

SENTENZA DELLA CORTE
25 luglio 1991 *

Nel procedimento C-221/89,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CEE, dalla High Court of Justice d'Inghilterra e del Galles, nella causa dinanzi ad essa pendente tra

The Queen,

e

Secretary of State for Transport (ministro dei Trasporti) ex parte: Factortame Ltd e altri,

domanda vertente sull'interpretazione delle norme del diritto comunitario, con particolare riguardo al diritto di stabilimento, nonché del principio di proporzionalità e del divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità, al fine di accertare la compatibilità con tali norme della disciplina nazionale relativa alle condizioni prescritte per l'immatricolazione dei pescherecci,

LA CORTE,

composta dai signori O. Due, presidente, G. F. Mancini, T. F. O'Higgins, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias e M. Díez de Velasco, presidenti di sezione, Sir Gordon Slynn, C. N. Kakouris, R. Joliet, F. Grévisse e M. Zuleeg, giudici,

avvocato generale: J. Mischo
cancelliere: J.-G. Giraud

* Lingua processuale: l'inglese.

viste le osservazioni scritte presentate:

- per la Factortame Ltd e a., dai sigg. David Vaughan, QC, Gerald Barling, barrister, David Anderson, barrister, e Stephen Swabey, solicitor, dello studio Thomas Cooper & Stibbard;
- per il governo britannico, dal sig. Timothy J. G. Pratt, Principal Assistant Treasury Solicitor, in qualità di agente, assistito dal sig. Nicholas Lyell, QC, Solicitor General, e dai sigg. Christopher Bellamy, QC, Christopher Vajda, barrister, e Andrew Macnab, barrister;
- per il governo belga, dal sig. Ir. L. Van de Vel, direttore generale presso il ministero dei Trasporti, in qualità di agente;
- per il governo danese, dal sig. Jørgen Molde, consigliere giuridico presso il ministero degli Affari esteri, in qualità di agente;
- per il governo tedesco, dai sigg. Ernst Röder, Regierungsdirektor presso il ministero federale dell'Economia, e Gerhard Leibrock, Regierungsrat presso lo stesso ministero, in qualità di agenti;
- per il governo ellenico, dall'avv. H. M. Mamouna, membro del servizio del contenzioso comunitario del ministero degli Affari esteri, in qualità di agente;
- per il governo spagnolo, dal sig. Javier Conde de Saro, direttore generale del coordinamento giuridico ed istituzionale comunitario, e dalla sig.ra Rosario Silva de Lapuerta, Abogado del Estado presso il servizio giuridico per le relazioni con la Corte di giustizia delle Comunità europee, in qualità di agenti;
- per il governo irlandese, dal sig. Louis J. Dockery, Chief State Solicitor, in qualità d'agente;
- per la Commissione, dai sigg. Robert C. Fischer, consigliere giuridico, e Peter Oliver, membro del servizio giuridico, in qualità di agenti;

vista la relazione d'udienza,

sentite, all'udienza del 17 gennaio 1991, le osservazioni orali della Factortame Ltd e a., rappresentati dal sig. D. Vaughan, QC, della Rawlings (Trawling) Ltd, rappresentata dal sig. N. Forwood, QC, del governo del Regno Unito, del governo belga, rappresentato dal sig. J. Van de Velde, consigliere presso il ministero degli Affari esteri, del governo tedesco, rappresentato dal Dr. J. Karl, del governo ellenico, rappresentato dalla sig.ra I. Galani-Maragkoudaki, del governo spagnolo, del governo irlandese, rappresentato dal sig. J. O'Reilly, SC, e della Commissione,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 13 marzo 1991,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con ordinanza 10 marzo 1989, pervenuta in cancelleria il 17 luglio seguente, la High Court of Justice d'Inghilterra e del Galles ha sottoposto alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CEE, quattro questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione del diritto comunitario e concernenti, in particolare, la compatibilità della disciplina nazionale relativa alle condizioni prescritte per l'immatricolazione dei pescherecci con il diritto di stabilimento, il principio di proporzionalità e il divieto di discriminazioni.
- 2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia sorta tra il Secretary of State for Transport (in prosieguo: il « ministro dei Trasporti »), la società Factortame Ltd ed altre società di diritto britannico nonché gli amministratori e gli azionisti di tali società, la maggior parte dei quali sono cittadini spagnoli (in prosieguo: gli « appellanti nella causa principale »).
- 3 Risulta dagli atti di causa che gli appellanti nella causa principale sono proprietari o esercenti di 95 pescherecci, i quali figuravano iscritti nel registro navale britannico ai sensi del Merchant Shipping Act, 1894 (legge sulla navigazione mercantile del 1894). Di queste navi, 53 erano originariamente immatricolate in Spagna e

battevano bandiera spagnola, ma erano state iscritte nei registri britannici in varie date a decorrere dal 1980. Le restanti 42 navi erano sempre state registrate nel Regno Unito, ma erano state acquistate dalle società in tempi diversi, principalmente dal 1983 in poi.

- 4 La normativa che disciplina l'immatricolazione dei pescherecci britannici veniva radicalmente modificata dalla parte II del Merchant Shipping Act, 1988 (legge sulla navigazione mercantile del 1988, in prosieguo: la « legge del 1988 »), e dai Merchant Shipping (Registration of Fishing Vessels) Regulations, 1988 (regolamenti del 1988 sull'immatricolazione dei pescherecci, in prosieguo: i « regolamenti del 1988 »; SI 1988, n. 1926). È pacifico che il Regno Unito ha effettuato tali modifiche allo scopo di porre termine alla cosiddetta pratica del « quota hopping », vale a dire la prassi che, secondo il governo del Regno Unito, consiste nel « saccheggio » ad opera di navi battenti bandiera britannica, ma non effettivamente tali, delle quote di pesca assegnate al Regno Unito.

- 5 La legge del 1988 disponeva l'istituzione di un nuovo registro in cui da allora debbono iscriversi tutti i pescherecci britannici compresi quelli già iscritti nel precedente registro generale ai sensi della legge sulla navigazione mercantile del 1894. Tuttavia possono essere iscritti nel nuovo registro solo i pescherecci aventi i requisiti di cui all'art. 14 della legge del 1988.

- 6 Questo articolo dispone al n. 1 che, salvo deroga decisa dal ministro dei Trasporti, un peschereccio può essere iscritto nel nuovo registro unicamente qualora:
 - « a) il proprietario sia cittadino britannico,

 - b) il peschereccio sia esercito e le sue operazioni siano dirette e controllate dal territorio del Regno Unito, e

 - c) il noleggiatore, l'armatore o l'esercente della nave sia una persona o una società qualificata ».

In forza del n. 2 del medesimo articolo, un peschereccio è considerato appartenente ad un proprietario britannico se la proprietà nominale (legal ownership) sia intieramente detenuta da una o più persone o società qualificate e se la proprietà effettiva (beneficial ownership) della nave faccia capo a una o a più società qualificate o per il 75% almeno a una o più persone qualificate; lo stesso articolo precisa al n. 7 che per « persona qualificata » s'intende una persona che sia cittadina britannica, residente e domiciliata nel Regno Unito, e per « società qualificata » una società costituita nel Regno Unito e che abbia colà il centro principale di attività (principal place of business), il cui capitale sociale sia detenuto per almeno il 75% da una o più persone o società qualificate e nella quale il 75% almeno degli amministratori siano persone qualificate.

- 7 Infine, l'art. 14, n. 4, autorizza il ministro dei Trasporti a derogare alla condizione relativa alla nazionalità in favore di soggetti privati, in considerazione del periodo di tempo durante il quale hanno risieduto nel Regno Unito e partecipato alle attività di pesca in tale paese.
- 8 La legge e i regolamenti del 1988 entravano in vigore il 1° dicembre 1988. Tuttavia, ai sensi dell'art. 13 della legge, la validità delle immatricolazioni effettuate in forza della disciplina precedente veniva prorogata, in via transitoria, fino al 31 marzo 1989.
- 9 Al momento dell'instaurazione del procedimento relativo alla controversia di cui alla causa principale, i 95 pescherecci degli appellanti nella causa principale non soddisfacevano nessuna delle condizioni d'immatricolazione prescritte dall'art. 14 della legge del 1988 e non potevano quindi essere iscritti nel nuovo registro.
- 10 Poiché a far data dal 1° aprile 1989 a quelle navi sarebbe stato revocato il diritto di pesca, le società in questione contestavano, con ricorso in sede giurisdizionale proposto il 16 dicembre 1988 dinanzi alla High Court of Justice, Queen's Bench Division, la compatibilità col diritto comunitario della parte II della legge del 1988.

- 11 Per essere posto in grado di risolvere la controversia, la High Court of Justice ha deferito alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

« *Prima questione* »

Se il diritto comunitario incida sulle condizioni legali fissate da uno Stato membro per determinare quali navi abbiano diritto ad essere immatricolate in tale Stato, a batterne la bandiera e ad assumerne la nazionalità.

Seconda questione

Se, alla luce delle norme e dei principi del diritto comunitario e segnatamente (ma non esclusivamente) del divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità, del diritto di stabilimento e del principio di proporzionalità, uno Stato membro abbia facoltà di prescrivere che un peschereccio può essere iscritto nei suoi registri e battere la sua bandiera solo qualora:

- a) siano “ legal owners ” (proprietari legali) di esso, per l'intero, cittadini di detto Stato membro, ivi residenti o domiciliati, o una società in cui tali persone siano “ legal owners ” o “ beneficial owners ” (proprietari effettivi) almeno del 75% del capitale sociale ed in cui almeno il 75% degli amministratori sia costituito da cittadini di tale Stato, ivi residenti e domiciliati (in prosieguo: le “ società qualificate ”);
- b) siano “ beneficial owners ” (proprietari effettivi) di tale peschereccio, per almeno il 75%, cittadini di detto Stato membro, ivi residenti e domiciliati, o, per l'intero, una o più società qualificate, a condizione che la nave, almeno per il restante 75%, appartenga a cittadini di detto Stato membro, ivi residenti e domiciliati; e
- c) il peschereccio sia esercito e le sue operazioni siano dirette e controllate dal territorio dello Stato membro; e
- d) il noleggiatore o l'esercente della nave sia un cittadino dello Stato membro considerato, ivi residente e domiciliato, od una società qualificata,

senza che siano contemplate deroghe nei confronti dei cittadini di altri Stati membri, eccetto quella in virtù della quale lo Stato membro può prescindere dal requisito della cittadinanza nei confronti di un singolo in considerazione del periodo di tempo in cui egli ha risieduto nello Stato ed ha esercitato attività connesse al settore della pesca nello Stato stesso.

Terza questione

Se ai fini della soluzione della seconda questione rilevi l'esistenza di contingenti nazionali di cattura attribuiti agli Stati membri nell'ambito della politica comune della pesca.

Quarta questione

Se ai fini della soluzione delle questioni seconda e terza rilevi la circostanza che la disciplina in parola ha avuto lo scopo e l'effetto di determinare l'inidoneità di una serie di pescherecci regolarmente immatricolati nello Stato membro di cui trattasi e da esso autorizzati alla pesca subito prima dell'entrata in vigore di tale provvedimento, dei quali erano "beneficial owners", per una quota rilevante, cittadini di un altro Stato membro, quivi residenti e domiciliati, a continuare a battere la bandiera del primo Stato e pertanto ad imputare le catture effettuate sui contingenti di cattura attribuiti a tale Stato nell'ambito della politica comune della pesca, a meno che proprietà e gestione delle navi non fossero trasferite a cittadini del primo Stato membro, ivi residenti e domiciliati, in conformità delle norme della disciplina di cui trattasi ».

- 12 Per una più ampia illustrazione degli antefatti, dello svolgimento del procedimento e delle osservazioni presentate alla Corte, si fa rinvio alla relazione d'udienza. Questi elementi del fascicolo sono richiamati solo nella misura necessaria alla comprensione del ragionamento della Corte.

Sulla prima questione

- 13 Va preliminarmente rilevato come, nella fase attuale del diritto comunitario, la competenza a determinare le condizioni per l'immatricolazione delle navi spetti agli Stati membri. Per quanto concerne in particolare i pescherecci, nella sentenza

19 gennaio 1988, Pesca Valentia, punto 13 della motivazione (causa 223/86, Racc. pag. 83), la Corte ha dichiarato che il regolamento (CEE) del Consiglio 19 gennaio 1976, n. 101, relativo all'attuazione di una politica comune delle strutture nel settore della pesca (GU L 20, pag. 19), faceva riferimento a pescherecci « battenti bandiera » di uno Stato membro o colà immatricolati, riservando tuttavia la determinazione di queste nozioni alle normative degli Stati membri.

14 Nondimeno, occorre ricordare che gli Stati membri sono tenuti ad esercitare le competenze loro attribuite nel rispetto del diritto comunitario (v., da ultimo, sentenze 7 giugno 1988, Grecia/Commissione, punto 9 della motivazione, causa 57/86, Racc. pag. 2855, e 21 giugno 1988, Commissione/Grecia, punto 7 della motivazione, causa 127/87, Racc. pag. 3333).

15 Il governo del Regno Unito e i governi belga ed ellenico sostengono tuttavia che diversa è l'ipotesi della competenza, riconosciuta dal diritto internazionale pubblico a ciascuno Stato, a determinare sovranamente le condizioni alle quali concedere ad una nave l'uso della propria bandiera. Essi si richiamano, al riguardo, all'art. 5, n. 1, della Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 29 aprile 1958 (*Recueil des traités des Nations unies* 450, n. 6465), il quale recita:

« Ogni Stato fissa le condizioni alle quali esso accorda la sua nazionalità alle navi nonché le condizioni dell'immatricolazione e del diritto di battere la sua bandiera. Le navi possiedono la nazionalità dello Stato di cui sono autorizzate a battere bandiera. È necessario un legame sostanziale tra lo Stato e la nave: lo Stato deve, in particolare, esercitare effettivamente la propria giurisdizione e il proprio controllo, nei settori tecnico, amministrativo e previdenziale sulle navi battenti la sua bandiera ».

16 Tale argomentazione potrebbe rilevare soltanto nell'ipotesi in cui le prescrizioni del diritto comunitario relative all'esercizio, da parte degli Stati membri, della competenza loro attribuita in materia di immatricolazione di una nave fossero in conflitto con le norme del diritto internazionale.

17 Conseguentemente, la prima questione va risolta nel senso che spetta agli Stati membri, allo stato attuale del diritto comunitario, determinare, conformemente alle

norme generali del diritto internazionale, le condizioni per l'iscrizione di una nave nei loro registri e per la concessione alla stessa nave del diritto di battere la loro bandiera, fermo restando che, nell'esercizio di questo potere, essi sono tenuti al rispetto delle norme comunitarie.

Sulla seconda questione

- 18 Con tale questione il giudice nazionale si chiede se le tre condizioni alle quali la legge del 1988 subordina l'immatricolazione dei pescherecci nel Regno Unito siano compatibili con il diritto comunitario. Essa va quindi analizzata nel seguente modo:
- « 1) Se il diritto comunitario e in specie i principi della libertà di stabilimento e di proporzionalità ed il divieto di discriminazioni vadano interpretati nel senso che essi ostano a che uno Stato membro subordini l'iscrizione di un peschereccio nel suo registro nazionale alle seguenti condizioni:
- a) i proprietari (legal owners e beneficial owners), i noleggiatori e gli esercenti della nave debbono essere cittadini di tale Stato membro o società in esso costituite e, in quest'ultimo caso, almeno il 75% del capitale sociale di una società del genere deve essere detenuto da cittadini di questo Stato membro o da società che soddisfino le stesse condizioni e il 75% degli amministratori di essa deve avere la cittadinanza di questo Stato membro;
 - b) i proprietari (legal owners e beneficial owners), i noleggiatori, gli esercenti, gli azionisti e gli amministratori, a seconda dei casi, debbono avere residenza e domicilio in questo Stato membro;
 - c) la nave deve essere esercitata e le sue operazioni dirette e controllate dal territorio di questo Stato membro.
- 2) Se sulla soluzione della prima questione abbia un'incidenza la circostanza che è prevista la possibilità di dispensare i privati dalla condizione della nazionalità, in considerazione della durata del periodo durante il quale abbiano risieduto nello Stato membro ed abbiano partecipato all'attività dell'industria della pesca di questo Stato ».

Quanto alle condizioni relative alla nazionalità, alla residenza ed al domicilio [punto 1, lett. a) e b), della seconda questione, come riformulata]

- 19 Nel corso della trattazione orale, la Commissione ha sostenuto che l'immatricolazione di una nave integra di per sé stessa un atto di stabilimento ai sensi degli artt. 52 e seguenti del Trattato, di modo che troverebbero applicazione le norme relative alla libertà di stabilimento.
- 20 Occorre rilevare, al riguardo, come la nozione di stabilimento di cui agli artt. 52 e seguenti del Trattato implichi l'esercizio effettivo di un'attività economica per una durata di tempo indeterminata, mercé l'insediamento in pianta stabile in un altro Stato membro.
- 21 Di conseguenza, l'immatricolazione di una nave non implica necessariamente uno stabilimento a norma del Trattato, specie ove la nave non venga utilizzata per l'esercizio di un'attività economica o quando la domanda d'immatricolazione sia proposta da una persona, o per conto di una persona, che non si è stabilita né si stabilirà nello Stato membro considerato.
- 22 Tuttavia, nell'ipotesi in cui la nave costituisca un mezzo per l'esercizio di un'attività economica, implicante un insediamento in pianta stabile nello Stato membro considerato, la sua immatricolazione non può essere scissa dall'esercizio della libertà di stabilimento.
- 23 Talché, le condizioni prescritte per l'immatricolazione di una nave non debbono creare ostacoli alla libertà di stabilimento, contemplata dagli artt. 52 e seguenti del Trattato.
- 24 Il governo del Regno Unito e il governo belga obiettano, nondimeno, che l'immatricolazione di una nave in uno Stato membro non è un presupposto necessario dello stabilimento in tale Stato, in quanto nulla impedisce alle persone fisiche o alle società che lo vogliano di gestire le loro navi od i loro pescherecci, in ipotesi, dal territorio del Regno Unito, nell'ambito di operazioni connesse con il territorio del detto Stato; uno stabilimento di tal genere nel Regno Unito sarebbe possibile per qualsiasi nave immatricolata in uno degli altri Stati membri.

- 25 Tale punto di vista non può essere condiviso. In forza dell'art. 52, secondo comma, del Trattato, la libertà di stabilimento comporta, per i cittadini di uno Stato membro, « l'accesso alle attività non salariate e al loro esercizio (...) alle condizioni definite dalla legislazione del paese di stabilimento nei confronti dei propri cittadini (...) ».
- 26 Il governo del Regno Unito e i governi belga, danese ed ellenico sono del parere che il Trattato non osti ad una condizione di nazionalità come quella controversa nella causa principale, in quanto potrebbe sussistere una discriminazione fondata sulla nazionalità solo nel caso in cui la normativa di uno Stato membro preveda per i soggetti di diritto un trattamento differenziato in ragione della loro diversa nazionalità. Nel caso di specie, invece, potrebbe riscontrarsi non già un trattamento discriminatorio basato sulla nazionalità, bensì una condizione per la concessione della nazionalità, materia nella quale gli Stati membri avrebbero il potere di decidere discrezionalmente i criteri per il conferimento e il diniego, con riguardo tanto alle persone fisiche quanto alle navi.
- 27 Sul punto, si deve rilevare come la nozione di « nazionalità » delle navi, le quali non sono soggetti di diritto, indichi una nozione diversa dalla « cittadinanza » delle persone fisiche.
- 28 Il divieto di discriminazioni fondate sulla nazionalità, enunciato, in particolare per quanto riguarda il diritto di stabilimento, nell'art. 52 del Trattato, si applica alle disparità di trattamento tra le persone fisiche cittadine degli Stati membri nonché tra le società equiparate a tali persone fisiche ai sensi dell'art. 58.
- 29 Di conseguenza, ciascuno Stato membro deve, nell'esercizio della propria competenza a determinare i requisiti necessari per concedere la propria « nazionalità » ad una nave, attenersi al divieto di discriminazioni dei cittadini degli Stati membri fondate sulla nazionalità.
- 30 Dai suddetti rilievi discende che l'art. 52 del Trattato osta a che sia prescritta una condizione, come quella prevista nella fattispecie di cui alla causa principale, in virtù della quale le persone fisiche proprietarie o noleggiatrici di una nave e, nel caso di una società, i detentori del capitale sociale e gli amministratori debbono avere una determinata cittadinanza.

31 Analogo rilievo deve farsi in relazione all'art. 221 del Trattato, che impone agli Stati membri l'obbligo di riservare il trattamento nazionale con riferimento alla partecipazione finanziaria dei cittadini degli Stati membri al capitale delle società, ai sensi dell'art. 58.

32 Quanto alla condizione relativa al fatto che i proprietari, i noleggiatori e gli esercenti di una nave e, nel caso di una società, gli azionisti e gli amministratori della stessa sono tenuti ad essere residenti e domiciliati nello Stato dell'immatricolazione, si deve rilevare come una simile condizione, non giustificata dai diritti e dagli obblighi nascenti dalla concessione a una nave dell'uso di una bandiera nazionale, si risolva in una discriminazione fondata sulla nazionalità. Invero, i cittadini dello Stato considerato sono in gran maggioranza residenti e domiciliati in tale Stato soddisfacendo quindi automaticamente tale condizione, mentre i cittadini degli altri Stati membri dovrebbero nella maggior parte dei casi spostare la loro residenza e il loro domicilio in tale Stato, per poter ottemperare alle prescrizioni della normativa di quest'ultimo. Ne consegue che l'art. 52 osta ad una simile condizione.

33 Dai suddetti rilievi emerge che il diritto comunitario e in particolare l'art. 52 del Trattato CEE ostano a che uno Stato membro subordini l'immatricolazione di un peschereccio nel suo registro nazionale alle seguenti condizioni: a) che i proprietari (legal owners e beneficial owners), i noleggiatori e gli esercenti della nave siano cittadini di questo Stato membro o società costituite in tale Stato e, in quest'ultimo caso, che almeno il 75% del capitale sociale di tale società sia detenuto da cittadini di questo Stato membro o da società che soddisfano le stesse condizioni e che il 75% degli amministratori di tale società siano cittadini del suddetto Stato membro; b) che i proprietari (legal owners e beneficial owners), i noleggiatori, gli esercenti, gli azionisti e gli amministratori, a seconda dei casi, abbiano la loro residenza ed il loro domicilio nel predetto Stato membro.

Quanto alla condizione relativa al luogo di esercizio, direzione e controllo della nave [punto 1, lett. c), della seconda questione, come riformulata]

34 In ordine a tale punto, basti osservare che una condizione prescritta per l'immatricolazione di una nave, secondo la quale la nave deve essere esercitata e le sue operazioni devono essere dirette e controllate dal territorio dello Stato membro di immatricolazione, abbraccia in sostanza la nozione stessa di stabilimento di cui agli

artt. 52 e seguenti del Trattato, nozione che implica un insediamento in pianta stabile. Ne consegue che i suddetti articoli, i quali per l'appunto sanciscono la libertà di stabilimento, non possono essere interpretati come preclusivi di una simile condizione.

- 35 Una condizione del genere non sarebbe tuttavia compatibile con le norme citate, qualora fosse interpretata in un senso tale da precludere l'immatricolazione nel caso di una sede secondaria, ove il centro di direzione delle operazioni della nave nello Stato di immatricolazione si conformasse ad istruzioni promananti da un centro decisionale situato nello Stato membro della sede principale.
- 36 Pertanto, la questione posta dal giudice nazionale dev'essere risolta nel senso che il diritto comunitario non osta a che uno Stato membro subordini l'immatricolazione di un peschereccio nel proprio registro nazionale al presupposto che la nave di cui trattasi sia esercita e le sue operazioni siano dirette e controllate dal territorio di questo Stato membro.

Quanto alla possibilità di deroga alla condizione della nazionalità (punto 2 della seconda questione, come riformulata)

- 37 Questa parte della questione prospetta, in sostanza, il problema se la circostanza che il ministro competente di uno Stato membro possa esentare un privato dal possesso del requisito della nazionalità, in considerazione della durata del periodo nel quale ha risieduto in tale Stato membro ed ha partecipato alle attività dell'industria della pesca di quest'ultimo Stato, possa giustificare, alla luce del diritto comunitario, la norma che prescrive che l'immatricolazione di un peschereccio è subordinata ad un requisito di nazionalità nonché ad una condizione di residenza e di domicilio.
- 38 In proposito va ricordato come, secondo la costante giurisprudenza della Corte, il solo fatto che l'autorità competente abbia facoltà di concedere esenzioni non possa giustificare un provvedimento nazionale contrario al Trattato, nemmeno se tale facoltà venga, di fatto, ampiamente esercitata (v., in particolare, sentenze 24 gen-

naio 1978, Van Tiggele, causa 82/77, Racc. pag. 25; e 16 dicembre 1980, Fietje, causa 27/80, Racc. pag. 3839).

- 39 Di conseguenza, la questione posta dal giudice nazionale va risolta nel senso che la circostanza che il ministro competente di uno Stato membro possa esonerare taluno dal possesso del requisito della nazionalità, in considerazione della durata del periodo in cui questi ha risieduto in questo Stato membro ed ha partecipato alle attività dell'industria della pesca di quest'ultimo Stato, non è idonea a giustificare, alla luce del diritto comunitario, la norma che prescrive che l'immatricolazione di un peschereccio è subordinata ad un requisito di nazionalità nonché ad una condizione di residenza e di domicilio.

Sulla terza questione

- 40 Va ricordato, preliminarmente, che nelle sentenze 14 dicembre 1989, Agegate (causa C-3/87, Racc. pag. 4459) e Jaderow (causa C-216/87, Racc. pag. 4509), la Corte ha rilevato come gli Stati membri, nell'esercizio della competenza loro attribuita a determinare le modalità di sfruttamento dei contingenti nazionali, possano stabilire quali siano le navi della loro flotta peschereccia autorizzate ad imputare le catture ai contingenti nazionali, purché i criteri adottati siano compatibili con il diritto comunitario. Nella sentenza ultima citata, la Corte ha statuito, in particolare, che uno Stato membro poteva imporre requisiti intesi a garantire un effettivo legame economico con detto Stato, purché tale legame riguardasse unicamente i rapporti tra le attività dei pescherecci e le popolazioni che dipendono in modo particolare dalla pesca e dalle industrie connesse.
- 41 Si deve inoltre osservare che una disciplina nazionale in materia di immatricolazione delle navi, come quella controversa nella causa principale, non è finalizzata alla determinazione delle modalità di sfruttamento dei contingenti. Di conseguenza, quali che siano gli obiettivi perseguiti dal legislatore nazionale, una tale disciplina non può trovare giustificazione nell'esistenza di un regime comunitario di contingenti nazionali.
- 42 La terza questione deve pertanto essere risolta nel senso che l'esistenza dell'attuale sistema di contingenti nazionali non è circostanza idonea a modificare le soluzioni formulate in ordine alla seconda questione.

Sulla quarta questione

- 43 È opportuno rilevare che tale questione viene sollevata in riferimento all'ipotesi in cui la Corte ritenga che il diritto comunitario non osti alle condizioni relative alla nazionalità, alla residenza ed al domicilio del tipo di quelle controverse nella causa principale. Ora, poiché tale ipotesi non ricorre, non è necessario pronunciarsi sulla quarta questione.

Sulle spese

- 44 Le spese sostenute dal governo del Regno Unito, dai governi belga, danese, tedesco, ellenico, spagnolo e irlandese e dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione; nei confronti delle parti nella causa principale, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, al quale spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottoposte dalla High Court of Justice d'Inghilterra e del Galles, con ordinanza 10 marzo 1989, dichiara:

- 1) Spetta agli Stati membri, allo stato attuale del diritto comunitario, determinare, conformemente alle norme generali del diritto internazionale, le condizioni per l'iscrizione di una nave nei loro registri e per la concessione alla stessa nave del diritto di battere la loro bandiera, fermo restando che, nell'esercizio di questo potere, gli Stati membri sono tenuti al rispetto delle norme comunitarie.
- 2) Le disposizioni del diritto comunitario ed in particolare l'art. 52 del Trattato CEE ostano a che uno Stato membro subordini l'immatricolazione di un peschereccio nel suo registro nazionale alle seguenti condizioni: a) che i proprietari (legal owners e beneficial owners), i noleggiatori e gli esercenti della nave siano cittadini di questo Stato membro o società costituite in tale Stato e, in quest'ultimo caso, che almeno il 75% del capitale sociale di tale società sia detenuto da

cittadini di questo Stato membro o da società che soddisfano le stesse condizioni e che il 75% degli amministratori di detta società abbia la cittadinanza di questo Stato membro; b) che i proprietari (legal owners e beneficial owners), i noleggiatori, gli esercenti, gli azionisti e gli amministratori, a seconda dei casi, abbiano la loro residenza ed il loro domicilio nel predetto Stato membro.

- 3) Il diritto comunitario non osta a che uno Stato membro subordini l'immatricolazione di un peschereccio nel suo registro nazionale al fatto che la nave di cui trattasi venga esercitata e le sue operazioni siano dirette e controllate dal territorio di questo Stato membro.
- 4) La circostanza che il ministro competente di uno Stato membro possa esonerare taluno dal possesso del requisito della nazionalità, in considerazione della durata del periodo in cui questi ha risieduto in questo Stato membro ed ha partecipato alle attività dell'industria della pesca di quest'ultimo Stato, non è idonea a giustificare, alla luce del diritto comunitario, la norma che prescrive che l'immatricolazione di un peschereccio è subordinata ad un requisito di nazionalità nonché ad una condizione di residenza e di domicilio.
- 5) L'esistenza dell'attuale sistema di contingenti nazionali non è circostanza idonea a modificare le soluzioni formulate in ordine alla seconda questione.

Due	Mancini	O'Higgins	Moitinho de Almeida
	Rodríguez Iglesias	Díez de Velasco	Slynn
Kakouris	Joliet	Grévisse	Zuleeg

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 25 luglio 1991.

Il cancelliere
J.-G. Giraud

Il presidente
O. Due