ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA
27 de Fevereiro de 1997 *

No processo C-177/95,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.° do Tratado CE, pelo Consiglio di Stato (Itália), destinado a obter, no litígio pendente neste órgão jurisdicional entre

Ebony Maritime SA,

Loten Navigation Co. Ltd

e

Prefetto della provincia di Brindisi e o.,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 1.°, n.° 1, alíneas c) e d), e 10.° do Regulamento (CEE) n.° 990/93 do Conselho, de 26 de Abril de 1993, relativo ao comércio entre a Comunidade Económica Europeia e a República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro) (JO L 102, p. 14), e dos artigos 1.°, alíneas c) e d), e 10.° da Decisão 93/235/CECA dos representantes dos Governos dos Estados-Membros reunidos no Conselho, de 26 de Abril de 1993, relativa ao comércio entre a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço e a República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro) (JO L 102, p. 17),

* Língua do processo: italiano.

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

composto por: G. C. Rodríguez Iglesias, presidente, G. F. Mancini, J. L. Murray e L. Sevón, presidentes de secção, C. N. Kakouris, P. J. G. Kapteyn (relator), C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, H. Ragnemalm e M. Wathelet, juízes,

advogado-geral: F. G. Jacobs,
secretário: L. Hewlett, administradora,

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação da Ebony Maritime SA e da Loten Navigation Co. Ltd, por Pantelis S. Amourgis, advogado no foro de Atenas, Umberto Ferraro, advogado no foro de Génova, Giorgio Recchia, advogado no foro de Roma, Gian Michele Roberti e Antonio Tizzano, advogados no foro de Nápoles, e Luigi Volpe, advogado no foro de Bari,

— em representação do Prefetto della provincia di Brindisi e do Governo italiano, pelo professor Umberto Leanza, chefe do Serviço do Contencioso Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, na qualidade de agente, assistido por Maurizio Fiorilli, avvocato dello Stato,

— em representação do Governo francês, por Jean-François Dobelle, director adjunto na Direcção dos Assuntos Jurídicos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Catherine de Salins e Denys Wibaux, respectivamente, subdirectora e secretário dos Negócios Estrangeiros na mesma direcção, na qualidade de agentes,

— em representação do Governo do Reino Unido, por John E. Collins, do Treasury Solicitor's Department, na qualidade de agente, assistido por Stephen Richards e Rhodri Thompson, barristers,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por Lucio Gussetti, membro do Serviço Jurídico, na qualidade de agente,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações da Ebony Maritime SA e da Loten Navigation Co. Ltd, do Governo italiano, do Governo francês, do Governo do Reino Unido e da Comissão, na audiência de 22 de Outubro de 1996,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 19 de Novembro de 1996,

profere o presente

Acórdão

1 Por despacho de 11 de Abril de 1995, entrado no Tribunal de Justiça em 6 de Junho seguinte, o Consiglio di Stato colocou, nos termos do artigo 177.° do Tratado CE, três questões prejudiciais sobre a interpretação dos artigos 1.°, n.° 1, alíneas c) e d), e 10.° do Regulamento (CEE) n.° 990/93 do Conselho, de 26 de Abril de 1993, relativo ao comércio entre a Comunidade Económica Europeia e a República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro) (JO L 102, p. 14, a seguir «regulamento»), e dos artigos 1.°, alíneas c) e d), e 10.° da Decisão 93/235/CECA dos representantes dos Governos dos Estados-Membros reunidos no Conselho, de 26 de Abril de 1993, relativa ao comércio entre a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço e a República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro) (JO L 102, p. 17).

2 Estas questões foram colocadas no âmbito de um recurso de anulação interposto pela sociedade Ebony Maritime, de direito liberiano, e pela sociedade Loten Navigation, de direito maltês, contra a decisão do Prefetto della provincia di Brindisi, de 22 de Julho de 1994, ordenando a apreensão do navio Lido II, em aplicação do Decreto-Lei n.° 144, de 15 de Maio de 1993, convertido na Lei n.° 230, de 16 de Julho de 1993, relativa ao embargo contra os estados da ex-Jugoslávia (GURI n.° 166, de 17 de Julho de 1993).

3 Segundo o seu preâmbulo, o regulamento tem por objecto pôr em execução na Comunidade certos aspectos das sanções decididas contra a República Federativa da Jugoslávia pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas, que, com fundamento no capítulo VII da Carta das Nações Unidas, adoptou as Resoluções 713 (1991), 752 (1992) e 787 (1992) e reforçou estas sanções através da Resolução 820 (1993).

4 O regulamento dispõe no seu artigo 1.°, n.° 1, alíneas c) e d):

«1. A partir de 26 de Abril de 1993, são proibidas as seguintes actividades:

...

c) Entrada de qualquer tipo de tráfego comercial nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro);

d) Qualquer actividade que tenha por objectivo ou efeito favorecer, directa ou indirectamente, as transacções referidas nas alíneas a), b) ou c);

...»

5 Segundo o artigo 9.° do regulamento, todas as embarcações, veículos de mercadorias, material circulante, aeronaves e cargas que se suspeite terem infringido ou infrinjam o disposto no regulamento serão apreendidos pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, na pendência de um inquérito.

6 O artigo 10.° do regulamento tem a seguinte redacção:

«Cada Estado-Membro determinará as sanções a impor em casos de infracção às disposições do presente regulamento.

Sempre que se verifique que as embarcações, veículos de mercadorias, material circulante, aeronaves e cargas infringiram o disposto no presente regulamento, poderão ser confiscados a favor do Estado-Membro cujas autoridades competentes os tenham apreendido.»

7 Nos termos do seu artigo 11.°, o regulamento é aplicável «no território da Comunidade, incluindo o seu espaço aéreo, e em qualquer aeronave ou embarcação sujeita à jurisdição de um Estado-Membro, a qualquer pessoa singular, em qualquer outro local, que seja nacional de um Estado-Membro e a qualquer pessoa colectiva, em qualquer outro local, constituída ou registada nos termos da lei de um Estado-Membro».

8 Em Itália, as medidas tomadas em aplicação das disposições comunitárias atrás mencionadas constam, nomeadamente, do artigo 2.°, n.ºs 2 e 3, alínea b), do Decreto-Lei n.° 144, convertido, com algumas alterações, na Lei n.° 230, já referido.

9 Por força desta disposição, os meios de transporte mencionados pelo artigo 9.° do regulamento podem ser mandados parar e inspeccionados para fins de inquérito pelas autoridades aduaneiras. Quando, na sequência desta inspecção, se prove uma violação do regulamento, a autoridade competente confisca tanto os meios de transporte como a carga abrangida pelo embargo. No caso de o meio de transporte não arvorar pavilhão italiano nem pertencer a uma pessoa de cidadania ou de nacionalidade italiana, é, num primeiro momento, apreendido, só sendo confiscado se o Estado interessado não o tiver retirado dentro de um certo prazo.

10 O Lido II, um navio-cisterna pertencente à sociedade Loten Navigation e arvorando pavilhão maltês, zarpou do porto tunisino de La Skhira em direcção a Rijeka (Croácia), com uma carga de produtos petrolíferos que pertencia à sociedade Ebony Maritime.

11 Depois de ter sido submetido a uma inspecção no porto de Brindisi (Itália), no âmbito das operações de fiscalização do respeito das sanções contra a República Federativa da Jugoslávia, o navio voltou a partir, em 30 de Abril de 1994, em direcção ao porto de Rijeka. Quando, durante o seu trajecto, o navio começou a meter água, o comandante lançou apelos de socorro, indicando que mudava a sua rota em direcção à costa montenegrina mais próxima, com a intenção declarada de fazer encalhar o navio. Todavia, antes de entrar em águas territoriais jugoslavas, um helicóptero das forças da OTAN-UEO pousou na ponte e um comando de militares neerlandeses assumiu o controlo do navio. Em seguida, o navio foi rebocado para o porto de Brindisi, onde foi posto à disposição das autoridades italianas.

12 Por decisão de 22 de Julho de 1994, o Prefetto della provincia di Brindisi ordenou a apreensão do navio e o confisco da carga, em aplicação do artigo 2.°, n.° 3, alínea b), do Decreto-Lei n.° 144, convertido na Lei n.° 230.

13 A Ebony Maritime e a Loten Navigation interpuseram recurso de anulação desta decisão no Tribunale amministrativo regionale della Puglia. Tendo sido negado provimento ao recurso, por decisão de 6 de Dezembro de 1994, estas sociedades interpuseram recurso no Consiglio di Stato, que decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) O artigo 1.°, alínea c), da Decisão 93/235/CECA dos representantes dos Estados-Membros reunidos no Conselho, de 26 de Abril de 1993, relativa ao comércio entre a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço e a República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro), e o artigo 1.°, alínea c), do

Regulamento (CEE) n.º 990/93 do Conselho, de 26 de Abril de 1993, relativo ao comércio entre a Comunidade Económica Europeia e a República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro), devem ser interpretados no sentido de que constitui violação da proibição neles enunciada apenas um comportamento que consiste na entrada efectiva nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia de um navio ou outro meio de transporte que transporte mercadorias destinadas ao comércio nas referidas águas territoriais, ou, pelo contrário, é abrangido nessa previsão normativa um comportamento assumido em águas internacionais que, em virtude das modalidades concretas da sua concepção e realização, faz fundadamente presumir que o navio ou outro meio de transporte se encontra em rota para as águas territoriais referidas, com o propósito de tráfego comercial?

2) Os artigos 1.ºs, alínea d), da decisão e do regulamento, já referidos, na parte em que proíbem qualquer actividade que tenha por objecto ou efeito favorecer, directa ou indirectamente, a promoção das transacções referidas na alínea c), incluem ou não na própria previsão também a navegação em águas internacionais de um navio ou outro meio de transporte que transporte mercadorias presumivelmente destinadas ao tráfego comercial nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia?

3) É ou não compatível com a regulamentação comunitária, e em especial com o artigo 10.º, primeiro e segundo parágrafos, da referida decisão e regulamento, uma norma nacional que preveja expressamente, no caso de verificação da violação de qualquer das proibições a que se referem os artigos 1.ºs, já referidos, o confisco — obrigatório ou facultativo — da carga transportada por qualquer dos meios de transporte referidos no mesmo artigo 10.º, segundo parágrafo?»

14 Verifica-se, antes de mais, que as trocas comerciais dos produtos petrolíferos não caem no âmbito de aplicação do Tratado CECA. Incidindo o processo principal, como descrito no despacho de reenvio, exclusivamente sobre estas trocas comerciais, a aplicação da Decisão 93/235 deve ser afastada. Cabe apenas precisar o alcance das disposições do regulamento.

Quanto ao âmbito de aplicação do regulamento

15 O Governo do Reino Unido, bem como os Governos francês e italiano sublinham a título preliminar que, segundo os termos do seu artigo 11.°, o regulamento aplica-se unicamente no território, incluindo as águas territoriais, dos Estados-Membros, aos navios sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, aos nacionais de um Estado-Membro e às empresas sob a forma de sociedades ou sob qualquer outra forma, constituídas segundo o regime da lei de um Estado-Membro. Assim, o regulamento não seria aplicável num caso como o de figura, dado que o navio em causa navegava no alto mar no momento do seu controlo pelas forças da OTAN-UEO, arvorava pavilhão de um país terceiro e pertencia, tal como a carga, a uma sociedade não comunitária.

16 A este respeito, convém salientar que o artigo 9.° do regulamento, conjugado com o artigo 1.°, n.° 1, alínea c), obriga as autoridades competentes dos Estados-Membros a apreender, na pendência de um inquérito, todos os navios e cargas que se suspeite terem violado a proibição de entrada nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia, para efeitos de um tráfego comercial. Por força do artigo 10.°, quando se prove que os navios e cargas violaram a proibição, o Estado-Membro em causa pode proceder ao seu confisco.

17 Resulta da redacção destas disposições que as medidas de apreensão e de confisco abrangem todos os navios sem distinguirem em função do pavilhão ou do proprietário do navio. Além disso, a aplicação destas medidas não está subordinada à condição de a violação das proibições previstas pelo regulamento se verificar no território da Comunidade. Uma violação da proibição de entrar nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia, prevista no artigo 1.°, n.° 1, alínea c), do regulamento, só pode aliás ocorrer fora do território da Comunidade.

18 As autoridades competentes do Estado-Membro em causa devem assim, por força do artigo 9.° do regulamento, apreender todos os navios que se suspeite terem violado as sanções adoptadas contra a República Federativa da Jugoslávia, mesmo que arvorem pavilhão de um país terceiro, que pertençam a nacionais ou a sociedades não comunitários ou que a pretensa violação das sanções tenha ocorrido fora do território da Comunidade. Do mesmo modo, as autoridades nacionais podem, por força do artigo 10.°, segundo parágrafo, do regulamento, confiscar estes navios e as suas cargas, quando se prove a violação.

19 Aplicando-se o regulamento, por força do seu artigo 11.°, em todo o território da Comunidade, os artigos 9.° e 10.° são aplicáveis desde que esses navios se encontrem no território de um Estado-Membro e portanto sob a jurisdição territorial deste último, mesmo que a pretensa violação tenha ocorrido fora do seu território.

20 Esta interpretação é corroborada pelo teor e pelo objecto da Resolução 820 (1993) do Conselho de Segurança das Nações Unidas, que, a fim de reforçar as sanções já adoptadas, introduziu no seu n.° 28 a proibição de entrada, nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro), de todo e qualquer tráfego marítimo comercial, e dispõe no seu n.° 25 que «todos os Estados imobilizarão, até que seja efectuado um inquérito, todos os navios... e cargas encontrados no seu território e que se suspeite terem sido ou serem utilizados em violação das Resoluções 713 (1991), 757 (1992) ou 787 (1992), ou da presente resolução, e se se provar que estão em infracção, esses navios... serão apreendidos e, consoante o caso, podem eles próprios tal como as suas cargas ser confiscados pelo Estado que os imobiliza».

21 Assim, este n.° 25, aplicado na Comunidade pelos artigos 9.° e 10.° do regulamento, prevê expressamente que todos os navios suspeitos de violação, que se encontrem no território de um Estado, devem ser imobilizados e, eventualmente, confiscados por este último.

Quanto às primeira e segunda questões

22 Através das suas primeira e segunda questões, o órgão jurisdicional de reenvio pretende essencialmente saber se o artigo 1.°, n.° 1, alíneas c) e d), do regulamento proíbe apenas a entrada efectiva do tráfego de carácter comercial nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia ou igualmente os comportamentos em alto mar que levem razoavelmente a pensar que o navio em causa se dirige para estas águas territoriais para efeitos de um tráfego comercial.

23 A este respeito, há que salientar que o artigo 1.°, n.° 1, alínea c), do regulamento proíbe a entrada do tráfego de carácter comercial nas águas territoriais jugoslavas.

24 Esta disposição visa evitar qualquer entrada efectiva de tráfego comercial nessas águas. Foi introduzida no seguimento da Resolução 820 (1993) que tinha por objecto reforçar as sanções estabelecidas contra a República Federativa da Jugoslávia pelas anteriores resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas. A fim de garantir a eficácia destas sanções, afigurou-se com efeito indispensável impedir todo e qualquer tráfego comercial nas águas territoriais jugoslavas.

25 Ora, a prevenção eficaz de toda e qualquer entrada de tráfego comercial nas águas territoriais jugoslavas implica que a proibição prevista no artigo 1.°, n.° 1, alínea c), do regulamento se aplique não só às entradas efectivas mas igualmente às tentativas de entrada nestas águas territoriais por um navio que se encontre no alto mar. Qualquer outra interpretação privaria a proibição do seu efeito útil.

26 Além disso, o artigo 1.°, n.° 1, alínea d), do regulamento, que proíbe qualquer actividade que tenha por objectivo favorecer, directa ou indirectamente, a entrada nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia de qualquer tipo de tráfego comercial, confirma que uma violação das sanções estabelecidas pelo regulamento pode resultar de um comportamento em alto mar.

27 Portanto, há que responder às primeira e segunda questões que o artigo 1.°, n.° 1, alíneas c) e d), do regulamento proíbe não só a entrada efectiva do tráfego de carácter comercial nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia mas igualmente os comportamentos em alto mar que levem razoavelmente a pensar que o navio em causa se dirige para estas águas territoriais para efeitos de um tráfego comercial.

Quanto à terceira questão

28 Através da sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se uma disposição nacional que prevê, em caso de violação provada de uma das proibições previstas no artigo 1.° do regulamento, o confisco da carga transportada por um dos meios de transporte referidos no artigo 10.°, segundo parágrafo, do regulamento é compatível com o regulamento e, nomeadamente, com o seu artigo 10.°

29 Convém salientar antes de mais que a versão italiana do artigo 10.°, segundo parágrafo, do regulamento não dispõe que os Estados-Membros podem confiscar a carga.

30 Todavia, como o Tribunal de Justiça indicou várias vezes, a necessidade de uma interpretação uniforme dos regulamentos comunitários exclui que se considere isoladamente um texto determinado e exige, em caso de dúvida, que ele seja interpretado e aplicado à luz das versões estabelecidas nas outras línguas oficiais (acórdão de 17 de Outubro de 1996, Lubella, C-64/95, Colect., p. I-5105, n.° 17).

31 Ora, com excepção das versões italiana e finlandesa, todas as versões linguísticas do artigo 10.°, segundo parágrafo, do regulamento prevêem que, quando se prove a violação do regulamento, as cargas podem ser confiscadas pelo Estado-Membro em causa. Esta redacção corresponde à do n.° 25 da Resolução 820 (1993), citado no n.° 20 do presente acórdão. Além dos meios de transporte, este número menciona expressamente as cargas como bens susceptíveis de ser confiscados em caso de violação das medidas adoptadas pelas resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas. Afigura-se assim claramente que a versão italiana do regulamento, que menciona os termos «aeromobili e aerei da carico», em vez dos termos «aeromobili e carichi», contém um erro material.

32 De qualquer modo, o artigo 10.°, segundo parágrafo, do regulamento não pode ser entendido como limitando o poder geral dos Estados-Membros, previsto pelo artigo 10.°, primeiro parágrafo, de determinar as sanções a aplicar em caso de violação das disposições do regulamento.

33 O regulamento não constitui portanto obstáculo à aplicação de uma disposição nacional que prevê o confisco da carga em caso de violação do regulamento.

34 Todavia, as partes recorrentes no processo principal consideram que a disposição nacional que foi adoptada em execução do artigo 10.°, segundo parágrafo, do regulamento viola o princípio «*nulla poena sine culpa*», uma vez que prescreve o confisco da carga sem qualquer prova da existência de culpa do proprietário da carga e estabelece portanto um regime de responsabilidade penal objectiva. Além disso, haveria violação do princípio da proporcionalidade porque o proprietário da carga e o armador seriam alvo da mesma sanção, independentemente do seu grau de implicação na infracção.

35 A este respeito, deve-se relembrar que, segundo jurisprudência constante, quando um regulamento comunitário não contenha qualquer disposição específica que preveja uma sanção em caso de violação, ou remeta, nesse ponto, para as disposições legislativas, regulamentares e administrativas nacionais, o artigo 5.° do Tratado CE

impõe aos Estados-Membros que tomem todas as medidas adequadas para garantir o alcance e a eficácia do direito comunitário. Para esse efeito, ao mesmo tempo que conservam a possibilidade de escolha das sanções, os Estados-Membros devem, nomeadamente, velar por que as violações do direito comunitário sejam punidas em condições substantivas e processuais análogas às aplicáveis às violações do direito nacional de natureza e importância semelhantes e que, de qualquer forma, confiram à sanção um carácter efectivo, proporcionado e dissuasivo (acórdãos de 21 de Setembro de 1989, Comissão/Grécia, 68/88, Colect., p. 2965, n.os 23 e 24; de 10 de Julho de 1990, Hansen, C-326/88, Colect., p. I-2911, n.° 17; e de 26 de Outubro de 1995, Siesse, C-36/94, Colect., p. I-3573, n.° 20).

36 Por outro lado, o Tribunal de Justiça já admitiu que um sistema de responsabilidade penal objectiva que aplica sanções à violação de um regulamento não é, em si mesmo, incompatível com o direito comunitário (v. acórdão Hansen, já referido, n.° 19).

37 Por conseguinte, mesmo pressupondo, como as partes recorrentes sustentam, que a disposição italiana que prevê o confisco da carga instaura um sistema de responsabilidade penal objectiva ou não tem em conta o grau de implicação dos diferentes operadores em causa, cabe ao órgão jurisdicional nacional apreciar se esta sanção respeita os princípios da jurisprudência já referida e, em especial, se tem carácter dissuasivo, efectivo e proporcionado.

38 Quando desta apreciação, o órgão jurisdicional nacional deve nomeadamente ter em conta que o objectivo prosseguido pelo regulamento, que é o de pôr termo a um estado de guerra na região em causa bem como às violações maciças dos direitos humanos e do direito internacional humanitário na República da Bósnia-Herzegovina, assume um carácter de interesse geral fundamental para a comunidade internacional (acórdão de 30 de Julho de 1996, Bosphorus, C-84/95, Colect., p. I-3953, n.° 26).

39 Cabe portanto responder à terceira questão que uma disposição nacional que prevê, em caso de violação provada de uma das proibições previstas no artigo 1.° do regulamento, o confisco da carga transportada por um dos meios de transporte referidos no artigo 10.°, segundo parágrafo, do regulamento é compatível com este último e, nomeadamente, com o seu artigo 10.°

Quanto às despesas

40 As despesas efectuadas pelos Governos francês e do Reino Unido, bem como 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 submetidas pelo Consiglio di Stato, por despacho de 11 de Abril de 1995, declara:

1) **O artigo 1.°, n.° 1, alíneas c) e d), do Regulamento (CEE) n.° 990/93 do Conselho, de 26 de Abril de 1993, relativo ao comércio entre a Comunidade Económica Europeia e a República Federativa da Jugoslávia (Sérvia e Montenegro), proíbe não só a entrada efectiva do tráfego de carácter comercial nas águas territoriais da República Federativa da Jugoslávia mas igual-**

mente os comportamentos em alto mar que levem razoavelmente a pensar que o navio em causa se dirige para estas águas territoriais para efeitos de um tráfego comercial.

2) Uma disposição nacional que prevê, em caso de violação provada de uma das proibições previstas no artigo 1.° do regulamento, já referido, o confisco da carga transportada por um dos meios de transporte referidos no artigo 10.°, segundo parágrafo, do regulamento é compatível com este último e, nomeadamente, com o seu artigo 10.°

Rodríguez Iglesias Mancini Murray Sevón

Kakouris Kapteyn Gulmann Edward

Puissochet Ragnemalm Wathelet

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 27 de Fevereiro de 1997.

O secretário

R. Grass

O presidente

G. C. Rodríguez Iglesias