ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

της 30ής Σεπτεμβρίου 2003 *

Στην υπόθεση C-405/01,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Tribunal Supremo (Ισπανία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española

και

Administración del Estado,

παρισταμένης της:

Asociación de Navieros Españoles (ANAVE),

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 39 ΕΚ καθώς και των άρθρων 1 και 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1612/68 του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1968, περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 33),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (εισηγητή), R. Schintgen και C. W. A. Timmermans, προέδρους τμήματος, C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, P. Jann, B. Σκουρή, F. Macken, N. Colneric, S. von Bahr, J. N. Cunha Rodrigues και A. Rosas, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: C. Stix-Hackl
γραμματέας: M.-F. Contet, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την N. Díaz Abad,

— η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Molde και J. Bering Liisberg,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους W.-D. Plessing και R. Stüwe,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Ε.-Μ. Μαμούνα και Σ. Χαλά,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον G. de Bergues και τις A. Colomb και C. Bergeot-Nunes,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον U. Leanza, επικουρούμενο από τον G. Fiengo, avvocato dello Stato,

— η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον H. Seland,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την I. Martínez del Peral και τον D. Martin,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του καθού της κύριας δίκης και της Ισπανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από την N. Díaz Abad, της Γερμανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον M. Lumma, της Ελληνικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από την Ε.-Μ. Μαμούνα, της Γαλλικής Κυβερνήσεως, εκπρο-

σωπούμενης από τον G. de Bergues και την C. Bergeot-Nunes, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από την I. Martínez del Peral και τον H. Kreppel, κατά τη συνεδρίαση της 21ης Ιανουαρίου 2003,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 12ης Ιουνίου 2003,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 4ης Οκτωβρίου 2001, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 15 Οκτωβρίου 2001, το Tribunal Supremo υπέβαλε στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, δύο προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 39 ΕΚ, καθώς και των άρθρων 1 και 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1612/68 του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1968, περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 33),

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως που άσκησε το Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (ένωση αξιωματικών του ισπανικού εμπορικού ναυτικού, στο εξής: ένωση αξιωματικών) κατά του Real Decreto 2062/1999, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas (βασιλικού διατάγματος 2062/1999 για τη ρύθμιση του κατώτατου υποχρεωτικού επιπέδου εκπαιδεύσεως στα θαλάσσια επαγγέλματα), της 30ής Δεκεμβρίου 1999 (BOE της 21ης Ιανουαρίου 2000, στο εξής: βασιλικό διάταγμα 2062/1999).

Το νομικό πλαίσιο

Οι κοινοτικές διατάξεις

3 Κατά το άρθρο 39 ΕΚ:

«1. Εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων εντός της Κοινότητας.

2. Η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων συνεπάγεται την κατάργηση κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγενείας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών, όσον αφορά την απασχόληση, την αμοιβή και τους άλλους όρους εργασίας.

3. Με την επιφύλαξη των περιορισμών που δικαιολογούνται για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας και δημοσίας υγείας, η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων περιλαμβάνει το δικαίωμά τους:

α) να αποδέχονται κάθε πραγματική προσφορά εργασίας,

β) να διακινούνται ελεύθερα για τον σκοπό αυτόν εντός της επικρατείας των κρατών μελών,

γ) να διαμένουν σε ένα από τα κράτη μέλη με το σκοπό να ασκούν εκεί ορισμένη εργασία σύμφωνα με τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που διέπουν την απασχόληση των εργαζομένων υπηκόων αυτού του κράτους μέλους,

δ) να παραμένουν στην επικράτεια ενός κράτους μέλους και μετά την άσκηση σ' αυτό ορισμένης εργασίας, κατά τους όρους που θα αποτελέσουν αντικείμενο κανονισμών εφαρμογής που θα εκδώσει η Επιτροπή.

4. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται προκειμένου περί απασχολήσεως στη δημόσια διοίκηση.»

4 Εξάλλου, το άρθρο 1 του κανονισμού 1612/68 ορίζει:

«1. Κάθε υπήκοος κράτους μέλους, ανεξαρτήτως του τόπου διαμονής του, έχει το δικαίωμα να αναλαμβάνει μισθωτή δραστηριότητα και να την ασκεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, συμφώνως προς τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ρυθμίζουν την απασχόληση των ημεδαπών εργαζομένων του κράτους αυτού.

2. Απολαύει ιδίως στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, του ιδίου, όπως και οι υπήκοοι του κράτους αυτού, δικαιώματος προτεραιότητος στις διαθέσιμες θέσεις εργασίας.»

5 Το άρθρο 4 του ίδιου κανονισμού προβλέπει:

«1. Οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των κρατών μελών που περιορίζουν, κατ' αριθμό ή ποσοστιαία, την απασχόληση των αλλοδαπών, κατ' επιχείρηση, κατά κλάδο δραστηριότητος, κατά περιφέρεια ή σε εθνικό επίπεδο, δεν εφαρμόζονται στους υπηκόους των άλλων κρατών μελών.

2. Όταν σε κράτος μέλος, η παροχή οιωνδήποτε πλεονεκτημάτων σε επιχειρήσεις εξαρτάται από την απασχόληση ενός ελαχίστου ποσοστού ημεδαπών εργαζομένων, οι υπήκοοι των άλλων κρατών μελών λογίζονται ως ημεδαποί εργαζόμενοι, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας του Συμβουλίου της 15ης Οκτωβρίου 1963 [...].»

Οι διεθνείς διατάξεις

6 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, υπογραφείσα στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982, περιλαμβάνει, στο μέρος VII αυτής, με τίτλο «Ανοικτή θάλασσα», τμήμα I, με επικεφαλίδα «Γενικές διατάξεις», που διαλαμβάνει τα άρθρα 86 έως 115, τις γενικές διατάξεις σχετικά με τη ναυσιπλοΐα στην ανοικτή θάλασσα.

7 Τα άρθρα 91, παράγραφος 1, 92, παράγραφος 1, 94, παράγραφοι 1 έως 3, και 97, παράγραφοι 1 και 2, της συμβάσεως αυτής ορίζουν ειδικότερα:

«Άρθρο 91

Εθνικότητα των πλοίων

1. Κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητάς του σε πλοία, για τη νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν. Πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός ανάμεσα στο κράτος και στο πλοίο.

[...]

Άρθρο 92

Καθεστώς των πλοίων

1. Τα πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους και εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, που προβλέπονται ρητά σε διεθνείς συνθήκες ή σε αυτή τη σύμβαση, υπόκεινται στην αποκλειστική του δικαιοδοσία στην ανοικτή θάλασσα. [...]

[...]

Άρθρο 94

Υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας

1. Κάθε κράτος θα ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

2. Ειδικότερα, κάθε κράτος θα πρέπει:

[...]

β) να ενασκεί την δικαιοδοσία του, δυνάμει του εσωτερικού του δικαίου, επί κάθε πλοίου που φέρει τη σημαία του καθώς επίσης και του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος αυτού, αναφορικά με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν το πλοίο.

3. Κάθε κράτος πρέπει να παίρνει τα απαραίτητα μέτρα για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, ώστε με αυτά να εξασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα, [...]

[...]

Άρθρο 97

Ποινική δικαιοδοσία σε περιπτώσεις σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου

1. Σε περίπτωση σύγκρουσης ή άλλου θαλάσσιου επεισοδίου αναφορικά με πλοίο στα διεθνή ύδατα που [επισύρει] την ποινική ή πειθαρχική ευθύνη του πλοιάρχου ή τυχόν άλλου μέλους του πληρώματος, καμιά πειθαρχική ή ποινική δίωξη δεν μπορεί να ασκηθεί εναντίον αυτού παρά μόνον ενώπιον των δικαστικών ή διοικητικών αρχών είτε του κράτους της σημαίας, είτε του κράτους του οποίου το άτομο αυτό έχει την υπηκοότητα.

2. Σε θέματα πειθαρχίας, το κράτος το οποίο χορήγησε το δίπλωμα του πλοιάρχου ή το πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ή την άδεια ασκήσεως είναι το μόνο αρμόδιο [...] για την αφαίρεση των πιστοποιητικών αυτών, ακόμη και αν ο κάτοχος δεν είναι υπήκοος του κράτους που τα χορήγησε.»

Οι εθνικές διατάξεις

8 Ο Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (νόμος 27/1992, για τους κρατικούς λιμένες και την εμπορική ναυτιλία), της 24ης Νοεμβρίου 1992 (BOE της 25ης Νοεμβρίου 1992, στο εξής: νόμος 27/1992), ορίζει, στο άρθρο 77 αυτού, με τίτλο «Πληρώματα των πλοίων»:

«1. Ο αριθμός των μελών του πληρώματος των πλοίων και τα επαγγελματικά τους προσόντα πρέπει να είναι τα ενδεδειγμένα, ώστε να διασφαλίζεται ανά πάσα στιγμή

η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του πλοίου, λαμβανομένων υπόψη των τεχνικών χαρακτηριστικών του και των χαρακτηριστικών της εκμεταλλεύσεώς του, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που θα τεθούν με κανονιστική πράξη.

2. Ομοίως, με κανονιστική πράξη θα καθοριστούν οι προϋποθέσεις ιθαγένειας των πληρωμάτων των πλοίων, οι δε υπήκοοι των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας θα έχουν πρόσβαση, από το χρονικό σημείο της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος νόμου, στις θέσεις πληρωμάτων πλοίων που δεν συνεπάγονται την έστω και ευκαιριακή άσκηση καθηκόντων δημόσιας εξουσίας, καθόσον η άσκηση αυτή εξακολουθεί να προβλέπεται κατ' αποκλειστικότητα υπέρ των Ισπανών υπηκόων.»

9 Από τη δέκατη πέμπτη πρόσθετη διάταξη του νόμου 27/1992, με τίτλο «Ειδικό μητρώο πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων», προκύπτει ότι ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο ειδικό μητρώο που θεσπίζεται με την εν λόγω διάταξη πρέπει να έχουν την ισπανική ιθαγένεια. Το μητρώο αυτό αφορά μόνον τα πλοία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των οποίων το πραγματικό κέντρο ελέγχου εκμεταλλεύσεως των πλοίων βρίσκεται στα Κανάρια ή, αν βρίσκεται στην υπόλοιπη Ισπανία ή στην αλλοδαπή, έχουν στα Κανάρια εγκατάσταση ή μόνιμη εκπροσώπηση που τους επιτρέπει να ασκούν τα δικαιώματα και να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις που προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία. Στο εν λόγω μητρώο μπορούν να εγγραφούν μόνον τα πλοία που χρησιμοποιούνται στη ναυσιπλοΐα για εμπορικούς σκοπούς, αποκλειομένων εκείνων που προορίζονται για την αλιεία, ελαχίστου μεγέθους 100 τόνων.

10 Το άρθρο 8 του βασιλικού διατάγματος 2062/1999, με τίτλο «Ειδικές διατάξεις για την αναγνώριση των επαγγελματικών διπλωμάτων πολιτών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως που κατέχουν διπλώματα που έχουν χορηγηθεί από κράτος μέλος, ορίζει:

1. Η Γενική Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να αναγνωρίζει αυτόματα, σύμφωνα με τις εθνικές εκτελεστικές διατάξεις, τα επαγγελματικά διπλώματα ή τα πιστοποιητικά ειδικότητας που έχει χορηγήσει οποιοδήποτε από τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως σε υπηκόους των κρατών αυτών.

2. Η αναγνώριση επαγγελματικού διπλώματος, η οποία πιστοποιείται με τη χορήγηση επαγγελματικής ταυτότητας εμπορικής ναυτιλίας, θα είναι αναγκαία για την απευθείας πρόσβαση σε θέσεις πληρώματος ισπανικού εμπορικού πλοίου, εκτός από τις θέσεις που συνεπάγονται ή ενδέχεται να συνεπάγονται την άσκηση καθηκόντων δημόσιας εξουσίας, τα οποία ανατίθενται κατά νόμο σε Ισπανούς, όπως είναι οι θέσεις πλοιάρχου μεγάλου ή μικρού πλοίου και υποπλοιάρχου, στις οποίες θα εξακολουθούν να έχουν πρόσβαση μόνον Ισπανοί υπήκοοι.

3. Παρά τα προβλεπόμενα στην προηγούμενη παράγραφο, οι υπήκοοι κράτους της Ευρωπαϊκής Ενώσεως που κατέχουν δίπλωμα που έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος θα μπορούν να ασκούν καθήκοντα πλοιάρχου εμπορικών πλοίων ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 100 KOX, τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα ή λιγότερους από 100 επιβάτες, μεταξύ λιμένων ή σημείων που βρίσκονται σε ζώνες επί των οποίων η Ισπανία ασκεί κυριαρχία, κυριαρχικά δικαιώματα ή δικαιοδοσία, εφόσον ο ενδιαφερόμενος αποδεικνύει ότι το κράτος της ιθαγένειάς του προβλέπει αμοιβαιότητα σε σχέση με τους Ισπανούς υπηκόους.»

11 Αρκετές διατάξεις του ισπανικού δικαίου παρέχουν στους πλοιάρχους των πλοίων του ισπανικού εμπορικού ναυτικού καθήκοντα δημόσιας εξουσίας, όπως καθήκοντα ασφάλειας και τάξεως, συμβολαιογράφου ή σχετικά με το ληξιαρχείο.

12 Έτσι, όσον αφορά τα καθήκοντα ασφάλειας και τάξεως, τα άρθρα 110, 116, παράγραφος 3, στοιχείο f, και 127 του νόμου 27/1992 παρέχουν στους πλοιάρχους την εξουσία να λαμβάνουν κατ' εξαίρεση, σε περίπτωση κινδύνου επί του πλοίου, όλα τα αστυνομικά μέτρα που κρίνουν αναγκαία για την εύρυθμη πορεία του πλοίου. Η μη τήρηση αυτών των μέτρων και διαταγών συνιστά βαρύτατη παράβαση. Ο πλοίαρχος υποχρεούται να καταγράφει τις παραβάσεις του νόμου αυτού στο ημερολόγιο καταστρώματος.

13 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 610 του Código de Comercio (εμπορικού νόμου), ο πλοίαρχος μπορεί, δυνάμει των εξουσιών που είναι συμφυείς προς τα καθήκοντά του, να επιβάλλει επί του πλοίου κυρώσεις κατ' αυτών οι οποίοι δεν εκτελούν τις διαταγές του ή που δεν πειθαρχούν. Τα αδικήματα και τα μέτρα που λαμβάνονται πρέπει να καταγράφονται και ο φάκελος να διαβιβάζεται στις αρμόδιες αρχές στον πρώτο λιμένα στον οποίο καταπλέει το πλοίο.

14 Κατά το άρθρο 700 του εμπορικού νόμου, οι επιβάτες υποχρεούνται να υπακούουν χωρίς εξαίρεση στις διαταγές του πλοιάρχου όσον αφορά την τήρηση της τάξεως επί του πλοίου.

15 Εξάλλου, όσον αφορά την έκδοση δημοσίων πιστοποιητικών ή την έκδοση ληξιαρχικών πράξεων, από το άρθρο 52 του Código Civil (αστικού κώδικα) προκύπτει ότι ο πλοίαρχος μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να τελέσει γάμους, και από τα άρθρα 722 και 729 του ίδιου κώδικα προκύπτει ότι ο πλοίαρχος μπορεί να συντάσσει διαθήκες και, σε περίπτωση θανάτου του διαθέτη επί του πλοίου, υποχρεούται να διασφαλίζει τη φύλαξη των διαθηκών και να τις παραδίδει στις αρμόδιες αρχές.

16 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 19 του Ley de Registro Civil (νόμου περί ληξιαρχείων), οι αρχές ή οι υπάλληλοι που διορίζονται με κανονιστική πράξη μπορούν να συντάσσουν ληξιαρχικές πράξεις γεννήσεως, γάμου ή θανάτου που συμβαίνουν ειδικότερα επ' ευκαιρία θαλάσσιας διαδρομής. Οι διαπιστώσεις που γίνονται με τέτοιες πράξεις γεννήσεως έχουν την ίδια αποδεικτική αξία με εκείνες που πραγματοποιούνται κατά την καταχώριση στο ληξιαρχείο.

17 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 71 του Reglamento del Registro Civil (κανονισμού περί ληξιαρχείων), η πράξη βάσει της οποίας καταχωρίζεται η γέννηση, ο γάμος ή ο θάνατος μπορεί να πραγματοποιηθεί από τον πλοίαρχο του πλοίου όταν τα γεγονότα αυτά συμβαίνουν κατά τη διάρκεια θαλάσσιας διαδρομής. Το άρθρο 72 του

ίδιου κανονισμού προβλέπει ότι ο πλοίαρχος έχει τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις με τον ληξίαρχο προς διαπίστωση των γεννήσεων, των θανάτων ή των αποβολών, ή προς διαπίστωση της συγγένειας, καθώς και προς έκδοση της άδειας προς ταφή.

18 Σύμφωνα με το άρθρο 705 του εμπορικού νόμου, ο πλοίαρχος οφείλει να εκδίδει το πιστοποιητικό θανάτου σε περίπτωση θανάτου ενός προσώπου επί του πλοίου και έχει την εξουσία, μετά τη λήξη 24ωρης προθεσμίας, να λαμβάνει τα μέτρα που επιβάλλονται όσον αφορά τη σωρό.

19 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 627 του εμπορικού νόμου, ο υποπλοίαρχος διασφαλίζει τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και τα καθήκοντα του πλοιάρχου σε περίπτωση κωλύματος του τελευταίου.

Η διαφορά της κύριας δίκης

20 Η ένωση αξιωματικών εμπορικού ναυτικού άσκησε προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον του Tribunal Supremo κατά ορισμένων διατάξεων του βασιλικού διατάγματος 2062/1999.

21 Κατά την ένωση αξιωματικών, το διάταγμα αυτό, ειδικότερα το άρθρο 8, παράγραφος 3, βλάπτει τα συλλογικά συμφέροντα των αξιωματικών του ισπανικού εμπορικού ναυτικού και αντιβαίνει προς το άρθρο 77 του νόμου 27/1992 και στη δέκατη πέμπτη πρόσθετη διάταξη του νόμου αυτού καθόσον αναγνωρίζει στους πολίτες των άλλων κρατών μελών τη δυνατότητα να είναι κυβερνήτες επί ορισμένων ισπανικών πλοίων.

22 Το Tribunal Supremo, διαπιστώνοντας ότι οι πλοίαρχοι και οι υποπλοίαρχοι των εμπορικών πλοίων ασκούν, ευκαιριακά γενικώς, καθήκοντα τα οποία έχουν σχέση με τις εξουσίες δημοσίας ασφαλείας ή τα οποία, στην Ισπανία, ανατίθενται κατά κανόνα σε δημοσίους υπαλλήλους, διερωτάται αν το γεγονός ότι ένα κράτος μέλος επιφυλάσσει τέτοιες θέσεις εργασίας στους υπηκόους του συμβιβάζεται προς το άρθρο 39 ΕΚ και τη νομολογία του Δικαστηρίου.

23 Κατά το δικαστήριο αυτό, αν ένα τέτοιο μέτρο θεωρηθεί σύμφωνο προς το κοινοτικό δίκαιο, το άρθρο 77, παράγραφος 2, του νόμου 27/1992, η δέκατη πέμπτη πρόσθετη διάταξη του νόμου αυτού, καθώς και το άρθρο 8, παράγραφος 2, του βασιλικού διατάγματος 2062/1999, που επιφυλάσσουν στους Ισπανούς υπηκόους τις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των εμπορικών πλοίων υπό ισπανική σημαία, πρέπει να θεωρηθούν νόμιμα. Το ίδιο συνεπώς θα ισχύει, κατά μείζονα λόγο, για το άρθρο 8, παράγραφος 3, του βασιλικού διατάγματος 2062/1999, το οποίο παρέχει στους πολίτες άλλων κρατών μελών τη δυνατότητα να ασκούν το επάγγελμα του πλοιάρχου και υποπλοιάρχου υπό ορισμένες προϋποθέσεις και για ορισμένα πλοία στο ισπανικό εμπορικό ναυτικό.

24 Το Tribunal Supremo παρατηρεί, συναφώς, ότι η εξαίρεση από το μέτρο που επιφυλάσσει τις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου στους πολίτες του κράτους της σημαίας, όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του βασιλικού διατάγματος 2062/1999, μπορεί να δικαιολογηθεί από τη σπανιότητα των ευκαιριών για τους πλοιάρχους και τους υποπλοιάρχους να ασκήσουν όντως τα καθήκοντα δημοσίας εξουσίας που τους παρέχονται όταν αυτοί υπηρετούν σε πλοία μικρού μεγέθους τα οποία ελάχιστα απομακρύνονται από τις ακτές.

25 Εξάλλου, στην περίπτωση κατά την οποία τα κράτη μέλη δεν θα μπορούσαν να διατηρήσουν το μέτρο που επιφυλάσσει στους υπηκόους τους τις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου στα υπό τη σημαία τους πλοία και υποχρεούνται να προσφέρουν τη δυνατότητα στους πολίτες των άλλων κρατών μελών να καταλαμβάνουν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τις θέσεις αυτές, το Tribunal Supremo διε-

ρωτάται αν είναι σύμφωνο προς το κοινοτικό δίκαιο το ότι εξαρτά τη δυνατότητα αυτή από την απαίτηση αμοιβαιότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του βασιλικού διατάγματος 2062/1999.

26 Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, το Tribunal Supremo αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Παρέχουν το άρθρο 39 [...] ΕΚ και τα άρθρα 1 και 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1612/68 του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1968, περί της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας, στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προβλέπουν ότι οι θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των εμπορικών πλοίων τους μπορούν να καταλαμβάνονται μόνο από ημεδαπούς; Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως: μπορεί η αποκλειστικότητα αυτή να διατυπώνεται εν απολύτω (για κάθε κατηγορία εμπορικών πλοίων) ή ισχύει μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες προβλέπεται ευλόγως ότι ενδέχεται να είναι αναγκαία η εκ μέρους των πλοιάρχων ή υποπλοιάρχων αποτελεσματική άσκηση επί του πλοίου ορισμένων καθηκόντων δημόσιας εξουσίας;

2) Αν οι εσωτερικές διατάξεις κράτους μέλους προβλέπουν ότι η κατ' αποκλειστικότητα κάλυψη των εν λόγω θέσεων από ημεδαπούς δεν ισχύει κατ' εξαίρεση για ορισμένες περιπτώσεις εμπορικής ναυσιπλοΐας (που συναρτώνται προς ορισμένους παράγοντες όπως είναι η ολική χωρητικότητα του πλοίου, το φορτίο ή ο αριθμός των επιβατών και τα χαρακτηριστικά του διάπλου) και επιτρέπουν στις περιπτώσεις αυτές την πρόσβαση υπηκόων άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως στις θέσεις αυτές, επιτρέπεται να υπόκειται η πρόσβαση αυτή στην προϋπόθεση αμοιβαιότητας;»

27 Πρέπει, προκαταρκτικώς, να υπομνησθεί ότι τα άρθρα 1 και 4 του κανονισμού 1612/68 αποτελούν απλώς διασαφήνιση και εφαρμογή των δικαιωμάτων που ήδη απορρέουν από το άρθρο 39 ΕΚ. Κατά συνέπεια, αυτό το τελευταίο άρθρο περιλαμβάνει τους μόνους κανόνες που ασκούν επιρροή στην παρούσα υπόθεση (βλ., υπό την έννοια αυτή, την απόφαση της 23ης Φεβρουαρίου 1994, C-419/92, Scholz, Συλλογή 1994, σ. I-505, σκέψη 6).

Επί του πρώτου ερωτήματος

28 Με το πρώτο του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά ουσιαστικά αν το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προβλέπουν ότι οι θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των εμπορικών πλοίων τους μπορούν να καταλαμβάνονται μόνον από ημεδαπούς και αν πρέπει, συναφώς, να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι, για ορισμένα είδη εμπορικής ναυσιπλοΐας, η εκ μέρους του πλοιάρχου ή υποπλοιάρχου άσκηση καθηκόντων δημόσιας εξουσίας κατά την έννοια του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ είναι περιορισμένη και ευκαιριακή.

Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο

29 Η Ισπανική, η Δανική, η Γερμανική, η Ελληνική, η Γαλλική και η Ιταλική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή, συμφωνούν στο ότι οι θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των εμπορικών πλοίων υπό σημαία ενός κράτους μέλους μπορούν, σύμφωνα με το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ, να καταλαμβάνονται μόνον από πολίτες του κράτους αυτού στο μέτρο που οι κάτοχοι των θέσεων αυτών, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του εν λόγω κράτους και αρκετές διεθνείς πράξεις, όπως η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, μπορούν να ασκήσουν καθήκοντα που εμπίπτουν στη «δημόσια διοίκηση» κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο, και είναι σχετικά με την τήρηση της τάξεως και την άσκηση αστυνομικών καθηκόντων, καθώς και με την έκδοση εγγράφων δημοσίων πιστοποιήσεων και ληξιαρχικών πράξεων.

30 Οι κυβερνήσεις αυτές δικαιολογούν την άποψή τους επικαλούμενες τους ενδεχόμενους αυξημένους κινδύνους στην ανοικτή θάλασσα και το γεγονός ότι το πλοίο βρίσκεται εκεί εκτός της εμβέλειας των δημοσίων αρχών, πράγμα που επιβάλλει την παρουσία στο πλοίο ενός εκπροσώπου της δημοσίας εξουσίας, στο πρόσωπο του πλοιάρχου, που διαθέτει εξουσία λήψεως αποφάσεων.

31 Οι αποφάσεις της 29ης Οκτωβρίου 1998, C-114/97, Επιτροπή κατά Ισπανίας (Συλλογή 1998, σ. I-6717, σκέψη 33), και της 31ης Μαΐου 2001, C-283/99, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 2001, σ. I-4363, σκέψη 25), από τις οποίες προκύπτει ότι η έννοια «απασχόληση στη δημόσια διοίκηση» δεν περιλαμβάνει και την απασχόληση στην υπηρεσία ενός ιδιώτη ή ενός νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, δεν ασκούν επιρροή, παρά το γεγονός ότι ο πλοίαρχος ενός εμπορικού πλοίου απασχολείται από ιδιώτη πλοιοκτήτη. Πράγματι, κατά τη Δανική, την Ελληνική και τη Γαλλική Κυβέρνηση, καθώς και την Επιτροπή, αυτό που έχει σημασία, ακόμη και ελλείψει οργανικής σχέσεως με τη διοίκηση, είναι το ότι ο πλοίαρχος έχει προνομίες δημοσίας εξουσίας για σκοπούς προστασίας των γενικών συμφερόντων του κράτους, πράγμα που, όπως υποστηρίζει επίσης η Γερμανική Κυβέρνηση, αντιστοιχεί στη λειτουργική αντίληψη της δημοσίας διοικήσεως στην οποία στηρίζεται η νομολογία του Δικαστηρίου.

32 Πάντως, η Ισπανική Κυβέρνηση φρονεί ότι το γεγονός ότι οι θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των εμπορικών πλοίων υπό σημαία ενός κράτους μέλους επιφυλάσσονται στους υπηκόους του κράτους αυτού δεν είναι σύμφωνο προς το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η πραγματική άσκηση καθηκόντων δημοσίας εξουσίας είναι προβλέψιμη και εύλογη. Έτσι δικαιολογείται το άρθρο 8, παράγραφος 3, του βασιλικού διατάγματος 2062/1999, που παρέχει τη δυνατότητα στους πολίτες άλλων κρατών μελών να ασκούν τη διακυβέρνηση ισπανικών πλοίων μικρών και μεσαίων διαστάσεων, των οποίων η αυτονομία είναι μειωμένη και τα οποία πλέουν εντός των ισπανικών χωρικών υδάτων, οπότε η εκπλήρωση πράξεων δημοσίας εξουσίας μπορεί εύκολα να μετατεθεί χρονικά. Πρόκειται για πλοία τα οποία κυρίως χρησιμοποιούνται για αναψυχή και τουρισμό.

33 Αντιθέτως, η Δανική, η Ελληνική, η Γαλλική και η Ιταλική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή, προβάλλουν ότι, εφόσον στον πλοίαρχο ανατίθενται εκ μέρους ενός κράτους μέλους προνομίες δημοσίας εξουσίας, η επιφύλαξη που προβλέπει το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ μπορεί εγκύρως να προβληθεί, ανεξάρτητα από το μέγεθος του πλοίου, τον αριθμό των επιβατών, την ακολουθούμενη πορεία, την εγγύτητα προς το εθνικό έδαφος, ή ακόμη την πιθανότητα για τον πλοίαρχο να ασκεί όντως τα εν λόγω καθήκοντα δημοσίας εξουσίας, τα οποία είναι δυνατόν να ασκηθούν επί οποιουδήποτε είδους πλοίου και ανά πάσα στιγμή, εφόσον η κατάσταση επί του πλοίου το επιβάλλει.

34 Η Νορβηγική Κυβέρνηση, αφού παρατήρησε ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ, το οποίο συνιστά παρέκκλιση από την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων, είναι στενής ερμηνείας (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 1974, 152/73, Sotgiu, Συλλογή τόμος 1974, σ. 89), διερωτάται εάν τα καθήκοντα δημοσίας εξουσίας που κατά παράδοση ανατίθενται στους πλοιάρχους πλοίων αρκούν για να αποδειχθεί ότι ο πλοίαρχος μετέχει άμεσα ή έμμεσα στην άσκηση της δημοσίας εξουσίας στον σημερινό κόσμο. Η Νορβηγική Κυβέρνηση παρατηρεί ότι, λόγω των σημερινών τεχνικών δυνατοτήτων, η αναγκαιότητα να γίνει χρήση τέτοιων αρμοδιοτήτων είναι μικρότερη από ό,τι άλλοτε, όπου τα πλοία παρέμεναν γενικώς πολύ περισσότερο χρόνο στη θάλασσα και ήταν δυσχερέστερο να λάβουν οδηγίες από τις εθνικές αρχές. Επιπροσθέτως, πέραν του ημίσεος του διεθνούς στόλου είναι εγγεγραμμένος, επί των ημερών μας, υπό σημαίες ευκαιρίας και το γεγονός ότι ούτε το πλήρωμα ούτε ο πλοίαρχος των πλοίων αυτών έχουν την ιθαγένεια του κράτους της σημαίας δεν δημιουργεί γενικώς κανένα ιδιαίτερο πρόβλημα.

35 Επικουρικώς, η Ισπανική, η Ελληνική, η Γαλλική και η Ιταλική Κυβέρνηση θεωρούν ότι τα κράτη μέλη δικαιούνται να επιφυλάσσουν τις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου στους δικούς τους υπηκόους βάσει του άρθρου 39, παράγραφος 3, ΕΚ.

36 Συναφώς, η Επιτροπή αντιτάσσει ότι το άρθρο 39, παράγραφος 3, ΕΚ έχει εφαρμογή αποκλειστικά στα άτομα των οποίων η προσωπική συμπεριφορά θέτει σε κίνδυνο τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια ασφάλεια. Επίσης, δεν συντρέχει λόγος να γίνεται επίκληση, για να αποκλειστεί από την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων ολόκληρο επάγγελμα, με το αιτιολογικό ότι τα μέλη του είναι επιφορτισμένα με τη διασφάλιση της δημόσιας τάξεως ή της ασφαλείας επί του πλοίου (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Ισπανίας, σκέψη 42). Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 64/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1964, περί του συντονισμού των ειδικών μέτρων για τη διακίνηση και τη διαμονή αλλοδαπών, τα οποία δικαιολογούνται για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας ή δημοσίας υγείας (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 16), επιβεβαιώνουν την ανάλυση αυτή.

Απάντηση του Δικαστηρίου

37 Επιβάλλεται να υπομνησθεί, προκαταρκτικά, ότι το άρθρο 39, παράγραφοι 1 έως 3, ΕΚ καθιερώνει την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων και την κατάργηση κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγενείας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών. Το άρθρο 39, παράγραφος 4, προβλέπει, ωστόσο, ότι οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν εφαρμόζονται προκειμένου περί απασχολήσεως στη δημόσια διοίκηση.

38 Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η κατ' άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ έννοια της δημοσίας διοικήσεως πρέπει να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται ομοιόμορφα εντός ολόκληρης της Κοινότητας και, συνεπώς, δεν μπορεί να αφεθεί στην απόλυτη διάκριση των κρατών μελών (βλ., ιδίως, αποφάσεις Sotgiu, προπαρατεθείσα, σκέψη 5, και της 17ης Δεκεμβρίου 1980, 149/79, Επιτροπή κατά Βελγίου, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 537, σκέψεις 12 και 18).

39 Η διάταξη αυτή αφορά τις θέσεις εργασίας που συνεπάγονται άμεση ή έμμεση συμμετοχή στην άσκηση της δημοσίας εξουσίας και στα καθήκοντα που έχουν ως αντικείμενο τη διασφάλιση των γενικών συμφερόντων του κράτους ή των άλλων δημοσίων οργανισμών και οι οποίες συνεπώς προϋποθέτουν την ύπαρξη ειδικής σχέσεως αλληλεγγύης των κατόχων τους προς το κράτος καθώς και την αμοιβαιότητα των δικαιωμάτων και καθηκόντων που αποτελούν το θεμέλιο του δεσμού της ιθαγενείας (αποφάσεις Επιτροπή κατά Βελγίου, προπαρατεθείσα, σκέψη 10, και της 2ας Ιουλίου 1996, C-290/94, Επιτροπή κατά Ελλάδας, Συλλογή 1996, σ. I-3285, σκέψη 2).

40 Αντιθέτως, η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ δεν έχει εφαρμογή επί των θέσεων εργασίας που, ενώ υπάγονται στο κράτος ή σε άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου, εντούτοις δεν συνεπάγονται καμία συμμετοχή σε καθήκοντα που ανάγονται στην κατά κυριολεξία δημόσια διοίκηση (προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψη 11, και Επιτροπή κατά Ελλάδας, σκέψη 2) ούτε, κατά μείζονα λόγο, την απασχόληση στην υπηρεσία ενός ιδιώτη ή

ενός νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, ανεξαρτήτως των καθηκόντων που καλείται να εκπληρώσει ο εργαζόμενος (προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Ισπανίας, σκέψη 33, και Επιτροπή κατά Ιταλίας, σκέψη 25).

41 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει επίσης ότι, το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ ως εξαίρεση από τον θεμελιώδη κανόνα της ελεύθερης κυκλοφορίας των κοινοτικών εργαζομένων και της απαγορεύσεως των διακρίσεων σε βάρος τους, πρέπει να ερμηνευθεί κατά τρόπο που να περιορίζει την έκταση εφαρμογής του σε ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο για τη διασφάλιση των συμφερόντων που η διάταξη αυτή επιτρέπει στα κράτη μέλη να προστατεύουν (βλ., ιδίως, απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987, 225/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1987, σ. 2625, σκέψη 7).

42 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το ισπανικό δίκαιο παρέχει στους πλοιάρχους και τους υποπλοιάρχους των εμπορικών πλοίων υπό ισπανική σημαία, αφενός, προνομίες συνδεόμενες με τη διατήρηση της ασφάλειας και την άσκηση αστυνομικών καθηκόντων, ειδικότερα σε περίπτωση κινδύνου επί του πλοίου, που συνοδεύονται, ενδεχομένως, από εξουσίες ανακρίσεως, καταναγκασμού ή επιβολής κυρώσεως, που βαίνουν πέρα από την απλή συμβολή για τη διατήρηση της δημοσίας ασφαλείας στην οποία υποχρεούται κάθε άτομο και, αφετέρου, αρμοδιότητες συμβολαιογράφου και ληξιάρχου, οι οποίες δεν μπορούν να εξηγηθούν μόνον από τις ανάγκες διακυβερνήσεως του πλοίου. Τέτοια καθήκοντα συνιστούν συμμετοχή στην άσκηση προνομιών δημοσίας εξουσίας για σκοπούς διαφυλάξεως των γενικών συμφερόντων του κράτους της σημαίας του πλοίου.

43 Το γεγονός ότι οι πλοίαρχοι απασχολούνται από ιδιώτη ή νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου δεν είναι, αυτό καθεαυτό, ικανό να εμποδίσει την εφαρμογή του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ εφόσον αποδεικνύεται ότι, για την εκπλήρωση των καθηκόντων δημοσίας υπηρεσίας που τους ανατίθενται, οι πλοίαρχοι ενεργούν ως εκπρόσωποι της δημοσίας εξουσίας, στην υπηρεσία των γενικών συμφερόντων του κράτους της σημαίας.

44 Πάντως, η επίκληση της εξαιρέσεως από την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, που προβλέπει το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ, δεν μπορεί να δικαιολογηθεί

από το γεγονός και μόνον ότι οι προνομίες δημοσίας εξουσίας χορηγούνται από το εθνικό δίκαιο στους κατόχους τέτοιων θέσεων εργασίας. Θα πρέπει ακόμη όντως οι προνομίες αυτές να ασκούνται τακτικά από τους εν λόγω κατόχους και να μην αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μειωμένο μερίδιο των δραστηριοτήτων τους. Πράγματι, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως, το περιεχόμενο της εξαιρέσεως αυτής πρέπει να περιορίζεται σε ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο για τη διασφάλιση των γενικών συμφερόντων του οικείου κράτους μέλους, που δεν μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο αν οι προνομίες δημοσίας εξουσίας δεν ασκούνταν παρά κατά τρόπο σποραδικό, ή ακόμη και εξαιρετικό, από υπηκόους άλλων κρατών μελών.

45 Από τα στοιχεία του αιτούντος δικαστηρίου και της Ισπανικής Κυβερνήσεως προκύπτει ότι οι θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου του ισπανικού εμπορικού ναυτικού αποτελούν θέσεις εργασίας στις οποίες η άσκηση του καθήκοντος εκπροσωπήσεως του κράτους της σημαίας είναι, στην πράξη, ευκαιριακή.

46 Εξάλλου, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας δεν απαιτεί ο πλοίαρχος ενός πλοίου να έχει την ιθαγένεια του κράτους της σημαίας.

47 Επιβάλλεται επίσης να εξετασθεί αν η προϋπόθεση ιθαγενείας από την οποία εξαρτάται η πρόσβαση στις εν λόγω κατηγορίες θέσεων εργασίας μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 39, παράγραφος 3, ΕΚ.

48 Συναφώς, αρκεί η υπόμνηση ότι η ευχέρεια που έχουν τα κράτη μέλη να περιορίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας και δημοσίας υγείας δεν αποσκοπεί στον αποκλεισμό οικονομικών τομέων, όπως αυτός της εμπορικής ναυτιλίας ή των επαγγελμάτων, όπως αυτό του πλοιάρχου ή του υποπλοιάρχου εμπορικών πλοίων, από την εφαρμογή της αρχής

αυτής, και τούτο από την άποψη της προσβάσεως στην απασχόληση, αλλά αποβλέπει στο να καθίσταται δυνατό στα κράτη μέλη να απαγορεύουν την πρόσβαση ή τη διαμονή στο έδαφός τους σε πρόσωπα των οποίων η είσοδος ή η διαμονή στα εδάφη αυτά θα συνιστούσε, αυτή καθαυτή, κίνδυνο για τη δημόσια τάξη, τη δημόσια ασφάλεια ή τη δημόσια υγεία (βλ., όσον αφορά τη δημόσια υγεία, απόφαση της 7ης Μαΐου 1986, 131/85, Gül, Συλλογή 1986, σ. 1573, σκέψη 17, και όσον αφορά την ιδιωτική ασφάλεια, προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Ισπανίας, σκέψη 42).

49 Κατά συνέπεια, ο γενικός αποκλεισμός από την πρόσβαση στις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου του εμπορικού ναυτικού δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 39, παράγραφος 3, ΕΚ.

50 Ενόψει των προεκτεθέντων, επιβάλλεται στο πρώτο ερώτημα να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προβλέπουν ότι οι θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των εμπορικών πλοίων τους μπορούν να καταλαμβάνονται αποκλειστικά από ημεδαπούς παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι οι προνομίες δημοσίας εξουσίας που χορηγούνται στους πλοιάρχους και υποπλοιάρχους των πλοίων αυτών όντως ασκούνται τακτικά και δεν αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μερίδιο των δραστηριοτήτων τους.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

51 Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά ουσιαστικά αν το άρθρο 39 ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμποδίζει τα κράτη μέλη να εξαρτούν από την προϋπόθεση της αμοιβαιότητας την πρόσβαση των υπηκόων των άλλων κρατών μελών στις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των υπό τη σημαία τους εμπορικών πλοίων όπως οι θέσεις εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του βασιλικού διατάγματος 2069/1999.

Παρατηρήσεις που κατατέθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου

52 Η Ισπανική Κυβέρνηση φρονεί ότι η δυνατότητα να επιφυλάσσουν στους υπηκόους τους τις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των πλοίων του εμπορικού τους ναυτικού απορρέει από δικαίωμα αναγνωριζόμενο στα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ, που τα κράτη μέλη μπορούν να σκούν ή να περιορίζουν κατά τις προϋποθέσεις που ορίζει η εθνική τους νομοθεσία.

53 Η Γαλλική Κυβέρνηση παρατηρεί ότι, καθόσον θέτει τις θέσεις εργασίας στις οποίες αναφέρεται εκτός του πεδίου εφαρμογής της Συνθήκης, το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ συνιστά επιφύλαξη αρμοδιοτήτων των κρατών μελών και διακρίνεται, συναφώς, από τις παρεκκλίσεις στις ελευθερίες κυκλοφορίας που προβλέπονται ειδικότερα στα άρθρα 30 ΕΚ, 39, παράγραφος 3, ΕΚ και 46 ΕΚ (βλ., υπό το ίδιο πνεύμα, προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψη 10). Έτσι, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να δικαιολογούν τα μέτρα που λαμβάνουν όσον αφορά αυτές τις θέσεις εργασίας, αντίθετα προς ό,τι έκρινε το Δικαστήριο σχετικά με την επίκληση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 30 ΕΚ. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να προσλαμβάνουν σε ορισμένες απ' αυτές τις θέσεις εργασίας τους υπηκόους ορισμένων κρατών μελών, υπό τους όρους που αυτά κρίνουν σκόπιμους, για παράδειγμα υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

54 Ασφαλώς, το Δικαστήριο έκρινε, ειδικότερα, με την προπαρατεθείσα απόφαση Sotgiu, ότι, οσάκις ένα κράτος μέλος έχει δεχθεί στη δημόσια διοίκησή του υπηκόους άλλων κρατών μελών, το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ δεν μπορεί να δικαιολογήσει μέτρα που εισάγουν διακρίσεις σε βάρος τους, όσον αφορά την αμοιβή ή τους άλλους όρους εργασίας.

55 Πάντως, η παρούσα υπόθεση αφορά τις ίδιες τις λεπτομέρειες προσβάσεως σε απασχόληση στη δημόσια διοίκηση, οπότε η νομολογία αυτή δεν έχει εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση. Πράγματι, περιοριζόμενη να προβλέπει, για απασχόληση εμπίπτουσα στο άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ, παρέκκλιση από την προϋπόθεση ιθαγενείας μόνο για τους υπηκόους ορισμένων κρατών μελών, με τα οποία, για παράδειγμα, υπάρχει αμοιβαιότητα, οι ισπανικές αρχές δεν εγκατέλειψαν την αρχή ότι αυτές οι θέσεις εργασίας επιφυλάσσονται στους Ισπανούς υπηκόους και, επομένως, δεν προέβη σε ένα άνοιγμα αρχής όσον αφορά τις εν λόγω θέσεις.

56 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν πάντοτε να παραιτηθούν από την εφαρμογή της παρεκκλίσεως του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ για θέσεις εργασίας εμπίπτουσες στη διάταξη αυτή και να ανοίξουν, πλήρως ή εν μέρει, την πρόσβαση γι' αυτές τις θέσεις εργασίας στους υπηκόους άλλων κρατών μελών. Ωστόσο, σε περίπτωση μερικής προσβάσεως, αυτή πρέπει να υπόκειται σε αντικειμενικούς όρους και σύμφωνους προς το κοινοτικό δίκαιο.

57 Η απαίτηση αμοιβαιότητας είναι ασυμβίβαστη προς την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως (αποφάσεις της 22ας Ιουνίου 1972, 1/72, Frilli, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 59, σκέψη 19, και της 2ας Φεβρουαρίου 1989, 186/87, Cowan, Συλλογή 1989, σ. 195, σκέψη 20).

58 Ομοίως, η Νορβηγική Κυβέρνηση θεωρεί ότι, οσάκις ένα κράτος επιτρέπει στους εργαζομένους άλλων κρατών μελών να καταλαμβάνουν θέσεις εργασίας που εμπίπτουν στο άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ, καμιά δυσμενής διάκριση έναντι των εργαζομένων αυτών δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Ένα τέτοιο άνοιγμα καταδεικνύει, αφ' εαυτού, ότι τα συμφέροντα που δικαιολογούν την παρέκκλιση από την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως που επιτρέπει το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ δεν θίγονται (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσα απόφαση Sotgiu, σκέψη 4).

Απάντηση του Δικαστηρίου

59 Από την απάντηση στο πρώτο ερώτημα προκύπτει ότι οι θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου του εμπορικού ναυτικού, όπως αυτές αναφέρονται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του βασιλικού διατάγματος 2062/1999 δεν μπορούν να εμπίπτουν στην παρέκκλιση του άρθρου 39, παράγραφος 4, ΕΚ.

60 Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το άρθρο 39, παράγραφος 2, ΕΚ, οι υπήκοοι των κρατών μελών έχουν το δικαίωμα προσβάσεως σε τέτοιες θέσεις εργασίας, αποκλειομένης κάθε διακρίσεως λόγω ιθαγενείας.

61 Επιπροσθέτως, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία, η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχουν τα κράτη μέλη από τη Συνθήκη ΕΚ ή από το παράγωγο δίκαιο δεν μπορεί να εξαρτάται από όρο αμοιβαιότητας (βλ. αποφάσεις της 29ης Μαρτίου 2001, C-163/99, Πορτογαλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. I-2613, σκέψη 22), και της 16ης Μαΐου 2002, C-142/01, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2002, σ. I-4541, σκέψη 7).

62 Επομένως, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 39 ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμποδίζει τα κράτη μέλη να εξαρτούν από την προϋπόθεση της αμοιβαιότητας την πρόσβαση των υπηκόων των άλλων κρατών μελών στις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των υπό τη σημαία τους εμπορικών πλοίων όπως οι θέσεις εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του βασιλικού διατάγματος 2062/1999.

Επί των δικαστικών εξόδων

63 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Δανική, η Γερμανική, η Ελληνική, η Γαλλική, η Ιταλική και η Νορβηγική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή, που υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει, ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης, τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 4ης Οκτωβρίου 2001 το Tribunal Supremo, αποφαίνεται:

1) Το άρθρο 39, παράγραφος 4, ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προβλέπουν ότι οι θέσεις πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των εμπορικών πλοίων τους μπορούν να καταλαμβάνονται αποκλειστικά από ημεδαπούς παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι οι προνομίες δημοσίας εξουσίας που χορηγούνται στους πλοιάρχους και υποπλοιάρχους των πλοίων αυτών όντως ασκούνται τακτικά και δεν αντιπροσωπεύουν ένα πολύ μικρό μερίδιο των δραστηριοτήτων τους.

2) Το άρθρο 39 ΕΚ πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εμποδίζει τα κράτη μέλη να εξαρτούν από την προϋπόθεση της αμοιβαιότητας την πρόσβαση των υπηκόων των άλλων κρατών μελών στις θέσεις εργασίας πλοιάρχου και υποπλοιάρχου των υπό τη σημαία τους εμπορικών πλοίων όπως οι θέσεις εργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του Real Decreto 2062/1999, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, της 30ής Δεκεμβρίου 1999.

Rodríguez Iglesias	Puissochet	Wathelet
Schintgen	Timmermans	Gulmann
Edward	La Pergola	Jann
Σκουρής	Macken	Colneric
von Bahr	Cunha Rodrigues	Rosas

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 30 Σεπτεμβρίου 2003.

Ο Γραμματέας — Ο Πρόεδρος

R. Grass — G. C. Rodríguez Iglesias