ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)
της 24ης Απριλίου 2007 *

Στην υπόθεση C-523/04,

με αντικείμενο προσφυγή λόγω παραβάσεως, η οποία ασκήθηκε δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ στις 23 Δεκεμβρίου 2004,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους M. Huttunen και W. Wils, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενου από τους H. G. Sevenster και M. de Grave,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

καθού,

υποστηριζόμενου από τη

Γαλλική Δημοκρατία, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και A. Hare,

παρεμβαίνουσα,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους B. Σκουρή, Πρόεδρο, P. Jann, C. W. A. Timmermans, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász και J. Klučka, προέδρους τμήματος, J. N. Cunha Rodrigues (εισηγητή), K. Schiemann, J. Makarczyk, U. Lõhmus, E. Levits και A. Ó Caoimh, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Mengozzi
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 16ης Νοεμβρίου 2006,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με το δικόγραφο της προσφυγής της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, αναλαμβάνοντας ή διατηρώντας σε ισχύ, παρά την επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας περί αερομεταφορών που συνήφθη στις 3 Απριλίου 1957 μεταξύ του Βασιλείου των Κάτω Χωρών και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (*Tractatenblad* 1957, αριθ. 53, στο εξής: συμφωνία του 1957), διεθνείς δεσμεύσεις έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών:

— σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες μεταφορείς,

— σχετικά με τα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων (στο εξής: ΗΣΚ) που προσφέρονται προς χρήση ή χρησιμοποιούνται στο ολλανδικό έδαφος και

— βάσει των οποίων αναγνωρίζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες το δικαίωμα να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις που οι οριζόμενοι από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών αερομεταφορείς δεν ανήκουν στο κράτος μέλος αυτό ή σε υπηκόους του,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 5 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 10 ΕΚ) και 52 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 43 ΕΚ), καθώς και από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240, σ. 15), και τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2299/89 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1989, για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΕΕ L 220, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3089/93 του Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 278, σ. 1).

2 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 6ης Ιουνίου 2005, έγινε δεκτή η αίτηση παρεμβάσεως της Γαλλικής Δημοκρατίας υπέρ του Βασιλείου των Κάτω Χωρών.

Το νομικό πλαίσιο

3 Το άρθρο 1 του κανονισμού 2299/89 ορίζει:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα [ΗΣΚ] που προσφέρονται στους ενδιαφερόμενους για χρήση ή/και χρησιμοποιούνται στο έδαφος της

Κοινότητας για τη διανομή και πώληση αερομεταφορικών υπηρεσιών ανεξάρτητα από:

— το καθεστώς και την ιθαγένεια του πωλητή των συστημάτων,

— την πηγή των πληροφοριών που χρησιμοποιούνται ή τον τόπο στον οποίο βρίσκεται η κεντρική μονάδα επεξεργασίας των δεδομένων,

— τη γεωγραφική θέση των σημείων που συνδέει η εν λόγω αερομεταφορική υπηρεσία.»

4 Ωστόσο, οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 7 του κανονισμού αυτού ορίζουν:

«1. Οι δυνάμει των άρθρων 3 έως 6 υποχρεώσεις του πωλητή συστήματος δεν ισχύουν για μητρικό μεταφορέα τρίτης χώρας στον βαθμό που το ΗΣΚ του δεν είναι σύμφωνο προς τον παρόντα κανονισμό ή δεν παρέχει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς μεταχείριση ισοδύναμη με αυτήν που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.

2. Οι δυνάμει του άρθρου 8 υποχρεώσεις των μητρικών και των συμμετεχόντων μεταφορέων δεν ισχύουν όσον αφορά ένα ΗΣΚ που ελέγχεται από αερομεταφορείς τρίτης χώρας, στο μέτρο που σε ένα μητρικό ή συμμετέχοντα μεταφορέα δεν παρέχεται μεταχείριση ισοδύναμη, στη χώρα αυτή, με αυτή που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό της Επιτροπής (ΕΟΚ) 2672/88.»

5 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 2409/92, με τον κανονισμό αυτό καθορίζονται τα κριτήρια και οι διαδικασίες προσδιορισμού των αεροπορικών ναύλων και κομίστρων που εφαρμόζουν οι αερομεταφορείς, μόνον όσον αφορά τα ενδοκοινοτικά δρομολόγια.

6 Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου αυτού έχουν ως εξής:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται:

α) στους ναύλους και τα κόμιστρα των εξωκοινοτικών μεταφορέων,

β) στους ναύλους και τα κόμιστρα που καθορίζονται σύμφωνα με συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε ενδοκοινοτικές αεροπορικές διαδρομές [...].

3. Μόνον οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα να εισαγάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους ναύλους από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα.»

7 Το άρθρο 12 του κανονισμού 2409/92 ορίζει:

«Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1993.»

Το ιστορικό της διαφοράς

Η συμφωνία του 1957

8 Στις 3 Απριλίου 1957 το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και οι Ηνωμένες Πολιτείες συνήψαν τη συμφωνία του 1957.

9 Η συμφωνία αυτή συμπληρώθηκε με το πρωτόκολλο της 31ης Μαρτίου 1978 (*Tractatenblad* 1978, αριθ. 55, στο εξής: πρωτόκολλο του 1978) και τροποποιήθηκε με τις ανταλλαγές διακοινώσεων της 13ης Οκτωβρίου και της 22ας Δεκεμβρίου 1987 (*Tractatenblad* 1988, αριθ. 12), της 29ης Ιανουαρίου και της 13ης Μαρτίου 1992 (*Tractatenblad* 1992, αριθ. 63) και της 14ης Οκτωβρίου 1992 (*Tractatenblad* 1992, αριθ. 177, στο εξής: ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992).

10 Το πρωτόκολλο του 1978 τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της 11ης Ιουνίου 1986 (*Tractatenblad* 1986, αριθ. 88), καθώς και με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992.

11 Με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992, τροποποιήθηκαν πολλές διατάξεις της συμφωνίας του 1957, μεταξύ των οποίων τα άρθρα 1 (ορισμοί), 2 (παραχώρηση δικαιωμάτων), 3 (καθορισμός των αερομεταφορέων), 4 (κυριότητα και έλεγχος των αεροπορικών εταιρειών), 6 (ασφάλεια), 7 (δασμοί και τέλη χρήσεως), 8 (θεμιτός ανταγωνισμός), 13 (επίλυση διαφορών) και 16 (καταγγελία), καθώς και το παράρτημα της συμφωνίας, το οποίο περιέχει τον πίνακα των αεροπορικών δρομολογίων. Επιπλέον, έγιναν ορισμένες τροποποιήσεις στο πρωτόκολλο του 1978.

12 Αντιθέτως, με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 δεν τροποποιήθηκαν οι διατάξεις της συμφωνίας του 1957 όσον αφορά τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα και τα ΗΣΚ.

13 Η ανταλλαγή διακοινώσεων προέβλεπε ότι θα άρχιζε να ισχύει προσωρινά από την ημερομηνία της ανταλλαγής αυτής, δηλαδή από τις 14 Οκτωβρίου 1992. Κυρώθηκε από το Κοινοβούλιο των Κάτω Χωρών στις 26 Απριλίου 1993 και τέθηκε σε ισχύ στις 11 Μαΐου 1993 (βλ. *Tractatenblad* 1993, αριθ. 84 και 85).

Οι υποθέσεις «ελεύθερη αεροπλοΐα» και οι συνέπειές τους

14 Πριν την παρούσα διαδικασία κατά του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία λόγω παραβάσεως κατά οκτώ άλλων κρατών μελών που είχαν συνάψει συμφωνίες στον τομέα των αερομεταφορών με τις Ηνωμένες Πολιτείες.

15 Η Επιτροπή απεύθυνε σε καθένα από τα κράτη μέλη αυτά, μεταξύ Ιουνίου 1995 και Μαΐου 1996, έγγραφο οχλήσεως και, μεταξύ Μαρτίου και Απριλίου 1998, αιτιολογημένη γνώμη, άσκησε δε προσφυγή κατ' αυτών στις 18 Δεκεμβρίου 1998. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών παρενέβη υπέρ του καθού κράτους μέλους σε όλες αυτές τις υποθέσεις. Επί των υποθέσεων αυτών (των λεγόμενων «υποθέσεων "ελεύθερη αεροπλοΐα"»), το Δικαστήριο εξέδωσε στις 5 Νοεμβρίου 2002 τις αποφάσεις C-466/98, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου (Συλλογή 2002, σ. I-9427), C-467/98, Επιτροπή κατά Δανίας (Συλλογή 2002, σ. I-9519), C-468/98, Επιτροπή κατά Σουηδίας (Συλλογή 2002, σ. I-9575), C-469/98, Επιτροπή κατά Φινλανδίας (Συλλογή 2002, σ. I-9627), C-471/98, Επιτροπή κατά Βελγίου (Συλλογή 2002, σ. I-9681), C-472/98, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου (Συλλογή 2002, σ. I-9741), C-475/98, Επιτροπή κατά Αυστρίας (Συλλογή 2002, σ. I-9797), και C-476/98, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 2002, σ. I-9855).

16 Με τις επτά τελευταίες αποφάσεις (η προσφυγή κατά του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας αφορούσε διαφορετική κατάσταση), το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι τα καθών κράτη μέλη, αναλαμβάνοντας ή διατηρώντας σε ισχύ έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών, παρά την επαναδιαπραγ-

μάτευση των υφιστάμενων συμφωνιών, διεθνείς δεσμεύσεις σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες μεταφορείς και σχετικά με τα ΗΣΚ που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο έδαφος του καθού κράτους μέλους και δεσμεύσεις βάσει των οποίων αναγνωρίζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες το δικαίωμα να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις που οι οριζόμενοι από το καθού κράτος μέλος αερομεταφορείς δεν ανήκουν σε αυτό ή σε υπηκόους του, παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπείχαν από τα άρθρα 5 και 52 της Συνθήκης και από τον κανονισμό 2409/92 και τον κανονισμό 2299/89, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 3089/93.

17 Μετά την έκδοση των αποφάσεων αυτών, η Επιτροπή ζήτησε εγγράφως από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, στις 25 Νοεμβρίου 2002, στις 30 Ιουλίου 2004 και στις 10 Μαρτίου 2005, αφενός, να μη συνεχίσει τις διμερείς διαπραγματεύσεις με τις Ηνωμένες Πολιτείες και, αφετέρου, να καταγγείλει τη συμφωνία του 1957.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία και τα αιτήματα

18 Σχετικά με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992, η Επιτροπή απέστειλε στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών στις 19 Ιανουαρίου 1999 έγγραφο οχλήσεως, στο οποίο το κράτος μέλος αυτό απάντησε με έγγραφο της 1ης Ιουνίου 1999.

19 Στις 24 Οκτωβρίου 2000 η Επιτροπή απέστειλε στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία ζήτησε από το κράτος μέλος αυτό να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τη συμμόρφωσή του προς την αιτιολογημένη γνώμη εντός δύο μηνών από την κοινοποίησή της. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών απάντησε στην αιτιολογημένη γνώμη με έγγραφο της 23ης Φεβρουαρίου 2001.

20 Η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή στις 23 Δεκεμβρίου 2004.

Επί της ενστάσεως απαραδέκτου λόγω υπερβολικής διάρκειας της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας

Επιχειρήματα των διαδίκων

21 Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών τονίζει ότι η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία είχε εν προκειμένω υπερβολική διάρκεια. Ειδικότερα, η Επιτροπή άφησε να παρέλθει διάστημα μεγαλύτερο των έξι ετών από την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 μέχρι την αποστολή του εγγράφου οχλήσεως (τον Ιανουάριο 1999) και μεγαλύτερο των τεσσάρων ετών από την αποστολή της αιτιολογημένης γνώμης (τον Οκτώβριο 2000) μέχρι την άσκηση της υπό κρίση προσφυγής (τον Δεκέμβριο 2004). Τούτο είχε ως συνέπεια να περιέλθει το Βασίλειο των Κάτω Χωρών σε τόσο δυσμενή θέση, ώστε να αποδυναμωθεί το δικαίωμα της Επιτροπής να προσφύγει εναντίον του ενώπιον του Δικαστηρίου στην υπό κρίση υπόθεση.

22 Η Επιτροπή, μολονότι κίνησε το 1995 τις διαδικασίες λόγω παραβάσεως κατά οκτώ άλλων κρατών μελών στο πλαίσιο των υποθέσεων «ελεύθερη αεροπλοΐα», δεν αμφισβήτησε τότε το κύρος της ανταλλαγής διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992. Το γεγονός ότι η Επιτροπή ανέμεινε περισσότερο από έξι έτη πριν αποστείλει έγγραφο οχλήσεως στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών δημιούργησε στην Ολλανδική Κυβέρνηση την εύλογη πεποίθηση ότι δεν είχε παραβεί την κοινοτική νομοθεσία.

23 Κατά το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η Επιτροπή δεν συμμορφώθηκε προς την υποχρέωση τηρήσεως εύλογης προθεσμίας, υποχρέωση που αποτελεί έκφανση της αρχής της χρηστής διοικήσεως και απορρέει από την αρχή της ασφάλειας δικαίου.

24 Κατά το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, υποστηριζόμενο συναφώς από τη Γαλλική Κυβέρνηση, η συμφωνία του 1957, όπως τροποποιήθηκε, παρείχε ασφάλεια δικαίου στους οικείους μεταφορείς, οι οποίοι απέκτησαν πρόσβαση στην αμερικανική αγορά. Στο μεταξύ, η Επιτροπή ενέκρινε τη συμμαχία μεταξύ των επιχειρήσεων KLM Royal Dutch Airlines (στο εξής: KLM) και Northwest Airlines. Οι Ηνωμένες Πολιτείες θεώρησαν ότι οι δεσμεύσεις της συμφωνίας αυτής αποτελούν προϋπόθεση για τη χορήγηση της αναγκαίας για την εν λόγω συμμαχία «απαλλαγής antitrust». Η καταγγελία της συμφωνίας του 1957 θα συνεπαγόταν την άμεση ανάκληση της εν λόγω απαλλαγής από τις αμερικανικές αρχές και θα καθιστούσε φρούδα την προοπτική χορηγήσεως τέτοιας απαλλαγής για τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων KLM και Air France (την οποία είχε ήδη εγκρίνει η Επιτροπή). Η ζημία από την ανάκληση της εν λόγω απαλλαγής θα ανερχόταν σε πολλά εκατομμύρια ευρώ.

25 Η Επιτροπή απαντά ότι, κατά πάγια νομολογία, δεν υποχρεούται να τηρεί συγκεκριμένες προθεσμίες κατά την εφαρμογή του άρθρου 226 ΕΚ.

26 Εξάλλου, το γεγονός ότι η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία λόγω παραβάσεως κατά του Βασιλείου των Κάτω Χωρών αργότερα σε σχέση με τα οκτώ άλλα κράτη μέλη κάθε άλλο παρά έθεσε το κράτος μέλος αυτό σε δυσμενή θέση. Σε σχέση με τα οκτώ άλλα κράτη μέλη, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών διέθετε περισσότερο χρόνο να καταγγείλει την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 και να αποφύγει την άσκηση της προσφυγής.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

27 Είναι αληθές ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, η υπερβολική διάρκεια της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας του άρθρου 226 ΕΚ ενδέχεται να καταστήσει δυσχερέστερη για το καθού κράτος μέλος την αντίκρουση των επιχειρημάτων της Επιτροπής, με συνέπεια την προσβολή των δικαιωμάτων του άμυνας. Ωστόσο, εν προκειμένω, η Ολλανδική Κυβέρνηση δεν απέδειξε ότι η ασυνήθης διάρκεια της διαδικασίας είχε οποιαδήποτε συνέπεια όσον αφορά την οργάνωση της άμυνάς της (βλ., επ' αυτού, την απόφαση της 16ης Μαΐου 1991, C-96/89, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, Συλλογή 1991, σ. I-2461, σκέψεις 15 και 16, καθώς και την προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψη 36).

28 Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί ότι η διαδικασία λόγω παραβάσεως στηρίζεται στην αντικειμενική διαπίστωση της αθετήσεως εκ μέρους κράτους μέλους των υποχρεώσεων που του επιβάλλει το κοινοτικό δίκαιο και ότι ένα κράτος μέλος δεν μπορεί, σε περίπτωση όπως η προκειμένη, να επικαλείται την αρχή της τηρήσεως της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης για να εμποδίσει την αντικειμενική διαπίστωση της εκ μέρους του αθετήσεως των υποχρεώσεων που υπέχει από τη Συνθήκη ή από πράξη του παραγώγου δικαίου, διότι η αποδοχή του δικαιολογητικού αυτού λόγου θα προσέκρουε στον σκοπό της διαδικασίας του άρθρου 226 ΕΚ (βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψη 38).

29 Το ότι η καταγγελία της συμφωνίας του 1957 θα μπορούσε να οδηγήσει σε ανάκληση εκ μέρους των αμερικανικών αρχών της «απαλλαγής antitrust» και το ενδεχόμενο να προκληθούν ζημίες λόγω της ανακλήσεως δεν ασκούν επιρροή επί του παραδεκτού της υπό κρίση προσφυγής. Συγκεκριμένα, η προσφυγή αυτή, η οποία ασκήθηκε δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ, έχει ως αντικείμενο αποκλειστικά τη διαπίστωση παραβάσεως του κοινοτικού δικαίου λόγω των δεσμεύσεων που ανέλαβε το Βασίλειο των Κάτω Χωρών έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών.

30 Κατά συνέπεια, η ένσταση αυτή πρέπει να απορριφθεί.

Επί του επιχειρήματος σχετικά με τις εξελίξεις μετά την αποστολή της αιτιολογημένης γνώμης

Επιχειρήματα των διαδίκων

31 Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, υποστηριζόμενο από τη Γαλλική Κυβέρνηση, προβάλλει ότι η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή χωρίς να λάβει επαρκώς υπόψη της τις εξελίξεις μετά την αποστολή της αιτιολογημένης γνώμης. Συγκεκριμένα, μετά την έκδοση των αποφάσεων στις υποθέσεις «ελεύθερη αεροπλοΐα», το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως εξουσιοδότησε διττώς την Επιτροπή στις 5 Ιουνίου 2003, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 157, σ. 7), να διαπραγματευτεί τη σύναψη συμφωνιών σχετικών με τις αερομεταφορές με τις Ηνωμένες Πολιτείες και με τα άλλα τρίτα κράτη. Η Επιτροπή ζήτησε κατ' επανάληψη από τα κράτη μέλη να μην προβούν σε διμερείς διαπραγματεύσεις στον τομέα των αερομεταφορών, προκειμένου να μη διακυβευτούν οι εν εξελίξει κοινοτικές διαπραγματεύσεις.

32 Αν το Δικαστήριο δεχθεί την υπό κρίση προσφυγή, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών θα υποχρεωθεί να ακυρώσει τις διατάξεις που θα κριθούν αντίθετες στο κοινοτικό

δίκαιο. Αυτό όμως θα οδηγήσει το εν λόγω κράτος μέλος σε αδιέξοδο. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών δηλαδή, αν διαπραγματευθεί με τις Ηνωμένες Πολιτείες την ακύρωση των διατάξεων αυτών, θα παρέμβει στις εν εξελίξει κοινοτικές διαπραγματεύσεις.

33 Επιπλέον, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, υποστηριζόμενο από τη Γαλλική Κυβέρνηση, προβάλλει ότι στην παρούσα διαδικασία η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της ούτε τις δύο εξουσιοδοτήσεις για διαπραγμάτευση που παρέσχε το Συμβούλιο στην Επιτροπή τον Ιούνιο του 2003 ούτε τον κανονισμό 847/2004. Επομένως, δεν προέβη σε καμία εκτίμηση της σημαντικής ζημίας που θα προκαλούσε στις αεροπορικές εταιρείες η καταγγελία των διμερών συμφωνιών για τις αερομεταφορές.

34 Η αρχή της ειλικρινούς συνεργασίας μεταξύ κοινοτικών θεσμικών οργάνων και κρατών μελών, η οποία κατοχυρώνεται με το άρθρο 5 της Συνθήκης, έχει αμοιβαία εφαρμογή, υπό την έννοια ότι και η Επιτροπή υποχρεούται να συνεργάζεται ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα του κοινοτικού δικαίου. Δεν θα υπήρχε ειλικρινής συνεργασία, αν η Επιτροπή εμπόδιζε στην πράξη το Βασίλειο των Κάτω Χωρών να συμμορφωθεί προς τις κοινοτικές υποχρεώσεις του. Η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή κατά παράβαση του άρθρου 5 της Συνθήκης, παρά το γεγονός ότι τα κράτη μέλη και το Συμβούλιο της παρέσχον τα αναγκαία εργαλεία ώστε να καταστήσει τις υπερατλαντικές αερομεταφορές συμβατές με το κοινοτικό δίκαιο.

35 Η καταγγελία της συμφωνίας του 1957 θα συνεπαγόταν νομικό κενό, βλαπτικό για τα συμφέροντα του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, καθώς και των άλλων κρατών μελών. Ακόμη και αν η πραγματοποίηση τέτοιων πτήσεων ήταν δυνατή, όπως

υποστηρίζει η Επιτροπή, βάσει της αρχής της αβροφροσύνης, η εφαρμογή της αρχής αυτής δεν θα παρείχε στους κοινοτικούς μεταφορείς την οικονομική ασφάλεια και την ασφάλεια δικαίου τις οποίες διασφαλίζει μια συμφωνία όπως η επίμαχη εν προκειμένω. Η έγκριση των προγραμμάτων αεροπλοΐας των μεταφορέων αυτών θα έπρεπε να ανανεώνεται για κάθε περίοδο και θα καθίστατο αβέβαιη. Η κύρωση ή η απόρριψη των όρων λειτουργίας τους θα συνεπαγόταν πρόσθετο διοικητικό φόρτο, οι δε κοινοτικοί μεταφορείς θα αντιμετώπιζαν τον κίνδυνο να απαγορεύσουν οι αρχές των Ηνωμένων Πολιτειών ορισμένες πτήσεις τους.

36 Η Επιτροπή απαντά ότι, με τα έγγραφα που απεύθυνε στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών στις 25 Νοεμβρίου 2002, στις 30 Ιουλίου 2004 και στις 10 Μαρτίου 2005 δεν ζήτησε από το κράτος μέλος αυτό να προβεί σε διαπραγματεύσεις με τις Ηνωμένες Πολιτείες, αλλά να κάνει χρήση των ρητρών καταγγελίας που προβλέπει η συμφωνία του 1957. Αυτό δεν θα οδηγούσε το Βασίλειο των Κάτω Χωρών σε αδιέξοδο.

37 Εξάλλου, είναι αβάσιμος ο φόβος ότι η καταγγελία της εν λόγω συμφωνίας θα συνεπαγόταν νομικό κενό. Αν η Κοινότητα και οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν κατέληγαν σε συμφωνία, η πραγματοποίηση των πτήσεων θα εξακολουθούσε να είναι δυνατή βάσει της αρχής της αβροφροσύνης.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

38 Πέραν των επισημάνσεων στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως, υπενθυμίζεται ότι οι διατάξεις του άρθρου 226 ΕΚ έχουν εφαρμογή χωρίς η Επιτροπή να

υποχρεούται να τηρήσει συγκεκριμένη προθεσμία. Εν προκειμένω, η Επιτροπή εξήγησε ότι αποφάσισε, πριν ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή, να αναμείνει τις αποφάσεις επί των υποθέσεων «ελεύθερη αεροπλοΐα», τις οποίες εξέδωσε το Δικαστήριο το 2002, καθώς και τις αντιδράσεις της Κυβερνήσεως των Κάτω Χωρών μετά την έκδοση των εν λόγω αποφάσεων. Ενεργώντας κατ' αυτό τον τρόπο, η Επιτροπή δεν άσκησε την εξουσία εκτιμήσεως που της απονέμει το άρθρο 226 ΕΚ κατά τρόπο αντίθετο προς τη Συνθήκη.

39 Κατά πάγια νομολογία, η ύπαρξη παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται σε σχέση με την κατάσταση του κράτους μέλους όπως αυτή εμφανίζεται κατά τη λήξη της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας, οι δε επελθούσες στη συνέχεια μεταβολές δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη από το Δικαστήριο (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 14ης Ιουλίου 2005, C-433/03, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 2005, σ. I-6985, σκέψη 32, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

40 Εν προκειμένω, η προθεσμία που τάχθηκε με την αιτιολογημένη γνώμη έληξε στις 24 Δεκεμβρίου 2000 και, ως εκ τούτου, οι εξελίξεις που επικαλείται το Βασίλειο των Κάτω Χωρών δεν ασκούν επιρροή στην υπό κρίση υπόθεση.

41 Επομένως, το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί.

Επί της ουσίας

Επί της αναγκαιότητας του να κριθεί αν υφίσταται νέα συμφωνία μετά τις τροποποιήσεις που επήλθαν με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992

Επιχειρήματα των διαδίκων

42 Κατά την Επιτροπή, οι τροποποιήσεις που επήλθαν με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 μετέβαλαν ριζικά τη φύση της συμφωνίας του 1957, μετατρέποντάς την σε εντελώς νέα συμφωνία, τύπου «ελεύθερης αεροπλοΐας», δηλαδή σε συμφωνία η οποία πρέπει να πληροί διάφορα κριτήρια που έχει ορίσει η Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών, όπως είναι η ελεύθερη πρόσβαση σε όλα τα δρομολόγια, η παροχή απεριόριστων δικαιωμάτων εκτελέσεως δρομολογίων και μεταφορών, ο καθορισμός των τιμών κατά το λεγόμενο σύστημα «διπλής απορρίψεως» για τα αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ των μετεχόντων στη συμφωνία μερών και η δυνατότητα από κοινού χρήσης των κωδικών. Οι τροποποιήσεις αυτές είχαν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί το πλαίσιο για στενότερη συνεργασία μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Βασιλείου των Κάτω Χωρών, από το οποίο απορρέουν νέες σημαντικές διεθνείς δεσμεύσεις για το εν λόγω κράτος μέλος. Οι τροποποιήσεις αυτές μαρτυρούν συνολική επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1957. Ούτως εχόντων των πραγμάτων, απαγορεύεται στα κράτη μέλη όχι μόνο να αναλαμβάνουν νέες διεθνείς δεσμεύσεις, αλλά και να διατηρούν σε ισχύ τέτοιες δεσμεύσεις, εφόσον αντιβαίνουν στο κοινοτικό δίκαιο.

43 Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών αμφισβητεί ότι η ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 συνιστά νέα συμφωνία. Κατά το εν λόγω κράτος μέλος,

η συμφωνία του 1957 ισχύει καθαυτή στο ακέραιο. Με τις διατάξεις που προστέθηκαν, εδραιώνονται ορισμένα στοιχεία ήδη υφιστάμενα στην αρχική συμφωνία. Οι προσαρμογές που επήλθαν τον Οκτώβριο του 1992 είναι αποτέλεσμα της διαδικασίας ελευθερώσεως που ξεκίνησε πολλά χρόνια νωρίτερα προς όφελος των αεροπορικών εταιρειών των δύο χωρών που μετέχουν στη συμφωνία. Η συμφωνία του 1957 περιείχε, ήδη πριν το 1992, τα ουσιώδη στοιχεία μιας συμφωνίας τύπου «ελεύθερης αεροπλοΐας» και, ως εκ τούτου, η ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 δεν είχε ως συνέπεια τη μετατροπή της σε νέα συμφωνία τέτοιου τύπου.

44 Κατά το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, η συμφωνία του 1957, ως υφιστάμενη πριν την 1η Ιανουαρίου 1958, καλύπτεται από το άρθρο 307, πρώτο εδάφιο, ΕΚ, το οποίο ορίζει ότι η Συνθήκη δεν θίγει την υποχρέωση του οικείου κράτους μέλους να σέβεται τα δικαιώματα που τρίτα κράτη αντλούν από σύμβαση που συνήφθη πριν τεθεί σε ισχύ η Συνθήκη ΕΟΚ. Το ίδιο ισχύει και για τις μεταγενέστερες διατάξεις του παράγωγου δικαίου: η ύπαρξη απλώς και μόνον τέτοιων διατάξεων δεν συνεπάγεται ότι ένα κράτος μέλος οφείλει να καταγγείλει τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει έναντι τρίτων κρατών.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

45 Διαπιστώνεται ότι η συμφωνία του 1957 δεν περιείχε αρχικώς καμία διάταξη σχετικά με τα ΗΣΚ. Με την ανταλλαγή διακοινώσεων της 29ης Ιανουαρίου και της 13ης Μαρτίου 1992 προστέθηκε στη συμφωνία αυτή παράρτημα σχετικά με την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων και την αρχή του ανταγωνισμού ως προς τα ΗΣΚ. Το παράρτημα αυτό δεν τροποποιήθηκε με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992.

46 Ομοίως, οι σχετικές με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα διατάξεις της συμφωνίας του 1957, δηλαδή οι διατάξεις του άρθρου 11 της συμφωνίας αυτής, είναι απόρροια της ανταλλαγής διακοινώσεων της 29ης Ιανουαρίου και της 13ης Μαρτίου 1992, η δε ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 δεν περιέχει σχετικές διατάξεις.

47 Είναι αληθές ότι η Επιτροπή, με το δικόγραφο της προσφυγής της, αναγνωρίζει ότι η ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 δεν τροποποίησε τις σχετικές με τα ΗΣΚ και τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα διατάξεις της συμφωνίας του 1957, όπως η συμφωνία αυτή ίσχυε πριν τον Οκτώβριο του 1992.

48 Εξάλλου, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 136 των προτάσεών του, η ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 εκφράζει τη βούληση των συμβαλλομένων όχι να αντικαταστήσουν τη συμφωνία του 1957, αλλά να τροποποιήσουν ορισμένες μόνο, σημαντικές έστω, διατάξεις της.

49 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν τον Οκτώβριο 1992 στη συμφωνία του 1957 και που περιγράφονται στη σκέψη 11 της παρούσας αποφάσεως είχαν ως αποτέλεσμα την πλήρη ελευθέρωση των αερομεταφορών μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Βασιλείου των Κάτω Χωρών, καθόσον διασφαλίστηκε η ελεύθερη πρόσβαση σε όλα τα δρομολόγια μεταξύ όλων των ευρισκόμενων στα δύο αυτά κράτη σημείων, χωρίς περιορισμούς σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα ή τη συχνότητα ή σε σχέση με τους ενδιάμεσους σταθμούς ή τους προηγούμενους ή επόμενους («behind, between and beyond rights»), και με κάθε δυνατότητα συνδυασμού αεροσκαφών («change of gauge»). Αυτή η πλήρης ελευθερία συμπληρώθηκε με διατάξεις περί της δυνατότητας των ενδιαφερόμενων αεροπορικών εταιρειών να συνάπτουν συμφωνίες από κοινού χρήσης των κωδικών («code sharing») και με διατάξεις περί κινήτρων για τον ανταγωνισμό.

50 Κατά συνέπεια, οι τροποποιήσεις που επήλθαν τον Οκτώβριο του 1992 στη συμφωνία του 1957 είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός πλαισίου στενότερης συνεργασίας μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Βασιλείου των Κάτω Χωρών, από το οποίο απορρέουν νέες σημαντικές διεθνείς δεσμεύσεις για το εν λόγω κράτος μέλος.

51 Πρέπει ακόμη να τονιστεί ότι οι τροποποιήσεις του Οκτωβρίου του 1992 μαρτυρούν συνολική επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1957. Ακόμη και αν ορισμένες διατάξεις της συμφωνίας αυτής τυπικά δεν τροποποιήθηκαν το 1992 ή υπέστησαν απλώς ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις ως προς τη διατύπωσή τους, οι δεσμεύσεις που απορρέουν από τις εν λόγω διατάξεις επιβεβαιώθηκαν εντούτοις κατά την επαναδιαπραγμάτευση αυτή. Ούτως όμως εχόντων των πραγμάτων, απαγορεύεται στα κράτη μέλη όχι μόνο να αναλαμβάνουν νέες διεθνείς δεσμεύσεις, αλλά και να διατηρούν σε ισχύ τέτοιες δεσμεύσεις, εφόσον αντιβαίνουν στο κοινοτικό δίκαιο.

52 Εξάλλου, πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν τον Οκτώβριο του 1992 στη συμφωνία του 1957 επηρεάζουν, ως σύνολο, το περιεχόμενο ορισμένων διατάξεων που τυπικά δεν υπέστησαν καμία τροποποίηση ή υπέστησαν ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις.

53 Κατά συνέπεια, το σύνολο των διεθνών δεσμεύσεων που επικρίνονται με την υπό κρίση προσφυγή πρέπει να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου που επικαλείται η Επιτροπή προς στήριξη της προσφυγής της (βλ., επ' αυτού, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψεις 36 έως 42, Επιτροπή κατά Σουηδίας, σκέψεις 34 έως 40, Επιτροπή κατά Φινλανδίας, σκέψεις 36 έως 42, Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψεις 47 έως 53, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, σκέψεις 42 έως 48, και Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψεις 46 έως 52).

54 Από την ανάλυση αυτή προκύπτει ότι το επιχείρημα που αντλεί η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών από το άρθρο 307, πρώτο εδάφιο, ΕΚ είναι αβάσιμο.

Επί της παραβάσεως που συνίσταται σε παραβίαση της εξωτερικής αρμοδιότητας της Κοινότητας

Επιχειρήματα των διαδίκων

55 Η Επιτροπή θεωρεί ότι, οσάκις η Κοινότητα, για την εφαρμογή μιας προβλεπόμενης στη Συνθήκη ΕΚ κοινής πολιτικής, θεσπίζει διατάξεις με τις οποίες τίθενται οποιασδήποτε μορφής κοινοί κανόνες, τα κράτη μέλη δεν έχουν πλέον την εξουσία να αναλαμβάνουν έναντι τρίτων κρατών υποχρεώσεις οι οποίες θίγουν τους κανόνες αυτούς ή διαφοροποιούν το περιεχόμενό τους. Συναφώς, η Επιτροπή κατηγορεί το Βασίλειο των Κάτω Χωρών ότι, αναλαμβάνοντας έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών δεσμεύσεις σχετικά, αφενός, με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες μεταφορείς και, αφετέρου, με τα ΗΣΚ που προσφέρονται προς χρήση ή χρησιμοποιούνται στο ολλανδικό έδαφος, παραβίασε την αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

56 Όσον αφορά τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα, η Επιτροπή υποστηρίζει, με το δικόγραφο της προσφυγής της, ότι, μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού 2409/92, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών δεν μπορούσε πλέον να αναλάβει αυτόνομα ή να διατηρεί σε ισχύ διεθνείς δεσμεύσεις σχετικά με τους ναύλους ή τα κόμιστρα που εφαρμόζουν οι μεταφορείς τρίτων χωρών στα ενδοκοινοτικά δρομολόγια. Ωστόσο, το άρθρο 11 της συμφωνίας του 1957, όπως τροποποιήθηκε με την ανταλλαγή διακοινώσεων της 29ης Ιανουαρίου και της 13ης Μαρτίου 1992 και με το άρθρο 6 του πρωτοκόλλου του 1978, περιείχε τέτοια δέσμευση. Επιπλέον, με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών διατήρησε τη διάταξη αυτή σε ισχύ. Επομένως, το εν λόγω κράτος μέλος παραβίασε την αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα που απονέμει στην Επιτροπή το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 2409/92.

57 Όσον αφορά τα ΗΣΚ, η Επιτροπή προβάλλει ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, κατά την επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1957 τον Οκτώβριο του 1992, διατήρησε σε ισχύ το παράρτημα της συμφωνίας του 1957, στο οποίο περιλαμβάνονταν οι σχετικές με τα ΗΣΚ αρχές. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών παραβίασε έτσι την αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα που απονέμει στην Κοινότητα ο κανονισμός 2299/89.

58 Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών υποστηρίζει ότι, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, αρμόδια για τη σύναψη διμερών συμφωνιών εξακολουθούν να είναι τα κράτη μέλη ενόσω δεν έχει δοθεί ρητή σχετική εξουσιοδότηση στην Επιτροπή. Τούτο δεν ισχύει μόνον αν οι δεσμεύσεις που ένα κράτος μέλος έχει αναλάβει σε διμερές επίπεδο θίγουν τους κοινούς κανόνες, πράγμα που δεν συμβαίνει στην υπό κρίση υπόθεση.

59 Κατά το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι η Κοινότητα μπορεί να αποκτήσει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα κατόπιν της εκδόσεως εσωτερικής κοινοτικής ρυθμίσεως, η αρμοδιότητα αυτή υφίσταται μόνον αφού η νομοθεσία αυτή τεθεί σε ισχύ. Δεδομένου ότι ο κανονισμός 2409/92 τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1993, δεν ίσχυε ως προς το Βασίλειο των Κάτω Χωρών τον Οκτώβριο του 1992.

60 Με το υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή επικαλείται, κατ' αναλογία, την απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 1997, C-129/96, Inter-Environnement Wallonie (Συλλογή 1997, σ. I-7411, σκέψη 45), με την οποία το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, κατά τη διάρκεια της προθεσμίας μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο μιας οδηγίας, τα κράτη μέλη πρέπει να απέχουν από τη θέσπιση διατάξεων ικανών να θέσουν σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκομένου από την οδηγία αποτελέσματος. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Κοινοβούλιο των Κάτω Χωρών κύρωσε την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 στις 26 Απριλίου 1993, δηλαδή μετά την 1η Ιανουαρίου 1993, ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ ο κανονισμός 2409/92.

61 Στο επιχείρημα αυτό το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, υποστηριζόμενο επ' αυτού από τη Γαλλική Κυβέρνηση, απαντά ότι ο ισχυρισμός της Επιτροπής ότι η αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας γεννάται από τη θέσπιση, και όχι από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 2409/92, προβάλλεται για πρώτη φορά με το υπόμνημα απαντήσεως και, επομένως, συνιστά νέο ισχυρισμό, ο οποίος αποσκοπεί στη μεταβολή του αντικειμένου της διαφοράς και δεν επιτρέπεται να προβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 42, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας. Σε κάθε περίπτωση, η προπαρατεθείσα απόφαση Inter-Environnement Wallonie δεν ασκεί εν προκειμένω επιρροή, διότι, αφενός, η υπό κρίση υπόθεση αφορά κανονισμό και όχι οδηγία και, αφετέρου, καμία διάταξη της συμφωνίας του 1957 δεν είναι ικανή να θέσει σοβαρά σε κίνδυνο την υλοποίηση του επιδιωκομένου από τον κανονισμό 2409/92 αποτελέσματος. Τέλος, η κύρωση της ανταλλαγής διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 από το Κοινοβούλιο των Κάτω Χωρών στερείται σημασίας, διότι η ανταλλαγή διακοινώσεων είχε τεθεί σε εφαρμογή ήδη από τις 14 Οκτωβρίου 1992.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

62 Όσον αφορά, πρώτον, τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα, επισημαίνεται ότι, κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο α΄, του κανονισμού 2409/92, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στους ναύλους και στα κόμιστρα των εξωκοινοτικών μεταφορέων, αλλά ο περιορισμός αυτός επιβάλλεται «με την επιφύλαξη της παραγράφου 3» του ίδιου άρθρου. Κατά την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού, μόνον οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα να εισάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους ναύλους από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα.

63 Από τον συνδυασμό των διατάξεων αυτών προκύπτει ότι ο κανονισμός 2409/92 απαγόρευσε, εμμέσως πλην σαφώς, στους αερομεταφορείς τρίτων κρατών που δραστηριοποιούνται εντός της Κοινότητας να εισάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους ναύλους και κόμιστρα από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα. Ο κοινοτικός νομοθέτης περιόρισε έτσι την ελευθερία των μεταφορέων αυτών ως προς τους ναύλους και τα κόμιστρα, εφόσον εξυπηρετούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια. Κατά συνέπεια, η Κοινότητα έχει αποκτήσει, κατά το μέρος που καλύπτεται από το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 2409/92, αποκλειστική αρμοδιότητα να αναλαμβάνει έναντι των τρίτων κρατών δεσμεύσεις σχετικά με τον περιορισμό της ελευθερίας των μη κοινοτικών μεταφορέων ως προς τους ναύλους και τα κόμιστρα.

64 Επομένως, μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού 2409/92, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών δεν μπορούσε πλέον να αναλάβει αυτόνομα ή να διατηρήσει σε ισχύ, παρά την επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1957, διεθνείς δεσμεύσεις σχετικά με τους ναύλους ή τα κόμιστρα που εφαρμόζουν οι μεταφορείς τρίτων κρατών στα ενδοκοινοτικά δρομολόγια.

65 Όμως, από το άρθρο 11 της συμφωνίας του 1957, όπως τροποποιήθηκε με την ανταλλαγή διακοινώσεων της 29ης Ιανουαρίου και της 13ης Μαρτίου 1992 και με το άρθρο 6 του πρωτοκόλλου του 1978, προκύπτει τέτοια δέσμευση. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών διατήρησε σε ισχύ τη δέσμευση αυτή, παρά την επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1957, η οποία κατέληξε στην ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992. Επομένως, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών παραβίασε την αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα που απονέμει στην Κοινότητα το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 2409/92 (βλ., επ' αυτού, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψεις 97 έως 100, Επιτροπή κατά Σουηδίας, σκέψεις 93 έως 96, Επιτροπή κατά Φινλανδίας, σκέψεις 98 έως 101, Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψεις 110 έως 113, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, σκέψεις 103 έως 106, Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψεις 112 έως 115, και Επιτροπή κατά Γερμανίας, σκέψεις 123 έως 126).

66 Το επιχείρημα της Κυβερνήσεως των Κάτω Χωρών ότι η ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 έγινε πριν την έναρξη ισχύος του κανονισμού 2409/92 δεν είναι ικανό να ανατρέψει το συμπέρασμα αυτό. Συγκεκριμένα, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 153 έως 158 των προτάσεών του, μολονότι η εν λόγω ανταλλαγή διακοινώσεων ίσχυε προσωρινά από τις 14 Οκτωβρίου 1992, η οριστική σύναψη της συμφωνίας μεταξύ του Βασιλείου των Κάτω Χωρών και των Ηνωμένων Πολιτειών έγινε μόνον αφού κυρώθηκε από το Κοινοβούλιο των Κάτω Χωρών στις 26 Απριλίου 1993. Η ημερομηνία όμως αυτή είναι μεταγενέστερη της ενάρξεως ισχύος του κανονισμού 2409/92.

67 Όσον αφορά, δεύτερον, τα ΗΣΚ, η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τον κανονισμό 2299/89, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 3089/93.

68 Ο κανονισμός 3089/93 εκδόθηκε στις 29 Οκτωβρίου 1993 και τέθηκε σε ισχύ, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2, παράγραφος 1, στις 11 Δεκεμβρίου 1993.

69 Τόσο η έκδοση όσο και η έναρξη ισχύος του κανονισμού αυτού είναι μεταγενέστερες της κυρώσεως της ανταλλαγής διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992. Επομένως η αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας, την οποία επικαλείται η Επιτροπή, δεν ήταν δυνατόν να απορρέει από τον κανονισμό 3089/93.

70 Κατά συνέπεια, η σχετική με τα ΗΣΚ αιτίαση πρέπει να εξεταστεί μόνον υπό το πρίσμα του κανονισμού 2299/89, χωρίς να ληφθεί υπόψη ο κανονισμός 3089/93.

71 Από τα άρθρα 1 και 7 του κανονισμού 2299/89 προκύπτει ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, και στους υπηκόους τρίτων κρατών που προσφέρουν για χρήση ή χρησιμοποιούν ΗΣΚ στο έδαφος της Κοινότητας.

72 Δυνάμει του κανονισμού αυτού, η Κοινότητα απέκτησε την αποκλειστική αρμοδιότητα να αναλαμβάνει έναντι των τρίτων κρατών υποχρεώσεις σχετικές με τα ΗΣΚ που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο έδαφός της.

73 Δεν αμφισβητείται ότι, με την ανταλλαγή διακοινώσεων της 29ης Ιανουαρίου και της 13ης Μαρτίου 1992, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και οι Ηνωμένες Πολιτείες πρόσθεσαν στη συμφωνία του 1957 παράρτημα στο οποίο εκτίθενται οι αρχές που διέπουν τα ΗΣΚ, περιλαμβανομένων αυτών που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο έδαφος των Κάτω Χωρών. Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών διατήρησε σε ισχύ το εν λόγω παράρτημα, παρά την επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1957, η οποία κατέληξε στην ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992. Ενεργώντας κατ' αυτό τον τρόπο, το εν λόγω κράτος μέλος παραβίασε την αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας που απορρέει από τον κανονισμό 2299/89 (βλ., επ' αυτού, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψεις 102 έως 104, Επιτροπή κατά Σουηδίας, σκέψεις 98 έως 100, Επιτροπή κατά Φινλανδίας, σκέψεις 103 έως 105, Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψεις 115 έως 117, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, σκέψεις 108 έως 110, Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψεις 117 έως 119, και Επιτροπή κατά Γερμανίας, σκέψεις 128 έως 130).

74 Εξάλλου, το άρθρο 5 της Συνθήκης επιβάλλει στα κράτη μέλη να διευκολύνουν την Κοινότητα στην εκτέλεση της αποστολής της και να απέχουν από κάθε μέτρο δυνάμενο να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της Συνθήκης ΕΚ.

75 Στον τομέα των εξωτερικών σχέσεων το Δικαστήριο έχει δεχτεί ότι η αποστολή της Κοινότητας και οι σκοποί της Συνθήκης ΕΚ θα διακυβεύονταν αν τα κράτη μέλη μπορούσαν να αναλαμβάνουν διεθνείς δεσμεύσεις περιλαμβάνουσες κανόνες ικανούς να θίξουν τους κανόνες που έχει θεσπίσει η Κοινότητα ή να αλλοιώσουν το περιεχόμενό τους.

76 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, διατηρώντας σε ισχύ, παρά την επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1957, διεθνείς δεσμεύσεις σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες μεταφορείς και σχετικά με τα ΗΣΚ που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο ολλανδικό έδαφος, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 5 της Συνθήκης και από τους κανονισμούς 2409/92 και 2299/89 (βλ., επ' αυτού, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψεις 110 έως 112, Επιτροπή κατά Σουηδίας, σκέψεις 106 έως 108, Επιτροπή κατά Φινλανδίας, σκέψεις 111 έως 113, Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψεις 124 έως 126, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, σκέψεις 116 έως 118, Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψεις 124 έως 126, και Επιτροπή κατά Γερμανίας, σκέψεις 135 έως 137).

Επί της παραβάσεως που συνίσταται σε παραβίαση του άρθρου 52 της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

77 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992, αντικαταστάθηκε πλήρως το άρθρο 4 της συμφωνίας του 1957 σχετικά με την κυριότητα και τον έλεγχο των αεροπορικών εταιρειών.

78 Η Επιτροπή προβάλλει ότι, σύμφωνα με το τροποποιημένο άρθρο 4 (στο εξής: ρήτρα περί κυριότητας και ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών), οι αεροπορικές εταιρείες των κρατών μελών, πλην του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, μπορούν οποτεδήποτε να εξαιρεθούν από την εφαρμογή της συμφωνίας του 1957, ενώ η συμφωνία αυτή εφαρμόζεται αυτοδικαίως στις ολλανδικές αεροπορικές εταιρείες. Επομένως, οι αεροπορικές εταιρείες των κρατών μελών αυτών υφίστανται δυσμενή διάκριση, διότι, κατά παράβαση του άρθρου 52 της Συνθήκης, δεν έχουν μεταχείριση ημεδαπού στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

79 Η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών απαντά ότι, αντιθέτως προς ό,τι ισχυρίζεται η Επιτροπή, με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 δεν αντικαταστάθηκε πλήρως το άρθρο 4 της συμφωνίας του 1957, αλλ' απλώς διευκρινίστηκαν ορισμένες διατάξεις του. Το άρθρο 4 παρέμεινε αμετάβλητο επί της ουσίας. Συναφώς, η ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 δεν συνιστά νέα συμφωνία, η δε συμφωνία του 1957 προστατεύεται από το άρθρο 307, πρώτο εδάφιο, ΕΚ.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

80 Το άρθρο 4 της συμφωνίας του 1957, ως ίσχυε αρχικώς, όριζε:

«Κάθε συμβαλλόμενο μέρος διατηρεί το δικαίωμα να μη χορηγεί στις οριζόμενες από το αντισυμβαλλόμενο μέρος αεροπορικές εταιρείες, ή να ανακαλεί, το προνόμιο ασκήσεως των διαλαμβανόμενων στο άρθρο 3 της παρούσας συμφωνίας δικαιωμάτων, οσάκις θεωρεί ότι δεν έχει αποδειχθεί επαρκώς ότι η κυριότητα της συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρίας και ο επ' αυτής ουσιαστικός έλεγχος ανήκουν σε υπηκόους του αντισυμβαλλομένου [...].»

81 Με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992 τροποποιήθηκε η αρχή του άρθρου αυτού ως εξής, ενώ το υπόλοιπο παρέμεινε ως είχε:

«Κάθε συμβαλλόμενο μέρος διατηρεί το δικαίωμα να μη χορηγεί στις οριζόμενες από το αντισυμβαλλόμενο μέρος αεροπορικές εταιρείες ή να αναστέλλει, να περιορίζει, να εξαρτά από προϋποθέσεις ή να ανακαλεί το προνόμιο ασκήσεως των διαλαμβανόμενων στην παρούσα συμφωνία δικαιωμάτων [...].»

82 Είναι πρόδηλο ότι το άρθρο 4 της συμφωνίας του 1957 δεν αντικαταστάθηκε πλήρως κατόπιν της ανταλλαγής διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή.

83 Ωστόσο, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 170 των προτάσεών του, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με την ανταλλαγή διακοινώσεων του Οκτωβρίου 1992, το άρθρο 4 της συμφωνίας του 1957, καίτοι, από τυπικής απόψεως, υπέστη ήσσονες τροποποιήσεις, εντούτοις το περιεχόμενό του και το πεδίο εφαρμογής του τροποποιήθηκαν εκ βάθρων, πράγμα που οπωσδήποτε επηρέασε το πεδίο εφαρμογής του άρθρου αυτού μετά την πλήρη ελευθέρωση των δρομολογίων της πέμπτης ελευθερίας κατά την έννοια του πρώτου άρθρου της συμφωνίας για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Σικάγο, 7 Δεκεμβρίου 1944, 1953 UNTS 389).

84 Κατά συνέπεια, η μεν ρήτρα περί κυριότητας και ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των αναφερθεισών διατάξεων του κοινοτικού δικαίου, το δε επιχείρημα που η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών αντλεί από το άρθρο 307, πρώτο εδάφιο, ΕΚ είναι αβάσιμο.

85 Όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 52 της Συνθήκης, επιβάλλεται να τονιστεί ότι η διάταξη αυτή έχει εφαρμογή στις αερομεταφορές, ειδικότερα δε μπορεί κάλλιστα να εφαρμόζεται στις εγκατεστημένες σε κράτος μέλος αεροπορικές εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες αερομεταφορών μεταξύ κράτους μέλους και τρίτου κράτους.

86 Εν προκειμένω, η ρήτρα περί κυριότητας και ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών επιτρέπει συγκεκριμένα στις Ηνωμένες Πολιτείες να μη χορηγούν στις εταιρείες που έχει ορίσει το Βασίλειο των Κάτω Χωρών ή να ανακαλούν δικαιώματα και άδειες σε περίπτωση που οι εταιρείες αυτές δεν ανήκουν κατά κύριο λόγο ούτε ελέγχονται ουσιαστικά από το κράτος μέλος αυτό ή από υπηκόους του.

87 Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ρήτρα αυτή μπορεί να θίξει τις εγκατεστημένες στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών αεροπορικές εταιρείες, εφόσον ανήκουν κατά κύριο λόγο και ελέγχονται ουσιαστικά είτε από άλλο κράτος μέλος, πλην του Βασιλείου των Κάτω Χωρών, είτε από υπηκόους άλλου κράτους μέλους (στο εξής: κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες).

88 Αντίθετα, από τη διατύπωση της εν λόγω ρήτρας προκύπτει ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν καταρχήν την υποχρέωση να χορηγούν τις απαιτούμενες άδειες στις αεροπορικές εταιρείες που ανήκουν κατά κύριο λόγο και ελέγχονται ουσιαστικά από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών ή υπηκόους του (στο εξής: ολλανδικές αεροπορικές εταιρείες).

89 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι οι ευεργετικές διατάξεις της συμφωνίας του 1957 μπορούν να μην εφαρμόζονται στις κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες, ενώ αντίθετα εφαρμόζονται οπωσδήποτε στις ολλανδικές αεροπορικές εταιρείες. Επομένως, οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες υφίστανται διάκριση λόγω της οποίας δεν έχουν μεταχείριση ημεδαπού στο κράτος μέλος υποδοχής, δηλαδή στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

90 Κατά συνέπεια, η ρήτρα περί κυριότητας και ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών αντιβαίνει στο άρθρο 52 της Συνθήκης (βλ., επ' αυτού, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Επιτροπή κατά Δανίας, σκέψεις 122 έως 124 και 128 έως 133, Επιτροπή κατά Σουηδίας, σκέψεις 113 έως 115 και 119 έως 124, Επιτροπή κατά Φινλανδίας, σκέψεις 118 έως 120 και 124 έως 129, Επιτροπή κατά Βελγίου, σκέψεις 131 έως 133 και 137 έως 142, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, σκέψεις 122 έως 124 και 128 έως 133, Επιτροπή κατά Αυστρίας, σκέψεις 130 έως 134 και 138 έως 143, και Επιτροπή κατά Γερμανίας, σκέψεις 144 έως 146 και 150 έως 156).

91 Υπό τις συνθήκες αυτές, κρίνεται βάσιμη η αιτίαση κατά του Βασιλείου των Κάτω Χωρών για παραβίαση του εν λόγω άρθρου.

92 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, αναλαμβάνοντας ή διατηρώντας σε ισχύ, παρά την επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1957, διεθνείς δεσμεύσεις έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών:

— σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες μεταφορείς,

— σχετικά με τα ΗΣΚ που προσφέρονται προς χρήση ή χρησιμοποιούνται στο ολλανδικό έδαφος και

— βάσει των οποίων αναγνωρίζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες το δικαίωμα να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις που οι οριζόμενοι από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών αερομεταφορείς δεν ανήκουν στο κράτος μέλος αυτό ή σε υπηκόους του,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 5 και 52 της Συνθήκης, καθώς και από τους κανονισμούς 2409/92 και 2299/89.

Επί των δικαστικών εξόδων

93 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Επειδή το Βασίλειο των Κάτω Χωρών ηττήθηκε, το κράτος μέλος αυτό πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα σύμφωνα με το αίτημα της Επιτροπής.

94 Σύμφωνα με το άρθρο 69, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας, η Γαλλική Δημοκρατία φέρει τα δικαστικά της έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφασίζει:

1) Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, αναλαμβάνοντας ή διατηρώντας σε ισχύ, παρά την επαναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας περί αερομεταφορών που συνήφθη στις 3 Απριλίου 1957 μεταξύ του Βασιλείου των Κάτω Χωρών και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, διεθνείς δεσμεύσεις έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής:

— σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής μεταφορείς,

— σχετικά με τα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων που προσφέρονται προς χρήση ή χρησιμοποιούνται στο ολλανδικό έδαφος και

— βάσει των οποίων αναγνωρίζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής το δικαίωμα να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις που οι οριζόμενοι από το Βασίλειο των Κάτω Χωρών αερομεταφορείς δεν ανήκουν στο κράτος μέλος αυτό ή σε υπηκόους του,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 5 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 10 ΕΚ) και 52 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως,

άρθρο 43 ΕΚ), καθώς και από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών, και τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2299/89 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1989, για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων.

2) Καταδικάζει το Βασίλειο των Κάτω Χωρών στα δικαστικά έξοδα.

3) Η Γαλλική Δημοκρατία φέρει τα έξοδά της.

(υπογραφές)