

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 25 de julio de 1991 *

En el asunto C-221/89,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por la High Court of Justice de Inglaterra y del País de Gales, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

The Queen

y

Secretary of State for Transport (Ministro de Transportes) ex parte: Factortame Ltd y otros,

una decisión prejudicial sobre la interpretación de las disposiciones de Derecho comunitario relativas principalmente al Derecho de establecimiento y de los principios de proporcionalidad y de no discriminación por razón de la nacionalidad, a efectos de determinar si es compatible con el Derecho comunitario la legislación nacional relativa a los requisitos exigidos para la matriculación de los buques de pesca,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: O. Due, Presidente; G.F. Mancini, T.F. O'Higgins, J.C. Moitinho de Almeida, G.C. Rodríguez Iglesias y M. Díez de Velasco, Presidentes de Sala; Sir Gordon Slynn y los Sres. C.N. Kakouris, R. Joliet, F. Grévisse y M. Zuleeg, Jueces;

Abogado General: Sr. J. Mischo;
Secretario: Sr. J.-G. Giraud;

* Lengua de procedimiento: inglés.

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- en nombre de Factortame Ltd y otros, por los Sres. David Vaughan, QC, Gerald Barling, Barrister, David Anderson, Barrister, y Stephen Swabey, Solicitor, del bufete Thomas Cooper & Stibbard;
- en nombre del Gobierno británico, por el Sr. Timothy J.G. Pratt, Principal Assistant Treasury Solicitor, en calidad de Agente, asistido por Sir Nicholas Lyell, QC, General Solicitor, y los Sres. Christopher Bellamy, QC, Christopher Vajda, Barrister, y Andrew Macnab, Barrister;
- en nombre del Gobierno belga, por el Sr. I.L. Van de Vel, directeur général del ministère des Transports, en calidad de Agente;
- en nombre del Gobierno danés, por el Sr. Jørgen Molde, Consejero Jurídico del Ministerio de Asuntos Exteriores, en calidad de Agente;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. Ernst Röder, Regierungsdirektor im Bundesministerium für Wirtschaft, y Gerhard Leibrock, Regierungsrat im Bundesministerium für Wirtschaft, en calidad de Agentes;
- en nombre del Gobierno helénico, por la Sra. H.M. Mamouna, Abogado, miembro del Servicio Contencioso Comunitario del Ministerio de Asuntos Exteriores, en calidad de Agente;
- por el Gobierno español, por el Sr. Javier Conde de Saro, Director General de Coordinación Jurídica e Institucional Comunitaria, y por la Sra. Rosario Silva de Lapuerta, Abogado del Estado del Servicio Jurídico ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en calidad de Agentes;
- en nombre del Gobierno irlandés, por el Sr. Louis J. Dockery, Chief State Solicitor, en calidad de Agente;
- en nombre de la Comisión, por los Sres. Robert C. Fischer, Consejero Jurídico, y Peter Oliver, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las alegaciones de Factortame Ltd y otros, representados por el Sr. D. Vaughan, QC; de Rawlings (Trawling) Ltd, representada por el Sr. N. Forwood, QC; del Gobierno del Reino Unido; del Gobierno belga, representado por el Sr. J. Van de Velde, adviseur del ministère des Affaires étrangères; del Gobierno alemán, representado por el Sr. J. Karl; del Gobierno helénico, representado por la Sra. I. Galani-Maragkoudaki; del Gobierno español; del Gobierno irlandés, representado por el Sr. J. O'Reilly, SC, y de la Comisión, expuestas en la vista de 17 de enero de 1991;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 13 de marzo de 1991;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 Mediante resolución de 10 de marzo de 1989, recibida en el Tribunal de Justicia el 17 de julio del mismo año, la High Court of Justice de Inglaterra y del País de Gales planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, cuatro cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de las disposiciones de Derecho comunitario relativas principalmente al derecho de establecimiento y de los principios de proporcionalidad y de no discriminación por razón de la nacionalidad, a efectos de determinar si es compatible con el Derecho comunitario la legislación nacional relativa a los requisitos exigidos para la matriculación de los buques de pesca.
- 2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre, por una parte, el Secretary of State for Transport (en lo sucesivo, «Ministro de Transportes») y, por otra, la sociedad Factortame Ltd y otras sociedades reguladas por el Derecho del Reino Unido, así como los administradores y los socios de dichas sociedades, la mayor parte de los cuales son nacionales españoles (en lo sucesivo, «demandantes en el litigio principal»).
- 3 Según los autos, los demandantes en el litigio principal son propietarios o explotan 95 buques de pesca que estaban inscritos en el Registro de buques británicos con arreglo a la Merchant Shipping Act 1894 (Ley sobre la Marina Mercante de 1894). Cincuenta y tres de esos buques estaban en un principio matriculados en España y

navegaban con bandera española, pero fueron matriculados en el Registro británico en distintas fechas a partir de 1980. Los 42 buques restantes siempre estuvieron registrados en el Reino Unido, pero fueron comprados por las mencionadas sociedades en diversas fechas, principalmente a partir de 1983.

- 4 El régimen legal referente a la matriculación de los buques pesqueros británicos fue radicalmente modificado por la parte II de la Merchant Shipping Act 1988 (Ley sobre la Marina Mercante de 1988; en lo sucesivo «Ley de 1988») y por las Merchant Shipping (Registration of Fishing Vessels) Regulations 1988 (Reglamentos de 1988 relativos a la Matriculación de los Buques Pesqueros; en lo sucesivo «Reglamentos de 1988»; SI 1988, n° 1926). Las partes están de acuerdo en que el Reino Unido efectuó dicha modificación para poner fin a la práctica llamada del «quota hopping», que consiste, según el Gobierno del Reino Unido, en el «saqueo» de las cuotas de pesca atribuidas al Reino Unido, por buques que navegan bajo pabellón británico, pero que no son británicos en realidad.
- 5 La Ley de 1988 previó el establecimiento de un nuevo Registro en el que deben inscribirse en lo sucesivo todos los buques de pesca británicos, incluidos los que ya estaban inscritos en el antiguo Registro general en virtud de la Ley sobre la Marina Mercante de 1984. No obstante, sólo los buques de pesca que reúnan los requisitos señalados en el artículo 14 de la Ley de 1988 pueden ser inscritos en el nuevo Registro.
- 6 Este artículo dispone, en su apartado 1, que, sin perjuicio de las excepciones que establezca el Ministro de Transportes, un buque de pesca sólo puede ser inscrito en el nuevo Registro si se cumplen los siguientes requisitos:

«[...]»

 - a) el buque debe ser propiedad británica,
 - b) debe ser explotado y sus actividades dirigidas y controladas desde el Reino Unido, y
 - c) los fletadores, responsables de la explotación o armadores del buque deben ser personas o sociedades cualificadas.»

Según el apartado 2 del mismo artículo, se considera que un buque de pesca pertenece a un propietario británico si su propiedad nominal (legal ownership) pertenece plenamente a una o varias personas o sociedades cualificadas y si su propiedad efectiva (beneficial ownership) pertenece a una o varias sociedades cualificadas o, por lo menos en un 75 %, a una o varias personas cualificadas; el apartado 7 de la misma disposición precisa que por «persona cualificada» debe entenderse aquella que tenga la ciudadanía británica, que sea residente y esté domiciliada en el Reino Unido, y por «sociedad cualificada», una sociedad constituida en el Reino Unido, que tenga allí su centro de actividades (principal place of business), cuyo capital social, al menos en un 75 %, sea propiedad de una o varias personas o sociedades cualificadas, y cuyos administradores, al menos el 75 % de ellos, sean personas cualificadas.

- 7 Por último, el apartado 4 del artículo 14 permite al Ministro de Transportes establecer excepciones al requisito de nacionalidad en favor de un particular, teniendo en cuenta la duración del período durante el cual éste haya residido en el Reino Unido y participado en las actividades pesqueras de este país.
- 8 La Ley y los Reglamentos de 1988 entraron en vigor el 1 de diciembre de 1988. No obstante, en virtud del artículo 13 de la Ley, la validez de las matriculaciones efectuadas bajo la vigencia del régimen anterior fue prorrogada, con carácter transitorio, hasta el 31 de marzo de 1989.
- 9 En la época en que se inició el procedimiento que dio lugar al litigio principal, los 95 buques pesqueros de los demandantes en el litigio principal no cumplían al menos uno de los requisitos de matriculación previstos por el artículo 14 de la Ley de 1988 y, por tanto, no podían ser inscritos en el nuevo Registro.
- 10 Dado que dichos buques iban a ser privados del derecho a pescar a partir del 1 de abril de 1989, las sociedades referidas impugnaron, mediante un recurso contencioso-administrativo, que interpusieron el 16 de diciembre de 1988 ante la High Court of Justice, Queen's Bench Division, la compatibilidad de la parte II de la Ley de 1988 con el Derecho comunitario.

- 11 Con el fin de resolver este litigio, la High Court planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«Primera cuestión

¿Tiene alguna incidencia el Derecho comunitario sobre los requisitos fijados por un Estado miembro en las disposiciones que éste adopte para determinar qué buques pueden matricularse legalmente en ese Estado, llevar su bandera y tener su nacionalidad?

Segunda cuestión

Habida cuenta de las disposiciones y principios de Derecho comunitario, en particular (pero no exclusivamente) del principio que prohíbe la discriminación por razón de la nacionalidad, del derecho de establecimiento y del principio de proporcionalidad, ¿tiene un Estado miembro derecho a exigir, a efectos de la matriculación en ese Estado miembro y de la autorización para llevar su bandera, que un buque de pesca:

- a) sea propiedad exclusiva de nacionales de ese Estado miembro que tengan su residencia y su domicilio en el mismo, o pertenezca a una sociedad cuyo capital, por lo menos en un 75 %, tenga por propietarios, en calidad de “legal owners” y de “beneficial owners” a nacionales de dicho Estado que tengan en él su residencia y su domicilio, y de cuyos administradores por lo menos el 75 % sean nacionales de ese Estado, con residencia y domicilio en el mismo (en lo sucesivo, “sociedad cualificada”); y que
- b) los “beneficial owners” de dicho buque pesquero sean, por lo menos en un 75 %, nacionales de ese Estado miembro, con residencia y domicilio en él, o, en su totalidad, una o varias sociedades cualificadas, o, parcialmente, una o varias sociedades cualificadas, sin perjuicio de que los titulares de por lo menos el 75 % de los otros derechos sobre el buque deban ser nacionales de dicho Estado miembro, que tengan su residencia y su domicilio en el mismo; y
- c) que el buque sea explotado y sus actividades dirigidas y controladas desde ese Estado miembro; y
- d) que su fletador o armador sea un nacional de dicho Estado miembro, con residencia y domicilio en el mismo, o una sociedad cualificada,

en circunstancias en que no se ha previsto ninguna excepción en favor de nacionales de otros Estados miembros, salvo la facultad del Estado miembro de establecer excepciones al requisito de la nacionalidad en favor de un particular, habida cuenta de la duración del período durante el cual dicho particular haya residido en el Estado miembro y haya participado en las actividades de la industria pesquera de ese Estado miembro?

Tercera cuestión

¿Es diferente la respuesta a la segunda cuestión cuando hay cuotas de capturas nacionales atribuidas a los Estados miembros con arreglo a la política común en materia de pesca?

Cuarta cuestión

¿Son diferentes las respuestas a las cuestiones segunda y tercera cuando la aplicación de la disposición de que se trata tiene por objeto y por efecto que varios buques pesqueros que, inmediatamente antes de la fecha de entrada en vigor de esa disposición, estaban debidamente matriculados en el Estado miembro en cuestión y habían sido autorizados por éste para pescar, y que, en gran parte, eran propiedad efectiva (beneficial ownership) de nacionales de otro Estado miembro, con residencia y domicilio en éste último, ya no reúnan los requisitos previstos para llevar la bandera del primer Estado miembro, de modo que dejen de cumplir los requisitos necesarios para pescar imputando las capturas a las cuotas atribuidas al primer Estado miembro bajo el régimen de la política común en materia de pesca, a menos que la propiedad y la explotación de los buques se transfieran a nacionales del primer Estado miembro, que residan y tengan su domicilio en el mismo, con arreglo a lo que prevé dicha disposición?»

- 12 Para una más amplia exposición de los hechos del litigio principal, del desarrollo del procedimiento, así como de las observaciones escritas presentadas, este Tribunal se remite al informe para la vista. En lo sucesivo sólo se hará referencia a estos elementos en la medida exigida por el razonamiento del Tribunal.

Sobre la primera cuestión

- 13 Debe señalarse, en primer lugar, que, en el estado actual del Derecho comunitario, la competencia para determinar los requisitos de matriculación de los buques co-

rresponde a los Estados miembros. En lo que respecta, especialmente, a los buques de pesca, este Tribunal de Justicia, en la sentencia de 19 de enero de 1988, Pesca Valentia (223/86, Rec. p. 83) apartado 13, declaró que las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 101/76 del Consejo, de 19 de enero de 1976, por el que se establece una política común de estructuras en el sector pesquero (DO L 20, p. 19; EE 04/01, p. 16) se referían a barcos de pesca «con bandera» de uno de los Estados miembros o «matriculados» en él, pero que la definición de esos conceptos correspondía a las legislaciones de los Estados miembros.

14 No obstante, procede recordar que los Estados miembros deben ejercer las competencias que conservan respetando el Derecho comunitario (véase recientemente las sentencias de 7 de junio de 1988, Grecia/Comisión, 57/86, Rec. p. 2855, apartado 9, y de 21 de junio de 1988, Comisión/Grecia, 127/87, Rec. p. 3333, apartado 7).

15 El Gobierno del Reino Unido y los Gobiernos belga y helénico alegan, no obstante, que no sucede lo mismo cuando se trata de la competencia que el Derecho internacional público reconoce a cada Estado de definir en el ejercicio de su soberanía en qué condiciones abandera a un buque. A este respecto, invocan el apartado 1 del artículo 5 de la Convención de Ginebra de 29 de abril de 1958 sobre la Alta Mar (*Recopilación de los Tratados de las Naciones Unidas* 450, n° 6465), que dice lo siguiente:

«Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social.»

16 Esta alegación sólo podría tener valor si las prescripciones del Derecho comunitario relativas al ejercicio, por los Estados miembros, de la competencia que conservan en materia de matriculación de los buques se hallasen en conflicto con las normas del Derecho internacional.

17 Por consiguiente, procede responder a la primera cuestión que en el estado actual del Derecho comunitario corresponde a los Estados miembros determinar, de con-

formidad con las normas generales del Derecho internacional, los requisitos necesarios para permitir la matriculación de un buque en sus registros y para conceder a ese buque el derecho a llevar su bandera, pero que, al ejercer dicha competencia, los Estados miembros deben respetar las normas del Derecho comunitario.

Sobre la segunda cuestión

- 18 Mediante esta cuestión, el órgano jurisdiccional nacional pregunta si los tres requisitos, a los que la Ley de 1988 supedita la matriculación de los buques pesqueros en el Reino Unido, son compatibles con el Derecho comunitario. Por tanto, dicha cuestión debe analizarse de la manera siguiente:
- «1) El Derecho comunitario y especialmente los principios de la libertad de establecimiento, de no discriminación por razón de la nacionalidad y de proporcionalidad, ¿deben interpretarse en el sentido de que se oponen a que un Estado miembro exija como requisitos de matriculación de un buque de pesca en su registro nacional que:
- a) los propietarios (legal owners y beneficial owners), los fletadores y los armadores del buque sean nacionales de ese Estado miembro o sociedades constituidas en dicho Estado y que, en este último caso, por lo menos el 75 % del capital social esté en manos de nacionales de ese Estado miembro o de sociedades que reúnan los mismos requisitos y que el 75 % de los administradores de esa sociedad sean nacionales de dicho Estado miembro;
 - b) esos propietarios (legal owners y beneficial owners), fletadores, armadores, accionistas y administradores, según el caso, tengan su residencia y domicilio en ese Estado miembro;
 - c) el buque sea explotado y sus actividades dirigidas y controladas desde el territorio de ese Estado miembro?
- 2) La respuesta a la cuestión que figura en el anterior punto 1, ¿es diferente cuando se prevé la posibilidad de establecer excepciones, en favor de un particular, al requisito de la nacionalidad, habida cuenta de la duración del período durante el que haya residido en ese Estado miembro y participado en las actividades de la industria pesquera de dicho Estado?»

En cuanto a los requisitos referentes a la nacionalidad, a la residencia y al domicilio [letras a) y b) del punto 1 de la segunda cuestión en su nueva formulación]

- 19 En la vista, la Comisión alegó que la matriculación de un buque constituía en sí misma un acto de establecimiento en el sentido del artículo 52 y siguientes del Tratado y que, por consiguiente, las normas relativas a la libertad de establecimiento eran aplicables.
- 20 Procede señalar, a este respecto, que el concepto de establecimiento, en el sentido del artículo 52 y siguientes del Tratado, implica el ejercicio efectivo de una actividad económica por medio de una instalación permanente en otro Estado miembro por una duración indeterminada.
- 21 Por consiguiente, la matriculación de un buque no implica necesariamente un establecimiento en el sentido del Tratado, especialmente cuando el buque no se utiliza para el ejercicio de una actividad económica o cuando la solicitud de matriculación es efectuada por una persona, o por cuenta de una persona, que no está establecida en el Estado de que se trate y que no va a establecerse en él.
- 22 No obstante, cuando el buque constituye un instrumento para el ejercicio de una actividad económica que implica una instalación permanente en el Estado de que se trate, su matriculación no puede disociarse del ejercicio de la libertad de establecimiento.
- 23 De ello se deduce que los requisitos establecidos para la matriculación de los buques no deben obstaculizar la libertad de establecimiento, en el sentido del artículo 52 y siguientes del Tratado.
- 24 El Gobierno del Reino Unido y el Gobierno belga alegan, no obstante, que el registro de un buque en un Estado miembro no es necesariamente una condición previa al establecimiento en ese Estado, porque a las personas físicas o las sociedades que quieran llevar a cabo, por ejemplo desde el Reino Unido, operaciones de explotación de sus buques, incluso de buques pesqueros, en el marco de operaciones relacionadas con su territorio, no se les impide hacerlo; un establecimiento de estas características en el Reino Unido sería posible para cualquier buque registrado en uno de los demás Estados miembros.

- 25 Este punto de vista no puede acogerse. Según el párrafo segundo del artículo 52 del Tratado, la libertad de establecimiento comprende, para los nacionales de un Estado miembro, «el acceso a las actividades no asalariadas y su ejercicio [...] en las condiciones fijadas por la legislación del país de establecimiento para sus propios nacionales [...]».
- 26 El Gobierno del Reino Unido y los Gobiernos belga, danés y helénico opinan que el Tratado no se opone a un requisito de nacionalidad del tipo del controvertido en el asunto principal, ya que sólo podría haber discriminación basada en la nacionalidad en el supuesto de que la legislación de un Estado miembro tratase de modo diferente a los sujetos de Derecho, por razón de su diferencia de nacionalidad. Ahora bien, el caso de autos, añaden, no se refiere a un trato discriminatorio basado en la nacionalidad, sino a un requisito de concesión de ésta y, en este ámbito, los Estados miembros pueden decidir libremente a quién conceden su nacionalidad y a quién se la deniegan, ya se trate de personas físicas o de buques.
- 27 A este respecto, debe señalarse que la «nacionalidad» de los buques, que no son sujetos de derecho, es una expresión que designa un concepto diferente de la «nacionalidad» de las personas físicas.
- 28 La prohibición de discriminación por razón de la nacionalidad, prevista especialmente, en lo que respecta al derecho de establecimiento, en el artículo 52 del Tratado, se refiere a las diferencias de trato entre las personas físicas nacionales de los Estados miembros, así como entre las sociedades asimiladas a estas personas físicas en virtud del artículo 58.
- 29 Por consiguiente, cada Estado miembro, en el ejercicio de su competencia para definir los requisitos exigidos a efectos de conceder su «nacionalidad» a un buque, debe respetar la prohibición de discriminación de los nacionales de los Estados miembros por razón de su nacionalidad.
- 30 De lo anterior se desprende que el artículo 52 del Tratado se opone a un requisito como el contemplado en el asunto principal, que exige una nacionalidad determinada para las personas físicas que sean propietarios o fletadores de un buque y, en el caso de una sociedad, para quienes poseen su capital social y para sus administradores.

- 31 Lo mismo puede decirse del artículo 221 del Tratado, que impone a los Estados miembros la obligación de conceder el trato nacional en lo que respecta a la participación financiera de los nacionales de los otros Estados miembros en el capital de las sociedades, en el sentido del artículo 58.
- 32 En cuanto al requisito de que los propietarios, fletadores y armadores del buque y, en el caso de una sociedad, sus accionistas y administradores deben tener su residencia y domicilio en el Estado de matriculación, procede señalar que dicho requisito, que no está justificado por los derechos y obligaciones que crea la concesión de una bandera nacional a un buque, da lugar a una discriminación basada en la nacionalidad. En efecto, la gran mayoría de los nacionales del Estado de que se trate tienen su residencia y su domicilio en ese Estado y, por tanto, cumplen automáticamente dicho requisito, mientras que los nacionales de los demás Estados miembros, en la mayor parte de los casos, tendrían que desplazar su residencia y su domicilio a ese Estado para cumplir las prescripciones de su legislación. Por consiguiente, el artículo 52 se opone a un requisito de este tipo.
- 33 De lo expuesto resulta que las disposiciones del Derecho comunitario y en especial el artículo 52 del Tratado CEE se oponen a que un Estado miembro exija como requisitos de matriculación de un buque pesquero en su registro nacional que: a) los propietarios («legal owners y beneficial owners»), fletadores y armadores del buque sean nacionales de ese Estado miembro o sociedades constituidas en dicho Estado y que, en este último caso, por lo menos el 75 % del capital social de esa sociedad esté en manos de nacionales de ese Estado miembro o de sociedades que reúnan los mismos requisitos, y que el 75 % de los administradores de esa sociedad sean nacionales de dicho Estado miembro; b) estos propietarios («legal owners y beneficial owners»), fletadores, armadores, accionistas y administradores, según el caso, tengan su residencia y domicilio en ese Estado miembro.

En cuanto al requisito relativo al lugar de explotación, de dirección y de control del buque [letra c) del punto 1 de la segunda cuestión en su nueva formulación]

- 34 A este respecto, basta señalar que un requisito exigido para la matriculación de un buque y según el cual éste debe ser explotado y sus operaciones dirigidas y controladas desde el interior del Estado miembro de matriculación corresponde fundamentalmente al concepto mismo de establecimiento, en el sentido del artículo 52 y siguientes del Tratado, que implica una instalación permanente. Por lo tanto, estos

artículos, que establecen precisamente la libertad de establecimiento, no pueden interpretarse en el sentido de que se oponen a dicho requisito.

- 35 No obstante, este requisito no sería compatible con dichas disposiciones si debiera interpretarse de modo que excluyese la matriculación en el supuesto de un establecimiento secundario, en el que el centro de dirección de las operaciones del buque en el Estado de matriculación actuase siguiendo instrucciones procedentes de un centro de decisiones que se hallase en el Estado miembro del establecimiento principal.
- 36 Por consiguiente, procede responder al órgano jurisdiccional nacional que el Derecho comunitario no se opone a que un Estado miembro exija, como requisito de matriculación de un buque de pesca en su registro nacional, que el buque de que se trate sea explotado y sus actividades dirigidas y controladas desde el territorio de ese Estado miembro.

En cuanto a la posibilidad de establecer excepciones al requisito de la nacionalidad (punto 2 de la segunda cuestión en su nueva formulación)

- 37 Esta parte de la cuestión plantea básicamente el problema de si la posibilidad de que el Ministro competente de un Estado miembro dispense a un particular del requisito de la nacionalidad, habida cuenta de la duración del período durante el que haya residido en ese Estado miembro y participado en las actividades de la industria pesquera de dicho Estado, puede justificar, desde el punto de vista del Derecho comunitario, la norma de que la matriculación de un buque de pesca está supeditada a un requisito de nacionalidad y a un requisito de residencia y de domicilio.
- 38 Debe recordarse a este respecto que es jurisprudencia reiterada de este Tribunal de Justicia que el mero hecho de que la autoridad competente esté facultada para conceder exenciones o establecer excepciones no puede justificar una medida nacional contraria al Tratado, ni siquiera cuando tal facultad se utilice, de hecho,

con liberalidad (véanse, especialmente, las sentencias de 24 de enero de 1978, Van Tiggele, 82/77, Rec. p. 25, y de 16 de diciembre de 1980, Fietje, 27/80, Rec. p. 3839).

- 39 Por consiguiente, procede responder al órgano jurisdiccional nacional que la posibilidad de que el Ministro competente de un Estado miembro dispense a un particular del requisito de la nacionalidad, habida cuenta de la duración del período durante el que haya residido en ese Estado miembro y participado en las actividades de la industria pesquera de dicho Estado, no puede justificar, desde el punto de vista del Derecho comunitario, la norma de que la matriculación de un buque de pesca esté supeditada a un requisito de nacionalidad y a un requisito de residencia y de domicilio.

Sobre la tercera cuestión

- 40 Debe recordarse, en primer lugar, que, en las sentencias de 14 de diciembre de 1989, Agegate (C-3/87, Rec. p. 4459) y Jaderow (C-216/87, Rec. p. 4509), este Tribunal de Justicia señaló que, en el ejercicio de la competencia que les ha sido atribuida para definir las modalidades de utilización de sus cuotas, los Estados miembros podían determinar a qué buques de sus flotas pesqueras se les permite pescar con cargo a sus cuotas nacionales, siempre y cuando los criterios utilizados fuesen compatibles con el Derecho comunitario. En la última sentencia, este Tribunal de Justicia declaró que un Estado miembro podía imponer requisitos destinados a asegurar que el buque tenga un vínculo económico real con dicho Estado, en la medida en que ese vínculo se refiera solamente a las relaciones entre las actividades pesqueras de ese buque y las poblaciones que viven de la pesca, así como las industrias conexas.
- 41 Procede señalar, en segundo lugar, que una legislación nacional referente a la matriculación de los buques, como la controvertida en el litigio principal, no tiene por objeto definir las modalidades de utilización de las cuotas. Por consiguiente, cualesquiera que sean los objetivos perseguidos por el legislador nacional, dicha legislación no puede estar justificada por la existencia de un régimen comunitario de cuotas nacionales.
- 42 Procede, pues, responder a la tercera cuestión que la existencia del sistema actual de cuotas nacionales no puede modificar las respuestas dadas a la segunda cuestión.

Sobre la cuarta cuestión

- 43 Debe señalarse que esta cuestión se plantea en el supuesto en que el Tribunal de Justicia considere que el Derecho comunitario no se opone a unos requisitos de nacionalidad, residencia y domicilio como los que son objeto del litigio principal. Ahora bien, como en este caso no es así, no procede pronunciarse sobre la cuarta cuestión.

Costas

- 44 Los gastos efectuados por el Gobierno del Reino Unido y por los Gobiernos belga, danés, alemán, helénico, español e irlandés, 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 la High Court of Justice de Inglaterra y del País de Gales mediante resolución de 10 de marzo de 1989, declara:

- 1) En el estado actual del Derecho comunitario corresponde a los Estados miembros determinar, de conformidad con las normas generales del Derecho internacional, los requisitos necesarios para permitir la matriculación de un buque en sus registros y para conceder a ese buque el derecho a llevar su bandera, pero, al ejercer dicha competencia, los Estados miembros deben respetar las normas del Derecho comunitario.
- 2) Las disposiciones del Derecho comunitario y en especial el artículo 52 del Tratado CEE se oponen a que un Estado miembro exija como requisitos de matriculación de un buque pesquero en su registro nacional que: a) Los propietarios («legal owners y beneficial owners»), fletadores y armadores del buque sean nacionales de ese Estado miembro o sociedades constituidas en dicho Estado y que, en este último caso, por lo menos el 75 % del capital social de esa sociedad esté

en manos de nacionales de ese Estado miembro o de sociedades que reúnan los mismos requisitos, y que el 75 % de los administradores de esa sociedad sean nacionales de dicho Estado miembro; b) estos propietarios («legal owners y beneficial owners»), fletadores, armadores, accionistas y administradores, según el caso, tengan su residencia y domicilio en ese Estado miembro.

- 3) El Derecho comunitario no se opone a que un Estado miembro exija, como requisito de matriculación de un buque de pesca en su registro nacional, que el buque de que se trate sea explotado y sus actividades dirigidas y controladas desde el territorio de ese Estado miembro.
- 4) La posibilidad de que el Ministro competente de un Estado miembro dispense a un particular del requisito de la nacionalidad, habida cuenta de la duración del período durante el que haya residido en ese Estado miembro y participado en las actividades de la industria pesquera de dicho Estado, no puede justificar, desde el punto de vista del Derecho comunitario, la norma de que la matriculación de un buque de pesca esté supeditada a un requisito de nacionalidad y a un requisito de residencia y de domicilio.
- 5) La existencia del sistema actual de cuotas nacionales no puede modificar las respuestas dadas a la segunda cuestión.

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

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 25 de julio de 1991.

El Secretario

J.-G. Giraud

El Presidente

O. Due

I - 3971