

HOTĂRÂREA CURȚII
25 iulie 1991*

The Queen
împotriva
Secretary of State for Transport, ex parte: Factortame Ltd și alții

(cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare, formulată de către High Court of Justice)

„Pescuit — Înmatricularea navelor — Condiții”

Cauza C-221/89

În cauza C-221/89,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, de către High Court (England and Wales), pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe între

The Queen

și

Secretary of State for Transport (ministrul Transporturilor) ex parte: Factortame Ltd și alții,

a unei hotărâri preliminare cu privire la interpretarea dispozițiilor din dreptul comunitar referitoare în special la dreptul de stabilire și a principiilor proporționalității și nediscriminării din motive de naționalitate, pentru a decide asupra compatibilității între acest drept și legislația națională referitoare la condițiile impuse pentru înregistrarea navelor de pescuit,

CURTEA,

compusă din domnii O. Due, președinte, G. F. Mancini, T. F. O’Higgins, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias, M. Díez de Velasco, președinți de cameră, Sir Gordon Slynn, domnii C. N. Kakouris, R. Joliet, F. Grévisse și M. Zuleeg, judecători,

avocat general: domnul J. Mischo

* Limba de procedură: engleza.

grefier: domnul J.-G. Giraud

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

— pentru Factortame Ltd. și alții, de către domnii David Vaughan, QC, Gerald Barling, barrister, David Anderson, barrister, și Stephen Swabey, solicitor, de la cabinetul Thomas Cooper & Stibbard,

— pentru guvernul britanic, de către domnul Timothy J. G. Pratt, principal assistant treasury solicitor, în calitate de agent, asistat de Sir Nicholas Lyell, QC, solicitor general, domnii Christopher Bellamy, QC, Christopher Vajda, barrister, și Andrew Macnab, barrister,

— pentru guvernul belgian, de către domnul Ir. L. Van de Vel, director general în Ministerul Transporturilor, în calitate de agent,

— pentru guvernul danez, de către domnul Joergen Molde, consilier juridic în Ministerul Afacerilor Externe, în calitate de agent,

— pentru guvernul german, de către domnii Ernst Roeder, Regierungsdirektor im Bundesministerium fuer Wirtschaft, și Gerhard Leibrock, Regierungsrat im Bundesministerium fuer Wirtschaft, în calitate de agenți,

— pentru guvernul elen, de către doamna H. M. Mamouna, avocat, membră a Serviciului contencios comunitar al Ministerului Afacerilor Externe, în calitate de agent,

— pentru guvernul spaniol, de către domnul Javier Conde de Saro, director general pentru coordonare juridică și instituțională comunitară, și de către doamna Rosario Silva de Lapuerta, Abogado del Estado în Serviciul juridic pentru relațiile cu Curtea de Justiție a Comunităților Europene, în calitate de agenți,

— pentru guvernul irlandez, de către domnul Louis J. Dockery, chief state solicitor, în calitate de agent,

— pentru Comisie, de către domnii Robert C. Fischer, consilier juridic, și Peter Oliver, membru al serviciului juridic, în calitate de agenți,

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea observațiilor orale ale Factortame Ltd și altora, reprezentați de către domnul D. Vaughan, QC, de la Rawlings (Trawling) Ltd., reprezentată de către domnul N. Forwood, QC, ale Guvernului Regatului Unit, ale guvernului belgian, reprezentat de domnul J. Van de Velde,

consilier în cadrul Ministerului Afacerilor Externe, ale guvernului german, reprezentat de Dr. J. Karl, ale guvernului elen, reprezentat de către doamna I. Galani-Maragkoudaki, ale guvernului spaniol, din partea guvernului irlandez, reprezentat de către domnul J. O'Reilly, SC, și ale Comisiei, în ședința din 17 ianuarie 1991,

după ascultarea concluziilor avocatului general, prezentate în ședința din 13 martie 1991,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin Ordonanța din 10 martie 1989, primită la Curte la 17 iulie 1989, High Court of Justice of England and Wales a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, patru întrebări preliminare cu privire la interpretarea dispozițiilor din dreptul comunitar referitoare, în special, la dreptul de stabilire și la principiile proporționalității și nediscriminării pe motiv de naționalitate, pentru a decide asupra compatibilității cu acest drept a legislației naționale cu privire la condițiile necesare pentru înregistrarea navelor de pescuit.

2 Aceste întrebări au fost ridicate în cadrul unei acțiuni inițiate împotriva Secretary of State for Transport (denumit în continuare „ministrul Transporturilor”) de către societatea Factortame Ltd și alte societăți reglementate de legislația Regatului Unit, precum și de către administratorii și acționarii acestor societăți, dintre care cea mai mare parte sunt resortisanți spanioli (denumiți în continuare „reclamanți în acțiunea principală”).

3 Rezultă din dosar că reclamanții în acțiunea principală sunt proprietari sau operatori a 95 de nave de pescuit care au fost înscrise în registrul navelor britanice în temeiul Merchant Shipping Act 1894 (Legea privind navigația comercială din 1894). Cincizeci și trei dintre aceste nave au fost inițial înmatriculate în Spania și arborau pavilion spaniol, însă au fost înmatriculate în registrul britanic la date diferite începând din 1980. Celelalte 42 de nave au fost de la început înregistrate în Regatul Unit, dar au fost cumpărate de societăți la date diferite, mai ales începând cu 1983.

4 Regimul juridic privind înmatricularea navelor de pescuit britanice a fost radical modificat de partea a doua a Merchant Shipping Act 1988 (Legea privind navigația comercială din 1988, denumită în continuare „legea din 1988”) și de Merchant Shipping (Registration of Fishing Vessels) Regulations 1988 (regulamente din 1988 privind înmatricularea navelor de pescuit, denumite în continuare „regulamentele din 1988”, S.I 1988, nr. 1926). Este cunoscut că Regatul Unit a efectuat această modificare cu scopul de a pune capăt practicii cunoscute sub numele de „quota hopping”, și care, conform Guvernului Regatului Unit, constă în „jefuirea” cotelor sale de pescuit de către nave care arborează pavilion britanic, dar care nu sunt în mod autentic britanice.

5 În legea din 1988 s-a prevăzut stabilirea unui nou registru în care trebuia înmatriculate începând din acel moment toate navele de pescuit britanice, inclusiv cele care erau deja

înmatriculate în vechiul registru general, în temeiul Legii privind navigația comercială din 1894. Cu toate acestea, numai navele de pescuit care îndeplineau condițiile enunțate la articolul 14 din legea din 1988 pot fi înmatriculate în noul registru.

6 La alineatul (1), acest articol prevede că, exceptând derogările hotărâte de ministrul Transporturilor, o navă de pescuit nu poate fi înscrisă în noul registru decât dacă:

„a) proprietarul ei este britanic,

b) este operată de pe teritoriul Regatului Unit și utilizarea sa este dirijată și controlată din Regatul Unit și,

c) navlositorul, armatorul operator sau operatorul navei este o persoană sau societate calificată.”

Conform alineatului (2) din același articol, se consideră că o navă de pescuit aparține unui proprietar britanic dacă proprietatea nominală (*legal ownership*) este în totalitate deținută de una sau mai multe persoane sau societăți calificate și dacă proprietatea efectivă (*beneficial ownership*) a navei aparține în proporție de cel puțin 75 % uneia sau mai multor societăți calificate sau uneia sau mai multor persoane calificate; alineatul (7) din aceeași dispoziție precizează că prin „persoană calificată” trebuie să se înțeleagă orice persoană care este cetățean britanic, rezident și cu domiciliul în Regatul Unit, iar prin „societate calificată”, o societate constituită în Regatul Unit și care are centrul activităților sale (*principal place of business*) în același stat, din al cărui capital social cel puțin 75 % este deținut de una sau mai multe persoane sau societăți calificate și în care cel puțin 75 % din administratori sunt persoane calificate.

7 În cele din urmă, articolul 14 alineatul (4) permite ministrului Transporturilor să facă o derogare de la condiția naționalității în favoarea unei persoane de drept privat, ținând seama de durata perioadei în care acesta din urmă a locuit în Regatul Unit și a participat la activitățile de pescuit din această țară.

8 Legea și regulamentele din 1988 au intrat în vigoare la 1 decembrie 1988. Cu toate acestea, în temeiul articolului 13 din lege, validitatea înmatriculărilor efectuate în temeiul regimului menționat anterior a fost prelungită, pentru o perioadă de tranziție, până la 31 martie 1989.

9 La deschiderea procedurii care a dat naștere acțiunii principale, cele 95 de nave de pescuit ale reclamanților în acțiunea principală nu corespundeau nici cel puțin uneia dintre condițiile de înmatriculare prevăzute la articolul 14 din legea din 1988 și nu puteau, deci, să fie înmatriculate în noul registru.

10 Dat fiind că aceste nave urmau să fie private de dreptul de a pescui începând cu 1 aprilie 1989, reclamanții din acțiunea principală au contestat, printr-o cerere de examinare judiciară pe care au introdus-o la 16 decembrie 1988 în fața High Court, Queen's Bench Division, compatibilitatea cu dreptul comunitar a părții a doua din legea din 1988.

11 În vederea soluționării acestui litigiu, High Court a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

„Întrebarea 1

Are dreptul comunitar o influență asupra condițiilor stabilite de către un stat membru în cadrul dispozițiilor pe care le-a hotărât pentru a stabili care sunt navele care pot fi înmatriculate în mod legitim în acest stat, care pot arbora pavilionul lui și care pot beneficia de naționalitatea respectivă?

Întrebarea 2

Ținând seama de dispozițiile și principiile din dreptul comunitar și, în special (dar nu numai), de principiul absenței discriminării pe baza naționalității, de dreptul la stabilire și de cerința de proporționalitate, un stat membru are dreptul să impună, în scopul înmatriculării în acest stat membru și al autorizării de a arbora pavilionul său, ca o navă de pescuit:

a) să fie proprietatea exclusivă a resortisanților acestui stat membru, care au reședința și domiciliul în acest stat, sau să aparțină unei societăți, cel puțin 75 % din capitalul căreia are drept proprietari, ca «*legal owners*» și ca «*beneficial owners*», resortisanți ai acestui stat, care au reședința și domiciliul pe teritoriul acestuia, și în cadrul căreia cel puțin 75 % din administratori sunt resortisanți ai acestui stat, au reședința și domiciliul pe teritoriul acestuia (denumită în continuare «societate calificată»); și ca

b) cel puțin 75 % din «*beneficial owners*» ai acestei nave de pescuit să fie resortisanți ai acestui stat membru, care au reședința și domiciliul pe teritoriul acestuia, sau nava să fie în totalitate deținută de una sau mai multe societăți calificate, sau să fie parțial deținută de una sau mai multe societăți calificate, cu condiția ca resortisanții acestui stat membru, care au reședința și domiciliul pe teritoriul acestuia, să fie titularii a cel puțin 75 % din celelalte drepturi asupra acestei nave; și

c) nava să fie utilizată și operațiunile sale să fie dirijate și controlate din interiorul acestui stat membru; și

d) să aibă drept navlositor sau operator un resortisant al acestui stat membru, care are reședința și domiciliul pe teritoriul acestuia, sau o societate calificată,

în circumstanțele în care nicio excepție nu este prevăzută în favoarea resortisanților altor state membre, dacă statul membru nu are competența de a deroga de la condiția naționalității în favoarea unei persoane de drept privat, ținând seama de durata perioadei în care aceasta a avut reședința în respectivul stat membru și a participat la activitățile din industria pescuitului din acest stat membru?

Întrebarea 3

Răspunsul la întrebarea 2 este diferit atunci când există cote de pescuit naționale atribuite statelor membre în aplicarea politicii comune în materie de pescuit?

Întrebarea 4

Răspunsurile la întrebările 2 și 3 sunt diferite atunci când punerea în aplicare a dispoziției în cauză a avut scopul și efectul ca mai multe nave de pescuit care, imediat înaintea intrării în vigoare a acestei dispoziții, au fost în mod corespunzător înmatriculate în statul membru în cauză și autorizate de către acest stat membru să pescuiască și care erau într-o mare măsură proprietatea efectivă (*beneficial ownership*) a resortisanților altui stat membru, pe teritoriul căruia locuiau și erau domiciliați, să nu mai îndeplinească condițiile impuse pentru a arbora pavilionul primului stat membru, astfel încât ele să nu mai îndeplinească nici condițiile necesare pentru a pescui, în cadrul cotelor de pescuit atribuite primului stat membru sub regimul politicii comune în materie de pescuit, cu excepția cazului în care proprietatea și gestionarea navelor sunt transferate resortisanților primului stat membru, care au reședința și domiciliul pe teritoriul acestuia, conform celor prevăzute în respectiva dispoziție?” »

12 Pentru o prezentare mai detaliată a faptelor din acțiunea principală, a derulării procedurii, precum și a observațiilor scrise prezentate Curții, se face trimitere la raportul de ședință. Aceste elemente din dosar sunt reluate în cele ce urmează numai în măsura în care sunt necesare pentru raționamentul Curții.

Cu privire la prima întrebare

13 Este necesar să se sublinieze în primul rând că, în stadiul actual al dreptului comunitar, competența stabilirii condițiilor de înmatriculare a navelor aparține statelor membre. În ceea ce privește în special navele de pescuit, Curtea, prin Hotărârea din 19 ianuarie 1988, Pesca Valentia, punctul 13 (223/86, Rec., p. 83), a hotărât că dispozițiile din Regulamentul (CEE) nr. 101/76 al Consiliului din 19 ianuarie 1976 privind instituirea unei politici comune a structurilor în sectorul pescuitului (JO L 20, p.19) făceau referire la navele de pescuit „care arborează pavilionul” unui stat membru sau „înmatriculate” pe teritoriul statului respectiv, dar că definirea acestor noțiuni revenea legislațiilor statelor membre.

14 Cu toate acestea, este necesar să se aducă aminte că statele membre trebuie să își exercite competențele rezervate respectând dreptul comunitar (a se vedea mai recent Hotărârea din 7

iunie 1988, Grecia/Comisia, punctul 9, 57/86, Rec., p. 2855, și Hotărârea din 21 iunie 1988, Comisia/Grecia, punctul 7, 127/87, Rec., p. 3333).

15 Guvernul Regatului Unit și guvernele belgian și elen susțin totuși că situația este alta atunci când este vorba de competența pe care dreptul internațional public o recunoaște fiecărui stat, și anume de a stabili în mod suveran condițiile în care acesta acordă pavilionul său unei nave. Ele invocă, în această privință, articolul 5 alineatul (1) din Convenția de la Geneva din 29 aprilie 1958 cu privire la marea liberă (*Culegere de tratate ale Organizației Națiunilor Unite*, 450, nr. 6465), formulat după cum urmează:

„Fiecare stat stabilește condițiile pentru a acorda navelor naționalitatea sa, precum și condițiile de înmatriculare și de acordare a dreptului de a arbora pavilionul său. Navele dețin naționalitatea statului al cărui pavilion sunt autorizate să-l arboreze. Trebuie să existe o legătură substanțială între stat și navă: statul trebuie în special să își exercite efectiv jurisdicția și controlul în domeniile tehnic, administrativ și social, asupra navelor care arborează pavilionul său.”

16 Această argumentație nu ar putea avea valoare decât dacă cerințele dreptului comunitar cu privire la exercitarea de către statele membre a competenței pe care și-o păstrează în materie de înmatriculare a navelor s-ar afla în conflict cu normele dreptului internațional.

17 Prin urmare, este necesar să se răspundă la prima întrebare că, în stadiul actual al dreptului comunitar, intră în competența statelor membre să stabilească, în conformitate cu normele generale de drept internațional, condițiile necesare pentru a permite înmatricularea unei nave în registrele lor și pentru a-i acorda acestei nave dreptul de a arbora pavilionul lor, dar că, în exercitarea acestei competențe, statele membre trebuie să respecte normele dreptului comunitar.

Cu privire la a doua întrebare

18 Prin această întrebare, instanța națională dorește să afle dacă cele trei condiții pe care legea din 1988 le impune pentru înmatricularea navelor de pescuit în Regatul Unit sunt compatibile cu dreptul comunitar. Prin urmare, aceasta trebuie analizată după cum urmează:

„1. Dreptul comunitar și mai ales principiile care privesc libertatea de stabilire, nediscriminarea pe bază de naționalitate și principiul proporționalității trebuie interpretate în sensul că împiedică un stat membru să impună următoarele condiții pentru înmatricularea unei nave de pescuit în registrul său național:

a) proprietarii (*legal owners* și *beneficial owners*), navlositorii și operatorii navei să fie resortisanți ai acestui stat membru sau societăți constituite în acest stat și, în acest ultim caz, cel puțin 75 % din capitalul social al unei astfel de societăți să fie deținut de resortisanți ai

acestui stat membru sau de societăți care îndeplinesc aceleași condiții și 75 % din administratorii acestei societăți să fie resortisanți ai acestui stat membru;

b) acești proprietari (*legal owners* și *beneficial owners*), navlositori, operatori, acționari și administratori, după caz, să aibă reședința și domiciliul în acest stat membru;

c) nava să fie exploatată și utilizarea sa să fie dirijată și controlată de pe teritoriul acestui stat membru?

2. Răspunsul la întrebarea care figurează la numărul 1 de mai sus este diferit în cazul în care este prevăzută posibilitatea de a se face o derogare, în favoarea unei persoane de drept privat, de la condiția naționalității, ținând seama de durata perioadei în timpul căreia aceasta a locuit pe teritoriul respectivului stat membru și a participat la activități din industria pescuitului din cadrul acestui stat?”

Cu privire la condițiile care țin de naționalitate, de reședință și de domiciliu [punctul 1, literele (a) și (b) din cea de-a doua întrebare reformulată]

19 La audierea pledoariilor, Comisia a susținut că înmatricularea unei nave reprezenta ca atare un act de stabilire în sensul articolului 52 și al următoarelor din tratat și că, prin urmare, normele referitoare la libertatea de stabilire erau aplicabile.

20 În această privință, trebuie să se sublinieze că noțiunea de stabilire, în sensul articolului 52 și al următoarelor din tratat, comportă exercițiul efectiv al unei activități economice prin intermediul unei unități fixe într-un alt stat membru, pe o durată nedeterminată.

21 În consecință, înmatricularea unei nave nu comportă neapărat o stabilire în sensul tratatului, mai ales în cazul în care nava nu este utilizată în scopul unei activități economice sau în cazul în care cererea de înmatriculare se face de către o persoană sau în numele unei persoane, care nu este stabilită și care nu se va stabili în statul în cauză.

22 Cu toate acestea, în cazul în care nava reprezintă un instrument pentru exercitarea unei activități economice care comportă o unitate fixă pe teritoriul statului în cauză, înmatricularea sa nu poate fi separată de exercitarea libertății de stabilire.

23 Prin urmare, condițiile impuse pentru înmatricularea navelor nu trebuie să împiedice libertatea de stabilire, în sensul articolului 52 și al următoarelor din tratat.

24 Cu toate acestea, Guvernul Regatului Unit și guvernul belgian susțin că înregistrarea unei nave într-un stat membru nu este o condiție prealabilă necesară stabilirii în acest stat, deoarece persoanele fizice sau societățile care doresc să conducă, de exemplu, de pe teritoriul Regatului Unit, operațiuni de exploatare a navelor lor, inclusiv a navelor de pescuit, în cadrul operațiunilor care au legătură cu teritoriul acestui stat, nu sunt împiedicate să o facă; o astfel de

stabilire pe teritoriul Regatului Unit ar fi posibilă în cazul oricărei nave înregistrate într-unul dintre celelalte state membre.

25 Acest punct de vedere nu poate fi acceptat. Conform articolului 52 al doilea paragraf din tratat, libertatea de stabilire comportă, pentru resortisanții unui stat membru, „accesul la activitățile independente și exercitarea lor ... în condițiile definite de legislația țării de stabilire pentru resortisanții proprii...”.

26 Guvernul Regatului Unit și guvernele belgian, danez și elen sunt de părere că tratatul nu se opune unei condiții de naționalitate de tipul celei în cauză în acțiunea principală, deoarece nu poate fi vorba de discriminare pe criterii legate de naționalitate decât în ipoteza în care legislația unui stat membru tratează subiecții de drept în mod diferit, dată fiind diferența de naționalitate a acestora. Însă, în cazul de față, nu este vorba despre un tratament discriminatoriu bazat pe naționalitate, ci de o condiție pentru acordarea naționalității și, în acest domeniu, statele membre ar putea decide în mod liber cui îi conferă naționalitatea lor și cui i-o refuză, fie că este vorba de persoane fizice sau de nave.

27 Cu privire la acest aspect, trebuie să se sublinieze că „naționalitatea” navelor, care nu sunt subiecte de drept, este o expresie care desemnează o noțiune diferită de „naționalitatea” persoanelor fizice.

28 Interdicția de discriminare pe baza naționalității, enunțată în mod special, în ceea ce privește dreptul de stabilire, la articolul 52 din tratat, vizează diferențele de tratament între persoanele fizice resortisante ale statelor membre, precum și între societățile asimilate acestor persoane fizice în temeiul articolului 58.

29 Prin urmare, fiecare stat membru, în exercitarea competenței sale cu scopul de a stabili condițiile cerute pentru a acorda „naționalitatea” sa unei nave, este obligat să respecte interdicția de discriminare a resortisanților statelor membre din motive de naționalitate.

30 Din cele menționate anterior rezultă că articolul 52 din tratat se opune unei condiții de tipul celei vizate în acțiunea principală care impune ca persoanele fizice, proprietari sau navlositori ai unei nave să fie de o anumită naționalitate, și, în cazul unei societăți, deținătorii de capital social și administratorii să aibă o anumită naționalitate.

31 Același lucru este valabil și pentru articolul 221 din tratat care impune statelor membre obligația de a acorda tratamentul național în ceea ce privește participarea financiară a resortisanților altor state membre la capitalul societăților, în sensul articolului 58.

32 În ceea ce privește condiția conform căreia proprietarii, navlositorii și operatorii unei nave și, în cazul unei societăți, acționarii și administratorii ei trebuie să aibă reședința și domiciliul în statul în care are loc înmatricularea, trebuie să se constate că o astfel de condiție, care nu are o justificare în drepturile și obligațiile pe care le creează acordarea unui pavilion național unei nave, duce la o discriminare pe criterii de naționalitate. Resortisanții statului în cauză au în

marea lor majoritate reședința și domiciliul în acest stat și, astfel, îndeplinesc automat această condiție, în timp ce resortisanții celorlalte state membre ar trebui, în cele mai multe cazuri, să își deplaseze reședința și domiciliul în acest stat pentru a îndeplini cerințele legislației sale. Reiese că articolul 52 se opune unei astfel de condiții.

33 Din cele menționate anterior rezultă că dispozițiile dreptului comunitar și în special articolul 52 din Tratatul CEE împiedică un stat membru să impună pentru înmatricularea unei nave de pescuit în registrul său național următoarele condiții: a) proprietarii (*legal owners* și *beneficial owners*), navlositorii și operatorii navei să fie resortisanți ai acestui stat membru sau să fie societăți constituite în acest stat și, în acest ultim caz, cel puțin 75 % din capitalul social al unei astfel de societăți să fie deținut de resortisanți ai acestui stat membru sau de societăți care îndeplinesc aceleași condiții, iar 75 % din administratorii acestei societăți să fie resortisanți ai acestui stat membru; b) acești proprietari (*legal owners* și *beneficial owners*), navlositori, operatori, acționari și administratori, după caz, să aibă reședința și domiciliul în acest stat membru.

Cu privire la condiția referitoare la locul de operare, de dirijare și control al navei [punctul 1 litera (c) din a doua întrebare reformulată]

34 În această privință, este suficient să se observe că o condiție necesară pentru înmatricularea unei nave și conform căreia această navă trebuie operată, iar operațiunile sale, dirijate și controlate de pe teritoriul statului membru unde a fost înmatriculată, corespunde, în esență, noțiunii de stabilire în sensul articolului 52 și al următoarelor din tratat, care comportă o instalație fixă. Reiese că aceste articole, care stabilesc tocmai libertatea de stabilire, nu ar trebui interpretate în sensul că se opun unei astfel de condiții.

35 O astfel de condiție nu este totuși compatibilă cu respectivele dispoziții dacă aceasta trebuie interpretată în sensul că exclude înmatricularea în ipoteza unei unități secundare sau dacă centrul de unde sunt dirijate operațiunile navei în statul de înmatriculare ar acționa conform instrucțiunilor care provin dintr-un centru de decizii care se află pe teritoriul statului membru unde se află unitatea principală.

36 În consecință, trebuie să se răspundă instanței naționale că dreptul comunitar nu împiedică un stat membru să impună drept condiție pentru înmatricularea unei nave de pescuit în registrul său național ca nava în discuție să fie operată, iar folosirea sa să fie dirijată și controlată de pe teritoriul acestui stat membru.

Cu privire la posibilitatea de a face o derogare de la condiția de naționalitate (punctul 2 al întrebării a doua reformulată)

37 Această parte a întrebării ridică în esență problema de a clarifica dacă posibilitatea ca ministrul competent al unui stat membru să scutească o persoană de drept privat de îndeplinirea condiției naționalității, ținând seama de durata perioadei în care aceasta a locuit în acest stat membru și a participat la activități din industria pescuitului din acest stat, este de

natură să justifice, în raport cu dreptul comunitar, norma conform căreia înmatricularea unei nave de pescuit este subordonată unei condiții de naționalitate și unei condiții de reședință și de domiciliu.

38 În această privință, trebuie amintit că, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, doar faptul că autoritatea competentă este abilitată să acorde scutiri sau derogări nu ar trebui să justifice o măsură națională contrară tratatului, și aceasta chiar dacă abilitarea în cauză este de fapt folosită în mod liberal (a se vedea mai ales Hotărârea din 24 ianuarie 1978, Van Tiggele, 82/77, Rec., p. 25, și Hotărârea din 16 decembrie 1980, Fietje, 27/80, Rec., p. 3839).

39 Prin urmare, trebuie să se răspundă instanței naționale că posibilitatea ca ministrul competent al unui stat membru să scutească o persoană de drept privat de îndeplinirea condiției naționalității, ținând seama de durata perioadei în care aceasta a locuit în acest stat membru și a participat la activități din industria pescuitului din acest stat, nu este de natură să justifice, în raport cu dreptul comunitar, norma conform căreia înmatricularea unei nave de pescuit este subordonată unei condiții de naționalitate și unei condiții de reședință și domiciliu.

Cu privire la a treia întrebare

40 Trebuie să se amintească mai întâi că, în Hotărârea din 14 decembrie 1989, Agegate (C-3/87, Rec., p. 4459) și în Hotărârea Jaderow (C-216/87, Rec., p. 4509), Curtea a arătat că, în exercitarea competenței care le-a fost atribuită pentru a stabili modalitățile de utilizare a cotelor lor, statele membre puteau stabili care sunt navele aparținând flotelor lor de pescuit cărora să li se permită să apeleze la cotele naționale, cu condiția ca aceste criterii folosite să fie compatibile cu dreptul comunitar. În ultima hotărâre, Curtea a decis în special că un stat membru putea impune condiții care vizează să asigure că nava are o legătură economică reală cu acest stat, în măsura în care această legătură nu privește decât relațiile între activitățile de pescuit ale acestei nave și populațiile dependente de pescuit, precum și industriile conexe.

41 Este necesar să se sublinieze în continuare că o legislație națională cu privire la înmatricularea navelor, precum cea contestată în acțiunea principală, nu are ca obiect definirea modalităților de folosire a cotelor. În consecință, oricare ar fi obiectivele urmărite de organul legislativ național, o astfel de legislație nu poate fi justificată de existența unui regim comunitar al cotelor naționale.

42 Prin urmare, trebuie să se răspundă la cea de-a treia întrebare că existența sistemului actual de cote naționale nu este de natură să modifice răspunsurile date la cea de-a doua întrebare.

Cu privire la a patra întrebare

43 Trebuie observat că această întrebare este adresată în ipoteza în care Curtea consideră că dreptul comunitar nu se opune condițiilor de naționalitate, de reședință și de domiciliu, de tipul celor care fac obiectul acțiunii principale. Or, întrucât nu este acesta cazul, nu este necesar să se hotărască cu privire la cea de-a patra întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

44 Cheltuielile efectuate de către Guvernul Regatului Unit și de către guvernele belgian, danez, german, elen, spaniol și irlandez, precum și cele efectuate de către Comisia Comunităților Europene, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile în acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA,

pronunțându-se cu privire la întrebările care i-au fost adresate de către High Court of Justice of England and Wales, prin Ordonanța din 10 martie 1989, hotărăște:

1) În stadiul actual al dreptului comunitar, este de competența statelor membre să stabilească, în conformitate cu normele generale de drept internațional, condițiile necesare pentru a permite înmatricularea unei nave în registrele lor și pentru a-i acorda acestei nave dreptul de a arbora pavilionul statului respectiv, dar, în exercitarea competenței lor, statele membre trebuie să respecte normele dreptului comunitar.

2) Dispozițiile din dreptul comunitar și în special articolul 52 din Tratatul CEE împiedică un stat membru să impună pentru înmatricularea unei nave de pescuit în registrul său național următoarele condiții: a) proprietarii (*legal owners* și *beneficial owners*), navlositorii și operatorii navei să fie resortisanți ai acestui stat membru sau să fie societăți constituite în acest stat și, în acest ultim caz, cel puțin 75 % din capitalul social al unei astfel de societăți să fie deținut de resortisanți ai acestui stat membru sau de societăți care îndeplinesc aceleași condiții, iar 75 % din administratorii acestei societăți să fie resortisanți ai acestui stat membru; b) acești proprietari (*legal owners* și *beneficial owners*), navlositori, operatori, acționari și administratori, după caz, să aibă reședința și domiciliul în acest stat membru.

3) Dreptul comunitar nu împiedică un stat membru să impună drept condiție pentru înmatricularea unei nave de pescuit în registrul său național ca nava în discuție să fie operată, iar folosirea sa să fie dirijată și controlată de pe teritoriul acestui stat membru.

4) Posibilitatea ca ministrul competent al unui stat membru să scutească o persoană de drept privat de la îndeplinirea condiției de naționalitate, ținând seama de durata perioadei în care aceasta a locuit în acest stat membru și a participat la activități din industria pescuitului din respectivul stat, nu este de natură să justifice, în raport cu

dreptul comunitar, norma conform căreia înmatricularea unei nave de pescuit este subordonată unei condiții de naționalitate și unei condiții de reședință și domiciliu.

5) Existența sistemului actual de cote naționale nu este de natură să modifice răspunsurile oferite la cea de-a doua întrebare.

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

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, 25 iulie 1991.

Grefier
J.-G. Giraud

Președinte
O. Due