ca. Le norme relative alla politica comune dei trasporti, lungi dal mettere in non cale questi canoni fondamentali, hanno per oggetto di applicarli e di completarli grazie ad azioni concertate di comune accordo. Quindi, nei limiti in cui questi obiettivi possono venir perseguiti con i suddetti canoni generali, questi ultimi devono trovare applicazione.

4. Benché, in forza dell'art. 84, n. 2, i trasporti marittimi ed aerei siano, fintantoché il Consiglio non avrà deciso altrimenti, sottratti ai canoni del titolo IV della seconda parte del trattato, relativa alla politica comune dei trasporti, essi restano, alla stessa guisa degli altri mezzi di trasporto, soggetti ai principi generali del trattato.

5. Dato che l'art. 48 del trattato e il regolamento n. 1612/68 sono direttamente efficaci nell'ordinamento giuridico di ciascuno Stato membro e che il diritto comunitario prevale sul diritto nazionale, queste disposizioni attribuiscono agli interessati dei diritti che le autorità nazionali devono rispettare e tutelare. Ogni disposizione contraria di diritto interno è quindi divenuta, per questo motivo, inapplicabile nei loro confronti.

6. Se è vero che la situazione giuridica obiettiva è chiara, nel senso che l'art. 48 ed il regolamento n. 1612/68 sono direttamente efficaci nel territorio della Repubblica francese, ciò non toglie che la mancata modifica del testo del «Code du travail maritime» determini, con il mantenere uno stato di incertezza circa la possibilità di far appello al diritto comunitario, una situazione di fatto ambigua per gl'interessati.

7. L'inderogabilità del divieto di discriminazioni, sancito dall'art. 48, n. 2, del trattato CEE, ha l'effetto non soltanto di offrire in ciascuno Stato ai cittadini degli altri Stati membri analoghe possibilità di accesso al lavoro, ma altresì di garantire che i cittadini dello Stato considerato non subiscano le conseguenze sfavorevoli che potrebbero risultare dall'offerta o dall'accettazione, da parte di cittadini di altri Stati membri, di condizioni di lavoro o di retribuzione meno vantaggiose di quelle contemplate dal proprio diritto nazionale.

   Dal carattere generale del divieto e dall'obiettivo da questo perseguito risulta perciò che le discriminazioni sono vietate anche qualora costituiscano un ostacolo di scarsa entità ai fini dell'uguaglianza nelle condizioni di accesso al lavoro e di svolgimento del rapporto di lavoro.

Nella causa 167-73,

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, rappresentata dal suo consigliere giuridico, sig. Marc Shier, in qualità di agente, e con domicilio eletto in Lussemburgo, presso il proprio consigliere giuridico, sig. Pierre Lamoureux, 4, boulevard Royal,

ricorrente,

contro

REPUBBLICA FRANCESE, rappresentata dall'ambasciatore Robert Luc, in qualità

di agente, e con domicilio eletto presso la sede dell'Ambasciata di Francia a Lussemburgo,

convenuta,

causa avente ad oggetto la constatazione che la Repubblica francese, non modificando, nella parte relativa ai cittadini degli altri Stati membri, l'art. 3, 2° comma, della legge 13 dicembre 1926, che disciplina i rapporti di lavoro dei marittimi, è venuta meno agli obblighi impostile dal trattato CEE, per quanto riguarda la libera circolazione dei lavoratori, ed in particolare, dagli artt. 1, 4 e 7 del regolamento CEE del Consiglio 15 ottobre 1968, n. 1612 relativo alla libera circolazione dei lavoratori all'interno della Comunità (GU 19 ottobre 1968, n. L 257, p. 2),

LA CORTE,

composta dai signori: R. Lecourt, presidente; A. M. Donner e M. Sørensen, presidenti di Sezione; R. Monaco, J. Mertens de Wilmars (relatore), P. Pescatore, H. Kutscher, C. Ó Dálaigh, A. J. Mackenzie Stuart, giudici;

avvocato generale: G. Reischl,
cancelliere: A. Van Houtte,

ha pronunziato la seguente

SENTENZA

In fatto

I fatti della causa, l'oggetto della domanda e gli argomenti delle parti, hanno dato luogo alla seguente relazione d'udienza.

I — Gli antefatti ed il procedimento

L'art. 3, 2° comma, della legge francese 13 dicembre 1926, relativa alla disciplina dei rapporti di lavoro dei marittimi dispone che «l'equipaggio di una nave, nella proporzione stabilita dal decreto del ministro della marina mercantile, dev'essere costituito da cittadini francesi».

Il decreto ministeriale 21 novembre 1960 (Journal Officiel 1. 12. 1960, pag. 10 770), modificato dal decreto ministeriale 12 giugno 1969 (Journal Officiel 13. 6. 1969, pag. 5 923), adottato in esecuzione di questa disposizione, stabilisce che, sulle navi battenti bandiera francese, salvo

deroghe d'indole personale, i posti di ponte, di macchina e del servizio radiotelegrafico sono riservati ai cittadini francesi ed i tre quarti dei posti del servizio generale di bordo devono essere occupati dai cittadini francesi.

La Commissione, ritenendo che detto art. 3 fosse in compatibile con gli artt. 1, 4 e 7 del regolamento CEE del Consiglio 15 ottobre 1968, n. 1612 (GU 19 ottobre 1968, n. L 257, pag. 2), in data 7 ottobre 1971, dopo uno scambio di corrispondenza, invitava il Governo francese, a mente dell'art. 169 del trattato, ad adeguare la propria legislazione in materia alle disposizioni comunitarie. Con lettera 30 novembre 1971 il Governo francese si impegnava ad elaborare il disegno di legge ad hoc e a sottoporlo all'esame degli organi legislativi «nel corso della susseguente sessione parlamentare».

Una seconda lettera, datata 18 aprile 1972, in cui si ribadiva l'invito a por termine all'infrazione entro il 1° luglio 1972, rimaneva senza risposta, quindi la Commissione, ai sensi dell'art. 169, n. 1 del trattato, in data 15 dicembre 1972 emetteva un parere motivato notificato in data 29 dicembre 1972 con cui si esortava il Governo francese ad adottare, nel termine di giorni trenta, i provvedimenti del caso.

In data 15 gennaio 1973, il Governo francese accusava ricevuta di detto parere e con lettera 6 febbario 1973, comunicava che un disegno di legge presentato al Parlamento il 7 dicembre 1972 era stato approvato al primo scrutinio dall'Assemblea nazionale e trasmesso al Senato, ma che la chiusura della sessione parlamentare aveva impedito che si portasse a compimento l'iter legis. Il Governo francese s'impegnava «ad adoperarsi con ogni mezzo affinché il disegno di legge fosse esaminato dal Senato immediatamente dopo l'apertura della nuova sessione. La Commissione, non ritenendo puntualmente assolto questo impegno, l'11 settembre 1973 adiva la Corte di giustizia.

Il ricorso è stato depositato in cancelleria il 14 settembre 1973.

Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.

II — Le conclusioni delle parti

La Commissione conclude che la Corte voglia:

a) dichiarare che la Repubblica francese è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza delle disposizioni del trattato CEE in materia di libera circolazione dei lavoratori e, nel caso di specie, degli artt. 1, 4 e 7 del regolamento (CEE) del Consiglio 15 ottobre 1968, n. 1612, relativo alla libera circolazione dei lavoratori all'interno della Comunità, per non aver abrogato le disposizioni discriminatorie del suo Code du Travail maritime in merito all'impiego del personale nel settore dei trasporti per mare;

b) condannare la Repubblica francese alle spese del giudizio.

Il Governo francese conclude che la Corte voglia:

a) dichiarare che la Commissione non ha messo in evidenza il suo interesse ad agire;

b) comunque, respingere la tesi della Commissione;

c) condannare la Commissione alle spese.

III — I mezzi e gli argomenti delle parti

Secondo *la Commissione* il Governo francese avrebbe deciso di soprassedere al proseguimento della procedura necessaria per abolire l'asserita discriminazione. Esso, inoltre, nel corso dei dibattiti

parlamentari, avrebbe sostenuto che il disegno di legge era stato presentato per motivi di opportunità, ma ha contestato che le norme generali del trattato relative alla libera circolazione dei lavoratori, trovino applicazione anche in materia di trasporti, non esclusi quelli marittimi. Sussiste, quindi, un interesse oggettivo a trovare una soluzione alla controversia.

A — L'art. 3, 2° comma, della legge francese 13 dicembre 1926 risulta essere incompatibile con gli artt. 1, 4 e 7 del regolamento del Consiglio 15 ottobre 1968, n. 1612 (GU 19. 10. 1968, n. L 257, pag. 2) in quanto esso contempla una discriminazione che pregiudica i cittadini degli altri Stati membri; i limiti di tale discriminazione sono lasciati al potere discrezionale dell'amministrazione nazionale e ne consegue perlomeno una potenziale limitazione nell'accesso ai posti di cui trattasi.

B — Non si può, sostiene la Commissione, trarre spunto dal fatto che il settore dei trasporti costituisce l'oggetto di uno specifico titolo (titolo IV, artt. 74-84) per desumere che le norme generali del trattato vanno disapplicate a questo settore. La struttura stessa del trattato comporta che la sua sfera d'applicazione si estenda, in ogni suo elemento, a tutti i settori dell'economia, a tutti i beni ed a tutti i servizi, in modo che, ogniqualvolta alcune disposizioni o una disciplina determinata devono essere applicate ad un determinato settore, queste eccezioni vanno espressamente previste. Questo è appunto il caso dell'articolo 61, n. 1, che esclude il settore dei trasporti dalle norme generali relative alla libera circolazione dei servizi, e dell'art. 77 che attenua il rigore delle norme sulla concorrenza, se applicate ai trasporti.

Queste due eccezioni confermano che per tutti gli altri casi valgono le norme generali giacché, in caso contrario, esse risulterebbero svuotate di contenuto. Per quanto riguarda la libera circolazione dei lavoratori e fatta eccezione per le restrizioni imposte da ragioni d'ordine pubblico, l'unica deroga alla validità erga omnes di tali norme è reperibile nella disciplina del pubblico impiego.

L'applicazione delle norme generali del trattato al settore dei trasporti, d'altronde, è stata riconosciuta implicitamente dalla Corte di giustizia nella sentenza 31 marzo 1970 (causa 22-70, Commissione/Consiglio, Racc. 1971, pag. 263).

C — Non si può neppure invocare l'art. 84 del trattato che, dopo aver precisato al n. 1, che le disposizioni del titolo IV si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili, al n. 2 prescrive che il Consiglio può decidere «se, in quale misura, e con quale procedura, potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima ed aerea». Questa disposizione, considerata nel suo insieme, sta a significare che le norme speciali relative ai trasporti non si applicano ai trasporti marittimi e aerei, ma ciò non consente l'illazione che le altre disposizioni del trattato possano venir applicate a questi settori. La tesi contraria stride con il principio della certezza del diritto. È in effetti necessario, ogniqualvolta un'attività è in rapporto più o meno diretto con la navigazione marittima o aerea, determinare un parametro per stabilire se l'attività di cui trattasi rientri o meno nella sfera di applicazione del trattato.

D — Due regolamenti del Consiglio in materia di previdenza sociale hanno d'altronde ribadito che il principio della libera circolazione dei lavoratori vale anche per i dipendenti delle imprese di trasporti. Trattasi del regolamento 25 settembre 1958, n. 3, relativo alla previdenza sociale a favore dei lavoratori migranti (art. 13 b) (GU 16. 12. 1958, pag. 561) e del regolamento 14 giugno 1971, n. 1408, relativo all'applicazione dei regimi di previdenza sociale ai lavoratori subordinati ed ai loro familiari che si spostano all'interno della Comunità (art. 13 b e 4, n. 2) (GU 6. 7. 1971, n. L 149, pag. 2).

È incontestabile che la clausola discriminatoria di cui all'art. 3, 2° capoverso,

della legge francese 13 dicembre 1926, a decorrere dall'8 novembre 1968, data di entrata in vigore del regolamento del Consiglio n. 1612, è incompatibile con questo regolamento.

E — La Commissione fa osservare che, nei confronti del procedimento in corso si potrebbero sollevare obiezioni tratte dall'efficacia immediata del regolamento n. 1612/68, che conferisce ai singoli la possibilità di far valere i loro diritti innanzi ai giudici nazionali ed, in secondo luogo, fondate sulle direttive amministrative nazionali che tendono a paralizzare l'efficacia delle norme in questione finché una nuova legge non le abbia emendate.

Sul primo punto, la Commissione è del parere che il disconoscimento del regolamento n. 1612/68 possa costituire oggetto di un ricorso a mente dell'art. 169, a prescindere dalla portata di questo regolamento nell'ambito dell'ordinamento giuridico interno e dall'entità dei diritti soggettivi ch'esso conferisce ai cittadini degli Stati membri. La Corte ha sottolineato che le due azioni perseguono obiettivi distinti ed hanno effetti diversi (sentenza 17 febbraio 1970, Commissione/Repubblica italiana, causa 31-69, Racc. 1970, pag. 25).

Circa il secondo punto, la Commissione ritiene che il mantenimento in vigore, nella legislazione di uno Stato membro, di disposizioni incompatibili con le disposizioni di un regolamento comunitario, costituisce, in sé, un'inosservanza degli obblighi comunitari. Tale mantenimento, in contrasto con l'obbligo imposto dall'art. 5 del trattato, può, in ogni caso, indurre i singoli in equivoco e obbligarli ad adire i giudici nazionali o, per lo meno, come risulta dall'esame del decreto ministeriale 21 novembre 1960, modificato dal decreto 12 giugno 1969, adottato in esecuzione della legge controversa, a sollecitare una deroga al divieto, il che di per sé costituisce già una discriminazione.

Nel controricorso, il *Governo francese* sostiene, in primo luogo, che la controversia è priva di contenuto ed, in via subordinata, che la Commissione non ha sufficientemente provato il suo interesse ad agire.

La controversia è priva di contenuto, in quanto il Governo francese, lungi dall' aver rinunciato a portare a termine l'iter legis, si adopera invece, prescindendo dalle difficoltà d'ordine sociale che avrebbe potuto incontrare, affinché il progetto di legge venga approvato. La promulgazione di una legge in questo senso porrà automaticamente termine alla turbativa, quindi sarà d'uopo constatare che il ricorso della Commissione si è svuotato di contenuto.

Nell'ipotesi in cui la Corte traesse la conclusione che, con la formulazione della legge, è venuta a mancare la materia del contendere (però alla data in cui il ricorso è stato promosso l'infrazione era positiva), resta sempre da tenere presente la mancanza d'interesse ad agire della Commissione, giacché quest'ultima non ha dimostrato che la Repubblica francese ha posto in non cale eventuali obblighi comunitari. Non è stata perpetrata alcuna discriminazione nei confronti dei cittadini di un altro Stato membro e, d'altro canto, è esclusa ogni possibilità d'equivoco da parte dei cittadini o delle pubbliche amministrazioni.

Nella replica la *Commissione* ribatte che, comunque, sussiste un interesse generico a portare a termine il procedimento, in quanto giuridicamente è ancora aperta la questione dell'applicabilità delle norme generali del trattato al settore dei trasporti, in ispecie ai trasporti per mare e per via aerea.

In merito al suo interesse ad agire nel caso di inosservanza degli obblighi che incombono agli Stati membri, la Commissione osserva che questo interesse sussiste anche se i singoli non hanno subito pregiudizio immediato per effetto di tale inosservanza.

Inoltre dall'analisi degli effetti del decreto ministeriale 21 novembre 1960, modificato dal decreto ministeriale 12 giugno 1969, risulta chiaramente una situazione discriminatoria. Le «istruzioni amministrative», cui il Governo francese fa rife-

rimento, rappresentano in effetti soltanto disposizioni nei confronti delle competenti autorità, onde facilitare la concessione sistematica di deroghe a favore dei cittadini di Stati membri che aspirano a determinati posti. Gli interessati però devono sollecitare la deroga tramite un procedimento più o meno complesso, dal quale i lavoratori francesi sono esenti, il che costituisce di per sé già una discriminazione.

Un pericolo d'equivoco sussiste per il fatto che il Governo francese insiste nel contestare che il regolamento del Consiglio n. 1612/68 valga anche per i trasporti per mare.

Nella controreplica, il *Governo francese* si richiama dapprima agli argomenti già svolti nel controricorso. Da parte della Commissione manca l'interesse ad agire, in quanto, malgrado i termini della legge in questione, non viene operata, di fatto, alcuna discriminazione nei confronti dei cittadini degli altri Stati membri, poiché le direttive impartite verbalmente ai responsabili dei servizi marittimi impongono loro di riservare ai cittadini della Comunità lo stesso trattamento riservato ai cittadini francesi. L'assunzione di cittadini di altri paesi della Comunità, in deroga alla legge vigente, non è condizionata né all'espletamento di pratiche speciali, né è soggetta a more eccezionali per questo motivo. Gli stranieri, cittadini degli Stati membri, come ogni cittadino francese, devono essere titolari di un libretto di navigazione, rilasciato agli uni e agli altri alle stesse condizioni oppure devono provare di aver ottenuto una promessa di assunzione da parte di un armatore.

Sul piano dell'interpretazione del trattato e degli obblighi che ne derivano a carico degli Stati membri, il Governo francese cionondimeno contesta la tesi della Commissione, secondo cui le norme generali del trattato trovano applicazione nel settore dei trasporti, fatte salve le deroghe previste da disposizioni speciali.

Esso respinge, in primo luogo, l'argomentazione secondo cui il fatto che gli art. 61 e 77 del trattato prevedono espressamente che talune norme del trattato stesso, ed in particolare quelle relative alle prestazioni di servizi (art. 61) e talune di quelle relative agli aiuti concessi dallo Stato (art. 77), non trovano applicazione in materia di trasporti, consente di arguire a contrario che le altre norme del trattato, vi si applicano effettivamente. Queste disposizioni non possono corroborare un siffatto argomento a contrario, o almeno non lo corroborano per quanto riguarda i trasporti per mare che, per ora, sono sottratti alla disciplina comunitaria relativa ai trasporti, in quanto il Consiglio non ha ancora deciso diversamente.

Il Governo francese, in secondo luogo, assume che l'impostazione generale del trattato non consente che le norme di quest'ultimo ed in particolare quelle relative alla libera circolazione dei lavoratori vengano automaticamente estese ai trasporti per mare.

Il trattato implica, congiuntamente alle disposizioni di carattere generale, quali gli articoli preliminari o quelli relativi alle istituzioni, disposizioni relative a settori determinati, quali la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, l'agricoltura ed inter alia, i trasporti (artt. 74-84). Queste ultime disposizioni, giustificate nel contempo dagli aspetti peculiari dei trasporti (art. 75) e dalla circostanza che in questo settore gli obiettivi vanno perseguiti nell' ambito di una politica comune (art. 74), sono «su un piano di parità» con le altre disposizioni del trattato, ed esse riservano una disciplina speciale ai trasporti via mare. Se questi ultimi sono destinati un giorno a costituire l'oggetto di una politica comune, il trattato si limita a preannunciare questa politica senza neppure tratteggiarla a grandi linee, quindi nel settore dei trasporti marittimi «tutto va prospettato in virtù della politica comune che il Consiglio ha il compito di stabilire in conformità all'art. 84, n. 2». Rebus sic stantibus, la semplice procrastinazione dell'elaborazione di una politica comune nel settore dei trasporti marittimi non è indice dell'intenzione di conglobare anche questo settore nella disci-

plina generale del trattato, sia pure a titolo provvisorio.

Del resto la tesi della Commissione conduce, secondo la convenuta, a risultati paradossali, giacché, a rigor di logica, i trasporti marittimi, in quanto hic et nunc sottratti alla politica comune dei trasporti, verrebbero privati dei vantaggi offerti dalle deroghe al trattato, a mo' di esempio non fruirebbero più di aiuti, che hanno la funzione di adeguare le norme del trattato alle esigenze proprie dei trasporti, come è stato fatto per i trasporti terrestri e per la navigazione interna.

Il Governo francese pur rendendosi conto dell'opportunità di realizzare la libera circolazione dei lavoratori ritiene, ciononostante, che quest'obiettivo non può venir perseguito in spregio delle norme del trattato. Il Consiglio può decidere che la libera circolazione dei lavoratori costituisce uno degli elementi della politica comune prevista per i trasporti marittimi come per gli altri trasporti.

Poiché non si è seguito questo indirizzo comunitario, il Governo francese, che considera opportuna questa liberalizzazione, ha preso l'iniziativa di proporre al Parlamento della Republica un disegno di legge che introduceva questa modifica, ma che per il momento, non è stato approvato. Nonostante questa iniziativa, il Governo ritiene che le disposizioni destinate a disciplinare i trasporti marittimi devono costituire l'oggetto di una decisione del Consiglio, per risultare conformi all'art. 84, n. 2, e che le decisioni del Consiglio vanno emanate nell'ambito di una politica comune dei trasporti, la cui instaurazione è prescritta dall'art. 3 del trattato.

Il Governo francese conclude precisando che la sua posizione non va intesa, come sostiene la Commissione, nel senso che nessuna disposizione del trattato, in mancanza della decisione del Consiglio, può trovare applicazione nel settore dei trasporti marittimi ed aerei. È chiaro che molte disposizioni generali del trattato, tra cui le disposizioni programmatiche, possono venir applicate ai trasporti marittimi. Ogni applicazione delle norme sostanziali, invece, deve tener conto degli imperativi di cui all'art. 3 e all'art. 84 n. 2.

Questo atteggiamento trova conferma nella prassi seguita dal Consiglio. Il regolamento 26 novembre 1962 n. 141 (GU 28 novembre 1962, pag. 2761) ha precisato che la disciplina in materia di concorrenza non può trovare applicazione nell'ambito dei trasporti marittimi fin tanto che disposizioni adeguate alle esigenze specifiche di questo settore non siano state adottate. Del pari, il piano generale per l'abolizione delle limitazioni alla libertà di stabilimento, adottato dal Consiglio in data 18 dicembre 1961, non comporta la fissazione di un termine per i trasporti marittimi e per via aerea.

Basandosi sul fatto che il Consiglio non ha adottato la decisione di estendere ai trasporti marittimi la sfera di applicazione del regolamento n. 1612/68, il Governo francese chiede che la tesi della Commissione sia disattesa.

Preso atto della relazione d'udienza riferita nelle pagine precedenti, le parti hanno svolto le loro difese orali all'udienza del 12 febbraio 1974.

La ricorrente è stata rappresentata dal suo agente, sig. Marc Schier, la convenuta è stata rappresentata dai sigg. Delacharrière, ministro plenipotenziario, e Georges Sidère, consigliere.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni all'udienza del 6 marzo 1974.

In diritto

1 Con atto depositato in cancelleria il 14 settembre 1973, la Commissione ha proposto, in forza dell'art. 169 del trattato CEE, un ricorso diretto a far accertare

che la Repubblica francese, non sopprimendo, in relazione ai cittadini degli altri Stati membri, l'art. 3, n. 2, della legge 13 dicembre 1926 (relativa al codice del lavoro marittimo emendato con ordinanza 27 dicembre 1958, n. 58-1358), è venuta meno agli obblighi impostile dal trattato CEE, relativi alla libera circolazione dei lavoratori ed, in particolare, dagli artt. 1, 4 e 7 del regolamento del Consiglio 15 ottobre 1968 n. 1612 (GU 19 ottobre 1968, n. L 257, pag. 2), relativo alla libera circolazione dei lavoratori all'interno della Comunità.

2 In forza dell'art. 3, 2° comma, della legge summenzionata, l'equipaggio di una nave, nella proporzione stabilita dal decreto del ministero della marina mercantile, dev'essere costituito da cittadini francesi.

3 Con decreto ministeriale 21 novembre 1960 (JO RF 1° dicembre 1960, pag. 10770), modificato dal decreto ministeriale 12 giugno 1969 (JO RF 13 giugno 1969, pag. 5923), è stato stabilito che, sulle navi mercantili, da pesca o da diporto, battenti bandiera francese, salvo deroghe d'indole personale riconosciute dalle autorità amministrative competenti per territorio, i posti di ponte, di macchina e del servizio radio-elettrico, nonché i tre quarti dei posti del servizio generale di bordo, sono riservati a cittadini francesi.

4 La Commissione sostiene che l'art. 3, 2° comma, nella misura in cui riguarda i cittadini degli altri Stati membri, è incompatibile con l'art. 48 del trattato, in base al quale la libera circolazione dei lavoratori all'interno della Comunità implica l'abolizione di qualsiasi discriminazione, fondata sulla nazionalità, per quanto riguarda l'impiego, la retribuzione e le altre condizioni di lavoro.

5 La mancata abrogazione delle disposizioni censurate sarebbe altresì incompatibile con il regolamento n. 1612/68 e, più precisamente, con l'art. 4, secondo cui le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che limitano, per impresa, per ramo d'attività, per regioni o su scala nazionale, il numero o la percentuale degli stranieri occupati, non si possono applicare nei confronti dei cittadini degli altri Stati membri.

6 La Repubblica francese assume in primo luogo che non sussiste da parte della Commissione un interesse ad agire, in quanto, malgrado i termini della legge in

questione, non viene operata, di fatto, alcuna discriminazione nei confronti dei cittadini degli altri Stati membri, giacché le direttive impartite verbalmente ai responsabili dei servizi marittimi impongono loro di «trattare i cittadini della Comunità nello stesso modo dei cittadini francesi», di guisa che l'assunzione dei primi, in deroga alla legge vigente, non è condizionata né all'espletamento di pratiche speciali, né è soggetta a more eccezionali per questo motivo.

7 La Repubblica francese sostiene cionondimeno di non applicare il trattamento diverso, di cui alla legge summenzionata, ai cittadini degli Stati membri, pur non essendovi tenuta dalle disposizioni del trattato.

8 Le norme del trattato in materia di libera circolazione dei lavoratori non si applicherebbero infatti nel settore dei trasporti ed, in ogni caso, nel settore dei trasporti marittimi, finché il Consiglio non abbia adottato una decisione in tal senso, in conformità all'art. 84, n. 2, del trattato.

9 Dall'esame degli artt. 3, lettera e) e 74 del trattato, si evincerebbe che le norme stesse, relative al complesso delle attività economiche da esso contemplate, e particolarmente gli artt. 48-51, trovano applicazione nel settore dei trasporti solo se inquadrati nell'ambito di una politica comune.

10 Spetterebbe in via esclusiva al Consiglio di decidere circa l'applicazione di tale politica in conformità alla procedura prevista, a tal fine, dall'art. 75.

11 Ciò sarebbe tanto più vero nel settore dei trasporti marittimi in quanto, in forza dell'art. 84, n. 2, essi sarebbero sottratti all'applicazione degli artt. 74-84 del trattato, giacché il suddetto n. 2 dispone soltanto che il Consiglio, con deliberazione unanime, potrà decidere se, in quale misura e con quali procedure potranno venir adottate disposizioni adeguate per la navigazione marittima e aerea.

12 Infine, le peculiarità proprie dei trasporti, di cui l'art. 75 prescrive di tener conto, renderebbero inapplicabili ai trasporti e, a fortiori, ai trasporti marittimi ed aerei, molte disposizioni del trattato relative al complesso delle attività economiche.

A — Sulla ricevibilità

13 La Repubblica francese eccepisce l'insussistenza di un interesse ad agire da parte della Commissione.

14 Tale mezzo può venir considerato, sia come attinente alla ricevibilità del ricorso, sia come inteso a contestare che l'asserita trasgressione sussista.

15 La Commissione, nell'esercizio delle competenze di cui è investita in forza degli artt. 155 e 169 del trattato, non deve dimostrare il proprio interesse ad agire in quanto, nell'interesse generale della Comunità, essa è tenuta d'ufficio a vigilare sull'applicazione delle disposizioni del trattato da parte degli Stati membri ed a far accertare, al fine della loro abolizione, la sussistenza di eventuali trasgressioni degli obblighi che ne derivano.

16 La domanda è quindi ricevibile.

B — Sull'interpretazione dell'art. 84, n. 2 del trattato

17 Per stabilire se, nel settore dei trasporti, gli Stati membri debbano osservare gli obblighi di cui agli artt. 48-51 del trattato, occorre inquadrare il titolo IV della seconda parte del trattato, relativo ai trasporti, nel sistema generale di quest'ultimo e l'art. 84, n. 2, in detto titolo.

18 A norma dell'art. 2 del trattato, collocato nella parte prima relativa ai principi generali che lo regolano, la Comunità ha il compito di promuovere, mediante l'instaurazione di un mercato comune ed il graduale ravvicinamento delle politiche economiche degli Stati membri, lo sviluppo armonico delle attività economiche nell'insieme della Comunità.

19 L'instaurazione del mercato comune comprende quindi l'insieme delle attività economiche della Comunità.

20 La »seconda parte» del trattato, dedicata ai fondamenti della Comunità, ha per oggetto precipuamente di stabilire le strutture di questo mercato comune, e cioè, in primo luogo la libera circolazione delle merci (titolo I) ed, in secondo luogo, la libera circolazione delle persone, dei servizi e dei capitali (titolo III).

21 In quanto concepiti per venire applicati all'insieme delle attività economiche, questi canoni fondamentali possono essere tenuti in non cale solo in forza di espresse clausole del trattato.

22 Tale deroga costituisce, in particolare, l'oggetto del n. 2 dell'art. 38, secondo cui le norme previste per l'instaurazione del mercato comune si applicano ai prodotti agricoli, salvo disposizioni contrarie del titolo II di questa stessa parte.

23 In materia di trasporti, oggetto del titolo IV di tale parte, occorre quindi accertare, inquadrando l'art. 84, n. 2, nell'ambito di tale titolo, se le disposizioni di quest'ultimo comportino una deroga analoga.

24 Nel menzionare gli obiettivi del trattato, l'art. 74 rinvia agli artt. 2 e 3, alla cui attuazione concorrono in primo luogo i canoni fondamentali da applicarsi all'insieme dell'attività economica.

25 Le norme relative alla politica comune dei trasporti, lungi dal mettere in non cale questi canoni fondamentali, hanno per oggetto di applicarli e di completarli grazie ad azioni concertate di comune accordo.

26 Quindi, nei limiti in cui questi obiettivi possono venir perseguiti con i suddetti canoni generali, questi ultimi devono trovare applicazione.

27 Dato che i trasporti si concretano precipuamente in prestazioni di servizi, è stato ritenuto necessario, in considerazione degli aspetti speciali di questo ramo d'attività, di sottoporli in tal guisa ad un regime particolare.

28 A tal fine, una deroga espressa è contenuta nell'art. 61, n. 1, secondo cui la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti »è regolata dalle disposi-

zioni del titolo relativo ai trasporti», il che conferma pure che, nei limiti in cui non sono state previste deroghe, i canoni generali del trattato devono trovare applicazione.

29 L'art. 84, n. 1, stabilisce che le disposizioni del titolo relativo ai trasporti si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per via navigabile.

30 Lo stesso articolo, al n. 2, prescrive che, per quanto riguarda i trasporti marittimi, il Consiglio potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura, potranno venir adottate disposizioni adeguate.

31 Detto articolo, lungi dal porre in non cale l'applicazione del trattato in tali settori, stabilisce soltanto che le disposizioni specifiche del titolo relativo ai trasporti non troveranno applicazione ipso jure.

32 Benché quindi, in forza dell'art. 84, n. 2, i trasporti marittimi e aerei siano, fintantoché il Consiglio non avrà deciso altrimenti, sottratti ai canoni del titolo IV della seconda parte del trattato, relativa alla politica comune dei trasporti, essi restano, alla stessa guisa degli altri mezzi di trasporto, soggetti ai principi generali del trattato.

33 Ne consegue che l'applicazione al settore dei trasporti marittimi degli artt. 48-51 costituisce per gli altri Stati membri non una facoltà, ma un obbligo.

C — Sulla sussistenza d'una trasgressione

34 La Repubblica francese, sostenendo la mancanza di interesse ad agire da parte della Commissione, ha altresì inteso negare che costituisca trasgressione il semplice fatto che nell'ordinamento giuridico interno sia conservata la disposizione di cui è causa, a prescindere dalla sua applicazione pratica.

35 Una corretta valutazione della situazione giuridica avrebbe dovuto condurre le autorità francesi alla constatazione che — dato che l'art. 48 del trattato e il

regolamento n. 1612/68 sono direttamente efficaci nell'ordinamento giuridico di ciascuno Stato membro e che il diritto comunitario prevale sul diritto nazionale — queste disposizioni attribuiscono agli interessati dei diritti che le autorità nazionali devono rispettare e tutelare e che, quindi, ogni disposizione contraria di diritto interno è divenuta inapplicabile nei loro confronti.

36 In riscontro ad una lettera di intimazione, in conformità all'art. 169, 1° comma, del trattato, diretta in data 8 ottobre 1971 dalla Commissione alla Repubblica francese, quest'ultima ha ricordato, in una lettera del 30 novembre 1971, di aver già a più riprese manifestato l'intenzione di procedere alla revisione dell' art. 3, n. 2, del *Code du travail maritime.*

37 Con la stessa lettera, la Repubblica francese si è dichiarata disposta a depositare il progetto di legge ad hoc nella susseguente sessione parlamentare 1972-1973.

38 A seguito del parere motivato della Commissione in data 15 dicembre 1972, la Repubblica francese ha reso noto che il progetto di legge in questione era stato depositato in Parlamento e che da parte sua si sarebbe adoperata con sollecitudine per la sua attuazione.

39 Dalla relazione al disegno di legge, presentato all'*Assemblée nationale* in data 7 dicembre 1972, si desume che il Governo francese «desidera... modificare il *Code du travail maritime* al fine di eliminare le discriminazioni esistenti a danno dei cittadini degli Stati membri della Comunità».

40 Dalle discussioni innanzi alla Corte e dalle opinioni espresse durante i dibattiti parlamentari, discende che, rebus sic stantibus, la libera circolazione dei lavoratori nel settore di cui trattasi continua a venir considerata dalle autorità francesi non come dovuta, ma come dipendente dalla loro volontà unilaterale.

41 Ne consegue che, se è vero che la situazione giuridica obiettiva è chiara, nel senso che l'art. 48 ed il regolamento n. 1612/68 sono direttamente efficaci nel territorio della Repubblica francese, ciò non toglie che la mancata modi-

fica del testo del *Code du travail maritime* determini, con il mantenere uno stato di incertezza circa la possibilità di far appello al diritto comunitario, una situazione di fatto ambigua per gl'interessati.

42 Tale incertezza non può che essere accresciuta dal carattere interno e verbale delle istruzioni semplicemente amministrative che porrebbero in non cale l'applicazione della legge nazionale.

43 La libera circolazione delle persone ed, in particolare, dei lavoratori costituisce, come risulta sia dall'art. 3, lett. c) del trattato, sia dalla collocazione degli artt. 48-51 nella seconda parte di quest'ultimo, uno dei fondamenti della Comunità.

44 Essa implica, secondo l'art. 48, n. 2, l'abolizione di qualsiasi discriminazione fondata sulla nazionalità, a prescindere dalla sua natura e dalla sua gravità, tra lavoratori degli Stati membri, per quanto riguarda l'impiego, la retribuzione e le altre condizioni di lavoro.

45 L'inderogabilità di tale divieto comporta peraltro l'effetto, non soltanto di offrire in ciascuno Stato ai cittadini degli altri Stati membri analoghe possibilità di accesso al lavoro, ma altresì, in conformità all'obiettivo perseguito dall'art. 117 del trattato, di garantire che i cittadini dello Stato considerato non subiscano le conseguenze sfavorevoli che potrebbero risultare dall'offerta o dall'accettazione, da parte dei cittadini di altri Stati membri, di condizioni di impiego o di retribuzione meno vantaggiose di quelle contemplate dal proprio diritto nazionale, in quanto simili offerte o accettazioni sono vietate.

46 In tal guisa risulta dal carattere generale del divieto di discriminazioni di cui all'art. 48 e dall'obiettivo perseguito con la loro abrogazione, ch'esse sono vietate anche qualora costituiscano un ostacolo di scarsa entità ai fini della parità dell'accesso all'impiego e delle altre condizioni di lavoro.

47 L'incertezza determinata dalla mancata modifica dell'art. 3 del *Code du travail maritime* costituisce un ostacolo del genere.

48 Ne consegue che non modificando, per quanto riguarda i cittadini degli altri Stati membri, le prescrizioni di cui all'art. 3, 2° comma, del *Code du travail maritime,* la Repubblica francese è venuta meno agli obblighi impostile dall' art. 48 del trattato e dall'art. 4 del regolamento del Consiglio 15 ottobre 1968, n. 1612.

Sulle spese

49/51 A norma dell'art. 69, § 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese, se ne è stata fatta domanda. Nella fattispecie la Repubblica francese è rimasta soccombente e va quindi condannata alle spese del giudizio.

Per questi motivi,

LA CORTE,

dichiara e statuisce:

1. **La Repubblica francese, non modificando, per quanto riguarda i cittadini degli altri Stati membri, le prescrizioni di cui all'art. 3, 2° comma, del *Code du travail maritime* è venuta meno agli obblighi impostile dall'art. 48 del trattato CEE e dall'art. 4 del regolamento del Consiglio 15 ottobre 1968, n. 1612.**

2. **Le spese vanno poste a carico della Repubblica francese.**

Lecourt Donner Sørensen Monaco Mertens de Wilmars
Pescatore Kutscher Ó Dálaigh Mackenzie Stuart

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, il 4 aprile 1974.

Il cancelliere
A. Van Houtte

Il presidente
R. Lecourt