SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 27 de febrero de 1997 *

En el asunto C-177/95,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, por el Consiglio di Stato (Italia), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Ebony Maritime SA,

Loten Navigation Co. Ltd

y

Prefetto della provincia di Brindisi y otros,

una decisión prejudicial sobre la interpretación de las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 1 y del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 990/93 del Consejo, de 26 de abril de 1993, relativo al comercio entre la Comunidad Económica Europea y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) (DO L 102, p. 14), y de las letras c) y d) del artículo 1 y del artículo 10 de la Decisión 93/235/CECA de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo, de 26 de abril de 1993, relativa al comercio entre la Comunidad Europea del Carbón y del Acero y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) (DO L 102, p. 17),

* Lengua de procedimiento: italiano.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: G. C. Rodríguez Iglesias, Presidente; G. F. Mancini, J. L. Murray y L. Sevón, Presidentes de Sala; C. N. Kakouris, P. J. G. Kapteyn (Ponente), C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, H. Ragnemalm y M. Wathelet, Jueces;

Abogado General: Sr. F. G. Jacobs;
Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre de Ebony Maritime SA y de Loten Navigation Co. Ltd, por los Sres. Pantelis S. Amourgis, Abogado de Atenas, Umberto Ferraro, Abogado de Génova, Giorgio Recchia, Abogado de Roma, Gian Michele Roberti y Antonio Tizzano, Abogados de Nápoles, y Luigi Volpe, Abogado de Bari;

— en nombre del Prefetto della provincia di Brindisi y del Gobierno italiano, por el Profesor Umberto Leanza, jefe del servizio del contenzioso diplomatico del ministero degli Affari esteri, en calidad de Agente, asistido por el Sr. Maurizio Fiorilli, avvocato dello Stato;

— en nombre del Gobierno francés, por el Sr. Jean-François Dobelle, directeur adjoint de la direction des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, la Sra. Catherine de Salins y el Sr. Denys Wibaux, respectivamente sous-directeur y secrétaire des affaires étrangères de la misma Dirección, en calidad de Agentes;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. John E. Collins, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, asistido por los Sres. Stephen Richards y Rhodri Thompson, Barristers;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. Lucio Gussetti, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agente;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones de Ebony Maritime SA y de Loten Navigation Co. Ltd, del Gobierno italiano, del Gobierno francés, del Gobierno del Reino Unido y de la Comisión, expuestas en la vista de 22 de octubre de 1996;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 19 de noviembre de 1996;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 11 de abril de 1995, recibida en el Tribunal de Justicia el 6 de junio siguiente, el Consiglio di Stato planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 1 y del artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 990/93 del Consejo, de 26 de abril de 1993, relativo al comercio entre la Comunidad Económica Europea y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) (DO L 102, p. 14; en lo sucesivo, «Reglamento»), y de las letras c) y d) del artículo 1 y del artículo 10 de la Decisión 93/235/CECA de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo, de 26 de abril de 1993, relativa al comercio entre la Comunidad Europea del Carbón y del Acero y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) (DO L 102, p. 17).

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un recurso de anulación interpuesto por la sociedad liberiana Ebony Maritime y la sociedad maltesa Loten navigation contra la decisión del Prefetto della provincia di Brindisi de 22 de julio de 1994, por la que se ordenaba el embargo del buque «Lido II» con arreglo al Decreto-Ley nº 144 de 15 de mayo de 1993, convalidado mediante la Ley nº 230, de 16 de julio de 1993, por la que se establece el embargo contra los Estados de la antigua Yugoslavia (GURI nº 166 de 17 de julio de 1993).

3 Según su exposición de motivos, el Reglamento tiene por objeto aplicar en la Comunidad determinados aspectos de las sanciones decididas contra la República Federal de Yugoslavia por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que, con arreglo al capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, ha adoptado las Resoluciones 713 (1991), 752 (1992) y 787 (1992) y reforzado dichas sanciones mediante la Resolución 820 (1993).

4 Las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento disponen lo siguiente:

«1. A partir del 26 de abril de 1993, quedarán prohibidas:

[...]

c) la entrada de cualquier tipo de tráfico comercial en las aguas territoriales de las Repúblicas de Serbia y de Montenegro;

d) cualquier actividad que tenga por objeto o efecto favorecer, directa o indirectamente, las transacciones mencionadas en las letras a), b) o c);

[...]»

5 De conformidad con el artículo 9 del Reglamento, todos los buques, vehículos de carga, material móvil, aeronaves y cargueros que sean sospechosos de haber violado o de estar violando el Reglamento serán detenidos por las autoridades competentes de los Estados miembros, hasta tanto se lleve a cabo la correspondiente investigación.

6 El artículo 10 del Reglamento está redactado en los siguientes términos:

«Cada Estado miembro determinará las sanciones que se hayan de imponer en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento.

Cuando se acredite que buques, vehículos de carga, material móvil, aeronaves y cargueros han violado el presente Reglamento, el Estado miembro cuyas autoridades competentes hayan procedido a su [...] detención podrá confiscarlos.»

7 A tenor de su artículo 11, el Reglamento será de aplicación «en el territorio de la Comunidad, incluido su espacio aéreo, y en cualquier aeronave o buque bajo jurisdicción de un Estado miembro, así como, en cualquier otro sitio, a cualquier nacional de un Estado miembro y a cualquier entidad constituida o registrada con arreglo a la legislación de un Estado miembro».

8 En Italia, las medidas adoptadas para ejecutar las citadas disposiciones comunitarias se recogen, en particular, en el apartado 2 y en la letra b) del apartado 3 del artículo 2 del Decreto-Ley n° 144, convalidado con determinadas modificaciones mediante la Ley n° 230, antes citada.

9 Con arreglo a dicha disposición, los medios de transporte mencionados en el artículo 9 del Reglamento podrán ser detenidos e inspeccionados, con el fin de que las autoridades aduaneras lleven a cabo la correspondiente investigación. Cuando a raíz de dicha inspección quede acreditada la existencia de una infracción del Reglamento, la autoridad competente procederá a la incautación tanto de los medios de transporte como de la carga afectada por el embargo. En el caso de que el medio de transporte no enarbole pabellón italiano ni pertenezca a un ciudadano italiano o de nacionalidad italiana, será, en primer lugar, inmovilizado y sólo se procederá a dicha incautación si el Estado interesado no lo hubiese retirado en un determinado período de tiempo.

10 El «Lido II», buque cisterna perteneciente a la sociedad Loten Navigation y que enarbola pabellón maltés, zarpó del puerto tunecino de La Skhira con dirección a Rijeka (Croacia) con una carga de productos petrolíferos que pertenecía a la sociedad Ebony Maritime.

11 Tras ser sometido a una inspección en el puerto de Brindisi (Italia), en el marco de las operaciones de vigilancia del cumplimiento de las sanciones impuestas a la República Federal de Yugoslavia, el buque partió de nuevo el 30 de abril de 1994, con dirección al puerto de Rijeka. Cuando en el transcurso de su itinerario el buque comenzó a hacer agua, el comandante emitió señales de socorro, indicando que modificaba su ruta, dirigiéndose hacia la costa montenegrina más cercana, con el objetivo declarado de varar el buque. Sin embargo, antes de entrar en las aguas territoriales yugoslavas, un helicóptero de las fuerzas de la OTAN-UEO aterrizó en su puente y un comando de militares neerlandeses se hizo con el control del buque. A continuación, éste fue remolcado hacia el puerto de Brindisi, donde fue puesto a disposición de las autoridades italianas.

12 Mediante decisión de 22 de julio de 1994, el Prefetto della provincia di Brindisi ordenó el embargo del buque y el decomiso de la carga, con arreglo a la letra b) del apartado 3 del artículo 2 del Decreto-Ley nº 144, convalidado mediante la Ley nº 230.

13 Ebony Maritime y Loten Navigation interpusieron un recurso de anulación de dicha decisión ante el Tribunale amministrativo regionale della Puglia. Al desestimarse dicho recurso mediante sentencia de 6 de diciembre de 1994, dichas sociedades recurrieron en apelación ante el Consiglio di Stato, que decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) La letra c) del artículo 1 de la Decisión 93/235/CECA de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo, de 26 de abril de 1993, relativa al comercio entre la Comunidad Europea del Carbón y del Acero y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), y la letra c) del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 990/93 del Consejo, de 26 de abril de 1993, relativo al comercio entre la Comunidad

Económica Europea y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), ¿deben interpretarse en el sentido de que constituye una infracción de la prohibición recogida en las mismas únicamente el comportamiento consistente en la entrada efectiva en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia de un buque u otro medio de transporte que lleve a bordo mercancías destinadas al tráfico comercial en dichas aguas territoriales, o bien, por el contrario, está comprendido también dentro del ámbito de dichas normas un comportamiento en alta mar que, por sus formas concretas de concepción y realización, induce fundadamente a la presunción de que el buque u otro medio de transporte se encuentra en ruta hacia dichas aguas territoriales, con fines de tráfico comercial?

2) La letra d) del artículo 1 de la Decisión y del Reglamento citados anteriormente, en la medida en que prohíbe cualquier actividad que tenga por objeto o efecto favorecer, directa o indirectamente, las transacciones mencionadas en la letra c), ¿incluye o no dentro de la propia disposición también la navegación en alta mar de un buque u otro medio de transporte que lleve a bordo mercancías destinadas presumiblemente al tráfico comercial en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia?

3) ¿Es o no compatible con la normativa comunitaria y, en particular, con los párrafos primero y segundo del artículo 10 de la Decisión y del Reglamento citados anteriormente, una norma nacional que prevea expresamente, en caso de infracción probada de alguna de las prohibiciones recogidas en el referido artículo 1, el decomiso —obligatorio o facultativo— de la carga transportada por uno de los medios de transporte indicados en el párrafo segundo del propio artículo 10?»

14 Hay que señalar, en primer lugar, que el comercio de productos petrolíferos no está comprendido dentro del ámbito de aplicación del Tratado CECA. Al referirse el litigio principal, tal como aparece descrito en la resolución de remisión, únicamente a dicho comercio, debe descartarse la aplicación de la Decisión 93/235. Procede, pues, precisar únicamente el alcance de las disposiciones del Reglamento.

Sobre el ámbito de aplicación del Reglamento

15 El Gobierno del Reino Unido, así como los Gobiernos francés e italiano subrayan con carácter preliminar que, a tenor de su artículo 11, el Reglamento será de aplicación únicamente en el interior de los territorios —incluidas las aguas territoriales— de los Estados miembros, a los buques bajo jurisdicción de un Estado miembro, a los nacionales de un Estado miembro y a las empresas constituidas o registradas con arreglo a la legislación de un Estado miembro. El Reglamento no es aplicable, por tanto, a un caso como el del procedimiento principal, dado que el buque de que se trata navegaba por alta mar en el momento en que las fuerzas de la OTAN-UEO se hicieron con su control, enarbolaba pabellón de un país tercero y pertenecía, al igual que la carga, a una sociedad no comunitaria.

16 A este respecto, procede señalar que el artículo 9 del Reglamento, en relación con la letra c) del apartado 1 del artículo 1, obliga a las autoridades competentes de los Estados miembros a detener, hasta tanto se lleve a cabo la correspondiente investigación, a todos los buques y cargueros que sean sospechosos de haber violado la prohibición de entrar en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia con fines de tráfico comercial. Con arreglo al artículo 10, cuando se acredite que los buques y cargueros han violado la prohibición, el Estado miembro de que se trate podrá proceder a confiscarlos.

17 Del tenor literal de dichas disposiciones se desprende que las medidas de retención y de incautación van destinadas a todos los buques, sin hacer distinciones en función de cuál sea el pabellón o el propietario del buque. Además, la aplicación de dichas medidas no está supeditada al requisito de que la violación de las prohibiciones establecidas por el Reglamento se produzca dentro del territorio de la Comunidad. Por otra parte, una violación de la prohibición de entrar en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia, establecida en la letra c) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento, sólo puede llevarse a cabo fuera del territorio de la Comunidad.

18 Por consiguiente, las autoridades competentes del Estado miembro deberán, a tenor de lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento, detener a todos los buques que sean sospechosos de haber violado las sanciones impuestas a la República Federal de Yugoslavia, aunque enarbolen pabellón de un país tercero, pertenezcan a nacionales o sociedades no comunitarios, o la supuesta violación de las sanciones se haya producido fuera del territorio de la Comunidad. De igual modo, las autoridades nacionales están facultadas, a tenor del párrafo segundo del artículo 10 del Reglamento, para confiscar dichos buques y sus cargas, cuando se haya acreditado la violación.

19 Al aplicarse el Reglamento, con arreglo a lo dispuesto en su artículo 11, en todo el territorio de la Comunidad, los artículos 9 y 10 son de aplicación desde que dichos buques se encuentran en el territorio de un Estado miembro y, en consecuencia, bajo la jurisdicción territorial de este último, aun cuando la supuesta violación se haya producido fuera de su territorio.

20 Dicha interpretación resulta corroborada por el tenor literal y el objeto de la Resolución 820 (1993) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que, con el fin de reforzar las sanciones ya adoptadas, introdujo en su apartado 28 la prohibición de entrada en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) de cualquier tipo de tráfico marítimo comercial y decide en su apartado 25 que «todos los Estados retengan, mientras duren las investigaciones correspondientes, a todos los buques [...] cargas que se encuentren en sus territorios y de los que se sospeche que violan o han violado las Resoluciones 713 (1991), 757 (1992) o 787 (1992), o la presente Resolución, y que, una vez que se haya determinado dicha violación, el Estado ejecutor se incaute de esos buques [...] y, cuando proceda, pueda decomisarlos juntamente con sus cargas».

21 De esta forma, dicho apartado 25, de cuya ejecución en la Comunidad se encargan los artículos 9 y 10 del Reglamento, prevé expresamente que todos los buques que sean sospechosos de haber incurrido en la violación de referencia que se encuentren en el territorio de un Estado deberán ser retenidos y, cuando proceda, decomisados por este último.

Sobre las cuestiones primera y segunda

22 Mediante sus cuestiones primera y segunda, el órgano jurisdiccional remitente pretende básicamente que se dilucide si las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento prohíben solamente la entrada efectiva del tráfico comercial en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia o también los comportamientos llevados a cabo en alta mar que induzcan razonablemente a pensar que el buque se encuentra en ruta hacia dichas aguas territoriales, con fines de tráfico comercial.

23 Hay que señalar a este respecto que la letra c) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento prohíbe la entrada del tráfico comercial en las aguas territoriales yugoslavas.

24 Dicha disposición tiene por objeto evitar cualquier entrada efectiva de tráfico comercial en las referidas aguas. Fue introducida a raíz de la Resolución 820 (1993) que tenía por objeto reforzar las sanciones impuestas a la República Federal de Yugoslavia por las Resoluciones anteriores del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Con el fin de garantizar la eficacia de dichas sanciones, pareció indispensable, en efecto, impedir cualquier tipo de tráfico comercial en las aguas territoriales yugoslavas.

25 Ahora bien, la prevención eficaz de cualquier entrada de tráfico comercial en las aguas territoriales yugoslavas implica que la prohibición establecida en la letra c) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento sea de aplicación no sólo a las entradas efectivas sino también a las tentativas de los buques que se encuentren en alta mar de entrar en dichas aguas territoriales. Cualquier otra interpretación podría privar de eficacia a la prohibición.

26 Además, la letra d) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento, que prohíbe cualquier actividad que tenga por objeto favorecer, directa o indirectamente, la entrada en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia de cualquier tipo de tráfico comercial, confirma que la violación de las sanciones impuestas por el Reglamento puede derivarse de un comportamiento en alta mar.

27 Procede, pues, responder a las cuestiones primera y segunda que las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento prohíben no sólo la entrada efectiva del tráfico comercial en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia, sino también los comportamientos en alta mar que induzcan razonablemente a pensar que el buque de que se trata se encuentra en ruta hacia dichas aguas territoriales con fines de tráfico comercial.

Sobre la tercera cuestión

28 Mediante su tercera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pretende saber si una norma nacional que prevé, en caso de infracción probada de alguna de las prohibiciones recogidas en el artículo 1 del Reglamento, el decomiso de la carga transportada por uno de los medios de transporte indicados en el párrafo segundo del artículo 10 del Reglamento es compatible con el Reglamento y, en particular, con su artículo 10.

29 Hay que señalar en primer lugar que la versión italiana del párrafo segundo del artículo 10 del Reglamento no dispone que los Estados miembros pueden decomisar la carga.

30 No obstante, como el Tribunal de Justicia ya ha indicado en varias ocasiones, la exigencia de una interpretación uniforme de los Reglamentos comunitarios impide considerar un texto determinado de forma aislada, y obliga, en caso de duda, a interpretarlo y aplicarlo a la luz de las versiones existentes en las otras lenguas oficiales (sentencia de 17 de octubre de 1996, Lubella, C-64/95, Rec. p. I-5105, apartado 17).

31 Ahora bien, excepto las versiones italiana y finesa, todas las versiones lingüísticas del párrafo segundo del artículo 10 del Reglamento establecen que, cuando esté acreditada la infracción del Reglamento, podrán ser confiscadas las cargas por el Estado miembro de que se trate. Dicha redacción coincide con la del apartado 25 de la Resolución 820 (1993), citado en el apartado 20 de la presente sentencia. Además de los medios de transportes, dicho apartado de la Resolución menciona expresamente las cargas como bienes que pueden ser decomisados en caso de violación de las medidas adoptadas por las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Resulta, por tanto, claramente que la versión italiana del Reglamento, que menciona los términos «aeromobili e aerei da carico» en lugar de los términos «aeromobili e carichi», contiene un error material.

32 En cualquier caso, el párrafo segundo del artículo 10 del Reglamento no puede entenderse en el sentido de que limita la facultad general de los Estados miembros, prevista en el párrafo primero del artículo 10, de determinar las sanciones que han de imponerse en caso de infracción de las disposiciones del Reglamento.

33 El Reglamento no se opone a la aplicación de una norma nacional que prevea el decomiso de la carga en caso de infracción del Reglamento.

34 Sin embargo, las partes demandantes en el procedimiento principal estiman que la norma nacional adoptada para ejecutar lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 10 del Reglamento viola el principio «nulla poena sine culpa», en la medida en que ordena el decomiso de la carga sin exigir ninguna prueba de la existencia de una falta por parte del propietario de la carga, por lo que establece un régimen de responsabilidad penal objetiva. Además, se viola el principio de proporcionalidad, al sancionar de igual modo al propietario de la carga y al armador, con independencia de cuál haya sido su grado de implicación respectivo en dicha violación.

35 A este respecto, ha de recordarse que, según reiterada jurisprudencia, cuando una normativa comunitaria no prevé sanciones específicas en caso de infracción de sus disposiciones o se remite, en este punto, a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas nacionales, el artículo 5 del Tratado CE obliga a los Estados

miembros a adoptar todas las medidas apropiadas para garantizar el alcance y la eficacia del Derecho comunitario. Con este fin, los Estados miembros, aunque conservan una facultad discrecional en cuanto a la elección de las sanciones, deben velar por que las infracciones de la normativa comunitaria sean sancionadas en condiciones de fondo y de procedimiento análogas a las aplicables a las infracciones del Derecho nacional de naturaleza e importancia similares y que, en todo caso, confieran a la sanción un carácter efectivo, proporcionado y disuasivo (sentencias de 21 de septiembre de 1989, Comisión/Grecia, 68/88, Rec. p. 2965, apartados 23 y 24; de 10 de julio de 1990, Hansen, C-326/88, Rec. p. I-2911, apartado 17, y de 26 de octubre de 1995, Siesse, C-36/94, Rec. p. I-3573, apartado 20).

36 Por otra parte, el Tribunal de Justicia ya ha admitido que un sistema de responsabilidad penal objetiva que sanciona la infracción de un Reglamento no es incompatible en sí mismo con el Derecho comunitario (véase la sentencia Hansen, antes citada, apartado 19).

37 Por consiguiente, aun suponiendo que, como afirman las partes demandantes, la norma italiana que prevé el decomiso de la carga establezca un sistema de responsabilidad penal objetiva o que no tenga en cuenta el grado de implicación de los diferentes operadores afectados, corresponde al órgano jurisdiccional nacional apreciar si dicha sanción respeta los principios de la jurisprudencia citada y, en particular, si tiene un carácter disuasivo, efectivo y proporcionado.

38 Al realizar dicha apreciación, el órgano jurisdiccional nacional deberá tener en cuenta, en particular, que el objetivo del Reglamento, que consiste en poner término al estado de guerra en la región y a las violaciones masivas de los derechos humanos y del Derecho internacional humanitario en la República de Bosnia-Herzegovina, tiene carácter de objetivo de interés general fundamental para la Comunidad internacional (sentencia de 30 de julio de 1996, Bosphorus, C-84/95, Rec. p. I-3953, apartado 26).

39 Procede, pues, responder a la tercera cuestión que una norma nacional que prevé, en caso de infracción probada de una de las prohibiciones recogidas en el artículo 1 del Reglamento, el decomiso de la carga transportada por uno de los medios de transporte indicados en el párrafo segundo del artículo 10 del mismo Reglamento, es compatible con este último y, en particular, con su artículo 10.

Costas

40 Los gastos efectuados por los Gobiernos francés y del Reino Unido, así como por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Consiglio di Stato mediante resolución de 11 de abril de 1995, declara:

1) **Las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 990/93 del Consejo, de 26 de abril de 1993, relativo al comercio entre la Comunidad Económica Europea y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), prohíben no sólo la entrada efectiva del tráfico comercial en las aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia,**

sino también los comportamientos en alta mar que induzcan razonablemente a pensar que el buque de que se trata se encuentra en ruta hacia dichas aguas territoriales con fines de tráfico comercial.

2) Una norma nacional que prevé, en caso de infracción probada de una de las prohibiciones recogidas en el artículo 1 del citado Reglamento, el decomiso de la carga transportada por uno de los medios de transporte indicados en el párrafo segundo del artículo 10 del mismo Reglamento, es compatible con este último y, en particular, con su artículo 10.

Rodríguez Iglesias Mancini Murray Sevón

Kakouris Kapteyn Gulmann Edward

Puissochet Ragnemalm Wathelet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 27 de febrero de 1997.

El Secretario

R. Grass

El Presidente

G. C. Rodríguez Iglesias