SENTENZA DELLA CORTE
27 febbraio 1997 *

Nel procedimento C-177/95,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE, dal Consiglio di Stato nella causa dinanzi ad esso pendente tra

Ebony Maritime SA,

Loten Navigation Co. Ltd

e

Prefetto della provincia di Brindisi e altri,

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 1, n. 1, lett. c) e d), e 10 del regolamento (CEE) del Consiglio 26 aprile 1993, n. 990, relativo agli scambi tra la Comunità economica europea e la Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro) (GU L 102, pag. 14), e degli artt. 1, lett. c) e d), e 10 della decisione dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio 26 aprile 1993, 93/235/CECA, relativa agli scambi tra la Comunità europea del carbone e dell'acciaio e la Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro) (GU L 102, pag. 17),

* Lingua processuale: l'italiano.

LA CORTE,

composta dai signori G. C. Rodríguez Iglesias, presidente, G. F. Mancini, J. L. Murray e L. Sevón, presidenti di sezione, C. N. Kakouris, P. J. G. Kapteyn (relatore), C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, H. Ragnemalm e M. Wathelet, giudici,

avvocato generale: F. G. Jacobs
cancelliere: signora L. Hewlett, amministratore

viste le osservazioni scritte presentate:

— per le società Ebony Maritime SA e Loten Navigation Co. Ltd, dagli avv. ti Pantelis S. Amourgis, del foro di Atene, Umberto Ferraro, del foro di Genova, Giorgio Recchia, del foro di Roma, Gian Michele Roberti e Antonio Tizzano, del foro di Napoli, e Luigi Volpe, del foro di Bari;

— per il Prefetto della provincia di Brindisi e il governo italiano, dal prof. Umberto Leanza, capo del servizio del contenzioso diplomatico del ministero degli Affari esteri, in qualità di agente, assistito dal signor Maurizio Fiorilli, avvocato dello Stato;

— per il governo francese, dal signor Jean-François Dobelle, direttore aggiunto presso la direzione degli affari giuridici del ministero degli Affari esteri, dalla signora Catherine de Salins e dal signor Denys Wibaux, rispettivamente vicedirettore e segretario agli affari esteri presso la medesima direzione, in qualità di agenti;

— per il governo del Regno Unito, dal signor John E. Collins, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente, assistito dai signori Stephen Richards, barrister, e Rhodri Thompson, barrister;

— per la Commissione delle Comunità europee, dal signor Lucio Gussetti, membro del servizio giuridico, in qualità di agente,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali delle società Ebony Maritime SA e Loten Navigation Co. Ltd, dei governi italiano, francese e del Regno Unito e della Commissione, all'udienza del 22 ottobre 1996,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 19 novembre 1996,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 11 aprile 1995, pervenuta in cancelleria il successivo 6 giugno, il Consiglio di Stato ha sottoposto alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE, tre questioni pregiudiziali relative all'interpretazione degli artt. 1, n. 1, lett. c) e d), e 10 del regolamento (CEE) del Consiglio 26 aprile 1993, n. 990, relativo agli scambi tra la Comunità economica europea e la Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro) (GU L 102, pag. 14; in prosieguo: il «regolamento»), e degli artt. 1, lett. c) e d), e 10 della decisione dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio 26 aprile 1993, 93/235/CECA, relativa agli scambi tra la Comunità europea del carbone e dell'acciaio e la Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro) (GU L 102, pag. 17).

2 Tali questioni sono sorte nell'ambito di un ricorso d'annullamento proposto dalla Ebony Maritime, società di diritto liberiano, e dalla Loten Navigation, società di diritto maltese, contro la decisione del Prefetto della provincia di Brindisi 22 luglio 1994, che disponeva il sequestro della nave Lido II, in applicazione del decreto legge 15 maggio 1993, n. 144, convertito nella legge 16 luglio 1993, n. 230, recante: «Embargo nei confronti degli Stati della ex Iugoslavia» (*GURI* n. 166 del 17 luglio 1993).

3 Secondo quanto risulta dal preambolo, il regolamento ha lo scopo di dare attuazione nella Comunità a taluni aspetti delle sanzioni decise nei confronti della Repubblica federale di Iugoslavia dal Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, il quale, sulla base del capitolo VII della Carta delle Nazioni Unite, ha adottato le risoluzioni 713 (1991), 752 (1992), e 787 (1992), e ne ha rafforzato le sanzioni con la risoluzione 820 (1993).

4 All'art. 1, n. 1, lett. c) e d), il regolamento prevede quanto segue:

«1. A decorrere dal 26 aprile 1993, sono vietati:

(...)

c) l'ingresso di qualsiasi forma di traffico commerciale nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro);

d) qualsiasi attività avente per oggetto o effetto, diretto o indiretto, la promozione delle transazioni di cui alle lettere a), b) o c);

(...)».

5 Ai sensi dell'art. 9 del regolamento, tutte le imbarcazioni, veicoli da trasporto, materiale rotabile, aeromobili e aerei da carico sospettati di aver violato o di violare il regolamento vengono trattenuti dalle autorità competenti degli Stati membri durante le indagini.

6 L'art. 10 del regolamento è formulato nei seguenti termini:

«Ciascuno Stato membro determina le sanzioni da imporre in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento.

Qualora sia accertato che imbarcazioni, veicoli da trasporto, materiale rotabile, aeromobili e aerei da carico hanno violato il presente regolamento, tali mezzi di trasporto possono essere confiscati dallo Stato membro le cui autorità competenti li hanno (...) trattenuti».

7 Ai sensi dell'art. 11, il regolamento è applicabile «nel territorio della Comunità, ivi compreso il suo spazio aereo, e a bordo di qualsiasi aeromobile o imbarcazione soggetti alla giurisdizione di uno Stato membro, o a qualsiasi cittadino di uno Stato membro altrove stabilito o a qualsiasi organismo stabilito altrove registrato o costituito ai sensi della legge di uno Stato membro».

8 In Italia i provvedimenti adottati in attuazione delle disposizioni comunitarie succitate si trovano in particolare all'art. 2, nn. 2 e 3, lett. b), del decreto legge n. 144, convertito, con talune modifiche, nella legge n. 230, citata.

9 In forza del detto articolo, i mezzi di trasporto indicati dall'art. 9 del regolamento possono essere trattenuti e ispezionati a fini di indagine dalle autorità doganali. Qualora dalla ispezione risulti accertata la violazione del regolamento, l'autorità competente confisca sia i mezzi di trasporto sia il carico colpito dall'embargo. Nel caso in cui il mezzo di trasporto non batta bandiera italiana e non appartenga a un soggetto di cittadinanza o nazionalità italiana, viene dapprima posto sotto sequestro, e confiscato soltanto se lo Stato interessato non l'abbia ritirato entro un determinato termine.

10 La Lido II, nave cisterna appartenente alla società Loten Navigation e battente bandiera maltese, era salpata dal porto tunisino di La Skhira in direzione di Fiume (Croazia), con un carico di prodotti petroliferi appartenenti alla società Ebony Maritime.

11 Dopo aver subito un'ispezione nel porto di Brindisi (Italia), nell'ambito delle operazioni di vigilanza sul rispetto delle sanzioni nei confronti della Repubblica federale di Iugoslavia, la nave ripartiva il 30 aprile 1994, in direzione del porto di Fiume. Quando, durante il tragitto, la nave iniziava ad imbarcare acqua, il comandante lanciava segnali di soccorso, comunicando che modificava la rotta in direzione della costa montenegrina più vicina, con lo scopo dichiarato di farla arenare. Tuttavia, prima che la nave entrasse nelle acque territoriali iugoslave, un elicottero delle forze NATO-UEO atterrava sul ponte e un commando militare olandese assumeva il controllo della nave, che veniva in seguito rimorchiata fino al porto di Brindisi, dove veniva posta a disposizione delle autorità italiane.

12 Con provvedimento 22 luglio 1994 il Prefetto della provincia di Brindisi ordinava il sequestro della nave e la confisca del carico, in applicazione dell'art. 2, n. 3, lett. b), del decreto legge n. 144, convertito nella legge n. 230.

13 La Ebony Maritime e la Loten Navigation chiedevano l'annullamento del provvedimento prefettizio al Tribunale amministrativo regionale della Puglia. Il ricorso veniva respinto dal TAR con sentenza 6 dicembre 1994, che veniva impugnata dalle due società dinanzi al Consiglio di Stato, il quale disponeva la sospensione del procedimento e deferiva alla Corte di giustizia le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'art. 1, lett. c), della decisione 93/235/CECA dei rappresentanti degli Stati membri riuniti in sede di Consiglio del 26 aprile 1993, relativa agli scambi tra la Comunità europea del carbone e dell'acciaio e la Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro), e l'art. 1, lett. c), del regolamento (CEE)

n. 990/93 del Consiglio del 26 aprile 1993, relativo agli scambi tra la Comunità economica europea e la Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro), debbano essere interpretati nel senso che costituisce violazione del divieto ivi enunciato il solo comportamento consistente nell'effettivo ingresso nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia di una nave o altro mezzo di trasporto recante merci destinate a traffico commerciale nelle dette acque territoriali, o se invece rientri nella previsione normativa anche un comportamento posto in essere in acque internazionali che, per le concrete modalità di ideazione e realizzazione, lasci fondatamente presumere che la nave o altro mezzo di trasporto sia in rotta verso le acque territoriali suddette, a fini di traffico commerciale.

2) Se l'art. 1, lett. d), della decisione e del regolamento sopra citati, nella parte in cui vietano qualsiasi attività avente per oggetto o per effetto, diretto o indiretto, la promozione delle transazioni di cui alla lett. c), includa o meno nella propria previsione anche la navigazione in acque internazionali di una nave o altro mezzo di trasporto che rechi merci destinate presumibilmente a traffico commerciale nelle acque territoriali nella Repubblica federale di Iugoslavia.

3) Se sia, o meno, compatibile con la normativa comunitaria, ed in particolare con l'art. 10, primo e secondo comma, della decisione e del regolamento sopra citati, una norma nazionale che preveda espressamente, in caso di accertata violazione di taluno dei divieti di cui al precedente art. 1, la confisca — obbligatoria ovvero facoltativa — del carico trasportato da taluno dei mezzi di trasporto indicati nello stesso art. 10, secondo comma».

14 Va anzitutto rilevato che gli scambi di prodotti petroliferi non rientrano nell'ambito di applicazione del Trattato CECA. Poiché la causa principale, come descritta nell'ordinanza di rinvio, verte esclusivamente su tali scambi, la decisione 93/235 non trova applicazione. Occorre quindi limitarsi a precisare la portata delle norme del regolamento.

Sull'ambito di applicazione del regolamento

15 In via preliminare il governo del Regno Unito come pure i governi francese e italiano sottolineano che il regolamento, ai sensi dell'art. 11 del medesimo, è applicabile soltanto nel territorio, comprensivo delle acque territoriali, degli Stati membri, alle imbarcazioni soggette alla giurisdizione di uno Stato membro, ai cittadini di uno Stato membro e alle imprese costituite in società o in altra forma ai sensi della legge di uno Stato membro. Il regolamento, pertanto, non sarebbe applicabile in un caso quale quello oggetto della causa a qua, dal momento che la nave di cui trattasi, al momento dell'assunzione di controllo da parte delle forze NATO-UEO, si trovava in alto mare, batteva bandiera di un paese terzo e apparteneva, come pure il carico, ad una società non comunitaria.

16 Va rilevato in proposito che l'art. 9 del regolamento, in combinato con l'art. 1, n. 1, lett. c), impone alle autorità competenti degli Stati membri di trattenere, in attesa delle indagini, tutte le imbarcazioni e i carichi sospettati di aver violato il divieto d'ingresso nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia a fini di traffico commerciale. Ai sensi dell'art. 10, lo Stato membro interessato può, una volta accertato che le imbarcazioni e i carichi hanno violato il divieto, procedere alla loro confisca.

17 Dal tenore di tali norme si desume che i provvedimenti di sequestro e di confisca riguardano qualsiasi imbarcazione, a prescindere dalla bandiera o dal proprietario della medesima. Inoltre, l'applicazione di tali misure non è subordinata alla condizione che la violazione dei divieti sanciti dal regolamento avvenga nel territorio della Comunità. Una violazione del divieto d'ingresso nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia, previsto all'art. 1, n. 1, lett. c), del regolamento, può peraltro prodursi soltanto fuori del territorio comunitario.

18 Le autorità competenti dello Stato membro interessato devono pertanto, in forza dell'art. 9 del regolamento, trattenere tutte le imbarcazioni sospettate di aver violato le sanzioni adottate nei confronti della Repubblica federale di Iugoslavia, anche qualora battano bandiera di un paese terzo, appartengano a cittadini o società non comunitari o l'asserita violazione delle sanzioni sia avvenuta fuori del territorio della Comunità. Del pari, le autorità nazionali possono, ai sensi dell'art. 10, secondo comma, del regolamento, confiscare le dette imbarcazioni e i loro carichi, qualora la violazione risulti accertata.

19 Poiché, in forza dell'art. 11, il regolamento si applica nell'intero territorio comunitario, gli artt. 9 e 10 trovano applicazione non appena le imbarcazioni si trovino nel territorio di uno Stato membro e dunque nella sfera territoriale di questo, anche se l'asserita violazione sia avvenuta fuori del suo territorio.

20 Questa interpretazione è avvalorata dalla lettera e dallo scopo della risoluzione 820 (1993) del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, il quale, per rafforzare le sanzioni già decise, ha previsto all'art. 28 il divieto di ingresso nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro) di tutto il traffico marittimo commerciale, disponendo all'art. 25 che «tutti gli Stati tratterranno, in attesa di un'inchiesta, qualsiasi nave (...) e carico trovato sul loro territorio e che si sospetta sia stato o sia impiegato in violazione delle risoluzioni 713 (1991), 757 (1992) o 787 (1992), o della presente risoluzione, e, se risultano in infrazione, tali navi (...) saranno sequestrate e, eventualmente, potranno essere confiscate unitamente al loro carico dallo Stato che le trattiene».

21 Dunque l'art. 25, cui gli artt. 9 e 10 del regolamento hanno dato attuazione nella Comunità, prevede espressamente che tutte le imbarcazioni sospettate di violazione che si trovino nel territorio di uno Stato vengano trattenute e, eventualmente, confiscate da tale Stato.

Sulle questioni prima e seconda

22 Con la prima e la seconda questione il giudice a quo intende sostanzialmente chiarire se l'art. 1, n. 1, lett. c) e d), del regolamento vieti soltanto l'ingresso effettivo del traffico commerciale nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia o anche i comportamenti posti in essere in alto mare che lasciano ragionevolmente supporre che l'imbarcazione interessata si diriga verso tali acque territoriali a fini di traffico commerciale.

23 A questo proposito va rilevato che l'art. 1, n. 1, lett. c), del regolamento vieta l'ingresso del traffico commerciale nelle acque territoriali iugoslave.

24 Questa disposizione è intesa ad impedire ogni effettivo ingresso del traffico commerciale in tali acque. Essa è stata introdotta a seguito della risoluzione 820 (1993), che aveva lo scopo di rafforzare le sanzioni decise nei confronti della Repubblica federale di Iugoslavia con le precedenti risoluzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite. Per garantire l'efficacia delle dette sanzioni è in effetti sembrato indispensabile vietare ogni forma di traffico commerciale nelle acque territoriali iugoslave.

25 Ebbene, per l'efficace prevenzione di qualsiasi traffico commerciale nelle acque territoriali iugoslave è necessario che il divieto sancito dall'art. 1, n. 1, lett. c), del regolamento si applichi non solo ai casi di ingresso effettivo, bensì anche ai tentativi di ingresso nelle dette acque territoriali da parte delle navi che si trovano in alto mare. Ogni altra interpretazione rischierebbe di privare il divieto di ogni effetto utile.

26 Inoltre, l'art. 1, n. 1, lett. d), del regolamento, che vieta qualsiasi attività avente per oggetto la promozione, diretta o indiretta, dell'ingresso nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia di ogni forma di traffico commerciale, conferma che un comportamento posto in essere in alto mare può configurare violazione delle sanzioni istituite dal regolamento.

27 Occorre pertanto risolvere la prima e la seconda questione dichiarando che l'art. 1, n. 1, lett. c) e d), del regolamento vieta non soltanto l'ingresso effettivo del traffico di natura commerciale nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia, bensì anche i comportamenti posti in essere in alto mare che lasciano ragionevolmente supporre che la nave considerata si diriga in tali acque territoriali a fini di traffico commerciale.

Sulla terza questione

28 Con la terza questione, il giudice a quo intende stabilire se sia o meno compatibile con il regolamento, e in particolare con l'art. 10, una norma nazionale che prevede, in caso di violazione accertata di taluno dei divieti di cui all'art. 1 del regolamento, la confisca del carico trasportato da uno dei mezzi di trasporto indicati nell'art. 10, secondo comma, del regolamento stesso.

29 Va rilevato anzitutto che la versione in lingua italiana dell'art. 10, secondo comma, del regolamento non prevede che gli Stati membri possano confiscare il carico.

30 Tuttavia, come la Corte ha già ripetutamente affermato, la necessità che i regolamenti comunitari siano interpretati in modo uniforme esclude la possibilità di prendere in considerazione un solo testo ed impone invece, in caso di dubbio, d'interpretarlo e di applicarlo alla luce dei testi redatti nelle altre lingue ufficiali (sentenza 17 ottobre 1996, causa C-64/95, Lubella, Racc. pag. I-5105, punto 17).

31 Ebbene, fatta eccezione per le versioni italiana e finlandese, tutte le versioni linguistiche dell'art. 10, secondo comma, del regolamento prevedono che, in caso di accertata violazione del regolamento, i carichi possono essere confiscati dallo Stato membro interessato. Questa formulazione corrisponde a quella dell'art. 25 della risoluzione 820 (1993), citato al punto 20 della presente sentenza. Oltre ai mezzi di trasporto, il detto articolo menziona espressamente, tra i beni che possono essere confiscati in caso di violazione delle misure decise con le risoluzioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, i carichi. È pertanto chiaro che la versione italiana del regolamento, che contiene l'espressione «aeromobili e aerei da carico» anziché l'espressione «aeromobili e carichi», è inficiata da un errore materiale.

32 In ogni caso, l'art. 10, secondo comma, del regolamento non può essere interpretato nel senso che limiti la facoltà generale degli Stati membri di determinare le sanzioni da imporre in caso di violazione delle disposizioni del regolamento, prevista all'art. 10, primo comma.

33 Il regolamento non osta pertanto all'applicazione di una norma nazionale che prevede la confisca del carico in caso di violazione del regolamento.

34 Nondimeno, le ricorrenti nella causa principale sostengono che la norma nazionale adottata in attuazione dell'art. 10, secondo comma, del regolamento disconosce il principio «nulla poena sine culpa», nei limiti in cui prevede la confisca del carico senza esigere la prova della colpa del suo proprietario e istituisce quindi un regime di responsabilità penale oggettiva. Inoltre, il principio di proporzionalità risulterebbe leso in quanto il proprietario del carico sarebbe sanzionato in misura pari all'armatore, a prescindere dal grado della rispettiva partecipazione all'infrazione.

35 Occorre ricordare in proposito che, secondo una giurisprudenza costante, qualora un regolamento comunitario non contenga alcuna disposizione specifica che preveda una sanzione in caso di trasgressione o faccia rinvio, al riguardo, alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative nazionali, l'art. 5 del Trattato

CE impone agli Stati membri di adottare tutte le misure atte ad assicurare la portata e l'efficacia del diritto comunitario. A tal fine, pur mantenendo la scelta delle sanzioni, essi devono segnatamente vegliare a che le violazioni del diritto comunitario siano punite, sotto il profilo sostanziale e procedurale, in forme analoghe a quelle previste per le violazioni del diritto interno simili per natura e importanza e che, in ogni caso, conferiscano alla sanzione stessa un carattere effettivo, proporzionale e dissuasivo (sentenze 21 settembre 1989, causa 68/88, Commissione/Grecia, Racc. pag. 2965, punti 23 e 24; 10 luglio 1990, causa C-326/88, Hansen, Racc. pag. I-2911, punto 17, e 26 ottobre 1995, causa C-36/94, Siesse, Racc. pag. I-3573, punto 20).

36 D'altro canto, la Corte ha già ammesso che un sistema di responsabilità penale oggettiva che sanzioni la violazione di un regolamento non è, di per sé, incompatibile con il diritto comunitario (v. sentenza Hansen, citata, punto 19).

37 Di conseguenza, anche supponendo che, come sostengono le ricorrenti, la norma italiana che prevede la confisca del carico istituisca un sistema di responsabilità penale oggettiva o non tenga conto del grado di coinvolgimento dei diversi operatori interessati, spetta al giudice nazionale valutare se tale sanzione sia rispettosa dei principi della giurisprudenza citata e, in particolare, se presenti un carattere dissuasivo, effettivo e proporzionale.

38 Procedendo a tale valutazione il giudice nazionale deve segnatamente tenere conto del fatto che l'obiettivo perseguito dal regolamento, consistente nel porre fine allo stato di guerra nella regione interessata nonché alle massicce violazioni dei diritti dell'uomo e del diritto umanitario internazionale nella Repubblica di Bosnia-Erzegovina, presenta un interesse generale fondamentale per la comunità internazionale (sentenza 30 luglio 1996, causa C-84/95, Bosphorus, Racc. pag. I-3953, punto 26).

39 La terza questione va dunque risolta dichiarando che è compatibile con il regolamento, e in particolare con l'art. 10 del medesimo, una norma nazionale che prevede, in caso di accertata violazione di uno dei divieti di cui all'art. 1, la confisca del carico trasportato da uno dei mezzi di trasporto contemplati dall'art. 10, secondo comma, del regolamento.

Sulle spese

40 Le spese sostenute dai governi francese e del Regno Unito, nonché dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Consiglio di Stato con ordinanza 11 aprile 1995, dichiara:

1) L'art. 1, n. 1, lett. c) e d), del regolamento (CEE) del Consiglio 26 aprile 1993, n. 990, relativo agli scambi tra la Comunità economica europea e la Repubblica federale di Iugoslavia (Serbia e Montenegro), vieta non soltanto l'ingresso effettivo del traffico di natura commerciale nelle acque territoriali della Repubblica federale di Iugoslavia, bensì anche i comportamenti posti in

essere in alto mare che lasciano ragionevolmente supporre che la nave considerata si diriga in tali acque territoriali a fini di traffico commerciale.

2) **È compatibile con il regolamento, e in particolare con l'art. 10 del medesimo, una norma nazionale che prevede, in caso di accertata violazione di uno dei divieti di cui all'art. 1, la confisca del carico trasportato da uno dei mezzi di trasporto contemplati dall'art. 10, secondo comma, del regolamento.**

Rodríguez Iglesias Mancini Murray Sevón

Kakouris Kapteyn Gulmann Edward

Puissochet Ragnemalm Wathelet

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 27 febbraio 1997.

Il cancelliere Il presidente

R. Grass G. C. Rodríguez Iglesias