τέτοια διαπίστωση συμπεριλαμβανόμενης και της αυτοδίκαιης ακυρότητας που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου.

5. Ναι μεν τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης αφορούν τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και όχι τα νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα των κρατών μελών, η Συνθήκη όμως επιβάλλει στα κράτη μέλη να μη θεσπίζουν ή διατηρούν σε ισχύ μέτρα ικανά να εξαλείψουν την πρακτική αποτελεσματικότητα των διατάξεων αυτών. Αυτό ακριβώς συμβαίνει όταν ένα κράτος επιβάλλει ή ευνοεί τη δημιουργία συμπράξεων οι οποίες αντιβαίνουν στο άρθρο 85, ή ενισχύει τα αποτελέσματά τους.

6. Αντίκειται στις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα κράτη μέλη από το άρθρο 5 της Συνθήκης σε συνδυασμό με τα άρθρα 3, στοιχείο στ), και 85, κυρίως παράγραφος 1, της ίδιας Συνθήκης, η έγκριση των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων και, ως εκ τούτου, η ενίσχυση των αποτελεσμάτων τους όταν, ελλείψει κανονιστικής ρυθμίσεως από το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 87, διαπιστώνεται κατά τους τύπους και τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 88 ή στο άρθρο 89, παράγραφος 2, ότι οι τιμές αυτές είναι αποτέλεσμα επιχειρήσεων ή εναρμονισμένης πρακτικής αντίθετης προς το άρθρο 85.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ CARL OTTO LENZ της 24ης Σεπτεμβρίου 1985 *

Κύριε πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

Α — 1. Το ερώτημα αν οι κανόνες περί ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΟΚ εφαρμόζονται στον καθορισμό των ναύλων των αεροπορικών μεταφορών εντός της Κοινότητας και των ναύλων των διεθνών αεροπορικών μεταφορών αποτελεί τον πυρήνα της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως ως προς την οποία διατυπώνω σήμερα τις απόψεις μου.

Τα προβλήματα αυτά ανέκυψαν σε ποινικές δίκες που εκκρεμούν ενώπιον γαλλικών δικαστηρίων κατά των υπευθύνων αεροπορικών εταιριών, κατά των ίδιων των εταιριών, κατά των υπευθύνων ταξιδιωτικών επιχειρήσεων και κατά των ίδιων των ταξιδιωτικών επιχειρήσεων. Μεταξύ των αεροπορικών εταιριών υπάρχει μία επιχείρηση που δεν έχει την έδρα της στην Κοινότητα, η αεροπορική εταιρία Air Lanka της Κεϋλάνης.

Στους κατηγορούμενους προσάπτεται ότι το έτος 1981, κατά παράβαση των άρθρων L 330-3, R 330-9 και R 330-15 του γαλλικού code d' aviation civile (κώδικα πολιτικής αεροπορίας), πώλησαν αεροπορικά εισιτήρια σε τιμές μη εγκεκριμένες από τον Υπουργό Πολιτικής Αεροπορίας, για την ακρίβεια πώλησαν τα εισιτήρια φθηνότερα. Τα αεροπορικά εισιτήρια είχαν εκδοθεί για τις γραμμές Παρίσι-Άμστερνταμ-Μπανγκόκ, Παρίσι-Λονδίνο-Σαν Φρανσίσκο, Παρίσι-Λονδίνο-Νέα Υόρκη, Παρίσι-Λονδίνο-Μαϊάμι, Παρίσι-Λονδίνο-Χονγκ Κονγκ, Παρίσι-Λονδίνο-Τόκιο, Λονδίνο-Παρίσι-Βομβάη και Παρίσι-Κολόμπο.

Σύμφωνα με το άρθρο L 330-3, οι αεροπορικές μεταφορές μπορούν να εκτελούνται μόνο από επιχειρήσεις που έχουν λάβει σχετική άδεια από τον Υπουργό Πολιτικής Αεροπορίας. Οι επιχειρήσεις αυτές πρέπει να υποβάλλουν τις τιμές τους στον ίδιο Υπουργό προς έγκριση.

* Μετάφραση από τα γερμανικά.

Το άρθρο R 330-9 ρυθμίζει τις λεπτομέρειες της διαδικασίας εγκρίσεως. Σύμφωνα με την παράγραφο 2, πρώτο εδάφιο, του εν λόγω άρθρου, οι διατάξεις αυτές ισχύουν και για τις αλλοδαπές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την παράγραφο 2, δεύτερο εδάφιο, οι προτάσεις μπορούν να υποβληθούν είτε από τις ίδιες τις αεροπορικές επιχειρήσεις είτε από επαγγελματική ένωση που να έχει αναγνωριστεί από τον Υπουργό. Σύμφωνα με την παράγραφο 2, τρίτο εδάφιο, οι υποβληθείσες τιμές θεωρούνται εγκριθείσες αν ο Υπουργός δεν προβάλλει αντίρρηση εντός προθεσμίας ενός μηνός. Βάσει του άρθρου R 330-15, για τις παραβάσεις των διατάξεων αυτών μπορεί να επιβληθεί ποινή φυλακίσεως από 10 ημέρες έως ένα μήνα και χρηματική ποινή από 600 έως 1 000 γαλλικά φράγκα (FF) ή μία από αυτές τις ποινές [1].

Το tribunal de police του Παρισιού (πρωτοβάθμιο ποινικό δικαστήριο), ενώπιον του οποίου είχε απαγγελθεί η κατηγορία, έκρινε καταρχάς ότι οι αναφερθείσες διατάξεις του code d' aviation civile ισχύουν μόνο για τις επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών, αλλ' ότι οι ταξιδιωτικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοί τους δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων αυτών. Στη συνέχεια έκανε δεκτό ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές του εσωτερικού δικαίου, οι αεροπορικές εταιρίες πρέπει να καθορίζουν τους ναύλους των αεροπορικών μεταφορών για κάθε επιμέρους γραμμή και να τις υποβάλλουν προς έγκριση στον Υπουργό, προκειμένου να αποφευχθεί η επιβολή ποινικών κυρώσεων.

Μετά από αυτά ακολουθεί το κατωτέρω σκεπτικό του δικαστηρίου, το οποίο επιθυμώ να αναφέρω επί λέξει λόγω της σημασίας του:

« Οι διατάξεις αυτές, οι οποίες προβλέπουν συνεννόηση μεταξύ των επιχειρήσεων αεροπορικών μεταφορών, έχουν ασφαλώς ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς.

Επομένως, η πρακτική αυτή δεν συμβιβάζεται με το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Στην άμεση εφαρμογή του άρθρου 85 δεν μπορεί να αντιταχθεί ούτε το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ.

Το άρθρο 84 αποτελεί την τελευταία διάταξη του τίτλου IV του δεύτερου μέρους της Συνθήκης, ο οποίος αφορά την κοινή πολιτική των μεταφορών, της οποίας η οργάνωση, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, ανατίθεται στο Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει σχετικά [2]. Ταυτόχρονα διευκρινίζεται ότι το άρθρο αυτό εφαρμόζεται αποκλειστικά στον εν λόγω τίτλο, στο τέλος του οποίου περιλαμβάνεται.

Το άρθρο 85 περιλαμβάνεται στο τρίτο μέρος της Συνθήκης ΕΟΚ, στον τίτλο I, κεφάλαιο 1, και αφορά τους κανόνες ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων.

Από αυτό έπεται ότι οι συμφωνηθέντες ναύλοι μεταξύ εταιριών αεροπορικών μεταφορών που υποβάλλονται κατόπιν κοινής συμφωνίας προς έγκριση δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη, ως αντίθετοι προς το κοινοτικό δίκαιο.

Ωστόσο, εξακολουθεί να παραμένει το ζήτημα του κύρους των γαλλικών νομοθετικών και κανονιστικών κειμένων που αναφέρονται στην κατηγορία (άρθρα L 330-3, R 330-9 και R 330-15 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας) από άποψη κοινοτικού δικαίου.

Σχετικά με το ζήτημα αυτό, μόνο το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων μπορεί να αποφασίσει. »

Για τους λόγους αυτούς, με απόφαση της 2ας Μαρτίου 1984, το Tribunal de police του Παρισιού απάλλαξε καταρχάς από την κατηγορία τους υπευθύνους των ταξιδιωτικών επιχειρήσεων και έπαυσε τη δίωξη κατά των ίδιων των ταξιδιωτικών επιχειρήσεων, στη συνέχεια διέταξε το χωρισμό των ποινικών δικών κατά των υπευθύνων των αεροπορικών εταιριών και κατά των ίδιων των αεροπορικών εταιριών και υπέβαλε τη δικογραφία στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας προς

1 — Το πρωτότυπο κείμενο των εν λόγω διατάξεων επισυνάπτεται στις παρούσες προτάσεις.

2 — Με αυτό εννοείται βεβαίως ότι το Συμβούλιο μπορεί να λάβει ειδική απόφαση σχετικά με το εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα είναι δυνατό να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις αεροπορικές μεταφορές.

έκδοση προδικαστικής αποφάσεως επί του ερωτήματος « αν τα άρθρα L 330-3, R 330-9 και R 330-15 του γαλλικού κώδικα πολιτικής αεροπορίας συμβιβάζονται με το κοινοτικό δίκαιο ».

Κατά των αποφάσεων αυτών η Εισαγγελική Αρχή άσκησε έφεση στις 9 Μαρτίου 1984 ενώπιον του Cour d' appel και ζήτησε μεταξύ άλλων να ληφθεί αμέσως απόφαση επί του παραδεκτού της εφέσεως.

Με Διάταξη της 28ης Μαρτίου 1984, ο πρόεδρος του δέκατου τρίτου τμήματος του Cour d' appel του Παρισιού αποφάσισε ότι δεν συντρέχει λόγος να ληφθεί αμέσως απόφαση σχετικά με το παραδεκτό της εν λόγω εφέσεως, δεδομένου ότι αυτό δεν επιβάλλεται από λόγους ορθής απονομής της δικαιοσύνης.

Από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο δεν προκύπτει αν η διαδικασία των εφέσεων συνεχίστηκε εν τω μεταξύ ενώπιον του Cour d' appel. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του εκπροσώπου του Maillot κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 9ης Ιουλίου 1985, οι οποίοι και δεν αντικρούστηκαν, επί του παρόντος έχουν αναβληθεί ορισμένες ποινικές δίκες εν αναμονή της αποφάσεως του Δικαστηρίου.

2. Προτού εξετάσω τις παρατηρήσεις των διαδίκων στην παρούσα διαφορά, είναι καταρχάς σκόπιμο να αναφερθεί το από άποψη διεθνούς δικαίου πλαίσιο εντός του οποίου ενεργούν τόσο οι αεροπορικές εταιρίες όσο και οι κρατικές αρχές κατά την έγκριση των αεροπορικών ναύλων [3].

Η ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία διέπεται κατ' ουσία από τις νομικές εκείνες αρχές που εφαρμόζονται παγκοσμίως. Μέχρι του σημείου αυτού, το σύστημα του ευρωπαϊκού αεροπορικού δικαίου γίνεται αντιληπτό ως τμήμα του παγκόσμιου συστήματος νομικών σχέσεων που διέπονται από το αεροπορικό δίκαιο. Όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας έχουν προσχωρήσει στην Convention on International Civil Aviation (Σύμβαση περί της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας) της 7ης Δεκεμβρίου 1944 (Σύμβαση του Σικάγου) [4]. Η Σύμβαση αυτή, η οποία εν τω μεταξύ εφαρμόζεται σχεδόν σε όλη την υφήλιο, καταγράφει τις βασικές νομικές αρχές για τη διεθνή πολιτική αεροπορία και περιέχει στο κεφάλαιο II τον καταστατικό χάρτη της Διεθνούς Οργανώσεως Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organisation — ICAO).

Αναμφίβολα, η σπουδαιότερη αρχή αναφέρεται στο άρθρο 1 της Σύμβασης:

« Τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναερίου χώρου υπεράνω του εδάφους του. »

Συνεπεία της θεμελιώδους αυτής διατάξεως, στο άρθρο 6 της Σύμβασης προβλέπεται:

« Όλες οι διεθνείς τακτικές εναέριες υπηρεσίες υπεράνω του εδάφους συμβαλλομένου κράτους ή στο εσωτερικό αυτού παρέχονται μόνο κατόπιν ειδικής αδείας ή άλλης εξουσιοδοτήσεως του εν λόγω κράτους και μόνο σύμφωνα με τους όρους που προβλέπει η εν λόγω εξουσιοδότηση. »

Με βάση το άρθρο 6 της Σύμβασης του Σικάγου, πολλά κράτη συνήψαν μεταξύ τους διμερείς συμφωνίες μεταφορών σχετικά με τις εξυπηρετούμενες γραμμές· το πλέγμα συμφωνιών στον τομέα της αεροπορίας που δημιουργήθηκε κατ' αυτό τον τρόπο αυξήθηκε σύμφωνα με στοιχεία της ICAO σε 1 700 συμφωνίες.

Το αντικείμενο της ρύθμισης των συμφωνιών αυτών συνίσταται συνήθως στην παραχώρηση ορισμένων δικαιωμάτων μεταφοράς για συγκεκριμένες γραμμές, στην παραχώρηση συγκεκριμένων επικουρικών δικαιωμάτων, τα οποία

3 — Βλέπε J. Erdmenger, « Kommentar zu Artikel 84 EWGV », σημειώσεις 48 και επ., στο Groeben-Boeckh-Thiesing-Ehlermann, *Kommentar zum EWG-Vertrag*, Baden-Baden 1983· L. Weber, *Die Zivilluftfahrt im Europäischen Gemeinschaftsrecht*, Berlin, Heidelberg, New York, 1981, σσ. 42 και επ.

4 — United Nations Treaty Series (UNTS), τόμος 15, σ. 295.

αποβλέπουν στη διευκόλυνση της εκτέλεσης των εναέριων μεταφορών και τέλος στη ρύθμιση των λεπτομερειών σχετικά με την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς. Μεταξύ των τελευταίων συγκαταλέγονται ιδίως οι διατάξεις σχετικά με τη χωρητικότητα, τον καθορισμό των ναύλων, τον καθορισμό των αεροπορικών επιχειρήσεων που θα εκτελούν τις μεταφορές καθώς και, σε πολλές περιπτώσεις, οι διατάξεις σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των αεροπορικών επιχειρήσεων [5].

Για τις παρούσες υποθέσεις ιδιαίτερη σημασία έχουν οι ρήτρες περί ναύλων. Οι εν λόγω ρήτρες καθορίζουν τη διαδικασία σύμφωνα με την οποία πρέπει να ορίζονται οι ναύλοι για τις αεροπορικές γραμμές που αφορά η συμφωνία.

Στις περισσότερες περιπτώσεις ο καθορισμός αυτός ανατίθεται ρητώς στις αεροπορικές επιχειρήσεις, συνήθως με ειδική αναφορά στις συμφωνίες περί ναύλων που συνάπτονται στο πλαίσιο της International Air Transport Association (IATA, Ένωση Διεθνών Εναερίων Μεταφορών), ιδιωτική οργάνωση καναδικού δικαίου, στην οποία συμμετέχει μεγάλος αριθμός αεροπορικών εταιριών από πολλά κράτη. Οι συμφωνίες περί ναύλων υπόκεινται πάντοτε στην έγκριση και των δύο συμβαλλομένων κυβερνήσεων.

Πολλά ευρωπαϊκά κράτη — μεταξύ των οποίων έξι κράτη μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκ των οποίων και η Γαλλία — συμφώνησαν ως προς την ενιαία ρύθμιση των ζητημάτων αυτών προσχωρώντας στη διεθνή συμφωνία σχετικά με τη διαδικασία για τον καθορισμό των ναύλων για τις υπηρεσίες στις αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφτηκε στις 10 Ιουλίου 1967 στο Παρίσι [6]. Το περιεχόμενο της συμφωνίας αποσκοπεί στο να ενοποιηθεί, να βελτιωθεί και να καταστεί πιο αποτελεσματική η διαδικασία διαβουλεύσεων σε θέματα ναύλων. Η ενοποίηση επιδιώχτηκε από τεχνική άποψη με το να συμπεριληφθεί το περιεχόμενο της συμφωνίας στη θέση όλων των ρητρών περί ναύλων των διμερών συμφωνιών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της εν λόγω συμφωνίας της 10ης Ιουλίου 1967.

3. Επί των πέντε σχεδόν ταυτόσημων αιτήσεων εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε το tribunal de police διατύπωσαν τις παρατηρήσεις τους πολλοί ενδιαφερόμενοι και συγκεκριμένα ο Maillot (που απηλλάγη της κατηγορίας από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο), η εταιρία Nouvelles Frontières (η κατά της οποίας δίωξη επίσης έπαυσε), οι αεροπορικές εταιρίες KLM και Air France, οι κυβερνήσεις της Γαλλικής Δημοκρατίας, της Ιταλικής Δημοκρατίας, του Βασιλείου των Κάτω Χωρών και του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Οι εν λόγω παρατηρήσεις περιέχουν αναφορές στο διεθνούς δικαίου πλαίσιο και στη διεθνή πρακτική του καθορισμού των ναύλων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, στην ερμηνεία του γαλλικού δικαίου από το tribunal de police και στο στάδιο της εξελίξεως της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Οι παρατηρήσεις επί των προβλημάτων του ισχύοντος κοινοτικού δικαίου τα οποία ετέθησαν με τις αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορούν ουσιαστικά τρία βασικά σημεία, δηλαδή το ερώτημα για το παραδεκτό των αιτήσεων εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως ή ενδεχομένως την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να αποφανθεί σχετικά, το ερώτημα της δυνατότητας εφαρμογής των διατάξεων περί ανταγωνισμού στον καθορισμό των ναύλων στις αεροπορικές μεταφορές, καθώς και το ερώτημα ποιες θα είναι οι συνέπειες σε περίπτωση που γίνει δεκτή η δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων περί ανταγωνισμού στον εν λόγω τομέα της οικονομίας.

α) *Επί του παραδεκτού των αιτήσεων εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως*

Οι αεροπορικές εταιρίες *Air France* και *KLM*, η *γαλλική* και η *ιταλική κυβέρνηση* θεωρούν τα προδικαστικά ερωτήματα ως απαράδεκτα. Το παραπέμπον δικαστήριο έκανε δεκτή την εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και επομένως κήρυξε άκυρες, ακριβώς δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 2, τις συμφωνίες περί

5 — Βλέπε για παράδειγμα τη συμφωνία μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της Γαλλίας της 4ης Οκτωβρίου 1955 (UNTS, τόμος 353, σ. 203, BGBl 1956 II, σ. 1078).

6 — UNTS, τόμος 696, σ. 31.

των ναύλων που αποτέλεσαν τη βάση των εγκριθέντων ναύλων. Ενόψει της αιτιολογίας των αποφάσεων περί παραπομπής, η ερμηνεία που ζητείται από το Δικαστήριο δεν είναι αναγκαία για τη λήψη αποφάσεως επί των υποθέσεων που εκκρεμούν ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου.

Ακόμη και αν ληφθεί υπόψη η πρακτική του Δικαστηρίου να αναδιατυπώνει τις αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, προκειμένου να παράσχει στο παραπέμπον δικαστήριο τα απαιτούμενα στοιχεία για να αποφασίσει επί της υποθέσεως που εκκρεμεί ενώπιόν του, δεν είναι δυνατό, κατά την άποψη της *κυβερνήσεως της Ιταλικής Δημοκρατίας*, στην προκειμένη περίπτωση να θεωρηθεί παραδεκτό το προδικαστικό ερώτημα. Το Tribunal de police δεν καθιστά σαφές ποιος κανόνας κοινοτικού δικαίου πρέπει να ερμηνευτεί ενόψει της δικής του μεταγενέστερης αποφάσεως. Οι αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως κάνουν μεν λόγο για τον ασυμβίβαστο χαρακτήρα των συμφωνηθέντων αεροπορικών ναύλων με το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ, αλλά δεν περιέχουν κανενός είδους αναφορά στις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου στις οποίες θα μπορούσε να αντίκεινται οι εθνικές διατάξεις.

Κατά την άποψη των δύο *αεροπορικών εταιριών*, το Tribunal de police έπρεπε βάσει της περί δικαίου αντιλήψεώς του να απαλλάξει όλους τους κατηγορουμένους. Επομένως, η απόφαση που ενδεχομένως εκδώσει το Δικαστήριο δεν μπορεί να επηρεάσει τη συγκεκριμένη απόφαση του Tribunal de police. Η άποψη αυτή επιβεβαιώνεται από την απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 1981[7]. Στην εν λόγω απόφαση, το Δικαστήριο έκρινε ότι αποστολή του δεν είναι να διατυπώνει τη γνώμη του επί γενικών ή υποθετικών ζητημάτων, αλλά να συμβάλλει στην απονομή της δικαιοσύνης στα κράτη μέλη. Επομένως, το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να απαντά σε ερωτήματα περί ερμηνείας που του υποβάλλονται στο πλαίσιο διαδικασίας που είναι προκατασκευασμένη από τους διαδίκους με σκοπό να αγάγουν το Δικαστήριο να λάβει θέση επί ερωτημάτων του κοινοτικού δικαίου η απάντηση στα οποία δεν είναι αντικειμενικώς αναγκαία για την επίλυση της διαφοράς.

Εξάλλου, το προδικαστικό ερώτημα στηρίζεται σε λανθασμένη ερμηνεία του γαλλικού δικαίου, δεδομένου ότι η συμφωνία επί των ναύλων μεταξύ των αεροπορικών εταιριών δεν απαιτείται από το εν λόγω γαλλικό δίκαιο αλλά από τις σχετικές διατάξεις του διεθνούς δικαίου.

Το παραπέμπον δικαστήριο δεν αναφέρει βάσει ποιων διατάξεων του κοινοτικού δικαίου οφείλει το Δικαστήριο να εξετάσει τις σχετικές διατάξεις του γαλλικού δικαίου, αφού γίνεται λόγος μόνο για συμφωνία με το « κοινοτικό δίκαιο ». Η έκφραση αυτή είναι τόσο αόριστη, ώστε το Δικαστήριο δεν μπορεί, ακόμη και αν ληφθεί υπόψη η αιτιολογία των αποφάσεων περί παραπομπής, να αναδιατυπώσει το προδικαστικό ερώτημα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ και επομένως στην αρμοδιότητα του Δικαστηρίου.

Η *Επιτροπή* των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επισημαίνει επίσης, καταρχάς, ότι το προδικαστικό ερώτημα πρέπει υπό τη συγκεκριμένη διατύπωσή του να θεωρηθεί ως απαράδεκτο. Το Δικαστήριο δεν μπορεί κατά τη διαδικασία του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ να κρίνει επί της συμφωνίας διατάξεων εθνικού νόμου με τη Συνθήκη. Εντούτοις, η Επιτροπή στηρίζεται στην πάγια πρακτική του Δικαστηρίου να αναδιατυπώνει σε παρόμοια περίπτωση το προδικαστικό ερώτημα, προκειμένου να θέσει στη διάθεση του παραπέμποντος δικαστηρίου κάθε κριτήριο για την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου που θα του δώσει τη δυνατότητα να αποφασίσει το ίδιο επί του ζητήματος της συμφωνίας με τη Συνθήκη. Επομένως, η Επιτροπή προτείνει το ερώτημα να διατυπωθεί ως εξής:

« Απαγορεύονται σύμφωνα με τη Συνθήκη ΕΟΚ οι εθνικές διατάξεις κράτους μέλους που αφορούν τον καθορισμό αεροπορικών ναύλων,

7 — Απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 1981 στην υπόθεση 244/80, Pasquale Foglia κατά Mariella Novello, Συλλογή 1981, σ. 3045, εν προκειμένω σσ. 3062 και επ.

αν οι διατάξεις αυτές εξαναγκάζουν τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές επιχειρήσεις να συμφωνήσουν εκ των προτέρων επ' αυτών των ναύλων ή αν επιβάλλουν την τήρηση των κατ' αυτό τον τρόπο συμφωνηθέντων ναύλων μέσω διαδικασίας εγκρίσεως από το κράτος, η οποία συνδέεται με την επιβολή ποινικών κυρώσεων για τη μη τήρηση των εγκριθέντων ναύλων; »

Κατά τον ίδιο τρόπο βλέπει η ταξιδιωτική επιχείρηση *Nouvelles Frontières* την αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως του tribunal de police. Η αίτηση αυτή βασίζεται στο ερώτημα αν η Συνθήκη ΕΟΚ επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλουν στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών διαδικασία εγκρίσεως η οποία πάλι να προϋποθέτει συμφωνία ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες και το αντίτιμό τους, και μάλιστα στην περίπτωση ιδίως που η υποχρέωση αυτή συνεπάγεται τη νόθευση του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών.

β) *Επί της δυνατότητας εφαρμογής των διατάξεων περί ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές*

Η επιχείρηση *Nouvelles Frontières*, ο Maillot, η ολλανδική και η βρετανική κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων θεωρούν ότι οι κανόνες περί ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΟΚ μπορούν να εφαρμοστούν στις αεροπορικές μεταφορές, ενώ οι αεροπορικές εταιρίες Air France και KLM καθώς και η ιταλική και η γαλλική κυβέρνηση έχουν αντίθετη άποψη.

Κατά την άποψη της *Nouvelles Frontières*, οι κανόνες περί ανταγωνισμού ισχύουν και για τις αεροπορικές μεταφορές. Ο κανονισμός 17 σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 [8] δεν εφαρμόζεται μεν, σύμφωνα με τον κανονισμό 141 [9], στις μεταφορές. Η *άμεση αρμοδιότητα της Επιτροπής* αποκαθίσταται, ακόμη και με τον κανονισμό 1017/68 [10], μόνο για τις σιδηροδρομικές, τις οδικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Ωστόσο, από την απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 1974 [11] προκύπτει ότι η εφαρμογή των γενικών διατάξεων της Συνθήκης ΕΟΚ στον τομέα των μεταφορών δεν αποκλείεται λόγω του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ· μεταξύ των γενικών αυτών διατάξεων συγκαταλέγονται οι κανόνες περί ανταγωνισμού. Η αρχή αυτή επιβεβαιώθηκε με την απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 1978 στην υπόθεση 156/77 [12], σύμφωνα με την οποία οι ενισχύσεις για τις μεταφορές υπόκεινται στους γενικούς κανόνες της Συνθήκης περί των ενισχύσεων που χορηγούν τα κράτη μέλη και των σχετικών ελέγχων και διαδικασιών.

Η *ολλανδική κυβέρνηση* επίσης επικαλείται την αναφερθείσα απόφαση της 4ης Απριλίου 1974 για να στηρίξει την άποψή της ότι οι κανόνες ανταγωνισμού εφαρμόζονται στον τομέα των μεταφορών. Οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης περιλαμβάνουν ιδίως τις διατάξεις των άρθρων 85 έως 90, δηλαδή των κανόνων περί ανταγωνισμού, οι οποίοι εφαρμόζονται στις αεροπορικές μεταφορές χωρίς άλλη απόφαση του Συμβουλίου. Επειδή, εντούτοις, δεν έχουν ακόμη θεσπιστεί οι δυνάμει του άρθρου 87 της Συνθήκης ΕΟΚ αναγκαίες εκτελεστικές διατάξεις για τις αεροπορικές μεταφορές, εναπόκειται, σύμφωνα με τα άρθρα 88 και 89 της Συνθήκης ΕΟΚ, στις εθνικές αρχές να επιβάλλουν στις επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών, υπό την εποπτεία της Επιτροπής, την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού.

Τελειώνοντας, η ολλανδική κυβέρνηση επισημαίνει ακόμη την ιδιομορφία της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως στην υπόθεση 213/84, η οποία αφορά και μια επι-

8 — Κανονισμός 17 — Πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25).

9 — Κανονισμός 141 του Συμβουλίου, περί μη εφαρμογής του κανονισμού 17 του Συμβουλίου στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 30).

10 — Κανονισμός 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86).

11 — Απόφαση της 4ης Απριλίου 1974 στην υπόθεση 167/73, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, Slg. 1974, σ. 359.

12 — Απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 1978 στην υπόθεση 156/77, Επιτροπή κατά Βασιλείου του Βελγίου, Slg. 1978, σ. 1881.

χείρηση αεροπορικών μεταφορών με έδρα εκτός της Κοινότητας. Μπορεί να τεθεί το ερώτημα αν οι γενικές διατάξεις σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές εφαρμόζονται κατά τον ίδιο τρόπο στις αεροπορικές εταιρίες που έχουν την έδρα τους σε τρίτες χώρες όπως και στις εταιρίες με έδρα εντός της Κοινότητας.

Επίσης και η *κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου* υποστηρίζει την άποψη ότι το άρθρο 84, παράγραφος 2, δεν αντιτίθεται στην εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Μεταξύ των γενικών διατάξεων της Συνθήκης που το Δικαστήριο αναφέρει στην απόφασή του της 4ης Απριλίου 1974 [11] πρέπει να συμπεριληφθούν και οι κανόνες ανταγωνισμού.

Η *Επιτροπή* συμμερίζεται την άποψη αυτή. Αναμφίβολα, τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ εφαρμόζονται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, δεδομένου ότι συγκαταλέγονται μεταξύ των βασικών κανόνων που το Δικαστήριο ανέφερε στην αναφερθείσα απόφασή του της 4ης Απριλίου 1974 [11].

Οι *αεροπορικές εταιρίες* Air France και KLM επισημαίνουν καταρχάς ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό 141, ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17· παρά τις πολυάριθμες προτάσεις της Επιτροπής τίποτε δεν έχει μέχρι σήμερα αλλάξει ως προς το σημείο αυτό. Ούτε από την απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 1974 [11] μπορεί να συναχθεί ότι το Δικαστήριο έκρινε ότι ο τομέας των μεταφορών διέπεται απεριορίστως από τις γενικές διατάξεις της Συνθήκης. Εξάλλου, οι κανόνες ανταγωνισμού περιέχονται στο τρίτο μέρος της Συνθήκης ΕΟΚ (« Η πολιτική της Κοινότητας ») και όχι στο δεύτερο μέρος, το οποίο αφορά τις βάσεις της Κοινότητας και είναι το μόνο που πρέπει να συμπεριληφθεί στις γενικές διατάξεις.

Η κυβέρνηση της *Γαλλικής Δημοκρατίας* επίσης θεωρεί ότι η λύση την οποία έδωσε το Δικαστήριο στην αναφερθείσα απόφασή του της 4ης Απριλίου 1974 [11] για τις διατάξεις του δεύτερου μέρους της Συνθήκης ΕΟΚ δεν μπορεί να μεταφερθεί στις διατάξεις περί ανταγωνισμού που βρίσκονται στο τρίτο μέρος της Συνθήκης. Εφόσον ήδη το άρθρο 78 της Συνθήκης ΕΟΚ, σύμφωνα με το οποίο κατά τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου στο πλαίσιο της παρούσας Συνθήκης σχετικά με τις τιμές και τους όρους μεταφοράς πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η οικονομική κατάσταση των μεταφορέων, δεν εφαρμόσθηκε ποτέ με απόφαση δυνάμει του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ σε επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών, θα ήταν παράδοξο να θεωρηθεί ότι εφαρμόζονται άνευ ετέρου στον τομέα αυτό αυστηρότερες διατάξεις, όπως αυτές των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ.

γ) *Οι συνέπειες της δυνατότητας εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών*

Οι παρατηρήσεις των διαδίκων διαφέρουν και σχετικά με το ερώτημα ποια συμπεράσματα πρέπει να συναχθούν από τη δυνατότητα εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών για τις εν προκειμένω υπάρχουσες αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως.

Η κυβέρνηση της *Γαλλικής Δημοκρατίας* τονίζει καταρχάς ότι αποδέκτες των κανόνων ανταγωνισμού είναι οι επιχειρήσεις και όχι τα κράτη μέλη. Τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ περιορίζονται στην περιγραφή της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων και στην επιβολή των σχετικών κυρώσεων· τα κράτη δεν υποχρεούνται να απαγορεύουν τους τρόπους αυτούς συμπεριφοράς των επιχειρήσεων. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται μόνο να μη λαμβάνουν μέτρα που να δίνουν τη δυνατότητα σε ιδιωτικές επιχειρήσεις να αποφεύγουν την τήρηση των υποχρεώσεων που τους επιβάλλουν τα άρθρα 85 έως 94 της Συνθήκης. Το γεγονός ότι τίθεται το ερώτημα αν οι γαλλικές διατάξεις επιτρέπουν παρόμοια συμπεριφορά των επιχειρήσεων σημαίνει ότι η απάντηση είναι αρνητική. Το γεγονός ότι η Γαλλία, όπως και τα άλλα κράτη μέλη, επιτρέπει συμφωνίες των επιχειρήσεων περί των ναύλων δεν μπορεί να αντίκειται στους

11 — Απόφαση της 4ης Απριλίου 1974 στην υπόθεση 167/73, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, Slg. 1974, σ. 359.

κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΟΚ. Το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ απαγορεύει μεν κυρίως τις συμφωνίες περί τιμών των επιχειρήσεων, αλλά η παράγραφος 3 προβλέπει τη δυνατότητα απαλλαγής από την εφαρμογή αυτής της θεμελιώδους απαγορεύσεως. Δεδομένου ότι δεν έχουν ακόμη θεσπιστεί οι εκτελεστικές διατάξεις που προβλέπονται από το άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β), της Συνθήκης ΕΟΚ, εναπόκειται σύμφωνα με το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ στα κράτη μέλη να μεριμνούν για την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό, η Γαλλία νομίμως διατηρεί το σύστημά της για την έγκριση των αεροπορικών ναύλων, χωρίς να πρέπει να απαγορεύσει τις συμφωνίες μεταξύ των αεροπορικών εταιριών, καθόσον λαμβάνονται υπόψη οι αρχές του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ.

Εξάλλου, ούτε η Επιτροπή θεώρησε ότι έπρεπε να κάνει χρήση της δυνατότητας ελέγχου που της παρέχεται από το άρθρο 89 της Συνθήκης ΕΟΚ και να επέμβει κατά ενδεχομένων παραβάσεων των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Η κυβέρνηση της *Ιταλικής Δημοκρατίας* επίσης υποστηρίζει την άποψη ότι τα κράτη μέλη νομίμως μπορούν, σύμφωνα με το άρθρο 88 σε συνδυασμό με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ, να δέχονται συμφωνίες μεταξύ αεροπορικών εταιριών. Στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου καμία διάταξη της Συνθήκης ΕΟΚ δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να ασκούν τις εξουσίες τους όσον αφορά την έγκριση των αεροπορικών ναύλων, ακόμη και αν αυτοί αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων εταιριών. Οι εξουσίες αυτές πρέπει εν πάση περιπτώσει να ασκούνται προς το σκοπό για τον οποίο δόθηκαν και όχι, για παράδειγμα, προς αποκλειστικά προστατευτικούς σκοπούς. Εξάλλου, η άμεση και ανεπιφύλακτη εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές θα είχε ως συνέπεια σοβαρές διαταράξεις, που θα απέβαιναν σε βάρος των παρεχόντων τις υπηρεσίες και τελικά των καταναλωτών.

Και η κυβέρνηση *του Βασιλείου των Κάτω Χωρών* υποστηρίζει επίσης την άποψη ότι, δυνάμει του άρθρου 88 της Συνθήκης ΕΟΚ, οι εθνικές εποπτικές αρχές των συμπράξεων επιχειρήσεων είναι αρμόδιες να αποφασίζουν επί του επιτρεπτού των συμπράξεων επιχειρήσεων και επί της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσης σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο και τις διατάξεις των άρθρων 85, παράγραφος 3, και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ. Επιπροσθέτως επισημαίνει ότι οι συμφωνίες περί ναύλων δεν μπορούν να λαμβάνονται υπόψη μεμονωμένα, αλλ' ότι και άλλα στοιχεία παίζουν σπουδαίο ρόλο. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να αναφερθούν οι συμφωνίες σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά ή σχετικά με την επιτρεπόμενη χωρητικότητα των μεταφορικών μέσων. Είναι σχεδόν αδύνατο να επιτευχθεί ελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών αν δεν αναγνωριστούν οι σχέσεις αυτές. Δεν χρειάζεται να λυθεί το ζήτημα αν τα κράτη μέλη παραβαίνουν τις κοινοτικές τους υποχρεώσεις αν θεσπίσουν διατάξεις που να επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να ενεργούν κατά παράβαση των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ. Η διάταξη η οποία προβλέπει την έγκριση των ναύλων δεν αποτελεί καθαυτή μέτρο που υποχρεώνει τις ιδιωτικές επιχειρήσεις να αποφύγουν την τήρηση των υποχρεώσεων που υπέχουν από τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Οι αεροπορικές εταιρίες *KLM* και *Air France* παραδέχονται μεν ότι από τα άρθρα 3, 5, 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ απορρέουν ορισμένες υποχρεώσεις των κρατών μελών, αλλά θεωρούν εντούτοις ότι απαιτείται οι εν λόγω υποχρεώσεις ως προς τη συμπεριφορά να συγκεκριμενοποιούνται επαρκώς. Στην περίπτωση όμως του τομέα των αεροπορικών μεταφορών αυτό δεν συμβαίνει. Εν προκειμένω επικαλούνται την απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 1985 [13]. Στην υπόθεση εκείνη, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι όσον αφορά τα

13 — Απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 1985 στην υπόθεση 229/83, Association des Centres distributeurs Édouard Leclerc και λοιποί κατά SARL « Au blé vert » και λοιπών, Συλλογή 1985, σ. 1.

καθαρώς εθνικά συστήματα ή τις καθαρώς εθνικές πρακτικές στον τομέα του βιβλίου δεν υφίσταται πολιτική ανταγωνισμού της Κοινότητας που τα κράτη μέλη να πρέπει να σεβαστούν βάσει της υποχρεώσεως που υπέχουν να παραλείπουν να λαμβάνουν μέτρα που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των στόχων της Συνθήκης. Από αυτό συνάγεται ότι στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου δεν καθορίζεται επαρκώς η υποχρέωση που τα κράτη μέλη υπέχουν από το άρθρο 5 σε συνδυασμό με το άρθρο 3, στοιχείο στ), και το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ, ώστε να τους απαγορευθεί η θέσπιση νομοθετικών διατάξεων σχετικά με τον ανταγωνισμό ως προς τις τελικές τιμές πωλήσεως των βιβλίων. Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι δεν μπορεί επίσης να γίνει δεκτή καμία έμμεση δέσμευση των κρατών μελών από τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, εφόσον οι υποχρεώσεις των κρατών μελών δεν είναι επαρκώς σαφείς, όπως ακριβώς συμβαίνει στο θέμα ιδίως του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Το κοινοτικό δίκαιο όχι μόνο στερείται σαφήνειας όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές αλλά μάλλον είναι σχεδόν ανύπαρκτο· εν πάση περιπτώσει δεν φαίνεται να υπάρχει καμία πολιτική στον τομέα αυτό.

Η κυβέρνηση του *Ηνωμένου Βασιλείου* τονίζει καταρχάς ότι ένα εθνικό σύστημα εγκρίσεως δεν είναι καθαυτό ασυμβίβαστο με τις διατάξεις της Συνθήκης. Αυτό ισχύει ακόμη και σε περίπτωση που εγκρίνονται ναύλοι που έχουν προηγουμένως εναρμονιστεί. Το εν λόγω σύστημα καθίσταται ασυμβίβαστο μόνο εφόσον επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρίες να συμφωνήσουν μεταξύ τους ως προς τους ναύλους τους. Στην περίπτωση αυτή δεν μπορεί ένα κράτος μέλος να επικαλεστεί την ειδική ρύθμιση του άρθρου 90 της Συνθήκης ΕΟΚ για τις δημόσιες επιχειρήσεις, δεδομένου ότι δεν απαιτείται η μη εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, προκειμένου να έχουν οι επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών τη δυνατότητα να εκπληρώνουν το έργο τους. Από δικονομική άποψη, σύμφωνα με το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ, είναι καθήκον των κρατών μελών να εξασφαλίζουν την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού. Το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν αναφέρει μεν ποιες εθνικές αρχές είναι σχετικά αρμόδιες, αλλά μπορεί να γίνει δεκτό ότι εννοεί είτε τις αρμόδιες για θέματα ανταγωνισμού αρχές είτε ακόμη τις αρχές που είναι αρμόδιες για τις αεροπορικές μεταφορές. Οι αρχές αυτές είναι σε θέση να εξετάσουν κατά την έγκριση των αεροπορικών ναύλων αν τηρήθηκαν οι διατάξεις των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ και ενδεχομένως να εξετάσουν αν για τις συμφωνίες μεταξύ των αεροπορικών εταιριών συντρέχει περίπτωση απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Τα εθνικά δικαστήρια δεν μπορούν μεν τα ίδια να χορηγήσουν την απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ, μπορούν όμως να ελέγξουν δικαστικώς τη χορήγηση ή την άρνηση χορηγήσεως απαλλαγής. Η απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ δεν πρέπει εντούτοις να χορηγείται εμμέσως, αλλά απαιτείται μάλλον να χορηγείται υπό τη μορφή αιτιολογημένης αποφάσεως, ειδάλλως δεν μπορεί να διαπιστωθεί με βεβαιότητα αν συντρέχουν πράγματι οι προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ.

Εντούτοις δεν τίθεται ζήτημα αναδρομικής εφαρμογής αυτών των αρχών, δεδομένου ότι εν προκειμένω δεν ήταν σαφές ποιος πρέπει να χορηγεί την απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Επομένως, οι αεροπορικοί ναύλοι που έχουν ήδη εγκριθεί πρέπει να θεωρούνται ότι ισχύουν προσωρινώς· υπέρ αυτού συνηγορεί επίσης το γεγονός ότι η Επιτροπή μέχρι του σημείου αυτού δεν είχε κάνει χρήση της εποπτικής της εξουσίας σύμφωνα με το άρθρο 89, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ. Η αναγνώριση πλήρους αναδρομικής ενέργειας στους κανόνες ανταγωνισμού θα είχε δυσμενείς συνέπειες. Εξάλλου, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα αυτό εξακολουθεί να αποκλείεται τριάντα χρόνια σχεδόν μετά την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ.

Και η *Επιτροπή* τονίζει επίσης ότι τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ απευθύνονται καταρχάς στις επιχειρήσεις. Σύμφωνα με τη

νομολογία του Δικαστηρίου όμως, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να θεσπίζουν διατάξεις που έχουν ως σκοπό ή ως αποτέλεσμα την παρότρυνση ή τον εξαναγκασμό των επιχειρήσεων σε ενέργειες αντίθετες προς το άρθρο 85 ή το άρθρο 86 της Συνθήκης ΕΟΚ. Η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι ακόμη, σύμφωνα με τα άρθρα 88 και 89 της Συνθήκης ΕΟΚ, έργο των εθνικών αρχών και της Επιτροπής. Τα εθνικά δικαστήρια είναι ενδεχομένως αρμόδια να αποφασίζουν σχετικά με το αν μια συμφωνία ή μια εναρμονισμένη πρακτική συμβιβάζεται με τους κανόνες ανταγωνισμού. Οι βασικές αρχές της απόφασης της 6ης Απριλίου 1962 στην υπόθεση 13/61 [14] σχετικά με την προσωρινή ισχύ συμφωνιών κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, πριν τεθεί σε ισχύ ο κανονισμός 17, δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην περίπτωση των αεροπορικών μεταφορών, δεδομένου ότι τα πραγματικά περιστατικά της εν λόγω αποφάσεως — συμφωνία που συνήφθη πριν από την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ, υποχρέωση κοινοποιήσεως σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού 17, ύπαρξη του κανονισμού αυτού κατά το χρονικό σημείο της διαφοράς — δεν υφίστανται στις αεροπορικές μεταφορές.

Αν γίνει δεκτό ότι τα εθνικά δικαστήρια μπορούν να εφαρμόσουν στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ σε περίπτωση ιδίως που πρόκειται για πτήση μεταξύ κρατών μελών, τότε πρέπει να εξεταστεί αν μπορεί μια συμφωνία ή πρακτική ως προς τον καθορισμό των τιμών να αποτελέσει αντικείμενο απαλλαγής κατά το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Οι συμφωνίες σχετικά με τις τιμές περιορίζουν μεν αναπόφευκτα τον ανταγωνισμό, μπορεί όμως να βελτιώνουν τους όρους των μεταφορών. Δεν μπορεί να χορηγηθεί απαλλαγή αν οι συμφωνίες σχετικά με τις τιμές στερούν τη δυνατότητα από τις ενδιαφερόμενες ή άλλες επιχειρήσεις να προτείνουν ή να εφαρμόζουν στην πράξη, ανεξάρτητα, άλλες τιμές. Εφόσον δεν συμβαίνει αυτό, οι εθνικές αρχές μπορούν να χορηγούν απαλλαγή βάσει του άρθρου 88 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Δεδομένου ότι το γαλλικό δίκαιο παρέχει στις εθνικές αεροπορικές αρχές εκτεταμένη διακριτική εξουσία, όλα εξαρτώνται από το πώς οι αρχές αυτές ασκούν τη διακριτική τους εξουσία. Επομένως, πρέπει να εξεταστεί αν οι αρχές αυτές εγκρίνουν τις τιμές και μόνο που συμφωνήθηκαν μεταξύ των επιχειρήσεων προτού υποβληθούν προς έγκριση. Αν δεν συμβαίνει αυτό, η συμφωνία των εθνικών διατάξεων περί της εγκρίσεως των ναύλων αεροπορικών μεταφορών με τη Συνθήκη ΕΟΚ δεν μπορεί να αμφισβητηθεί.

δ) *Ειδικό ζήτημα: αεροπορικές μεταφορές σε τρίτες χώρες*

Η κυβέρνηση του *Ηνωμένου Βασιλείου* καθώς και η Επιτροπή εξετάζουν περαιτέρω το ειδικό ζήτημα των πτήσεων σε τρίτες χώρες. Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου θέτει καταρχάς το ερώτημα αν οι συμφωνίες σχετικά με τις τιμές στην περίπτωση πτήσεων σε τρίτες χώρες μπορούν εν γένει να βλάψουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Επισημαίνει περαιτέρω τη δυσκολία που υφίσταται ως προς την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις εν λόγω πτήσεις, δεδομένου ότι εν προκειμένω συχνά υπάρχουν προγενέστερες διεθνείς συμβάσεις που έχουν το προβάδισμα έναντι του κοινοτικού δικαίου και αυτό αναγνωρίζεται στο άρθρο 234 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Η *Επιτροπή* υποστηρίζει αντιθέτως την άποψη ότι οι συμφωνίες σχετικά με τους ναύλους στην περίπτωση πτήσεων σε τρίτες χώρες μπορούν οπωσδήποτε να βλάψουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Η επίδρασή τους πάντως στο ενδοκοινοτικό εμπόριο δύσκολα μπορεί να διαπιστωθεί. Συχνά διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες αντίκεινται στην εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 234 της Συνθήκης ΕΟΚ, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις που συνήφθησαν με τρίτες χώρες πριν από την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ δεν θίγονται από την εν

14 — Απόφαση της 6ης Απριλίου 1962 στην υπόθεση 13/61, Kledingverkoopbedrijf de Geus en Uitdenbogerd κατά Robert Bosch και λοιπών, Slg. 1962, σ. 97.

λόγω Συνθήκη. Εν πάση περιπτώσει, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του αναφερθέντος άρθρου, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να προσφύγουν σε όλα τα πρόσφορα μέσα για να άρουν κάθε ασυμβίβαστο με τη Συνθήκη ΕΟΚ. Ενόσω αυτό δεν έχει συμβεί, δεν είναι δυνατή η εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ στις αντίστοιχες συμφωνίες ναύλων. Η Επιτροπή δεν προέβη σε καμία ενέργεια για να προτρέψει τα κράτη μέλη να ενεργήσουν σύμφωνα με το άρθρο 234 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Οι αεροπορικές εταιρίες *Air France* και *KLM* επίσης αναφέρονται στο άρθρο 234, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ και τονίζουν ότι, εφόσον δεν υπάρχει σαφήνεια όσον αφορά τις υποχρεώσεις των κρατών μελών στους τομείς του ανταγωνισμού και των αεροπορικών μεταφορών, τα κράτη μέλη επίσης δεν υποχρεούνται να προσφύγουν στη λήψη μέτρων κατά το άρθρο 234, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ.

Οι κυβερνήσεις της *Γαλλικής Δημοκρατίας*, της *Ιταλικής Δημοκρατίας* και του *Βασιλείου των Κάτω Χωρών* ανέφεραν, απαντώντας σε ερωτήματα που έθεσε το Δικαστήριο, ότι δεν έχει τεθεί το πρόβλημα του αν προγενέστερες διεθνείς υποχρεώσεις συμβιβάζονται με τη Συνθήκη ΕΟΚ και δεν το θεώρησαν αναγκαίο να προσαρμόσουν τις σχετικές διεθνείς υποχρεώσεις τους στις διατάξεις της Συνθήκης ΕΟΚ λόγω τυχόν ασυμβιβάστου με την εν λόγω Συνθήκη.

Η κυβέρνηση του *Ηνωμένου Βασιλείου* απάντησε ότι δεν είναι σαφές αν και κατά πόσο οι διεθνείς συμβάσεις που το Ηνωμένο Βασίλειο είχε συνάψει πριν από την προσχώρησή του στην Κοινότητα είναι ασυμβίβαστες με τη Συνθήκη ΕΟΚ. Αν συνέβαινε κάτι τέτοιο, οι συμβάσεις αυτές θα έπρεπε να συζητηθούν ξανά με τις ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες.

Το *Ηνωμένο Βασίλειο*, εντούτοις, προσέφυγε ήδη στη λήψη μέτρων, προκειμένου να περιορίσει μια ενδεχόμενη αντίφαση μεταξύ αυτών των συμβάσεων και της Συνθήκης ΕΟΚ. Έτσι για παράδειγμα, ανακοίνωσε στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Πολιτικής Αεροπορίας καθώς και σε τρίτα κράτη ότι δεν απαιτεί πλέον από τις αεροπορικές εταιρίες να διαβουλεύονται με άλλες αεροπορικές εταιρίες πριν από την υποβολή των αιτήσεών τους για έγκριση των ναύλων.

ε) *Προτάσεις σχετικά με την απάντηση του Δικαστηρίου*

Μόνο οι αεροπορικές εταιρίες KLM και Air France, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, διατύπωσαν και διαβίβασαν προτάσεις σχετικά με την απάντηση του Δικαστηρίου στο ερώτημα που του υπέβαλε το tribunal de police του Παρισιού. Οι προτάσεις αυτές έχουν ως εξής:

Air France και KLM:

« Το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να αποφασίσει επί του προδικαστικού ερωτήματος που του υπέβαλε το tribunal de police του Παρισιού με αποφάσεις της 2ας Μαρτίου 1984, δεδομένου ότι το εν λόγω ερώτημα ακόμη και σε συνδυασμό με την αιτιολογία των αποφάσεων αυτών δεν δίνει τη δυνατότητα στο Δικαστήριο να ερμηνεύσει καμιά κοινοτική διάταξη κατά τρόπο που να μπορεί να είναι αντικειμενικά χρήσιμος για την απόφαση επί της υποθέσεως που εκκρεμεί ενώπιον του Tribunal de police, δεδομένου περαιτέρω ότι το δικαστήριο αυτό στηρίζει το προδικαστικό ερώτημα σε εμφανώς λανθασμένη ερμηνεία του εθνικού δικαίου, τη συμφωνία του οποίου με το κοινοτικό δίκαιο οφείλει το Δικαστήριο να ελέγξει, και δεδομένου τέλος ότι το κείμενο του προδικαστικού ερωτήματος δεν επιτρέπει, εν πάση περιπτώσει, στο Δικαστήριο να καταλάβει ποιων ειδικών διατάξεων του κοινοτικού δικαίου του ζητείται η ερμηνεία. »

Επιτροπή [15]:

« Οι εθνικές διατάξεις, που προβλέπουν την εκ μέρους των αρχών έγκριση των αεροπορικών

15 — Βλέπε σχετικά το ερώτημα που πρότεινε η Επιτροπή πιο πάνω, σ. 1431.

ναύλων και απαιτούν προηγούμενη συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων αεροπορικών εταιριών σχετικά με τους ναύλους που πρόκειται να υποβληθούν προς έγκριση, είναι αντίθετες προς τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ιδίως προς το άρθρο 5 και ενδεχομένως το άρθρο 90, σε συνδυασμό με τα άρθρα 85 και 86, αν η προγενέστερη συμφωνία δεν μπορεί να θεωρηθεί έγκυρη, σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3.

Ασυμβίβαστο υφίσταται ιδίως αν η προγενέστερη συμφωνία για την πρόταση των ναύλων που υποβάλλονται προς έγκριση είναι αναγκαία ή αν η αρμόδια αρχή ασκεί την εξουσία εγκρίσεως των τιμών κατά τρόπο που επιτρέπει σε μία ή περισσότερες αεροπορικές επιχειρήσεις να εκμεταλλεύονται καταχρηστικώς τη δεσπόζουσα θέση τους όσον αφορά ένα δρομολόγιο ή να διασφαλίζουν την καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση με την επιβολή κρατικών κυρώσεων.

Καθόσον οι υποχρεώσεις που απορρέουν από συμφωνίες σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών οι οποίες καλύπτονται από το άρθρο 234 της Συνθήκης ΕΟΚ, δεν αντιτίθενται σ' αυτό, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο η μη εφαρμογή εθνικών διατάξεων που δεν συμβιβάζονται κατά τα ανωτέρω με τη Συνθήκη ΕΟΚ.»

Οι λοιποί διάδικοι δεν υπέβαλαν ρητά διατυπωμένες προτάσεις.

Β — Όσον αφορά τις απόψεις μου σχετικά με αυτές τις αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, πρέπει καταρχάς να τονίσω ότι δεν είναι καθήκον του Δικαστηρίου να εξετάσει την ερμηνεία του γαλλικού δικαίου στην οποία προέβη το εθνικό δικαστήριο ούτε και τις διαπιστώσεις του εν λόγω δικαστηρίου σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης. Μερικοί από τους διαδίκους κατέστησαν μεν σαφές ότι θεωρούν λανθασμένη την ερμηνεία των γαλλικών νομοθετικών διατάξεων από το Tribunal de police του Παρισιού και ότι τα όσα ανέφερε σχετικά με τις συμφωνίες περί ναύλων μεταξύ των αεροπορικών εταιριών δεν ευσταθούν. Εντούτοις, το Δικαστήριο δεν μπορεί να το εξετάσει αυτό, δεδομένου ότι για τις αναφερθείσες διαπιστώσεις και νομικές εκτιμήσεις αρμόδιο είναι το παραπέμπον δικαστήριο. Ομοίως, το Δικαστήριο δεν έχει καθήκον να εξετάσει αν οι συμφωνίες μεταξύ των αεροπορικών εταιριών υπόκεινται πράγματι στην απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ. Αυτό ισχύει ιδίως για το ερώτημα αν αυτές οι συμφωνίες έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, πράγμα που, ακριβώς στην περίπτωση πτήσεων σε τρίτες χώρες, ίσως δύσκολα μόνο μπορεί να αποδειχθεί.

Το Δικαστήριο θα πρέπει στην απόφασή του να δεχτεί μάλλον την άποψη ότι οι διαπιστώσεις του παραπέμποντος δικαστηρίου ως προς τα πραγματικά περιστατικά και οι σχετικές νομικές εκτιμήσεις του ευσταθούν. Για το λόγο αυτό και εγώ θα ξεκινήσω από την υπόθεση αυτή.

Εξάλλου, δεν θα ασχοληθώ διεξοδικότερα με την πράγματι εκτεταμένη έκθεση που μας υποβλήθηκε ως προς τις τρέχουσες νομοθετικές εργασίες του Συμβουλίου, δεδομένου ότι το Δικαστήριο πρέπει να αποφασίσει βασιζόμενο στο ισχύον δίκαιο και όχι λαμβάνοντας υπόψη μελλοντικές εξελίξεις του δικαίου, αφού μάλιστα οι κύριες δίκες είναι ποινικές δίκες και το αξιόποινο παραβάσεως συμφωνιών περί ναύλων ή ναύλων εγκριθέντων από τις κρατικές αρχές μπορεί να διαπιστωθεί μόνο βάσει της νομικής καταστάσεως που υφίστατο κατά το χρόνο τελέσεως της πράξεως και όχι βάσει του δικαίου που θα ισχύσει μελλοντικώς, ακόμη και αν ενδεχομένως το αξιόποινο αυτό θα μπορούσε να είναι δεδομένο για το μέλλον. Η γνώση του τι σχεδιάζεται να περιληφθεί στους μελλοντικούς κανονισμούς μπορεί να βοηθήσει πολύ το εθνικό δικαστήριο, επειδή από αυτές τις νομοθετικές εργασίες μπορεί να αντλήσει τα κριτήρια βάσει των οποίων θα εκτιμήσει τις συμφωνίες περί ναύλων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ιδίως από την άποψη του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Εντούτοις, για το βασικό ερώ-

τημα που εν προκειμένω υποβλήθηκε στο Δικαστήριο σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές, οι τρέχουσες νομοθετικές εργασίες του Συμβουλίου δεν έχουν σημασία.

1. *Επί του παραδεκτού της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως ή επί της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου*

Πολλοί διάδικοι δεν δέχθηκαν το παραδεκτό των αιτήσεων εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως ή την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να απαντήσει στα υποβληθέντα ερωτήματα. Ο ισχυρισμός του απαραδέκτου στηρίζεται σε τρεις λόγους: στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να κρίνει αν συμβιβάζονται διατάξεις εθνικού δικαίου προς το κοινοτικό δίκαιο· η απόφαση επί της συγκεκριμένης διαφοράς δεν εξαρτάται από την απόφαση του Δικαστηρίου, δεδομένου ότι το παραπέμπον δικαστήριο έχει ήδη απαντήσει καταφατικά όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΟΚ στις συμφωνίες περί ναύλων στις αεροπορικές μεταφορές· εξάλλου, το προδικαστικό ερώτημα είναι τόσο ασαφώς διατυπωμένο που δεν μπορεί να γίνει αντιληπτό με ποιες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου πρέπει να παραβληθούν οι εθνικές νομοθετικές διατάξεις.

α) Η ένσταση απαραδέκτου που στηρίζεται στο ζήτημα της συμφωνίας διατάξεων εθνικού δικαίου προς το κοινοτικό δίκαιο δεν ευσταθεί. Είναι μεν βέβαιο ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, το Δικαστήριο δεν έχει εξουσία να αποφασίζει σχετικά με τη συμμόρφωση εθνικών μέτρων προς τη Συνθήκη. Όμως ανταποκρίνεται στην πάγια νομολογία του Δικαστηρίου η μη απόρριψη ως απαράδεκτης της αίτησης εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως λόγω ερωτήματος που έχει τεθεί κατά τρόπο ελλιπή. Ήδη στην απόφαση της 15ης Ιουλίου 1964 στην υπόθεση 6/64 [16], το Δικαστήριο έκανε δεκτό ότι από το ατελώς διατυπωμένο ερώτημα του εθνικού δικαστηρίου μπορεί να συναγάγει τα ερωτήματα που αφορούν την ερμηνεία της Συνθήκης. Επομένως δεν χρειάζεται να αποφασίσει επί της συμφωνίας εθνικής νομοθετικής διατάξεως προς τη Συνθήκη, αλλά μόνο να ερμηνεύσει τη Συνθήκη, καθόσον αυτό απαιτείται σύμφωνα με τα στοιχεία της υπόθεσης που έχει παραθέσει το παραπέμπον δικαστήριο [17].

β) Μεγαλύτερη σημασία έχουν οι ενστάσεις που στηρίζονται στο γεγονός ότι για την απόφαση στην κύρια δίκη δεν έχει σημασία η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως. Στην πραγματικότητα, το παραπέμπον δικαστήριο *έκανε δεκτό* ότι οι συμφωνίες περί ναύλων που συνήφθησαν μεταξύ των αεροπορικών εταιριών είναι άκυρες σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 2, και για το λόγο αυτό δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη. Αντιθέτως, έχει ανακινήσει το *ζήτημα* της συμφωνίας προς το κοινοτικό δίκαιο των εθνικών ποινικών διατάξεων και των διατάξεων περί εγκρίσεως στις οποίες βασίζονται.

Κατά πάγια σχεδόν νομολογία του Δικαστηρίου, δεν ελέγχεται αν μια αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως είναι σημαντική για την απόφαση στην κύρια δίκη. Στην ήδη αναφερθείσα απόφαση της 15ης Ιουλίου 1964 στην υπόθεση 6/64 [16], το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 177 της Συνθήκης ΕΟΚ προϋποθέτει σαφή διαχωρισμό των καθηκόντων των εθνικών δικαστηρίων και αυτών του Δικαστηρίου. Το άρθρο αυτό δεν δίνει την εξουσία στο Δικαστήριο ούτε να αποφασίζει επί της συγκεκριμένης περιπτώσεως ούτε να ελέγχει τους λόγους και τους σκοπούς της αίτησης περί ερμηνείας.

Εντούτοις, οι ενδοιασμοί όσον αφορά το παραδεκτό των αιτήσεων εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως στηρίζονται σε όσα δέχτηκε το Δικαστήριο στις δύο αποφάσεις του Foglia κατά Novello [18]. Στην πρώτη από

16 — Απόφαση της 15ης Ιουλίου 1964 στην υπόθεση 6/64, Flaminio Costa κατά ENEL, Slg. 1964, σ. 1141.

17 — Υπόθεση 6/64, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, σ. 1158.

18 — Απόφαση της 11ης Μαρτίου 1980 στην υπόθεση 104/79, Pasquale Foglia κατά Mariella Novello, Slg. 1980, σ. 745, και απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 1981 στην υπόθεση 244/80, Foglia κατά Novello, Συλλογή 1981, σ. 3045.

αυτές τις αποφάσεις, το Δικαστήριο κήρυξε πράγματι εαυτό αναρμόδιο να απαντήσει στα ερωτήματα που είχε θέσει το εθνικό δικαστήριο, γιατί θεώρησε ότι δεν υπήρχε πραγματική διαφορά αλλά μια « τεχνητή θεωρητική κατασκευή ». Στη δεύτερη από τις δύο υποθέσεις, το Δικαστήριο τόνισε στη συνέχεια ότι, σύμφωνα με το πνεύμα και το σκοπό του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να κρίνει αν η απάντηση των υποβληθέντων ερωτημάτων περί ερμηνείας είναι αναγκαία σε σχέση με τα πραγματικά και νομικά στοιχεία της διαφοράς στην κύρια δίκη, αλλά ότι στο Δικαστήριο εναπόκειται, προκειμένου να ελέγξει τη δική του αρμοδιότητα, να εξετάσει ενδεχομένως τα πραγματικά περιστατικά βάσει των οποίων καλείται να αποφανθεί. Το Δικαστήριο στηρίχτηκε εν προκειμένω στη σκέψη ότι το άρθρο 177 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν αναθέτει στο Δικαστήριο την αποστολή να διατυπώνει συμβουλευτικές γνώμες επί γενικών ή υποθετικών ζητημάτων, αλλά ότι οφείλει σύμφωνα με τη διάταξη αυτή να συμβάλλει στην απονομή της δικαιοσύνης εντός των κρατών μελών. Δεν είναι επομένως αρμόδιο το Δικαστήριο να απαντά σε ερωτήματα περί ερμηνείας που του υποβάλλονται στο πλαίσιο διαδικασίας που είναι προκατασκευασμένη από τους διαδίκους με σκοπό να προκαλέσουν τη λήψη θέσεως εκ μέρους του Δικαστηρίου επί ορισμένων προβλημάτων κοινοτικού δικαίου, η απάντηση στα οποία αντικειμενικώς δεν απαιτείται προκειμένου να ληφθεί απόφαση επί μιας διαφοράς.

Είναι δυνατό βάσει αυτών των σκέψεων, εφόσον εξεταστούν μεμονωμένα, με δεδομένο το ότι τα προδικαστικά ερωτήματα δεν έχουν σημασία για την απόφαση στην κύρια δίκη, να υπάρξει η τάση να δοθεί καταφατική απάντηση όσον αφορά την αναρμοδιότητα του Δικαστηρίου στην προκειμένη περίπτωση. Εντούτοις, πρέπει να τονιστεί ότι και στις δύο υποθέσεις Foglia κατά Novello [18] επρόκειτο για μια πολύ « εξαιρετική περίπτωση » [19], εφόσον είχε ανακύψει ενώπιον ιταλικού δικαστηρίου το ερώτημα αν μια γαλλική νομοθετική διάταξη συμβιβαζόταν προς το κοινοτικό δίκαιο και οι δύο διάδικοι στη διαφορά ήταν σύμφωνοι ως προς την απάντηση στο ερώτημα αυτό, αλλ' εντούτοις δεν είχαν ζητήσει από το αρμόδιο γαλλικό δικαστήριο να διευκρινίσει τα σχετικά ζητήματα. Ενόψει αυτής της εξαιρετικής καταστάσεως δεν πρέπει να συνάγονται υπερβολικά ευρέα συμπεράσματα από τις αναφερθείσες αποφάσεις και να συνάγεται ενδεχομένως το συμπέρασμα ότι το Δικαστήριο έχει την τάση να αντιμετωπίζει τα προδικαστικά ερωτήματα κατά τρόπο περιοριστικό.

Εξάλλου, υποστηρίζω την άποψη ότι στην περίπτωση ποινικής δίκης δεν μπορεί να γίνει λόγος για τεχνητή θεωρητική κατασκευή.

Πέραν αυτού, θεωρώ επίσης ότι δεν υπάρχει οπωσδήποτε αντίφαση στην — εκτεθείσα ομολογουμένως με μεγάλη συντομία — αλληλουχία των σκέψεων του Tribunal de police. Το παραπέμπον δικαστήριο διαπιστώνει μεν το ίδιο ότι οι συμφωνίες περί ναύλων των αεροπορικών εταιριών είναι άκυρες σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ· όμως στη συνέχεια θέτει το ερώτημα αν ο γαλλικός νομικός κανόνας συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο. Δεν θεωρώ ότι από τη διαπίστωση της ακυρότητας των συμφωνιών περί ναύλων επιβάλλεται απολύτως να συναχθεί κατ' ανάγκη η μη δυνατότητα εφαρμογής των εθνικών ποινικών διατάξεων. Δεν προβλέπεται ποινή για τη μη εφαρμογή των *συμφωνηθέντων* ναύλων αλλά για τη μη εφαρμογή των ναύλων που *εγκρίθηκαν* από τον αρμόδιο Υπουργό. Δεν μπορώ εδώ να υπεισέλθω στις λεπτές έννοιες του γαλλικού δικαίου, αλλά δεν αποκλείω ότι μπορεί να δοθεί διαφορετική απάντηση στο ερώτημα σχετικά με το κύρος

18 — Απόφαση της 11ης Μαρτίου 1980 στην υπόθεση 104/79, Pasquale Foglia κατά Mariella Novello, Sig. 1980, σ. 745, και απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 1981 στην υπόθεση 244/80, Foglia κατά Novello, Συλλογή 1981, σ. 3045.

19 — Βλέπε U. Everling, *Das Vorabentscheidungsverfahren vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften — Praxis und Rechtsprechung*, Schriftenreihe Europäisches Recht, Politik und Wirtschaft, τόμος 121, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 1986, σ. 43.

των συμφωνιών περί ναύλων από άποψη αστικού δικαίου, αφενός, και στο ερώτημα σχετικά με το κύρος του ποινικού κανόνα, αφετέρου, αν για παράδειγμα στο γεγονός της εγκρίσεως μπορεί να αποδοθεί, στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου, ειδική σημασία, ίσως υπό την έννοια της θεραπείας ελαττωματικής δικαιοπραξίας, ή αν το αξιόποινο υφίσταται εντελώς ανεξάρτητα από το από άποψη αστικού δικαίου κύρος ενός των στοιχείων του πραγματικού του ποινικού κανόνα. Δεν μου επιτρέπεται να κρίνω αν συμβαίνει κάτι τέτοιο. Αυτή η εκτίμηση του εθνικού δικαίου πρέπει να γίνει από τον εθνικό δικαστή. Εντούτοις, κατά την άποψή μου, είναι βέβαιο ότι δεν είναι πρόδηλο το ότι το προδικαστικό ερώτημα δεν έχει σημασία για την απόφαση του εθνικού δικαστή. Επομένως, εναπόκειται στο παραπέμπον δικαστήριο να κρίνει το ίδιο, με δική του ευθύνη, αν για την έκδοση της απόφασής του απαιτείται η απάντηση σε ερώτημα που υποβάλλει κατά τη διαδικασία της προδικαστικής απόφασης.

γ) Για να καταστεί δυνατό να αναδιατυπωθεί οριστικά το προδικαστικό ερώτημα του Tribunal de police του Παρισιού, πρέπει ακόμη να εξακριβωθεί ποιες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου επιθυμεί το εθνικό δικαστήριο να ερμηνευθούν. Το προδικαστικό ερώτημα είναι μεν πολύ γενικά διατυπωμένο, εφόσον θέτει το ζήτημα κατά πόσον οι γαλλικές διατάξεις ανταποκρίνονται στο κοινοτικό δίκαιο. Εντούτοις, υποστηρίζω την άποψη ότι το ερώτημα μπορεί να οριοθετηθεί με ακρίβεια.

Στις αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, το παραπέμπον δικαστήριο ασχολείται αποκλειστικώς — εκτός του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ — με τους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΟΚ. Το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ αναφέρεται δύο φορές στην αιτιολογία της αίτησης εκδόσεως οριστικής αποφάσεως και παρατηρείται ότι αφορά τους κανόνες ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων.

Ακόμη και το άρθρο 84, παράγραφος 2, με την ειδική του ρύθμιση για τις αεροπορικές μεταφορές στο πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών, αναφέρθηκε μόνο υπό την έννοια ότι δεν αντίκειται στη δυνατότητα εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές.

Το γεγονός ότι το παραπέμπον δικαστήριο πρέπει να είχε κατά νου κατά τη σύνταξη του ερωτήματός του μόνο τους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΟΚ, προκύπτει από μία επιπλέον ένδειξη: καθόσον φαίνεται από τη δικογραφία που έχει διαβιβαστεί στο Δικαστήριο από το παραπέμπον δικαστήριο, το ζήτημα της συμφωνίας των γαλλικών διατάξεων με το κοινοτικό δίκαιο ετέθη μόνο κατά την κύρια δίκη της υπόθεσης 211/84 εξ ονόματος της — εν τω μεταξύ απαλλαγείσας — κατηγορουμένης Chadoutaud και της Société wagons-lits. Στο σχετικό δικόγραφο επίσης γίνεται αναφορά, σχετικά με τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, αποκλειστικώς και μόνο στους κανόνες ανταγωνισμού. Το ερώτημα αν οι γαλλικές νομοθετικές διατάξεις συμβιβάζονται με άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου δεν ετέθη.

Επομένως, καταλήγω στο συμπέρασμα ότι με το προδικαστικό ερώτημα ουσιαστικά ερωτάται ποιο είναι το αποτέλεσμα της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης ΕΟΚ στο γαλλικό σύστημα εγκρίσεως αεροπορικών ναύλων. Για το λόγο αυτό, προτείνω στο Δικαστήριο να αναδιατυπώσει το προδικαστικό ερώτημα του Tribunal de police του Παρισιού στηριζόμενο στη συγκεκριμένη πρόταση της Επιτροπής, η οποία έχει ως εξής:

« Απαγορεύονται σύμφωνα με τη Συνθήκη ΕΟΚ οι εθνικές διατάξεις κράτους μέλους που αφορούν τον καθορισμό αεροπορικών ναύλων, αν οι διατάξεις αυτές εξαναγκάζουν τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές επιχειρήσεις να συμφωνήσουν εκ των προτέρων επ' αυτών των ναύλων ή αν επιβάλλουν την τήρηση των κατ' αυτό τον τρόπο συμφωνηθέντων ναύλων μέσω διαδικασίας εγκρίσεως από το κράτος, η οποία συνδέεται με την επιβολή ποινικών κυρώσεων για τη μη τήρηση των εγκριθέντων ναύλων; »

2. *Επί της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές*

Το ερώτημα αν είναι δυνατή η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές, στο παρόν σημείο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, ετέθη για δύο λόγους: αφενός, το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ, το οποίο προβλέπει ειδική απόφαση του Συμβουλίου σχετικά με τις διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, αντίκειται στην εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Αφετέρου, με τον κανονισμό 141 δεν αποκλείστηκε μόνο η εφαρμογή του κανονισμού 17 αλλά, εν γένει, η εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

α) Το άρθρο 84 της Συνθήκης ΕΟΚ έχει ως εξής:

« 1) Οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

2) Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίσει ομοφώνως εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα είναι δυνατό να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. »

Καταρχάς αμφισβητήθηκε η νομική σημασία του άρθρου 84 της Συνθήκης ΕΟΚ. Το άρθρο 84 της Συνθήκης ΕΟΚ αποκλείει τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές *μόνο* από το πεδίο εφαρμογής του τίτλου IV περί *μεταφορών* ή έχει το πολύ ευρύτερο αποτέλεσμα να αποκλείει τα δύο αυτά είδη μεταφορών από την εφαρμογή της *Συνθήκης ΕΟΚ στο σύνολό της*;

Ήδη στην απόφαση της 4ης Απριλίου 1974 στην υπόθεση 167/73 το Δικαστήριο αντιτάχθηκε στην άποψη ότι στις μεταφορές εφαρμόζονται αποκλειστικώς και μόνο οι διατάξεις του τίτλου περί μεταφορών αλλ' όχι η υπόλοιπη Συνθήκη, επειδή η κοινή αγορά δεν καλύπτει τον τομέα των μεταφορών αλλά αναφέρεται μόνο σε κοινή *πολιτική* των μεταφορών. Το Δικαστήριο τόνισε σχετικά ότι το άρθρο 74 της Συνθήκης ΕΟΚ αναφέρει τους στόχους της Συνθήκης, και συνεπώς αναφέρεται στα άρθρα 2 και 3 της Συνθήκης ΕΟΚ, στην πραγματοποίηση των οποίων συμβάλλουν κυρίως οι θεμελιώδεις διατάξεις που διέπουν ολόκληρο τον οικονομικό βίο. Οι διατάξεις περί της κοινής πολιτικής μεταφορών δεν χρησιμεύουν για να αποδυναμωθούν αυτές οι θεμελιώδεις διατάξεις αλλά ακριβώς για να τους προσδοθεί κύρος και να συμπληρωθούν με κοινές ενέργειες. Συνεπώς, καθόσον οι στόχοι αυτοί μπορούν ενδεχομένως να επιτευχθούν με τη βοήθεια των αναφερθεισών γενικών διατάξεων, πρέπει να εφαρμοστούν και οι εν λόγω διατάξεις [20].

Στη συνέχεια, το Δικαστήριο τονίζει ότι το άρθρο 61, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ ρητώς προβλέπει για την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών ότι διέπεται « από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές », γεγονός που επιβεβαιώνει ότι, όπου δεν προβλέπονται παρεκκλίσεις, ισχύουν οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης. Σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ, το Συμβούλιο μπορεί να αποφασίσει εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα είναι δυνατό να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η διάταξη αυτή δεν αποκλείει καθόλου τη δυνατότητα εφαρμογής της Συνθήκης σε αυτό το είδος μεταφορών, απλώς προβλέπει ότι οι ειδικές διατάξεις που προβλέπονται στον τίτλο περί των μεταφορών δεν ισχύουν αυτομάτως και για το εν λόγω είδος μεταφορών. Επομένως, οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές μεταφορές, ενόσω το Συμβούλιο δεν ορίζει κάτι άλλο, δεν εμπίπτουν μεν, σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης, στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του τίτλου IV περί κοινής πολιτικής μεταφορών, ο οποίος περιλαμβάνεται στο δεύτερο μέρος της Συνθήκης, αλλά εντούτοις διέπονται για τους ίδιους λόγους όπως και τα λοιπά είδη μεταφορών από τις γενικές διατάξεις της Συνθήκης.

20 — Υπόθεση 167/73, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, σκέψη 26.

Μετά την έκδοση αυτής της απόφασης, η οποία αφορούσε την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών, θα έπρεπε να γίνει δεκτό ότι το ερώτημα της δυνατότητας εφαρμογής των γενικών διατάξεων της Συνθήκης στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές διασαφηνίστηκε. Εντούτοις, αυτό δεν συνέβη, όπως προκύπτει μεταξύ άλλων και από τις παρατηρήσεις των διαδίκων στην εν λόγω υπόθεση. Η συζήτηση πάντως μετατέθηκε. Τώρα δηλαδή αμφισβητείται τι σημαίνει «γενικές διατάξεις» της Συνθήκης. Πράγματι, το Δικαστήριο ασχολήθηκε ρητώς μόνο με τον τίτλο Ι (ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων) και τον τίτλο ΙΙΙ (ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων) του δεύτερου μέρους της Συνθήκης (οι βάσεις της Κοινότητας). Από αυτό συνάγουν ορισμένοι το συμπέρασμα ότι οι κοινοί κανόνες που αναφέρονται στο τρίτο μέρος της Συνθήκης δεν μπορούν να εφαρμοστούν στις αεροπορικές μεταφορές.

Ως προς την επιχειρηματολογία αυτή πρέπει καταρχάς να παρατηρηθεί ότι, στην απόφαση της 4ης Απριλίου 1974, το Δικαστήριο δεν είχε κανένα λόγο να αποφανθεί σχετικά με άλλα μέρη της Συνθήκης εκτός των αναφερθέντων. Πέραν αυτού πρέπει να γίνει δεκτό ότι με την έννοια «γενικές διατάξεις» δεν χρησιμοποίησε καμία νομική έννοια της Συνθήκης. Έχω τη γνώμη ότι με την έννοια αυτή των «γενικών διατάξεων» το Δικαστήριο εννοούσε όλες εκείνες τις διατάξεις που δεν περιλαμβάνονται ως «ειδικές διατάξεις» στον τίτλο IV περί των μεταφορών. Η άποψη αυτή στηρίζεται επίσης στις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Reischl στην εν λόγω υπόθεση. Όσον αφορά το ερώτημα ποιες διατάξεις εφαρμόζονται στις μεταφορές, ο γενικός εισαγγελέας κατέληξε, βασιζόμενος σε ανάλυση των άρθρων 61, παράγραφος 1, και 77 της Συνθήκης ΕΟΚ, στο εξής συμπέρασμα: εφόσον το άρθρο 61, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ ορίζει ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, καθίσταται σαφές ότι το κεφάλαιο που αναφέρεται στις υπηρεσίες δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές. Η ειδική αυτή διάταξη, εντούτοις, δεν θα ήταν αναγκαία, αν οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης δεν ίσχυαν ούτως ή άλλως για τον τομέα των μεταφορών.

Στο άρθρο 77 της Συνθήκης ΕΟΚ, που περιλαμβάνεται στον τίτλο περί των «μεταφορών», αναφέρεται ότι με την παρούσα Συνθήκη είναι συμβιβάσιμες οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας. Αν σ' αυτό αντιπαρατεθεί η διάταξη του άρθρου 42 της Συνθήκης ΕΟΚ — σύμφωνα με την οποία το σχετικό με τους κανόνες του ανταγωνισμού κεφάλαιο δεν εφαρμόζεται στην παραγωγή και στο εμπόριο των γεωργικών προϊόντων παρά μόνο κατά το μέτρο που ορίζεται από το Συμβούλιο — και ληφθεί υπόψη το γράμμα του άρθρου 77 της Συνθήκης ΕΟΚ, το οποίο προφανώς προϋποθέτει την εφαρμογή της ρύθμισης περί ενισχύσεων των άρθρων 92 έως 94 της Συνθήκης ΕΟΚ, συνάγεται κατ' ανάγκη το συμπέρασμα ακριβώς ότι το άρθρο 77 της Συνθήκης ΕΟΚ έχει ως αποστολή να αποκλείσει την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού της Συνθήκης μόνο για ορισμένες ενισχύσεις στον τομέα των μεταφορών. Αναμφίβολα, αυτό δείχνει επίσης ότι η Συνθήκη προϋποθέτει ότι και στον τομέα των μεταφορών ισχύουν οι γενικές της διατάξεις, στις οποίες συγκαταλέγονται οι κανόνες του ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων περί των ενισχύσεων.

Και το Συμβούλιο επίσης θεωρεί δεδομένο ότι οι κανόνες ανταγωνισμού μπορούν να εφαρμοστούν στον τομέα των μεταφορών. Εφόσον ο κανονισμός 141 περί μη εφαρμογής του κανονισμού 17 στις μεταφορές αναφέρει στο άρθρο 1 ότι ο κανονισμός 17 δεν εφαρμόζεται γενικά στον τομέα των μεταφορών και ορίζει στο άρθρο 3 ότι αυτό ισχύει, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1965,

πρέπει να συναχθεί ότι το άρθρο 1 συμπεριλαμβάνει επίσης τις θαλάσσιες μεταφορές — και εγώ συμπληρώνω: καθώς επίσης και τις αεροπορικές μεταφορές. Εντούτοις, αυτό προϋποθέτει ότι οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης ισχύουν εξίσου και για τον τομέα αυτό. Αν δεν συνέβαινε αυτό, θα φαινόταν ακατανόητο το γεγονός ότι το Συμβούλιο έκρινε αναγκαίο να εκδώσει κανονισμό εξαιρέσεως για τις μεταφορές γενικά και μάλιστα στηριζόμενο μόνο στο άρθρο 87 της Συνθήκης — και όχι στο άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ.

Κατόπιν όλων αυτών, είμαι της γνώμης ότι το Δικαστήριο με την έννοια των « γενικών διατάξεων » ήθελε απλώς να θέσει ένα όριο στις « ειδικές διατάξεις » που αναφέρονται στις μεταφορές.

Συνοψίζοντας, θεωρώ επομένως ότι ολόκληρη η Συνθήκη, εφόσον πρόκειται για σχετικές διατάξεις, εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές, με εξαίρεση τις « ειδικές διατάξεις του τομέα των μεταφορών ». Στηριζόμενος σε διατύπωση του Δικαστηρίου, συνάγω επομένως το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή των άρθρων 85 και επόμενα της Συνθήκης ΕΟΚ στον τομέα των μεταφορών δεν συνιστά για τα κράτη μέλη απλώς δικαίωμα αλλά υποχρέωση.

β) Επίσης, από το γεγονός ότι ο κανονισμός 17 δεν εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές και ότι το Συμβούλιο μέχρι τώρα δεν έχει εκδώσει εκτελεστικές διατάξεις για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές, παρόλο ότι η Επιτροπή του έχει υποβάλει σχετικές προτάσεις[21], δεν μπορεί να συναχθεί ότι οι κανόνες ανταγωνισμού στον τομέα αυτό δεν ισχύουν εν γένει. Σύμφωνα με το άρθρο 87 της Συνθήκης ΕΟΚ, το Συμβούλιο εκδίδει τους αναγκαίους κανονισμούς ή οδηγίες για την εφαρμογή των αρχών που αναφέρονται στα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ. Σύμφωνα με την παράγραφο 2, οι εν λόγω διατάξεις έχουν ως σκοπό ιδίως « γ) να ορίσουν, εφόσον είναι ανάγκη, το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 επί των διαφόρων οικονομικών κλάδων ».

Επομένως, το Συμβούλιο έχει τη δυνατότητα να προσδιορίσει λεπτομερέστερα την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, μεταξύ άλλων και στις αεροπορικές μεταφορές, αλλά δεν έχει το δικαίωμα να αποφασίσει τη μη εφαρμογή τους.

Το γεγονός ότι το Συμβούλιο δεν έχει μέχρι τώρα εκδώσει τους « αναγκαίους κανονισμούς ή οδηγίες » έχει επομένως ως αποτέλεσμα απλώς ότι η Επιτροπή τώρα δεν έχει καμία δυνατότητα για να ελέγξει ή να επιβάλει κυρώσεις απευθείας για πιθανές παραβάσεις των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Εντούτοις, απ' αυτό δεν συνάγεται η μη εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού εν γένει, αλλά απλώς ότι καταρχάς δεν εναπόκειται στην Επιτροπή αλλά στα κράτη μέλη να μεριμνούν για την τήρηση των άρθρων 85 και επόμενα της Συνθήκης ΕΟΚ. Τέλος, το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ ορίζει ότι μέχρι ενάρξεως της ισχύος των διατάξεων που θα θεσπιστούν κατ' εφαρμογή του άρθρου 87 της Συνθήκης ΕΟΚ οι αρχές των κρατών μελών αποφασίζουν σχετικά με το επιτρεπτό των συμφωνιών, αποφάσεων και περιπτώσεων εναρμονισμένης πρακτικής καθώς και με την καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης εντός της κοινής αγοράς. Επομένως, οι διατάξεις των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν ανεστάλησαν, απλώς το δικαίωμα και την υποχρέωση να μεριμνούν για την τήρησή τους εξακολουθούν να έχουν τα κράτη μέλη.

Επομένως, για τις αεροπορικές μεταφορές ισχύει ακόμη μεταβατικό καθεστώς, όπως ίσχυε για όλους τους κλάδους της οικονομίας πριν από την έναρξη της ισχύος του κανονισμού 17.

21 — Π. χ. πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου, περί καθορισμού των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στις αεροπορικές μεταφορές, ΕΕ 1982, C 317, σ. 3.

γ) Μπορώ να είμαι σύντομος στις παρατηρήσεις μου σχετικά με την άποψη ότι οι αεροπορικές εταιρίες απαλλάσσονται από την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης με τη ρύθμιση εξαιρέσεως του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ.

Το άρθρο 90 της Συνθήκης ΕΟΚ έχει ως εξής:

« 1. Τα κράτη μέλη δεν θεσπίζουν ούτε διατηρούν μέτρα αντίθετα προς τους κανόνες της παρούσης Συνθήκης, ιδίως προς εκείνους των άρθρων 7 και 85 μέχρι και 94, ως προς τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα.

2. Οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της παρούσης Συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Κοινότητας.

3. Η Επιτροπή μεριμνά για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου και απευθύνει, εφόσον είναι ανάγκη, κατάλληλες οδηγίες ή αποφάσεις προς τα κράτη μέλη. »

Επομένως, καταρχήν δίνεται καταφατική απάντηση όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις δημόσιες επιχειρήσεις, στις οποίες μπορεί να συγκαταλέγονται οι αεροπορικές εταιρίες. Εντούτοις, για επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, ισχύουν οι κανόνες ανταγωνισμού μόνο καθόσον η εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων δεν εμποδίζει από νομική ή πραγματική άποψη την εκπλήρωση του έργου που τους έχει ανατεθεί.

Επομένως, το ζήτημα αν το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ επιτρέπει την ειδική μεταχείριση των αεροπορικών εταιριών μπορεί εντούτοις να μην εξεταστεί, δεδομένου ότι το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει με πάγια πλέον νομολογία ότι η διάταξη αυτή της Συνθήκης, κατά το παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, δεν είναι ικανή « να δημιουργεί ατομικά δικαιώματα (του κατηγορουμένου) τα οποία οφείλουν να προστατεύουν τα εθνικά δικαστήρια » [22].

Στην περίπτωση που το Δικαστήριο θα επιθυμούσε εντούτοις να λάβει θέση επί της δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ στις συμφωνίες περί ναύλων στις αεροπορικές μεταφορές από άποψη περιεχομένου, θα πρέπει να αναφερθεί το εξής: για να εφαρμοστεί η διάταξη αυτή, απαιτείται με την τήρηση των διατάξεων της Συνθήκης να εμποδίστηκε αποδεδειγμένως [23] η εκπλήρωση της αποστολής των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Με τον τρόπο αυτό υποδηλώνεται ένας « αυστηρός έλεγχος » [24]. Προτού να μπορεί να ζητηθεί παρέκκλιση από τους κανόνες της Συνθήκης, πρέπει, για παράδειγμα, οι διαδικασίες περί απαλλαγών που προβλέπονται στη Συνθήκη να έχουν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Μόνο εφόσον καμία διαδικασία σύμφωνη με τη Συνθήκη δεν μπορεί να εναρμονίσει τα συγκρουόμενα συμφέροντα, εφαρμόζεται το άρθρο 90, παράγραφος 2 [25].

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου αμφισβητεί — και εγώ επίσης θεωρώ εξαιρε-

22 — Αυτό αναφέρεται ήδη στην απόφαση της 14ης Ιουλίου 1971 στην υπόθεση 10/71, Εισαγγελική Αρχή του Λουξεμβούργου κατά M. Muller, χήρας J. P. Hein, και λοιπών, Sig. 1971, σσ. 723, 730· αντίθετες απόψεις που μπορούν να συναχθούν από την απόφαση της 21ης Μαρτίου 1974 στην υπόθεση 127/73, Belgische Radio en Televisie και Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs κατά SV/SABAM και NV Fonior, Sig. 1974, σσ. 313, 318, φαίνονται ξεπερασμένες μετά την απόφαση της 30ής Απριλίου 1974 στην υπόθεση 155/73, Giuseppe Sacchi, Sig. 1974, σσ. 409, και την απόφαση της 10ης Μαρτίου 1983 στην υπόθεση 172/82, Syndicat national des fabricants raffineurs d'huile de graissage και λοιποί κατά Groupement d' intérêt économique « Inter-Huiles » και λοιπών, Συλλογή 1983, σσ. 555, 567.

23 — Υπόθεση 155/73, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, σ. 431.

24 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Roemer στην υπόθεση 82/71, Sig. 1972, σ. 146.

25 — Βλέπε σχετικά με τις υποστηριζόμενες γνώμες στη θεωρία τα όσα αναφέρει ο I. Pernice, Anmerkung 53 zu Artikel 90 EWGV, στο Grabitz, *Kommentar zum EG-Vertrag*, Μόναχο, σσ. 1983 και επ.

τικά αμφίβολο — ότι οι προϋποθέσεις αυτές συντρέχουν στις συμφωνίες περί ναύλων στις αεροπορικές μεταφορές. Δεδομένου ότι ακόμη και οι συμφωνηθέντες ναύλοι μπορούν σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ να απαλλαγούν από τις απαγορεύσεις που ισχύουν για τις συμπράξεις επιχειρήσεων, δεν βλέπω με ποιο τρόπο η εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ στη διαμόρφωση των ναύλων στις αεροπορικές μεταφορές θα *παρεμπόδιζε αποδεδειγμένως* το έργο των αεροπορικών εταιριών. Η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών στον ενδοαμερικανικό χώρο, στα βορειοατλαντικά δρομολόγια και στις μεταφορές μεταξύ των Κάτω Χωρών και του Ηνωμένου Βασιλείου καθιστούν μάλιστα συζητήσιμο κατά πόσον οι αεροπορικές μεταφορές στο σύνολό τους μπορούν έστω και να παρεμποδιστούν αν υπάρξει μεγαλύτερος ανταγωνισμός — γεγονός που επίσης, βέβαια, δεν θα ήταν αρκετό για να εφαρμοστεί το άρθρο 90, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ.

δ) Εφόσον, επομένως, γίνεται δεκτή η δυνατότητα εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης στις αεροπορικές μεταφορές και συνεπώς και στις συμφωνίες περί ναύλων που έχουν συναφθεί μεταξύ των αεροπορικών εταιριών, οι εν λόγω συμφωνίες περί ναύλων δεν μπορούν να δικαιολογηθούν ούτε λόγω του ότι ενδεχομένως προϋποτίθενται από τις εθνικές νομοθετικές διατάξεις ή μάλιστα επιβάλλεται η σύναψή τους. Σύμφωνα με το γράμμα του, το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ ισχύει για συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων και αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων. Όπως έκανε δεκτό το Δικαστήριο στην απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 1985 στην υπόθεση 123/83[26], « το νομικό πλαίσιο στο οποίο συνάπτονται αυτές οι συμφωνίες και λαμβάνονται αυτές οι αποφάσεις, καθώς και ο νομικός χαρακτηρισμός που δίνεται στο πλαίσιο αυτό, από τις διάφορες εθνικές έννομες τάξεις, δεν επηρεάζουν τη δυνατότητα εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού και, ιδίως, του άρθρου 85 της Συνθήκης ».

26 — Απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 1985 στην υπόθεση 123/83, Bureau national interprofessionnel du cognac κατά Guy Clair, Συλλογή 1985, σ. 391.

3. *Οι συνέπειες της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών*

Στη συνέχεια θα εξετάσω το ερώτημα ποια συμπεράσματα πρέπει να συναχθούν από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών. Δεχτήκαμε ότι σύμφωνα με το στόχο που καθορίζεται στο άρθρο 3, στοιχείο στ), της Συνθήκης ΕΟΚ, σε συνδυασμό με το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ, δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική που μπορούν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς, ιδίως τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής. Περαιτέρω διαπιστώθηκε ότι οι διατάξεις αυτές ισχύουν επίσης στον τομέα των μεταφορών, και μάλιστα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Οι διατάξεις αυτές αφορούν καταρχάς μόνο τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και όχι τα μέτρα νομοθετικής ή κανονιστικής φύσεως των κρατών μελών. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, την οποία θα ήθελα να χαρακτηρίσω πλέον ως « πάγια », τα κράτη μέλη οφείλουν σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ να μη θίγουν με την εθνική νομοθεσία τους την πλήρη και ομοιόμορφη εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου ούτε τις έννομες συνέπειες των πράξεων που θεσπίζονται προς εκτέλεσή του, επιπλέον δε να μη λαμβάνουν ή διατηρούν σε ισχύ μέτρα, έστω και υπό μορφή νομοθετικής ή κανονιστικής πράξεως, ικανά να εξαλείψουν την πρακτική

αποτελεσματικότητα των κανόνων περί ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις [27].

Επομένως, αν αυτά εφαρμοστούν στις προκείμενες αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, τα κράτη μέλη υποχρεούνται δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 2, της Συνθήκης να μη θεσπίζουν και να μη διατηρούν σε ισχύ μέτρα τα οποία θα καθιστούσαν δυνατό στις αεροπορικές εταιρίες να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις που τους επιβάλλουν οι κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης, και συγκεκριμένα να συμφωνούν μεταξύ τους ως προς τους αεροπορικούς ναύλους, σε περίπτωση που δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ.

Αν τώρα στραφούμε στις αντίστοιχες διατάξεις του γαλλικού code de l' aviation civile, πρέπει καταρχάς να γίνει δεκτό ότι οι εν λόγω διατάξεις ούτε αναφέρουν ούτε προβλέπουν καθόλου συμφωνίες περί ναύλων. Μόνο στο άρθρο R 330-9, παράγραφος 3, αναφέρεται ότι οι προτάσεις περί ναύλων μπορούν να υποβληθούν είτε απευθείας από την επιχείρηση είτε με τη μεσολάβηση επαγγελματικής οργανώσεως αναγνωρισμένης από το Υπουργείο.

Η διάταξη αυτή μπορεί μεν να μην κάνει λόγο ούτε για δικαίωμα ούτε για υποχρέωση συνάψεως συμφωνιών περί ναύλων, αλλά καθιστά δυνατή την υποβολή προτάσεων περί ναύλων που μπορούν να συμφωνηθούν στο εσωτερικό της επαγγελματικής οργάνωσης.

Επομένως, η οριστική εκτίμηση των εν λόγω γαλλικών διατάξεων δεν είναι δυνατή βάσει μόνο του γράμματός τους. Για να γίνει ορθή εκτίμηση της σημασίας τους πρέπει επομένως να θεωρηθούν σε συνδυασμό με τις διατάξεις που απορρέουν από τις συμβάσεις διεθνούς δικαίου, οι οποίες κατά κανόνα προβλέπουν συμφωνίες περί ναύλων, την πραγματική πρακτική των αεροπορικών εταιριών καθώς και την εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην πράξη εκ μέρους των εθνικών εγκρινουσών αρχών. Εν πάση περιπτώσει, το Δικαστήριο δεν μπορεί, στο πλαίσιο της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, να εξετάσει τα εν λόγω επιμέρους στοιχεία· η εξέταση αυτή εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο.

Όπως έγινε γνωστό από τις αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως και τις παρατηρήσεις των διαδίκων ενώπιον του Δικαστηρίου, το παραπέμπον δικαστήριο θεωρεί ότι είναι βέβαιο ότι στην πράξη γίνονται συμφωνίες περί ναύλων και ότι η γαλλική πρακτική εγκρίσεως καταλήγει όχι απλώς να ανέχεται παρόμοιες συμφωνίες αλλά και να τις προκαλεί. Ανεξάρτητα από το αν είναι ή όχι ορθή η διαπίστωση αυτή, το Δικαστήριο οφείλει να λάβει υπόψη του την εν λόγω διαπίστωση, προκειμένου να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα.

Η πρακτική η οποία προκαλεί ή τουλάχιστον ανέχεται παρόμοιες συμφωνίες δεν είναι εντούτοις οπωσδήποτε αντίθετη προς τους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης, δεδομένου ότι οι εν λόγω κανόνες ακόμη και δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ προβλέπουν τη δυνατότητα να κηρυχθεί μη εφαρμόσιμη η απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ. Προϋπόθεση γι' αυτό είναι ότι οι συμφωνίες συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εξασφαλίζοντας στους καταναλωτές δίκαιο μέρος από το όφελος που προκύπτει, χωρίς στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις α) να επιβάλλονται περιορισμοί που δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των στόχων αυτών ή β) να παρέχονται δυνατότητες καταργήσεως του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων.

Δεν πρέπει να αποκλειστεί εκ των προτέρων ότι το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ μπορεί να εφαρμοστεί σε συμφωνίες περί ναύλων στις αεροπορικές μεταφορές και ότι,

27 — Απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 1985 στην υπόθεση 229/83, Association des Centres distributeurs Édouard Leclerc και λοιποί κατά SARL «Au blé vert» και λοιπών, σκέψη 14, Συλλογή 1985, σ. 1· απόφαση της 29ης Ιανουαρίου 1985 στην υπόθεση 231/83, Henri Cullet κατά Centre Leclerc (Toulouse) και λοιπών, σκέψη 16, Συλλογή 1985, σ. 305· απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1969 στην υπόθεση 14/68, Walt Wilhelm και λοιποί κατά Bundeskartellamt, Slg. 1969, σσ. 1, 14· απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 1977 στην υπόθεση 13/77, GB-Inno-BM κατά Vereniging van de Kleinhandelaars in Tabak, Slg. 1977, σσ. 2115, 2145 και επ.

επομένως, οι συμφωνηθέντες ναύλοι μπορούν να απαλλαγούν από την απαγόρευση που θέτει η διάταξη περί ανταγωνισμού του άρθρου 85, παράγραφος 1.

Εν πάση περιπτώσει, στο πλαίσιο αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι απαλλαγές σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, στοιχείο β), της Συνθήκης ΕΟΚ δεν μπορούν να παρασχεθούν αν καταργείται ο ανταγωνισμός επί σημαντικού τμήματος των εν λόγω υπηρεσιών. Επιπλέον, έχει σημασία το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός περιορίζεται ήδη από μια άλλη αιτία: δεδομένου ότι, σύμφωνα με το άρθρο 61, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, οι οποίες όμως δεν υπάρχουν ακόμη ιδίως όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, δεν υφίσταται ακόμη ελευθερία παροχής υπηρεσιών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Επομένως, η παροχή άδειας λειτουργίας σε αεροπορικές εταιρίες εξακολουθεί να είναι περιορισμένη. Αν επομένως στη συνέχεια καταργείται και ο ανταγωνισμός ως προς τις τιμές, η έκταση του εναπομένοντος ανταγωνισμού μπορεί να είναι τόσο περιορισμένη, ώστε να μην τίθεται πλέον ζήτημα απαλλαγής.

Σύμφωνα με το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ, οι αρχές των κρατών μελών είναι αρμόδιες μέχρι εκδόσεως των σχετικών κοινοτικών εκτελεστικών διατάξεων για τις ενδεχόμενες περιπτώσεις εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Η διάταξη αυτή παραπέμπει με τον τρόπο αυτό στους εθνικούς δικονομικούς κανόνες σχετικά με την αρμοδιότητα και τη διαδικασία. Επομένως, είναι υπόθεση των κρατών μελών να δημιουργήσουν τις διαδικαστικές και οργανωτικές προϋποθέσεις για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού από τις δικές τους αρχές. Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου[28], στις εθνικές αυτές αρχές συγκαταλέγονται και τα δικαστήρια, τα οποία είναι ιδίως επιφορτισμένα με την εφαρμογή του εθνικού δικαίου περί ανταγωνισμού ή την εποπτεία της σύννομης εφαρμογής του από τις διοικητικές αρχές.

Από τις σκέψεις αυτές συνάγονται δύο πράγματα:

Βασικά, τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να ορίσουν τις κατά το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ αρμόδιες εθνικές αρχές. Μπορούν να επιφορτίσουν με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, για παράδειγμα, τις εποπτικές αρχές των συμπράξεων επιχειρήσεων, αλλά και άλλες αρχές, όπως π.χ. στον τομέα της αεροπορίας, τις αρχές τις αρμόδιες για τις αεροπορικές μεταφορές.

Δεδομένου ότι το σύννομο της εφαρμογής από τις διοικητικές αρχές των κανόνων ανταγωνισμού πρέπει να ελέγχεται από τα δικαστήρια, πρέπει και τα δικαστήρια να είναι σε θέση να εξετάζουν τις αποφάσεις περί απαλλαγής των συμφωνιών περί ναύλων σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Εντούτοις, όπως μας εξέθεσε ο εκπρόσωπος του Ηνωμένου Βασιλείου, αυτό προϋποθέτει ότι οι δηλώσεις περί απαλλαγής πρέπει να εκδίδονται υπό τη μορφή ρητών αιτιολογημένων αποφάσεων. Για να καταστεί δυνατός ο αποτελεσματικός δικαστικός έλεγχος των αποφάσεων της διοίκησης δεν αρκεί η σιωπηρή απαλλαγή. Επομένως, δεν μπορεί για παράδειγμα να γίνει δεκτό ότι ήδη στην κρατική έγκριση των αεροπορικών ναύλων συμπεριλαμβάνεται δήλωση περί απαλλαγής κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ, σε περίπτωση που υπάρχουν συμφωνίες περί ναύλων αλλά η αρμόδια για τη χορήγηση εγκρίσεως αρχή δεν εκφράζεται ρητώς όσον αφορά τη δυνατότητα απαλλαγής. Αυτό ισχύει ιδίως αν, όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση, οι υποβληθέντες ναύλοι λογίζονται εγκριθέντες, εφόσον ο Υπουργός δεν προβάλλει αντιρρήσεις εντός προθεσμίας ενός μηνός[29].

Σε τέτοια περίπτωση δεν θα υπήρχε έγκυρη δήλωση απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ.

28 — Απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 1974 στην υπόθεση 127/73, Belgische Radio en Televisie και άλλοι κατά SV/SABAM, Slg. 1974, σσ. 51, 62 και επ.

29 — Βλέπε άρθρο R 330-9 του γαλλικού code de l' aviation civile.

Από αυτά που αναφέρθηκαν συνάγεται ότι οι υποχρεώσεις των κρατών μελών που απορρέουν από το άρθρο 5, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με τα άρθρα 3, στοιχείο στ), 85 και 88 της Συνθήκης ΕΟΚ είναι επαρκώς καθορισμένες ήδη στο παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου. Επομένως, δεν απαιτείται οι διατάξεις αυτές να διευκρινιστούν πρώτα μέσω μιας κοινοτικής πολιτικής ανταγωνισμού στον τομέα της αεροπορίας.

Στο γεγονός αυτό έγκειται η ουσιαστική διαφορά από την υπόθεση 229/83 [13], στην οποία το Δικαστήριο έπρεπε να αποφανθεί σχετικά με *καθαρώς εθνικά* συστήματα και πρακτικές στον τομέα του βιβλίου, ενώ εδώ πρόκειται για συμφωνίες στις *διακρατικές/ενδοκοινοτικές* αεροπορικές μεταφορές. Στον τομέα του βιβλίου, λόγω της μη υπάρξεως πολιτικής ανταγωνισμού κατά το παρόν στάδιο εξελίξεως του κοινοτικού δικαίου, το Δικαστήριο δεν μπορούσε να διαπιστώσει καμία επαρκώς καθορισμένη υποχρέωση των κρατών μελών στον εν λόγω τομέα. Επιπλέον, πρέπει να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με την εθνική ρύθμιση που έπρεπε να εξεταστεί στην υπόθεση 229/83, ακριβώς οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων δεν ήταν αναγκαίες, αλλά αντικαθίσταντο από *μονομερή* ενέργεια των εκδοτών, η οποία αποκτούσε γενική ισχύ με τη θέσπιση κρατικών μέτρων. Στην προκειμένη όμως περίπτωση, η κρατική ρύθμιση ακριβώς προϋποθέτει ή προκαλεί τη σύναψη των συμφωνιών περί ναύλων.

Ακόμη και αν το Δικαστήριο δεν το χαρακτήρισε αυτό ρητώς ως δική του άποψη στην απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 1985 — και τα όσα ανέφερε σχετικά με το άρθρο 36 της Συνθήκης ΕΟΚ διαφέρουν επίσης λίγο από την άποψη αυτή [30] — η απόφαση αυτή χαρακτηρίζεται, εντούτοις, από μια ιδιομορφία που δεν επιτρέπει τα προσεκτικά συμπεράσματα στα οποία καταλήγει να μεταφερθούν όπως έχουν σε άλλους κλάδους της οικονομίας: εννοώ την ιδιορρυθμία του βιβλίου ως πολιτιστικού φορέα. Ο γενικός εισαγγελέας Darmon στις προτάσεις του αναφέρθηκε ρητά στο γεγονός αυτό, το οποίο διαχωρίζει το βιβλίο από άλλα οικονομικά αγαθά. Και το Δικαστήριο άλλωστε δεν αντιτάχθηκε ρητώς, τουλάχιστον στα όσα ανέφερε σχετικά με το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΟΚ, στη σκέψη αυτή, η οποία μπορεί τουλάχιστον να εξηγήσει γιατί στον τομέα του βιβλίου δεν υπάρχει ακόμη κοινοτική *πολιτική* ανταγωνισμού.

Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχουν οι αεροπορικές εταιρίες, πρόκειται εντούτοις για καθαρώς οικονομικές παροχές, οι οποίες δεν χαρακτηρίζονται από ιδιαιτερότητες πολιτιστικής φύσεως, οι οποίες μπορεί να υπάρχουν στην περίπτωση των βιβλίων.

4. *Επί της προσωρινής ισχύος των « υφισταμένων συμφωνιών »*

Η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου πρότεινε να θεωρηθούν ως προσωρινώς ισχύουσες οι συμφωνίες περί ναύλων που υφίστανται μεταξύ των αεροπορικών εταιριών παρά την ύπαρξη καταρχήν δυνατότητας εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα αυτό, δεδομένου ότι μέχρι σήμερα ήταν ασαφές ιδίως το ποιος μπορεί να προβαίνει στις απαλλαγές σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Η αρχή της ασφάλειας του δικαίου απαιτεί να μην υπάρξει παρέμβαση σε ήδη συναφθείσες συμφωνίες.

Η Επιτροπή αντιτάχθηκε στην άποψη αυτή. Θεωρεί ιδίως ότι οι αρχές της απόφασης του Δικαστηρίου της 6ης Απριλίου 1962 στην υπόθεση 13/61 δεν μπορούν να μεταφερθούν στην προκειμένη περίπτωση λόγω των ιδιομορφιών της υπόθεσης 13/61. Τα συγκεκριμένα περιστατικά που συνιστούν τη βάση της υπόθεσης 13/61 — συμφωνίες που είχαν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ, υποχρέωση κοινοποιήσεως των υφισταμένων συμφωνιών σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανο-

13 — Απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 1985 στην υπόθεση 229/83, Association des Centres distributeurs Édouard Leclerc και λοιποί κατά SARL « Au blé vert » και λοιπών, Συλλογή 1985, σ. 1.

30 — Σκέψη 30 του σκεπτικού.

νισμού 17, ο οποίος κατά το χρονικό σημείο της διαφοράς είχε ήδη αρχίσει να ισχύει – δεν επιτρέπουν τη μεταφορά των εν λόγω αρχών στην προκειμένη περίπτωση.

Στην αναφερθείσα απόφαση, το Δικαστήριο έκανε κατά βάση δεκτή τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ αφότου άρχισε να ισχύει η Συνθήκη ΕΟΚ. Αφού τα άρθρα 88 και 89 της Συνθήκης αναθέτουν στις εθνικές αρχές και την Επιτροπή ορισμένες αρμοδιότητες για την εφαρμογή του άρθρου 85, προϋποθέτουν ότι η διάταξη αυτή εφαρμόζεται ήδη από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης.

Εντούτοις, το Δικαστήριο αναφέρει στη συνέχεια ότι τα άρθρα 88 και 89 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν είναι ικανά να εξασφαλίσουν την πλήρη εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ. Το άρθρο 88 της Συνθήκης ΕΟΚ προβλέπει ότι οι αρχές των κρατών μελών αποφασίζουν σχετικά με το επιτρεπτό συμπράξεων επιχειρήσεων μόνο σε περίπτωση που η σύμπραξη των επιχειρήσεων υποβάλλεται σε έγκριση ενώπιόν τους, σύμφωνα με το ισχύον εσωτερικό δίκαιο. Το άρθρο 89 αναγνωρίζει μεν στην Επιτροπή γενική αρμοδιότητα προς έλεγχο και εποπτεία, την εξουσιοδοτεί όμως να διαπιστώνει μόνο τις ενέργειες τις αντίθετες προς τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης ΕΟΚ, χωρίς να της απονέμει την αρμοδιότητα για τις απαλλαγές σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3. Τέλος, κανένα από τα δύο άρθρα δεν περιέχει μεταβατική ρύθμιση για τις συμπράξεις επιχειρήσεων που υπήρχαν ήδη κατά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης. Γενικώς, θα ήταν αντίθετο προς τη γενική αρχή της ασφάλειας του δικαίου να ακυρωθούν ορισμένες συμφωνίες προτού ακόμη καταστεί δυνατό να αποφασισθεί σε ποια συμφωνία εφαρμόζεται το άρθρο 85 στο σύνολό του.

Ασφαλώς, το ερώτημα σχετικά με το κύρος των συμφωνιών μπορεί να αποβεί προβληματικό, αν βάσει των συμφωνιών αυτών οι εθνικές αρχές ενέκριναν αεροπορικούς ναύλους χωρίς να έχει δοθεί ρητώς απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΟΚ. Εντούτοις, το Δικαστήριο δεν χρειάζεται να απαντήσει στο εν λόγω ερώτημα, δεδομένου ότι δεν του υποβλήθηκε· το παραπέμπον δικαστήριο μάλιστα έχει ήδη αποφασίσει το ίδιο σχετικά με το κύρος των προϋφισταμένων συμφωνιών και έχει δώσει αρνητική απάντηση. Το ερώτημα εν προκειμένω συνίσταται στο αν μπορούν να επιβληθούν ποινικές κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση με τους αεροπορικούς ναύλους που έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές και που βασίζονται σε συμφωνίες περί ναύλων αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο.

Στο σημείο αυτό πρέπει ξανά να τονιστεί ότι οι κύριες δίκες ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, που οδήγησαν στις αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως από το Δικαστήριο, αποτελούν ποινικές δίκες. Αν και δεν επιθυμώ να υπεισέλθω εδώ σε λεπτομέρειες όσον αφορά τις γενικές αρχές του ποινικού δικαίου, πρέπει πάντως να γίνει δεκτό ότι η αρχή της ασφάλειας του δικαίου στον τομέα αυτό απαιτεί να τεθούν αυστηρά κριτήρια όσον αφορά την ισχύ των ποινικών νόμων. Μπορεί μεν ακόμη να είναι δυνατό, για λόγους ασφάλειας του δικαίου, συμφωνίες που είναι αντίθετες προς τη Συνθήκη να θεωρούνται ως προσωρινώς έγκυρες από άποψη αστικού δικαίου, αλλά δεν επιτρέπεται πλέον να επιβάλλεται ποινικώς η τήρηση αυτών των αντίθετων προς τη Συνθήκη συμφωνιών και μάλιστα ούτε και όταν αυτό συμβαίνει εμμέσως, όπως εν προκειμένω, δεδομένου ότι οι αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο συμφωνίες αποτελούν τη βάση για τους ναύλους που εγκρίνουν οι κρατικές αρχές και για τους οποίους επίσης προβλέπεται η επιβολή ποινών. Εν προκειμένω είναι έργο των δικαστηρίων να προστατεύουν τον πολίτη.

Η αντίθετη άποψη δεν θα οδηγούσε μόνο στο ότι τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να αποδεσμεύουν τις ιδιωτικές επιχειρήσεις από τις υποχρεώσεις που τους επιβάλλονται από τους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης. Όχι μόνο θα οδηγούσε στην εξάλειψη της πρακτικής αποτελεσματικότητας των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρή-

σεις, αλλά επιπλέον με τις προβλεπόμενες ποινικές κυρώσεις θα προσέδιδε ακριβώς πρακτική αποτελεσματικότητας στις αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο συμφωνίες περί ναύλων.

Επομένως, κατά την άποψή μου, συνάγεται ότι τουλάχιστον στον τομέα του *ποινικού δικαίου* πρέπει να θεωρηθεί δεδομένη η μη δυνατότητα εφαρμογής διατάξεων που επαπειλούν την επιβολή κυρώσεων λόγω μη τηρήσεως ναύλων οι οποίοι καθαυτοί δεν είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ. Σε περίπτωση κατά την οποία πρόκειται απλώς να κριθεί το από άποψη *αστικού δικαίου* κύρος αυτών των συμφωνιών, μπορεί να μην εξεταστεί το αν θα πρέπει να προταθεί στο Δικαστήριο να αποφασίσει διαφορετικά, στηριζόμενο για παράδειγμα στις αρχές που αναπτύχθηκαν στην απόφασή του της 8ης Απριλίου 1976, στην υπόθεση 43/75 [31], δεδομένου ότι το ερώτημα αυτό δεν διατυπώθηκε στις προκείμενες αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως.

5. *Επί της ειδικής μεταχειρίσεως αεροπορικών εταιριών τρίτων χωρών*

Η ολλανδική κυβέρνηση τόνισε επίσης ότι η περίπτωση αεροπορικής εταιρίας με έδρα τρίτη χώρα, όπως είναι η περίπτωση της αεροπορικής εταιρίας Air Lanka, την οποία αφορά η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως στην υπόθεση 213/84, θα μπορούσε ενδεχομένως να απαιτήσει διαφορετική αντιμετώπιση.

Εφόσον και στην περίπτωση αυτή υπάρχουν συμφωνίες περί ναύλων που χρησιμοποιήθηκαν ως βάση των ναύλων που εγκρίθηκαν από τις κρατικές αρχές, τότε αρκεί προς απάντηση του ειδικού αυτού προβλήματος να γίνει αναφορά στη νομολογία του Δικαστηρίου, το οποίο ήδη στην απόφαση της 25ης Νοεμβρίου 1971 στην υπόθεση 22/71 [32], σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ στην περίπτωση συμβάσεως αποκλειστικής διανομής κατά την οποία το ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη έχει την έδρα του σε τρίτη χώρα, δέχτηκε τα εξής:

« Μια συμφωνία είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και απαγορεύεται σύμφωνα με το άρθρο 85 μόνο εφόσον είναι ικανή να επηρεάσει δυσμενώς το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και αν έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τη διατάραξη του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς.

Το γεγονός ότι ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη έχει την έδρα του σε τρίτη χώρα δεν αντίκειται στην εφαρμογή της διάταξης αυτής, αν τα αποτελέσματα των συμφωνιών εκτείνονται στο έδαφος της κοινής αγοράς. »

Σε παραπλήσιο συμπέρασμα καταλήγει και ο γενικός εισαγγελέας Mayras στις προτάσεις του της 2ας Μαΐου 1972 επί των υποθέσεων 48, 49 και 51 έως 57/69 [33], στις οποίες αναγνωρίζει, βάσει εμπεριστατωμένης έρευνας σε επίπεδο συγκριτικού δικαίου, το δικαίωμα της Επιτροπής να επιβάλλει πρόστιμα σε περιπτώσεις παραβάσεων του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ ακόμη και σε επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους εκτός της Κοινότητας.

Επίσης, σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Ιουνίου 1978 στην υπόθεση 28/77 [34] το γεγονός ότι ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη έχει την έδρα του σε τρίτη χώρα δεν αντίκειται στην εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ — καθόσον βέβαια τα αποτελέσματα της συμφωνίας εκτείνονται στο έδαφος της κοινής αγοράς. Εν πάση περιπτώσει, η συμφωνία αυτή απαγορεύεται δυνάμει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ μόνο αν θίγει αισθητώς το ενδοκοινοτικό εμπόριο.

31 — Απόφαση της 8ης Απριλίου 1976 στην υπόθεση 43/75, Gabrielle Defrenne κατά Société anonyme belge de navigation aérienne Sabena, Slg. 1976, σσ. 455, 480.

32 — Απόφαση της 25ης Νοεμβρίου 1971 στην υπόθεση 22/71, Béguelin Import Co. και λοιποί κατά S. A. G. L. Import Export και λοιπών, Slg. 1971, σσ. 949, 959 και επ.

33 — Προτάσεις της 2ας Μαΐου 1972 στις υποθέσεις 48, 49 και 51 έως 57/69, Imperial Chemical Industries Ltd και άλλοι κατά Επιτροπής, Slg. 1972, σ. 669.

34 — Απόφαση της 20ής Ιουνίου 1978 στην υπόθεση 28/77, Tepea BV κατά Επιτροπής, Slg. 1978, σσ. 1391, 1416.

Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι συμφωνίες περί ναύλων, στις οποίες συμμετέχουν αεροπορικές εταιρίες με έδρα εκτός της Κοινότητας, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ρύθμισης του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ, εφόσον τα αποτελέσματα των συμφωνιών αυτών γίνονται αισθητά στο έδαφος της Κοινότητας.

6. *Το ειδικό πρόβλημα των πτήσεων σε τρίτα κράτη*

Ένα ειδικό πρόβλημα τίθεται ακόμη λόγω της νομικής εξάρτησης των αεροπορικών μεταφορών από ένα σύστημα διμερών και πολυμερών συμφωνιών, οι οποίες συχνά προβλέπουν συμφωνίες περί ναύλων μεταξύ αεροπορικών εταιριών ή ακόμη καθιστούν υποχρεωτικές παρόμοιες συμφωνίες. Καθόσον εν προκειμένω πρόκειται για συμφωνίες οι οποίες συνήφθησαν μεταξύ των κρατών μελών προτού αρχίσει να ισχύει η Συνθήκη ΕΟΚ, οι συμβάσεις αυτές έπαυσαν να ισχύουν με την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ. Κατόπιν αυτού, το Δικαστήριο έκανε δεκτό ήδη στην απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 1962 στην υπόθεση 10/61 [35] ότι η Συνθήκη ΕΟΚ, στους τομείς που αυτή ρυθμίζει, υπερέχει της συμβάσεως που συνήφθη μεταξύ των κρατών μελών πριν από την έναρξη της ισχύος της.

Εντούτοις, διαφορετική είναι η νομική κατάσταση στην περίπτωση συμφωνιών διεθνούς δικαίου που είχαν συναφθεί με τρίτα κράτη πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τις γενικές αρχές του διεθνούς δικαίου, τα κράτη μέλη της Κοινότητας δεν ήταν σε θέση, με τη σύναψη της Συνθήκης ΕΟΚ, να αποδεσμευθούν από τις υποχρεώσεις τους έναντι των τρίτων χωρών. Το άρθρο 234, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ εκφράζει επομένως μια γενική αρχή του διεθνούς δικαίου ορίζοντας ότι:

« Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις που συνήφθησαν προ της ενάρξεως της ισχύος της παρούσης Συνθήκης, μεταξύ ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών, αφενός, και μιας ή περισσοτέρων τρίτων χωρών, αφετέρου, δεν θίγονται από την παρούσα Συνθήκη. »

Η ρύθμιση όμως αυτή δεν εξαντλείται με τον εν λόγω σεβασμό των δικαιωμάτων τρίτων κρατών. Η παράγραφος 2 του άρθρου 234 της Συνθήκης ΕΟΚ αναθέτει δηλαδή στα κράτη μέλη της Κοινότητας την ακόλουθη υποχρέωση:

« Κατά το μέτρο που οι συμβάσεις αυτές δεν συμβιβάζονται με την παρούσα Συνθήκη, το ενδιαφερόμενο ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προσφεύγουν σε όλα τα πρόσφορα μέσα, για να άρουν τα διαπιστωθέντα ασυμβίβαστα. Εν ανάγκη τα κράτη μέλη παρέχουν προς το σκοπό αυτό αμοιβαία συνδρομή και υιοθετούν, κατά περίπτωση, κοινή στάση. »

Τι συμπεράσματα πρέπει λοιπόν να συναχθούν από τις διατάξεις αυτές για τις προκείμενες αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως;

Καταρχάς πρέπει να γίνει δεκτό ότι στην περίπτωση συμφωνιών που συνήφθησαν πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ — και πριν από την προσχώρηση των νέων κρατών μελών στην ΕΟΚ [36] — τα δικαιώματα των τρίτων χωρών και οι υποχρεώσεις των κρατών μελών εξακολουθούν καταρχάς να υφίστανται ακόμη και αν δεν συμβιβάζονται με τη Συνθήκη ΕΟΚ [35].

Εφόσον υπάρχουν παρόμοιες « προϋφιστάμενες συμβάσεις » όσον αφορά τα αεροπορικά δρομολόγια που ενδιαφέρουν τις εκκρεμούσες ενώπιον του tribunal de police του Παρισιού ποινικές δίκες, το εν λόγω δικαστήριο θα πρέπει καταρχάς να εξετάσει αν εμπίπτει στην έννοια των « δικαιωμάτων των τρίτων χωρών » ή των « υποχρεώσεων του κράτους μέλους » η αποδοχή ή ακόμη και η ευνοϊκή αντιμετώπιση των συμφωνιών περί αεροπορικών ναύλων και, περαιτέρω, η επιβολή ποινικών κυρώσεων για τις παραβάσεις όσον αφορά τους αεροπορικούς ναύλους που στη συνέχεια καθόρισαν οι εθνικές αρχές.

35 — Απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 1962 στην υπόθεση 10/61, Επιτροπή της ΕΟΚ κατά κυβερνήσεως της Ιταλικής Δημοκρατίας, Slg. 1962, σσ. 1, 22 και επ.

36 — Βλέπε το άρθρο 5 της Πράξεως Προσχωρήσεως της 22ας Ιανουαρίου 1972 για τη Δανία, την Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, και το άρθρο 5 της Πράξεως Προσχωρήσεως της 28ης Μαΐου 1979 για την Ελλάδα.

Αλλά και αν ακόμη αυτό γίνει δεκτό, δεν είναι δυνατό, ενόψει της διατάξεως του άρθρου 234, παράγραφος 2, της Συνθήκης, να τεθεί τέλος στο θέμα· πράγματι το άρθρο 234, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ ορίζει για τα κράτη μέλη νομική υποχρέωση προς άρση των συγκρούσεων με τη Συνθήκη. Τα κράτη μέλη πρέπει δηλαδή να χρησιμοποιήσουν όλα τα κατάλληλα μέσα — και τονίζω: μέσα επιτρεπόμενα από το διεθνές δίκαιο — για να άρουν τα διαπιστωθέντα ασυμβίβαστα. Μεταξύ αυτών των καταλλήλων μέσων περιλαμβάνονται για παράδειγμα οι νέες διαπραγματεύσεις με στόχο την προσαρμογή της σύμβασης ή ενδεχομένως την καταγγελία [37] μιας συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών, σε περίπτωση που η τρίτη χώρα δεν είναι διατεθειμένη να προβεί σε προσαρμογή της σύμβασης.

Σε περίπτωση που το παραπέμπον δικαστήριο πειστεί ότι τις συμφωνίες περί ναύλων και τις σχετικές ποινικές κυρώσεις προβλέπουν « προϋφιστάμενες συμβάσεις », θα πρέπει στη συνέχεια να εξετάσει αν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εκπλήρωσε την υποχρέωσή του που απορρέει από το άρθρο 234 της Συνθήκης ΕΟΚ. Το άρθρο 234, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ δεν υποχρεώνει μεν τα κράτη μέλη να άρουν τα ασυμβίβαστα μεταξύ των προϋφισταμένων συμβάσεων και της Συνθήκης ΕΟΚ — αυτό μπορεί να μην είναι δυνατό από νομική άποψη, αν η τρίτη χώρα δεν είναι διατεθειμένη να προσαρμόσει τη συμφωνία ή αν επίσης δεν είναι δυνατή η καταγγελία — υποχρεούται όμως να *ενεργήσει* με « όλα τα πρόσφορα μέσα » για να επιτύχει την προσαρμογή.

Μόνο αφού διαπιστωθεί η άνευ αποτελέσματος προσπάθεια του κράτους μέλους να προσαρμόσει τις προϋφιστάμενες συμβάσεις, μπορεί να ειπωθεί ότι το κράτος μέλος εξακολουθεί να έχει το δικαίωμα να επιβάλλει κυρώσεις στους επιχειρηματίες που δεν τήρησαν τις αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο συμφωνίες περί ναύλων των αεροπορικών εταιριών και τους αεροπορικούς ναύλους που στηρίζονται σ' αυτές και που έχουν εγκριθεί από τις κρατικές αρχές.

Στο πλαίσιο αυτό έχει επίσης σημασία ότι η κυβέρνηση της Γαλλικής Δημοκρατίας ανακοίνωσε μετά από ερώτημα του Δικαστηρίου ότι δεν την είχε απασχολήσει το ζήτημα αν συμβιβάζονται οι διεθνείς υποχρεώσεις της με τη Συνθήκη ΕΟΚ.

Επομένως, το πεδίο εφαρμογής της ρήτρας του άρθρου 234, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ ότι δεν θίγονται οι προϋφιστάμενες συμβάσεις δεν μπορεί στο σύνολό του να είναι πλέον, 27 χρόνια μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ, πολύ μεγάλο, σε περίπτωση που τα κράτη μέλη εξεπλήρωσαν τις υποχρεώσεις τους προς ενέργεια που απορρέουν από το άρθρο 234, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ. Αν αντιθέτως δεν εξεπλήρωσαν την εν λόγω υποχρέωση που απορρέει από το άρθρο 234, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ, δεν μπορούν να στηριχθούν στην εν λόγω παράλειψη, που είναι αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο, για να τιμωρήσουν τους επιχειρηματίες που δεν ήταν πρόθυμοι να τηρήσουν τις αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο συμφωνίες περί ναύλων των αεροπορικών εταιριών και τις σχετικές ενέργειες των αρμόδιων για την έγκριση κρατικών αρχών.

Με το συμπέρασμα αυτό, σε καμία περίπτωση δεν αμφισβητείται το από άποψη διεθνούς δικαίου κύρος των προϋφισταμένων συμβάσεων, αλλά απλώς τους αφαιρείται μέρος της δυνατότητας εφαρμογής τους εντός των κρατών μελών και επομένως εντός της Κοινότητας. Αυτό θα μπορούσε στη συνέχεια να γεννήσει την από άποψη διεθνούς δικαίου ευθύνη του κράτους μέλους που δεν επιχείρησε με κανέναν τρόπο να άρει την αντίθεση των συμβατικών υποχρεώσεών του.

37 — Οι συμφωνίες που αναφέρονται πιο πάνω στις υποσημειώσεις 5 και 6 ως παράδειγμα, η συμφωνία δηλαδή μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της Γαλλίας της 4ης Οκτωβρίου 1955, καθώς και η διεθνής συμφωνία περί της διαδικασίας για τον καθορισμό των ναύλων για τις υπηρεσίες στις αεροπορικές μεταφορές της 10ης Ιουλίου 1967, προβλέπουν, για παράδειγμα, προθεσμίες καταγγελίας 12 μηνών.

Γ — Μετά από όλα αυτά προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στα ερωτήματα που του υπέβαλε το Tribunal de police του Παρισιού:

Οι εθνικές διατάξεις που προβλέπουν την έγκριση αεροπορικών ναύλων από τις αρμόδιες αρχές και απαιτούν ή επιτρέπουν την προηγούμενη συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων αεροπορικών εταιριών όσον αφορά τους ναύλους που υποβάλλονται προς έγκριση αντίκεινται στη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, ιδίως δε στο άρθρο 5, παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, στοιχείο στ), το άρθρο 85 — ενδεχομένως το άρθρο 90 — της Συνθήκης ΕΟΚ, αν η προηγούμενη συμφωνία δεν έχει εξαιρεθεί (σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3) από την απαγόρευση που ισχύει για τις συμπράξεις επιχειρήσεων.

Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να μην εφαρμόσει τις αντίστοιχες διατάξεις. Αυτό τότε μόνο δεν ισχύει, όταν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τις συμφωνίες περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 234 της Συνθήκης ΕΟΚ, υπαγορεύουν στο κράτος μέλος συμπεριφορά αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο και το κράτος μέλος δεν έχει ακόμη μπορέσει να προσαρμόσει στο κοινοτικό δίκαιο τη συμφωνία με την τρίτη χώρα ή να αποδεσμευθεί από αυτή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Απόσπασμα από τον γαλλικό code de l' aviation civile

Article L 330-3

Le transport des passagers ne peut être effectué que par des entreprises agréées à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile.

Ces entreprises doivent soumettre à son approbation préalable:

— leurs programmes généraux d' achat et de location de matériel volant;

— leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services de passagers prévus dans ces programmes.

Les tarifs sont soumis à l'homologation du ministre chargé de l' aviation civile.

Ne sont pas soumis aux obligations du présent article les transports d' au plus six passagers effectués à l' aide d'aéronefs dont le poids est inférieur à un maximum fixé par arrêté du ministre chargé de l' aviation civile.

Article R 330-9

(Décret n° 76-711 du 23 juillet 1976, article 1er)

Les entreprises agréées doivent présenter au ministre chargé de l'aviation civile, en vue de l'homologation de leurs tarifs, des propositions détaillées par ligne et, à l'intérieur de chaque ligne, par classe. Ces propositions doivent préciser également les conditions générales de transport ainsi que les réductions de tarifs que ces entreprises envisagent d' appliquer au cours de certaines périodes, ou au profit de certaines catégories de passagers.

Ces dispositions s'appliquent également aux entreprises étrangères de transport aérien autorisées à embarquer ou débarquer des passagers par un vol régulier ou non régulier sur le territoire de la République française, sauf en ce qui concerne les transports prévus au dernier alinéa de l'article L 330-3.

Les propositions peuvent être présentées soit par les entreprises directement, soit par l'intermédiaire d'une association professionnelle agréée par le ministre.

A l'expiration d'un délai mois à compter de la réception des propositions, les tarifs sont considérés comme homologues si le ministre n'a pas fait connaître son opposition.

Article R 330-15

(Décret n° 73-331 du 14 mars 1973, article 1er)

Sans préjudice de l'application des autres sanctions prévues par la législation en vigueur et en particulier de celles qui sont édictées par l'article L 330-4, sera punie d'un emprisonnement de dix jours à un mois et d'une amende de 600 à 1 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura contrevenu aux prescriptions des articles L 330-1, L 330-2 ou L 330-3, et notamment:

1) aura exercé une activité de transport aérien sans avoir obtenu l'autorisation prévue à l'article L 330-1 ou sans avoir respecté les conditions ou limitations qui lui avaient été imposées dans ladite autorisation;

2) aura, contrairement à l'article L 330-3, omis de soumettre à l'homologation les tarifs qu'elle pratique ou pratiqué des tarifs différents de ceux qui avaient été homologués.

(Décret n° 80-170 du 18 février 1980, article 2) « Sera punie de la même peine, sans préjudice de l'application des autres sanctions prévues par les conventions internationales ou par la législation en vigueur, toute personne qui aura contrevenu aux prescriptions des articles R 330-3, R 330-7 (alinéa 2), R 330-9 (alinéa 2), R 330-11 ou des règlements pris en application de l'article R 330-4. »

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement pourra être portée à deux mois et celle d'amende à 2 000 FF.