тази конвенция произвежда действие в правния ред на Общността.

16. Доколкото италианският съд повдига въпрос относно съвместимостта на италианското законодателство с Конвенцията Марпол, достатъчно е да се посочи, че Общността не е страна по тази конвенция. Още повече, не е видно Общността да е встъпила по силата на Договора за ЕИО в правомощията, упражнявани преди това от държавите-членки в областта, в която тази конвенция се прилага, нито следователно нейните разпоредби да имат задължително действие за Общността (вж. Решение на Съда от 12 декември 1972 г. по съединени дела International Fruit Company и др., 21/72, 22/72, 23/72, 24/72, Recueil, стр. 1219, точка 18).

17. Следователно това, дали национална разпоредба, приета от държава-членка, е съвместима с конвенция като Конвенцията Марпол, не е въпрос от компетенциите на Съда.

Член 7 от Договора

18. Следва да се има предвид, че член 7 от Договора за ЕИО (Член 6 от Договора за ЕО), който предписва общия принцип за забрана на дискриминация на основата на националността, се прилага независимо само към ситуации, регулирани от правото на Общността, спрямо които Договорът не предвижда специфични правила за забрана на дискриминацията (вж. Решение на Съда от 10 декември 1991 г. по дело Mercè Convenzionali Porto di Genova, C-179/90, Recueil, стр. I-5889, точка 11. Следователно въпросът дали законодателство като разглежданото по главното производство е съвместимо с Договора, следва да бъде разгледан във връзка със специфичните правила за прилагане на този принцип.

Член 3, буква е) от Договора

19. Националният съд пита дали принципите на правото на Общността за осигуряване на конкуренция без нарушения забранява национално законодателство като въпросното

италианско законодателство. Според националния съд законодателството води до нарушения на конкуренцията между пристанищата и корабособствениците в Общността.

20. Правилата на конкуренцията, предвидени в Договора, и по-специално членове 85 - 90, се прилагат към транспортния сектор (вж. Решение на Съда от 30 април 1986 г. по съединени дела *Asjes* и др., 209/84, 210/84, 211/84, 212/84 и 213/84, *Recueil*, стр. 1425, точка 45, и Решение на Съда от 17 ноември 1993 г. по дело *Reiff*, C-185/91, *Recueil*, стр. I-5801, точка 12). Същото е вярно в частност и в областта на морския транспорт (вж. в частност Регламент (ЕИО) № 4056/86 на Съвета от 22 декември 1986 г. за определяне на подробни правила за прилагането на членове 85 и 86 от Договора към морския транспорт, *ОВ L 378*, стр. 4).

21. Следва да бъде посочено, че за целите на тълкуването на член 3, буква е); член 5, параграф 2 и член 85 от Договора, член 85 от Договора, разгледан сам по себе си, се отнася само до поведението на предприятията, а не до законодателните или регулаторните мерки на държавите-членки. Независимо от това, съгласно установената съдебна практика, член 85, разгледан във връзка с член 5 от Договора, задължава държавите-членки да не въвеждат или поддържат в сила мерки, дори със законодателен или регулаторен характер, които могат да се отразят на ефективността на правилата на конкуренцията, приложими към предприятията. Такъв е случаят, съгласно тази съдебна практика, когато държава-членка задължава или облагодетелства сключването на споразумения, решения или съгласувани практики в нарушение на член 85 или подсилва тяхното действие, или лишава своето законодателство от официалния му характер, като делегира на частни търговци отговорността за вземане на решения, засягащи икономическата сфера (вж. Решение на Съда от 21 септември 1988 г. по дело *Van Eycke*, 267/86, *Recueil*, стр. 4769, точка 16, и Решение на Съда от 17 ноември 1993 г. по дело *Meng*, C-2/91, *Recueil*, стр. I-5751, точка 14).

22. Независимо от това, тези разпоредби не могат да бъдат противопоставени срещу законодателство като италианското законодателство. Това законодателство не задължава или насърчава антиконкурентно поведение, тъй като забраната, която то предвижда, е достатъчна сама по себе си. Нито пък то подсилва действието на съществуващо преди това споразумение (вж. в този смисъл Решение на Съда по делото *Meng*, посочено по-горе, точки 15 и 19).

Член 30 от Договора

23. Националният съд пита за съвместимостта на италианското законодателство с член 30, доколкото то задължава италианските кораби да са оборудвани със скъпо оборудване. Той се пита дали това не оскъпява вноса на химични продукти в Италия и по такъв начин да създава препятствие, забранено от този член.

24. По този въпрос е достатъчно да се посочи, че законодателство като въпросното законодателство не прави разграничение според произхода на превозваните вещества, неговата цел е не да регулира търговията със стоки с другите държави-членки и ограничителното действие, което то би могло да има върху свободното движение на стоки, е толкова несигурно и непряко, че задължението, което то предвижда, да бъде разглеждано като имащо характер на пречка пред търговията между държавите-членки (вж. Решение на Съда от 7 март 1990 г. по дело *Krantz*, C-69/88, *Recueil*, стр. I-583,

точка 11, и Решение на Съда от 13 октомври 1993 г. по дело СМС Motorradcenter, C-93/92, Recueil, стр. I-5009, точка 12).

25. Следователно член 30 не изключва законодателство като въпросното национално законодателство.

Член 48 от Договора

26. Националният съд пита относно съвместимостта с член 48 на система от санкции като тази, предвидена във въпросното италианско законодателство, която като предвижда временно лишаване от правоспособност на италианските капитани, които не спазват забраната за изхвърляне на вредни вещества в морето, наказват италианските капитани по-строго, отколкото капитаните с друга националност.

27. Съдът трайно е постановявал, че разпоредбите на Договора относно свободното движение на работници може да не бъдат прилагани към ситуация, която е напълно вътрешна за държава-членка. В частност фактът, че по законодателството на държава-членка чуждестранен работник е в по-благоприятно положение от гражданина на тази държава-членка, сам по себе си не е достатъчен да предостави на този гражданин ползването на правилата на Общността относно свободното движение на работници, ако всички обстоятелства, характеризиращи неговото положение, са ограничени в рамките на една държава-членка, на която той е гражданин (вж. в този смисъл Решение на Съда от 15 януари 1986 г. по дело Hurd, 44/84, Recueil, стр. 29, точки 55 и 56, и Решение на Съда от 28 януари 1992 г. по дело Steen, C-332/90, Recueil, стр. I-341, точки 5, 9 и 10).

28. Според предоставената в настоящия случай информация, г-н Peralta е италиански гражданин, нает от италиански корабособственик, командващ кораб, който плава под италиански флаг. Следователно той се намира в изцяло вътрешна ситуация и не може да се възползва от член 48.

29. Следователно член 48 от Договора не изключва законодателство като италианското законодателство, което предвижда разпоредби, според които италианските капитани, които не са спазили забраната, която то предвижда, могат временно да бъдат лишени от своята правоспособност.

Член 52 от Договора

30. От акта за препращане не е възможно да бъдат установени целите, с които националният съд пита относно връзката на въпросния закон с член 52 от Договора. При липса на такова обяснение следва да бъде отбелязано, че според г-н Peralta, въпросният закон лишава предприятията от италианския морски транспорт, плаващи под италиански флаг, от възможността да се установят в други държави-членки и ги принуждава да използват каботаж в италиански териториални води. Той също така посочва, че пристанищата на другите държави-членки не разполагат със станции за преработка на почистващите течности, от които такива предприятия се нуждаят, за да спазят италианското законодателство.

31. Въпреки че според тяхната формулировка, разпоредбите на Договора, гарантиращи свободното установяване, имат за цел в частност да осигурят чуждестранните граждани

и компании да бъдат третираны в приемащата държава-членка по същия начин, както и гражданите на тази държава, те също така забраняват на държавата-членка по произход да възпрепятства установяването в друга държава-членка на някой от нейните граждани или на дружество, регистрирано по нейното законодателство, което попада в обхвата на определението, съдържащо се в член 58. Тъй като правата, гарантирани с член 52 и последващите, биха били обезсмислени, ако държавите-членки по произход можеха да забранят на предприятията да напуснат с цел да се установят в друга държава-членка (вж. Решение на Съда от 27 септември 1988 г. по дело Daily Mail и General Trust, 81/87, Recueil, стр. 5483, точка 16).

32. Независимо от това, законодателство като италианското законодателство не съдържа никаква разпоредба, която да може да представлява препятствие пред установяването на италиански транспортни предприятия в държави-членки, различни от Италия.

33. Следва да бъде припомнено, че съгласно Решение на Съда от 25 юли 1991 г. по дело Factortame и др. (C-221/89, Recueil, стр. I-3905, точка 23), предвидените условия за регистриране на корабите не трябва да представляват пречка пред свободата на установяване. Законодателство като разглежданото обаче не се занимава с регистриране на кораби.

34. При отсъствието на хармонизиране от страна на Общността, държава-членка несъмнено може да наложи, пряко или косвено, технически правила, които са специфични за нея и не задължително могат да съществуват в другите държави-членки, по отношение на предприятия от морския транспорт, които като предприятието, наело г-н Peralta, са установени на нейна територия, и които работят с кораби, плаващи под неин флаг. Но затрудненията, които биха могли да възникнат за тези предприятия от това положение, не засягат свободното установяване по смисъла на член 52 от Договора. По своята същност тези затруднения не се различават съществено от различията в националните законодателства, регулиращи например разходите за труд, разходите за социално осигуряване или данъчната система.

35. Следователно член 52 не изключва законодателство като италианското законодателство.

Член 59 от Договора

36. Националният съд пита относно ситуацията, при която италиански капитан, на когото е поверено командване на кораб, плаващ под италиански флаг, от страна на доставчик на услуги с италианска националност, твърди, че Италия, държавата-членка, в която доставчикът на услуги е установен, нарушава свободното предоставяне на услуги в областта на морския транспорт.

Дали може да се прави позоваване на свободното предоставяне на услуги в областта на морския транспорт

37. Както Съдът е установил в параграф 13 от това решение, Регламент № 4055/86 се е прилагал по времето на въпросните събития.

38. Член 1, параграф 1 от този регламент гласи:

„Свободното предоставяне на услуги в областта на морския транспорт между държавите-членки и между държави-членки и трети страни се прилага по отношение на граждани на държави-членки, които са установени в държава-членка, различна от тази на лицето, за когото услугите са предназначени.”

39. Първо, от самата формулировка на този член е видно, че той се прилага към операции в областта на морския транспорт между държавите-членки, които операции са от същия вид като разглежданите по главното производство. Той определя лицата, ползващи се със свободата за предоставяне на услуги при условия, които по същество са същите като тези, използвани в член 59 от Договора.

40. Второ, в решението, постановено на 17 май 1994 г. по дело *Corsica Ferries Italia* (C-18/93, *Recueil*, стр. I-1783, точка 30), Съдът е постановил, че свободното предоставяне на услуги между държавите-членки в областта на морския транспорт може да бъде противопоставено от страна на предприятие на държавата, в която то е установено, ако услугите се предоставят на лица, установени в друга държава-членка.

41. В допълнение към това, Съдът е постановил, че целта на член 59 от Договора е да отмени ограниченията на свободното предоставяне на услуги, предлагани от лица, които не са установени в държавата, в която се предоставят услугите, и че следователно разпоредбите на член 59 следва да се прилагат във всички случаи, когато лицето, предоставящо услуги, предлага тези услуги в държава-членка, различна от тази, в която той е установен (вж. Решение на Съда от 26 февруари 1991 г. по дело *Комисия/Франция*, C-154/89, *Recueil*, стр. I-659, точки 9 и 10).

42. Тъй като корабът, който г-н *Peralta* командва, изпълнява доставки, предназначени за други държави-членки, той може да се позовава на заявеното нарушение на свободното предоставяне на услуги в областта на морския транспорт, признати от правото на Общността.

Наличие на дискриминация между корабите, дължаща се на различните флагове, под които те плават

43. Според член 9 от Регламент № 4055/86, който препраща към член 7 от Договора, минималното изискване, приложимо към законодателство, подобно на това, разглеждано по главното производство, е, че то не трябва да дискриминира на основата на националността между лицата, предоставящи услуги в областта на морския транспорт.

44. В това отношение законодателство от същия вид като въпросното отговаря на изискването за недискриминиране по отношение на правилата, приложими към плавателните съдове, пресичащи териториалните води и вътрешните италиански води. Всички плавателни съдове, независимо от флага, под който те плават, и независимо от националността на предприятието, което ги управлява, подлежат на забраната за изхвърляне на вредни вещества.

45. Извън границите на териториалните води италианското законодателство прави разграничение между чуждестранните плавателни съдове и плавателните съдове,

плаващи под националния флаг, като забраната за изхвърляне на вредни вещества се отнася само до последните.

46. Според италианското правителство и отговорите на Комисията на въпрос, поставен от Съда, Италия не е установила изключителна икономическа зона в Средиземно море. В резултат на това, според правилата на публичното международно право тя може да упражнява своята юрисдикция извън границите на териториалното море само по отношение на плавателни съдове, плаващи под неин флаг.

47. Следователно разликата в третирането, произтичаща от законодателство като въпросното, между плавателни съдове, плаващи под италиански флаг, и плавателни съдове, които не плават под италиански флаг, и отразяваща се неблагоприятно само на италианските плавателни съдове, не представлява дискриминация, забранена от Договора, тъй като италианското законодателство не може да се прилага в открито море към плавателни съдове, които не плават под италиански флаг. Законодателството на държава-членка не може да бъде оспорено на основание на това, че то обхваща само плавателните съдове, спрямо които тя има право да упражнява своята юрисдикция, извън териториалните граници на своята юрисдикция.

48. Освен това, както Съдът е повторил в своето Решение от 14 юли 1981 г. по дело *Oebel* (155/80, *Recueil*, стр. 1993, точка 9), прилагането на национално законодателство не може да бъде признато за противоречащо на принципа на недискриминацията единствено поради това, че се твърди, че другите държави-членки прилагат по-малко строги правила (вж. също Решение от 13 февруари 1969 г. по дело *Wilhelm* и др., 14/68, *Recueil*, стр. 1, точка 13).

Наличие на ограничения на свободното предоставяне на услуги в областта на морския транспорт

49. Националният съд посочва, че по италианското законодателство са налице ограничения на предоставянето на услуги в областта на морския транспорт, предназначени за други държави-членки, дори ако се установи, че това законодателство не е дискриминационно.

50. Следва да бъде подчертано, че препятствието пред експлоатацията, за което г-н *Peralta* се оплаква, произтича не от законодателството на държава-членка, на чиято територия се извършва транспортната услуга, а от законодателството на държава-членка, в която предприятието е регистрирало плавателния съд под командването на г-н *Peralta* и в която то е установено, а именно - Италия. Положението на това предприятие по отношение на собствената си държава не може следователно да бъде сравнено с предприятие в областта на морския транспорт, установено в държава-членка, различна от Италия, опериращо временно в тази държава и по такъв начин задължено да отговаря едновременно на изискванията на държавата-членка, под чийто флаг неговият плавателен съд плава, и тези, предвидени в италианското законодателство.

51. Независимо от това, законодателство като италианското законодателство, което забранява изхвърлянето на вредни химикали в морето, се прилага обективно към всички плавателни съдове без разграничение, независимо от това дали превозват продукти в Италия или за други държави-членки. То не прави разграничение по

отношение на услугите за изнасяните продукти и продуктите, търгувани в Италия. То не предоставя никаква конкретна привилегия на местния италиански пазар, на италианските транспортни операции или на италианските продукти.

52. Обратно на това, г-н Peralta се оплаква от непреките привилегии, с които се ползват превозвачите в другите държави-членки, които не са подложени, при същите условия, на забрана за изхвърляне на остатъци от сода каустик в морето. При отсъствие на хармонизиране на законодателствата на държавите-членки в тази област обаче, тези ограничения са просто резултат на националните правила на страната на установяване, на които търговецът продължава да се подчинява.

53. От изложеното по-горе следва, че Регламент № 4055/86 г. не изключва оспорваните разпоредби на закон като италианския закон относно изхвърлянето на вредни вещества в морето от търговски кораби.

54. Следователно позоваването от страна на националния съд на член 62, към който член 1, параграф 3 от регламента препраща, не се нуждае от отделен отговор. Член 62, който допълва член 59, не може да забрани ограничения, които не попадат в обхвата на член 59 (вж. Решение на Съда от 4 октомври 1991 г. по дело *Society for the Protection of Unborn Children Ireland, C-159/90, Recueil*, стр. I-4685, точка 29).

Член 130с от Договора

55. На последно място, националният съд пита дали член 130с и последващите забраняват законодателство от същия вид като оспорваното законодателство, което задължава италианските кораби да използват алтернативна система за обработване на отпадните води, което според него е неефективно и противоречащо на международните задължения, които Италия е поела.

56. По този въпрос следва да бъде припомнено, че както Съдът е постановил в параграф 17 по-горе, Съдът не е компетентен да се произнася по съвместимостта на национална разпоредба, приета от държава-членка, с конвенция като Конвенцията Марпол. Той също така не може да тълкува член 130с в светлината на международна конвенция, която не е задължителна за Общността, и по която, освен това, не всички държави-членки са страни.

57. На второ място, член 130с се ограничава до определяне на общите цели на Общността в областта на околната среда. Отговорността за решаване какво действие следва да бъде предприето, е възложена на Съвета по силата на член 130т. В допълнение към това, член 130у посочва, че защитните мерки, приети в изпълнение на член 130т, не забраняват на държава-членка да поддържа или въвежда по-строги защитни мерки, съпоставими с Договора.

58. Следователно член 130с не изключва законодателство от същия вид като това, разглеждано по главното производство.

59. Следователно отговорът, който следва да бъде даден на националния съд, е, че член 3, буква е), членове 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 и член 130с от Договора и Регламент № 4055/86 не изключват законодателство на държава-членка да забранява на всички плавателни съдове, независимо от флага, под което те плават, да изхвърлят вредни

химични вещества в нейните териториални води и нейните вътрешни води или да налага същата забрана в открито море по отношение на корабите, плаващи под националния флаг, или, на последно място, в случай на нарушение да налага наказание на капитаните на плавателни съдове, които са граждани на тази държава-членка, като временно ги лишава от тяхната правоспособност.

По съдебните разноски

60. Разноските, направени от италианското правителство и от Комисията на Европейските общности, представили становища на Съда, не подлежат на възстановяване. С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело има характер на инцидентен установителен иск в процеса, висящ пред националния съд, последният следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения,

Съдът,

като се произнася по въпросите, поставени му от Pretore di Ravenna, с Определение от 24 септември 1992 г., реши:

Член 3, буква е), членове 7, 30, 48, 52, 59, 62, 84 и член 130с от Договора за ЕИО и Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета относно прилагането на принципа на свободно предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави-членки и между държави-членки и трети страни не изключват законодателство на държава-членка да забранява на всички плавателни съдове, независимо от флага, под което те плават, да изхвърлят вредни химични вещества в нейните териториални води и нейните вътрешни води или да налага същата забрана в открито море по отношение на плавателните съдове, плаващи под националния флаг, или, на последно място, в случай на нарушение да налага наказание на капитаните на плавателни съдове, които са граждани на тази държава-членка, като временно ги лишава от тяхната правоспособност.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 14 юли 1993 година.

Подписи