Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΌΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 15ης Απριλίου 2021*

«Προδικαστική παραπομπή – Πρωτασφάλιση εκτός της ασφάλειας ζωής – Δεύτερη οδηγία 88/357/ΕΟΚ – Άρθρο 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση – Οδηγία 92/49/ΕΟΚ – Άρθρο 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο – Φόρος ασφαλίστρων – Έννοια του "κράτους μέλους όπου βρίσκεται ο κίνδυνος" – Μεταφορικά μέσα κάθε είδους – Έννοια του "κράτους μέλους καταχώρισης" – Ασφάλιση ποντοπόρων πλοίων – Πλοία τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο που τηρείται από ένα κράτος μέλος, αλλά φέρουν τη σημαία άλλου κράτους μέλους ή τρίτου κράτους βάσει αδείας προσωρινής αλλαγής σημαίας»

Στην υπόθεση C-786/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Finanzgericht Köln (φορολογικό δικαστήριο Κολωνίας, Γερμανία) με απόφαση της 22ας Φεβρουαρίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Οκτωβρίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

The North of England P & I Association Ltd., διάδοχος της Marine Shipping Mutual Insurance Company,

κατά

Bundeszentralamt für Steuern,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Prechal (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, N. Wahl, F. Biltgen, L. S. Rossi και J. Passer, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Ράντος

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η The North of England P & I Association Ltd, διάδοχος της Marine Shipping Mutual Insurance Company, εκπροσωπούμενη από τους C. Möser και U. Grünwald, Rechtsanwälte,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller και D. Klebs,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους W. Mölls και Δ. Τριανταφύλλου, καθώς και από την Ε. Τσερέπα-Lacombe,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 27ης Ιανουαρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1988, για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής, και τη θέσπιση των διατάξεων που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ (ΕΕ 1988, L 172, σ. 1), καθώς και του άρθρου 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ (τρίτη οδηγία για την πρωτασφάλιση εκτός της ασφάλειας ζωής) (ΕΕ 1992, L 228, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της The North of England P & I Association Ltd (στο εξής: P & I), ασφαλιστικής εταιρίας εγκατεστημένης στο Ηνωμένο Βασίλειο, και της Bundeszentralamt für Steuern (ομοσπονδιακής φορολογικής αρχής, Γερμανία) (στο εξής: BZS) σχετικά με πράξη καταλογισμού φόρου ασφαλίστρων αφορώσα τα ασφάλιστρα που είχαν καταβληθεί για την κάλυψη από την P & I διαφόρων κινδύνων συνδεόμενων με την εκμετάλλευση ποντοπόρων πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο που τηρεί η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, αλλά φέρουν τη σημαία άλλου κράτους μέλους ή τρίτου κράτους βάσει αδείας προσωρινής αλλαγής σημαίας.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, που υπογράφηκε στο Μοντέγκο Μπαίυ στις 10 Δεκεμβρίου 1982 (στο εξής: Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίυ), τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998 (ΕΕ 1998, L 179, σ. 1).

4 Κατά το άρθρο 90 της Συμβάσεως αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα ναυσιπλοΐας», «[κ]άθε κράτος […] έχει το δικαίωμα να διαπλέει την ανοικτή θάλασσα με πλοία που φέρουν τη σημαία του».

5 Το άρθρο 91 της Συμβάσεως, το οποίο τιτλοφορείται «Εθνικότητα των πλοίων», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Κάθε κράτος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της εθνικότητάς του σε πλοία, για την νηολόγηση πλοίων στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. Τα πλοία έχουν την εθνικότητα του κράτους τη σημαία του οποίου δικαιούνται να φέρουν. Μεταξύ του κράτους και του πλοίου πρέπει να υφίσταται πραγματικός δεσμός.»

6 Η παράγραφος 1 του άρθρου 92 της Συμβάσεως του Μοντέγκο Μπαίυ, το οποίο τιτλοφορείται «Καθεστώς των πλοίων», ορίζει τα εξής:

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

7 Το άρθρο 94 της Συμβάσεως φέρει τον τίτλο «Υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας» και ορίζει τα εξής:

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

2. Ειδικότερα, κάθε κράτος θα πρέπει:

α) να τηρεί νηολόγιο πλοίων που θα περιέχει τα ονόματα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, εκτός εκείνων που εξαιρούνται από τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς λόγω του μικρού τους μεγέθους, και

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

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

[…]»

Το δίκαιο της Ένωσης

Η δεύτερη οδηγία 88/357

8 Το άρθρο 2, στοιχείο δ', της δεύτερης οδηγίας 88/357 όριζε τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[…]

δ) κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος:

– το κράτος μέλος όπου βρίσκονται τα περιουσιακά στοιχεία όταν η ασφάλιση αφορά ακίνητα ή ακίνητα και το περιεχόμενό τους, στο μέτρο που αυτό καλύπτεται από το ίδιο ασφαλιστήριο,

– το κράτος μέλος καταχώρισης, όταν η ασφάλιση αφορά κάθε είδους μεταφορικά μέσα,

– το κράτος μέλος όπου ο ασφαλισμένος συνήψε τη σύμβαση, προκειμένου περί συμβάσεων διάρκειας κατώτερης από ή ίσης με τέσσερις μήνες, οι οποίες αφορούν κινδύνους που ανακύπτουν κατά τη διάρκεια ταξιδίου ή διακοπών, ανεξαρτήτως κλάδου,

– το κράτος μέλος όπου ο ασφαλισμένος έχει τη συνήθη διαμονή του ή, εάν ο ασφαλισμένος είναι νομικό πρόσωπο, το κράτος μέλος όπου βρίσκεται η εγκατάσταση αυτού του νομικού προσώπου στο οποίο αναφέρεται το ασφαλιστήριο, σε όλες τις περιπτώσεις που δεν αναφέρονται ρητά στις προηγούμενες περιπτώσεις».

Η οδηγία 92/49

9 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 30 της οδηγίας 92/49 είχαν ως εξής:

«(1) [Εκτιμώντας] ότι είναι αναγκαίο να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά στον τομέα της πρωτασφάλισης εκτός της ασφάλειας ζωής, τόσο όσον αφορά την ελευθερία εγκατάστασης όσο και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, προκειμένου να διευκολυνθεί η κάλυψη των κινδύνων στο εσωτερικό της [Ευρωπαϊκής Ένωσης] από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν την έδρα στο έδαφός της·

(2) ότι η [δεύτερη οδηγία 88/357] συνέβαλε ήδη σε μεγάλο βαθμό στην υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς στον τομέα της πρωτασφάλισης, εκτός της ασφάλειας ζωής, παρέχοντας στους αντισυμβαλλομένους για τους οποίους, λόγω της ιδιότητάς τους, της σημασίας τους ή της φύσης του καλυπτόμενου κινδύνου, δεν απαιτείται ιδιαίτερη προστασία στο κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος, πλήρη ελευθερία προσφυγής στην ευρύτερη δυνατή ασφαλιστική αγορά·

[…]

(30) ότι ορισμένα κράτη μέλη δεν υποβάλλουν τις ασφαλιστικές πράξεις σε κανένα είδος έμμεσης φορολογίας, ενώ τα περισσότερα κράτη μέλη επιβάλλουν στις πράξεις αυτές ειδικές φορολογικές επιβαρύνσεις και άλλες μορφές εισφορών, συμπεριλαμβανομένων των προσαυξήσεων που προορίζονται για τους οργανισμούς αντιστάθμισης· ότι υπάρχουν αισθητές διαφορές ως προς τη διάρθρωση και τους συντελεστές αυτών των φορολογικών επιβαρύνσεων και εισφορών μεταξύ των κρατών μελών που τις επιβάλλουν· ότι θα πρέπει να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, για τις ασφαλιστικές υπηρεσίες, μεταξύ των κρατών μελών, οφειλόμενες στις υπάρχουσες διαφορές· ότι, με την επιφύλαξη μεταγενέστερου συντονισμού, η εφαρμογή του καθεστώτος φορολογικών επιβαρύνσεων και εισφορών που προβλέπεται στο κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο κίνδυνος, μπορεί να επιτρέψει την αντιμετώπιση αυτού του μειονεκτήματος και ότι εναπόκειται στα κράτη μέλη η θέσπιση λεπτομερειών που θα εξασφαλίζουν την είσπραξη των εν λόγω φορολογικών επιβαρύ[ν]σεων και εισφορών».

10 Το άρθρο 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49 όριζε τα εξής:

«Με την επιφύλαξη μεταγενέστερης εναρμόνισης, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια υπόκεινται αποκλειστικά στους έμμεσους και τους οιονεί φόρους που επιβαρύνουν τα ασφάλιστρα στο κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο δ) της [δεύτερης οδηγίας 88/357] […]».

Η οδηγία 2009/138

11 Η οδηγία 2009/138/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (Φερεγγυότητα ΙΙ) (ΕΕ 2009, L 335, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2012/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Σεπτεμβρίου 2012 (ΕΕ 2012, L 249, σ. 1) (στο εξής: οδηγία 2009/138), κατάργησε τη δεύτερη οδηγία 88/357 και την οδηγία 92/49 από 1ης Ιανουαρίου 2014.

12 Κατά το άρθρο 13, σημείο 13, στοιχείο β′, της οδηγίας 2009/138, ως «κράτος μέλος στο οποίο ευρίσκεται ο κίνδυνος» ορίζεται «το κράτος μέλος καταχώρισης, όταν η ασφάλιση αφορά κάθε είδους μεταφορικά μέσα».

13 Το άρθρο 13, σημείο 14, της οδηγίας αυτής έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

[…]

14) “κράτος μέλος της ασφαλιστικής υποχρέωσης”: το κράτος μέλος, στο οποίο ευρίσκεται μια εκ των εξής:
   α) η συνήθης διαμονή του αντισυμβαλλομένου· ή
   β) εάν ο αντισυμβαλλόμενος είναι νομικό πρόσωπο, η εγκατάσταση του εν λόγω αντισυμβαλλομένου στην οποία αναφέρεται η σύμβαση».

14 Το άρθρο 157 της οδηγίας 2009/138 φέρει τον τίτλο «Φορολογία» και ορίζει στην παράγραφο 1 ότι, «[μ]ε την επιφύλαξη μεταγενέστερης εναρμόνισης, τα ασφαλιστήρια συμβόλαια υπόκεινται αποκλειστικά στους έμμεσους και τους οιονεί φόρους που επιβαρύνουν τα ασφάλιστρα στο κράτος μέλος στο οποίο ευρίσκεται ο κίνδυνος ή καλύπτεται η ασφαλιστική υποχρέωση».

15 Εντούτοις, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, είχαν ακόμη εφαρμογή η δεύτερη οδηγία 88/357 και η οδηγία 92/49 και, ως εκ τούτου, στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως πρέπει να δοθεί απάντηση λαμβανομένων υπόψη μόνον των οδηγιών αυτών.

Το γερμανικό δίκαιο

Ο VersStG

16 Το άρθρο 1 του Versicherungssteuergesetz (νόμου για τον φόρο ασφαλίστρων), της 10ης Ιανουαρίου 1996 (BGBl. I S., σ. 22, στο εξής: VersStG), ορίζει τα ακόλουθα:

«1) Υπόκειται στον φόρο η καταβολή ασφαλίστρων στο πλαίσιο ασφαλιστικής σχέσης που πηγάζει από σύμβαση ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία.

2) Όταν ασφαλιστής εγκατεστημένος στο έδαφος των κρατών μελών της [Ένωσης] ή άλλων κρατών που έχουν υπογράψει τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο[, της 2ας Μαΐου 1992 (ΕΕ 1994, L 1, σ. 3),] είναι μέρος της ασφαλιστικής σχέσης, φορολογική υποχρέωση γεννάται μόνον εφόσον ο ασφαλισμένος, αν πρόκειται για φυσικό πρόσωπο, έχει την κατοικία ή τον συνήθη τόπο διαμονής του, κατά τον χρόνο πληρωμής του ασφαλίστρου, εντός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής του παρόντος νόμου ή, αν δεν πρόκειται για φυσικό πρόσωπο, μόνον εφόσον η επιχείρηση, η εγκατάσταση ή άλλη αντίστοιχη οντότητα την οποία αφορά η ασφαλιστική σχέση βρίσκεται, κατά τον χρόνο πληρωμής του ασφαλίστρου, εντός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής του παρόντος νόμου. Η φορολογική υποχρέωση εξαρτάται εξάλλου, στην περίπτωση που η ασφάλιση αφορά

[…]

2. κινδύνους που συνδέονται με μεταφορικά μέσα κάθε είδους, από την προϋπόθεση ότι το μεταφορικό μέσο έχει καταχωρισθεί, εντός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής του παρόντος νόμου, σε επίσημο ή επισήμως αναγνωρισμένο μητρώο και έχει λάβει αριθμό ταυτοποίησης·

[…]».

Η SchRegO

17 Η Schiffsregisterordnung (κανονιστική απόφαση για τα νηολόγια), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: SchRegO), προβλέπει στο άρθρο 1, παράγραφος 1, ότι τα νηολόγια τηρούνται στα Amtsgerichte (ειρηνοδικεία, Γερμανία).

18 Το άρθρο 3, παράγραφος 2, της SchRegO προβλέπει ότι τα εμπορικά και τα λοιπά πλοία που προορίζονται για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα (ποντοπόρα πλοία) εγγράφονται στο νηολόγιο εφόσον υποχρεούνται ή δικαιούνται να φέρουν τη γερμανική σημαία δυνάμει του άρθρου 1 ή του άρθρου 2 του Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe (Flaggenrechtsgesetz) [νόμου περί του δικαίου της σημαίας των ποντοπόρων πλοίων και της σημαίας των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας (νόμος περί του δικαίου της σημαίας)], όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης (στο εξής: FlaggRG).

19 Κατά το άρθρο 10, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του SchRegO, ο ιδιοκτήτης ποντοπόρου πλοίου οφείλει να το εγγράψει στο νηολόγιο εφόσον πρόκειται για πλοίο που υποχρεούται να φέρει τη γερμανική σημαία βάσει του άρθρου 1 του FlaggRG.

20 Το άρθρο 14, παράγραφος 1, της SchRegO ορίζει ότι ένα πλοίο δεν μπορεί να εγγραφεί σε γερμανικό νηολόγιο για όσο διάστημα είναι εγγεγραμμένο σε αλλοδαπό νηολόγιο.

21 Σε περίπτωση χορηγήσεως αδείας αλλαγής σημαίας, το άρθρο 17, παράγραφος 2, της SchRegO επιβάλλει να καταχωρίζεται στο νηολόγιο σημείωση σχετική με την απαγόρευση ασκήσεως του δικαιώματος πλεύσης υπό τη γερμανική σημαία και με τη διάρκεια ισχύος της ως άνω απαγορεύσεως, προβλέπει δε ότι, σε περίπτωση ανακλήσεως της εν λόγω αδείας, πρέπει να ζητείται η καταχώριση στο νηολόγιο της αδείας εκ νέου ασκήσεως του δικαιώματος πλεύσης υπό γερμανική σημαία.

Ο FlaggRG

22 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, του FlaggRG, υποχρεούνται να φέρουν τη γερμανική σημαία όλα τα εμπορικά πλοία και όλα τα πλοία που προορίζονται για θαλάσσια ναυσιπλοΐα (ποντοπόρα πλοία) των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι Γερμανοί υπήκοοι εγκατεστημένοι εντός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής του Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Θεμελιώδους Νόμου της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας).

23 Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, του FlaggRG, τα ποντοπόρα πλοία που υποχρεούνται, δυνάμει του άρθρου 1 του ίδιου νόμου, να φέρουν τη σημαία της Γερμανίας δεν δικαιούνται να φέρουν άλλη εθνική σημαία.

24 Από το άρθρο 7, παράγραφος 1, σημείο 1, του FlaggRG προκύπτει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, κατόπιν αιτήσεως του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή νηολογημένου ποντοπόρου πλοίου, η Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (γερμανική ομοσπονδιακή ναυτιλιακή και υδρογραφική υπηρεσία, στο εξής: BSH) μπορεί να χορηγήσει, για χρονικό διάστημα δύο ετών κατ' ανώτατο όριο και υπό ορισμένες προϋποθέσεις, δυνάμενη να ανακληθεί άδεια πλεύσης υπό άλλη εθνική σημαία αντί της γερμανικής, εφόσον τούτο επιτρέπεται βάσει του εφαρμοστέου αλλοδαπού δικαίου, υπό την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων που απορρέουν από το δίκαιο της Ένωσης.

25 Το άρθρο 7a, παράγραφος 3, του FlaggRG προβλέπει ότι το δικαίωμα πλεύσης υπό τη γερμανική σημαία δεν μπορεί να ασκείται για όσο διάστημα είναι σε ισχύ η άδεια αλλαγής σημαίας.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

26 Η P & I είναι ασφαλιστική εταιρία εδρεύουσα στο Ηνωμένο Βασίλειο, η οποία συνάπτει συμβάσεις θαλάσσιας ασφάλισης σε παγκόσμια κλίμακα και αποτελεί, από τις 2 Νοεμβρίου 2011, τη διάδοχο της Marine Shipping Mutual Insurance Company, της επιχειρήσεως που είχε συνάψει τις επίμαχες στη διαφορά της κύριας δίκης ασφαλιστικές συμβάσεις.

27 Οι εν λόγω συμβάσεις συνήφθησαν με δεκατέσσερις εταιρίες και καλύπτουν διάφορους κινδύνους που συνδέονται με την εκμετάλλευση ποντοπόρων πλοίων των οποίων πλοιοκτήτες είναι οι εταιρίες αυτές. Οι ως άνω συμβάσεις αφορούν, ειδικότερα, την κάλυψη αστικής ευθύνης, τη νομική προστασία, τη λεγόμενη κάλυψη «casco» (διάφορα είδη ζημιών που προκαλούνται στα πλοία) και τους κινδύνους πολέμου.

28 Οι εταιρίες αυτές εδρεύουν στη Γερμανία και έχουν καταχωριστεί στο εμπορικό μητρώο που τηρείται στο Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου, Γερμανία) ως εταιρίες περιορισμένης ευθύνης γερμανικού δικαίου.

29 Τα εν λόγω ποντοπόρα πλοία είναι όλα καταχωρισμένα στο νηολόγιο που τηρείται στο ίδιο δικαστήριο.

30 Στις επίμαχες στην κύρια δίκη ασφαλιστικές συμβάσεις μετείχαν επίσης, ως ασφαλιζόμενες ή συνασφαλιζόμενες, τόσο η εφοπλιστική επιχείρηση η οποία ενεργεί ως διαχειριστής των ως άνω δεκατεσσάρων ναυτιλιακών εταιριών και της οποίας ο στόλος περιλαμβάνει το σύνολο των επίμαχων στην υπόθεση της κύριας δίκης ποντοπόρων πλοίων όσο και οι εγκατεστημένοι στη Λιβερία και τη Μάλτα ναυλωτές πλοίου «γυμνού».

31 Σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του FlaggRG, η BSH χορήγησε στα πλοία των εταιριών που μετέχουν στην κύρια δίκη άδεια πλεύσης υπό εθνική σημαία διαφορετική της γερμανικής, ήτοι σημαία Μάλτας ή Λιβερίας. Ωστόσο, για το διάστημα της αλλαγής σημαίας, τα πλοία αυτά παρέμειναν εγγεγραμμένα στο γερμανικό νηολόγιο.

32 Δυνάμει των επίμαχων στην κύρια δίκη ασφαλιστικών συμβάσεων, η P & I έλαβε αμοιβή με τη μορφή ασφαλίστρων, για την οποία δεν υποβλήθηκε φορολογική δήλωση στη Γερμανία στο πλαίσιο του φόρου ασφάλισης.

33 Κατόπιν φορολογικού ελέγχου που διενεργήθηκε το 2012, η BZS εξέδωσε πράξη καταλογισμού φόρου, με ημερομηνία 11 Νοεμβρίου 2014, ζητώντας από την P & I να καταβάλει, για τον Δεκέμβριο του 2009, φόρο ασφάλισης ύψους 13 374,57 ευρώ.

34 Με απόφαση της 15ης Ιανουαρίου 2016, η BZS απέρριψε τη διοικητική προσφυγή της P & I κατά της ως άνω πράξεως καταλογισμού.

35 Κατόπιν αυτού, η εν λόγω εταιρία άσκησε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου ένδικη προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι τα επίμαχα στην κύρια δίκη ασφάλιστρα δεν φορολογούνται στη Γερμανία, επειδή οι συνδεόμενοι με τα ασφαλισμένα πλοία κίνδυνοι δεν βρίσκονται στο κράτος μέλος αυτό.

36 Συναφώς, η P & I εκτιμά ότι το κράτος καταχώρισης, περί του οποίου γίνεται λόγος στο άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 και το οποίο έχει φορολογική αρμοδιότητα για τα εν λόγω ασφάλιστρα, είναι εκείνο που παρέσχε την άδεια πλεύσης στο πλοίο αυτό. Ειδικότερα, είναι το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, καθόσον αυτό είναι το κράτος που καθορίζει το ποιοτικό επίπεδο το οποίο απαιτείται να έχουν τα πλοία που φέρουν τη σημαία του και το οποίο φέρει, επομένως, την ευθύνη για τον κίνδυνο που αποτελούν τα εν λόγω πλοία.

37 Αντιθέτως, η BZS υποστηρίζει ότι η καταβολή των επίμαχων στην κύρια δίκη ασφαλίστρων υπόκειται σε φόρο στη Γερμανία, καθόσον από το άρθρο 1, παράγραφος 2, δεύτερη περίοδος, σημείο 2, του VersStG προκύπτει ότι ο Γερμανός νομοθέτης μετέφερε ορθώς στην εθνική έννομη τάξη το άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, συνδέοντας την υπαγωγή στον φόρο ασφάλισης όχι με την «καταχώριση» του οικείου πλοίου, υπό την έννοια της χορήγησης επίσημης αδείας πλεύσης, αλλά με την εγγραφή σε επίσημο μητρώο και με τη χορήγηση στο εν λόγω πλοίο αριθμού ταυτοποίησης. Ένα τέτοιο επίσημο μητρώο, όμως, είναι μόνον το νηολόγιο, κύριος σκοπός του οποίου είναι η απόδειξη της κυριότητας του πλοίου.

38 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, κατ' εφαρμογήν αποκλειστικά του εθνικού δικαίου και, ειδικότερα, του άρθρου 1, παράγραφος 2, του VersStG, τα εισπραττόμενα από την P & I ασφάλιστρα θα πρέπει να φορολογούνται στη Γερμανία, καθόσον, ιδίως, τα επίμαχα στην κύρια δίκη ποντοπόρα πλοία είναι καταχωρισμένα στη Γερμανία σε ένα «επίσημο ή επισήμως αναγνωρισμένο μητρώο», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, ήτοι στο νηολόγιο.

39 Εντούτοις, όσον αφορά την ασφάλιση «μεταφορικών μέσων κάθε είδους», περί της οποίας γίνεται λόγος στο άρθρο 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, το ως άνω δικαστήριο διερωτάται κατά πόσον το «Zulassungsmitgliedstaat», δηλαδή είτε το «κράτος μέλος έγκρισης» είτε το «κράτος μέλος καταχώρισης», καθόσον η τελευταία αυτή έννοια δεν ορίζεται, θα μπορούσε να είναι το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, δηλαδή το κράτος το οποίο καθορίζει τους νομικούς κανόνες που έχουν εφαρμογή στην εκμετάλλευση του ποντοπόρου πλοίου στη γενική ναυσιπλοΐα και, επομένως, τις προϋποθέσεις για τη χρησιμοποίησή του.

40 Τέλος, προκειμένου περί της ερμηνείας του άρθρου 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, παραπέμποντας στη νομολογία του Δικαστηρίου (αποφάσεις της 14ης Ιουνίου 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, και της 17ης Ιανουαρίου 2019, A, C-74/18, EU:C:2019:33), σε ποιο βαθμό είναι δυνατό να στηριχθεί αποκλειστικά στην εγγραφή του μεταφορικού μέσου σε μητρώο, χωρίς να λάβει υπόψη την έγκριση της κυκλοφορίας του μεταφορικού αυτού μέσου.

41 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Finanzgericht Köln (φορολογικό δικαστήριο Κολωνίας, Γερμανία) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση, σε συνδυασμό με το άρθρο 25, πρώτο εδάφιο, πρώτο σκέλος της περιόδου, της [δεύτερης οδηγίας 88/357] ή με το άρθρο 46, παράγραφος 2, της οδηγίας 92/49 την έννοια ότι, ως προς τον καθορισμό του κράτους μέλους όπου βρίσκεται ο κίνδυνος, πρόκειται συναφώς, στην περίπτωση της ασφάλισης κινδύνων που συνδέονται με την εκμετάλλευση ποντοπόρου πλοίου, για το κράτος όπου το πλοίο έχει εγγραφεί σε επίσημο μητρώο από το οποίο προκύπτει η κυριότητά του ή για το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

42 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, έχει την έννοια ότι, όταν συμβάσεις ασφαλίσεως αφορούν την κάλυψη διαφόρων κινδύνων που συνδέονται με την εκμετάλλευση ποντοπόρων πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγιο που τηρείται από ένα κράτος μέλος, αλλά φέρουν τη σημαία άλλου κράτους μέλους ή τρίτου κράτους βάσει αδείας προσωρινής αλλαγής σημαίας, πρέπει να θεωρείται ως «κράτος μέλος καταχώρισης» του οικείου πλοίου και, επομένως, ως «κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος», κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων, το οποίο έχει την αποκλειστική εξουσία φορολογήσεως των ασφαλίστρων που καταβάλλονται στο πλαίσιο των εν λόγω συμβάσεων ασφαλίσεως, το κράτος μέλος που τηρεί το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το πλοίο αυτό με κύριο σκοπό την απόδειξη της κυριότητας του πλοίου ή το κράτος μέλος ή το τρίτο κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο αυτό.

43 Από τον συνδυασμό του άρθρου 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49 και του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 προκύπτει ότι, όταν ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο αφορά «μεταφορικά μέσα κάθε είδους», η σύμβαση υπόκειται «αποκλειστικά στους έμμεσους και τους οιονεί φόρους που επιβαρύνουν τα ασφάλιστρα» στο «κράτος μέλος καταχώρισης» του οικείου μεταφορικού μέσου δεδομένου ότι το τελευταίο αυτό κράτος θεωρείται ως το «κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος».

44 Η ιδιαιτερότητα της υποθέσεως της κύριας δίκης έγκειται στο γεγονός ότι τα επίμαχα πλοία ενεγράφησαν στο νηολόγιο που τηρείται στο Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου) και εξακολουθούν να είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιο αυτό, ενώ, κατόπιν αδείας αλλαγής σημαίας, χορηγηθείσας από την BSH, που είναι η αρμόδια προς τούτο γερμανική αρχή, τα εν λόγω πλοία φέρουν προσωρινώς σημαία άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

45 Σε μια τέτοια εξαιρετική περίπτωση ανακύπτει το ζήτημα αν το «κράτος μέλος καταχώρισης», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, και, επομένως, το «κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος», κατά την έννοια του άρθρου 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49, είναι το κράτος που τηρεί το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το πλοίο με κύριο σκοπό την απόδειξη της κυριότητας του πλοίου ή το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, εντός του οποίου το εν λόγω πλοίο μπορεί επίσης να εγγραφεί σε νηολόγιο.

46 Εισαγωγικώς, πρέπει να υπομνησθεί, πρώτον, ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης, εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν, σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την εγγραφή των πλοίων στα νηολόγιά τους, καθώς και για την παροχή στα πλοία αυτά του δικαιώματος να πλέουν υπό τη σημαία τους, και ότι, κατά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας, τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν τους κανόνες του δικαίου της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 25ης Ιουλίου 1991, Factortame κ.λπ., C-221/89, EU:C:1991:320, σκέψεις 13 και 14), εξυπακουομένου ότι, κατά το άρθρο 91, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μοντέγκο Μπαίυ, για την ερμηνεία της οποίας το Δικαστήριο έχει αρμοδιότητα (απόφαση της 7ης Μαΐου 2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, σκέψη 46 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), πρέπει να υφίσταται «πραγματικός δεσμός» μεταξύ του κράτους και των οικείων πλοίων, είτε πρόκειται για την καταχώριση των πλοίων στο έδαφος του κράτους αυτού είτε πρόκειται για τη χορήγηση στα πλοία του δικαιώματος ή της δυνατότητας να φέρουν τη σημαία του εν λόγω κράτους.

47 Δεύτερον, πρέπει να σημειωθεί ότι το αρμόδιο κράτος μέλος για να φορολογεί τα ασφάλιστρα δυνάμει των συνδυασμένων διατάξεων του άρθρου 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49 και του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 είναι το κράτος μέλος στου οποίου το έδαφος είναι καταχωρισμένο το μεταφορικό μέσο κατά την ημερομηνία καταβολής των εν λόγω ασφαλίστρων και όχι εκείνο στου οποίου το έδαφος ήταν καταχωρισμένο το μεταφορικό μέσο κατά τη σύναψη της συμβάσεως ασφαλίσεως, καθόσον πρέπει να γίνεται δεκτή η λεγόμενη «δυναμική» ερμηνεία των διατάξεων αυτών (πρβλ. απόφαση της 21ης Φεβρουαρίου 2013, RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, σκέψη 53).

48 Όσον αφορά την ερμηνεία της έννοιας «κράτος μέλος καταχώρισης», κατά το άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, κατά πάγια νομολογία, τόσο από τις απαιτήσεις της ομοιόμορφης εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης όσο και από την αρχή της ισότητας συνάγεται ότι οι όροι διατάξεως του δικαίου της Ένωσης που δεν περιέχει ρητή παραπομπή στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της έννοιας και του πεδίου εφαρμογής της πρέπει κατά κανόνα να ερμηνεύονται αυτοτελώς και ομοιόμορφα σε ολόκληρη

την Ένωση, για την ερμηνεία δε αυτή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της εκάστοτε διατάξεως αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη νομοθεσία της οποίας η οικεία διάταξη αποτελεί μέρος (πρβλ., ιδίως, αποφάσεις της 21ης Φεβρουαρίου 2013, RVS Levensverzekeringen, C-243/11, EU:C:2013:85, σκέψη 23, και της 19ης Δεκεμβρίου 2013, Fish Legal και Shirley, C-279/12, EU:C:2013:853, σκέψη 42 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Το ιστορικό της θεσπίσεως μιας διατάξεως του δικαίου της Ένωσης μπορεί επίσης να είναι χρήσιμο για την ερμηνεία της, όπως επισήμανε μεταξύ άλλων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή [απόφαση της 25ης Ιουνίου 2020, A κ.λπ. (Ανεμογεννήτριες σε Aalter και Nevele), C-24/19, EU:C:2020:503, σκέψη 37 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

49 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η έννοια του «κράτους μέλους καταχώρισης», κατά το άρθρο 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, δεν ορίζεται από τον νομοθέτη της Ένωσης και ότι η διάταξη αυτή δεν περιλαμβάνει καμία ρητή παραπομπή στο δίκαιο των κρατών μελών για τον προσδιορισμό της σημασίας και του πεδίου εφαρμογής της. Επομένως, πρέπει να συναχθεί μια αυτοτελής και ομοιόμορφη ερμηνεία της έννοιας αυτής.

50 Εν προκειμένω, μια τέτοια ομοιόμορφη ερμηνεία είναι σημαντική κατά μείζονα λόγο διότι μόνος σκοπός της ως άνω διατάξεως είναι να καθοριστεί το κράτος μέλος το οποίο διαθέτει αποκλειστική εξουσία φορολόγησης των ασφαλίστρων δυνάμει του άρθρου 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49.

51 Όσον αφορά, καταρχάς, το γράμμα του άρθρου 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, οι αμφιβολίες του αιτούντος δικαστηρίου σχετικά με την ερμηνεία της διατάξεως αυτής απορρέουν ειδικότερα από την ασάφεια της εν λόγω διατάξεως στη γερμανική γλώσσα, καθόσον η ως άνω διάταξη χρησιμοποιεί την έννοια του «Zulassungsmitgliedstaat» που παραπέμπει, ανάλογα με το πλαίσιο στο οποίο χρησιμοποιείται, είτε στο κράτος μέλος εγγραφής ή καταχώρισης του μεταφορικού μέσου είτε στο κράτος μέλος έγκρισης της κυκλοφορίας ή χορήγησης αδείας κυκλοφορίας του μέσου αυτού.

52 Η P & I στηρίζεται στον όρο «Zulassungsmitgliedstaat», υπό την έννοια του κράτους μέλους έγκρισης της κυκλοφορίας ή χορήγησης αδείας κυκλοφορίας, υποστηρίζοντας ότι νοείται ως «κράτος μέλος καταχώρισης», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, το κράτος που έχει παράσχει άδεια κυκλοφορίας ή πλεύσης στο μεταφορικό μέσο, εν προκειμένω στο πλοίο, πράγμα το οποίο πιστοποιείται, όπως υποστηρίζει, με τη σχετική καταχώρισή του. Δεδομένου ότι, σε αντίθεση με άλλα τέτοια μέσα όπως τα αυτοκίνητα, τις μοτοσυκλέτες ή τα αεροσκάφη, δεν υπάρχει κανονιστική ρύθμιση στο επίπεδο της Ένωσης όσον αφορά την έγκριση ή τη χορήγηση αδείας πλεύσης των πλοίων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη συναφώς το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, καθόσον το κράτος αυτό προβλέπει το κανονιστικό πλαίσιο που έχει εφαρμογή στην εκμετάλλευση του πλοίου, το οποίο έχει σχέση με τον κίνδυνο που συνδέεται με την εκμετάλλευση του πλοίου.

53 Εντούτοις, όπως επίσης επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 49 των προτάσεών του, όλες οι γλωσσικές αποδόσεις του άρθρου 2, στοιχείο δ', δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 πλην της αποδόσεως στη γερμανική γλώσσα χρησιμοποιούν είτε την έννοια του κράτους μέλους «εγγραφής» είτε εκείνη του κράτους μέλους «καταχώρισης».

54 Κατά πάγια νομολογία, όμως, η διατύπωση που έχει χρησιμοποιηθεί στην απόδοση διατάξεως του δικαίου της Ένωσης σε μία γλώσσα δεν μπορεί να αποτελέσει τη μοναδική βάση για την ερμηνεία της διατάξεως αυτής ούτε μπορεί να της δίδεται προτεραιότητα σε σχέση με την απόδοση στις άλλες γλώσσες (απόφαση της 12ης Σεπτεμβρίου 2019, A κ.λπ., C-347/17, EU:C:2019:720, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

55 Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί ότι ο όρος «Zulassungsmitgliedstaat», με βάση τη μία από τις δύο έννοιές του, δηλαδή εκείνη του κράτους μέλους εγγραφής ή καταχώρισης, συμφωνεί με την ορολογία που χρησιμοποιείται σε όλες τις άλλες γλωσσικές αποδόσεις του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357.

56 Ένα ακόμη επιχείρημα κατά της ερμηνείας της ως άνω διατάξεως υπό την έννοια ότι η διάταξη αυτή αναφέρεται στο κράτος μέλος έγκρισης της κυκλοφορίας ή χορήγησης αδείας κυκλοφορίας αντλείται από το γεγονός ότι, όσον αφορά τα πλοία, σε αντίθεση με τα άλλα μεταφορικά μέσα στα οποία αναφέρεται η διάταξη αυτή, δεν υφίσταται, ρύθμιση σε επίπεδο Ένωσης σχετική με την εν λόγω έγκριση ή χορήγηση αδείας.

57 Επομένως, στο πλαίσιο της εξετάσεως του γράμματος μόνον του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η διάταξη αυτή, ερμηνευόμενη υπό το πρίσμα του συνόλου των γλωσσικών αποδόσεών της, αναφέρεται στο κράτος μέλος εγγραφής ή καταχώρισης του πλοίου και όχι στο κράτος μέλος χορηγήσεως αδείας ή παροχής εγκρίσεως πλεύσεως στο οποίο είναι δυνατόν να αναφέρεται μόνον η απόδοση της διατάξεως αυτής στη γερμανική γλώσσα, με βάση μία από τις δύο ως άνω έννοιες του όρου «Zulassungsmitgliedstaat».

58 Πρέπει να προστεθεί ότι, κατά τη συνήθη έννοιά τους, οι όροι «εγγραφή» και «καταχώριση» ενός πλοίου χρησιμοποιούνται αδιακρίτως στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, όπως προκύπτει εξάλλου από τις διάφορες άλλες γλωσσικές αποδόσεις πλην της αποδόσεως στη γερμανική γλώσσα, οι οποίες, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 53 της παρούσας αποφάσεως, χρησιμοποιούν είτε τον έναν είτε τον άλλον από τους ως άνω δύο όρους.

59 Παρά ταύτα, πάντοτε υπό το πρίσμα του γράμματος μόνον του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, a priori δεν φαίνεται να μπορεί να αποκλεισθεί ότι οι όροι «κράτος μέλος εγγραφής» ή «κράτος μέλος καταχώρισης» καλύπτουν, επιπλέον του κράτους που τηρεί το μητρώο στο οποίο είναι εγγεγραμμένα τα πλοία προς απόδειξη της κυριότητάς τους και, ενδεχομένως, άλλων εμπράγματων δικαιωμάτων επί των πλοίων αυτών, περιλαμβανομένων των υποθηκών που τα βαρύνουν, το κράτος του οποίου τη σημαία φέρουν τα πλοία, δεδομένου ότι επίσης, όπως προβλέπει το άρθρο 94, παράγραφος 2, στοιχείο α′, της Συμβάσεως του Μοντέγκο Μπαίυ, κάθε κράτος υποχρεούται να καταχωρίσει τα πλοία που φέρουν τη σημαία του στο εθνικό νηολόγιο.

60 Όσον αφορά, στη συνέχεια, το ιστορικό της θεσπίσεως του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, πρέπει να σημειωθεί ότι η αρχική πρόταση της Επιτροπής, που κατατέθηκε στις 30 Δεκεμβρίου 1975 [COM(1975) 516 final] (ΕΕ 1976, C 32, σ. 2), κατόπιν της οποίας εκδόθηκε η δεύτερη οδηγία, προέβλεπε ότι ως «κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος» έπρεπε να νοείται είτε το «κράτος μέλος ταξινόμησης, όταν η ασφάλιση αφορά χερσαία οχήματα» είτε το «κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται η συνήθης διαμονή του ασφαλισμένου, εφόσον πρόκειται για τον ιδιοκτήτη του οχήματος ή για πρόσωπο που έχει

οικονομικό συμφέρον στο συγκεκριμένο όχημα ή που έχει τη διαχείρισή του ή, σε διαφορετική περίπτωση, το κράτος μέλος καταχώρισης του οχήματος, όταν η ασφάλιση αφορά σιδηροδρομικά οχήματα, αεροσκάφη και ποτάμια, λιμναία και θαλάσσια σκάφη».

61 Στην τροποποιημένη πρόταση οδηγίας της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 1978 [COM(1978) 63 final], διατηρήθηκαν τα δύο αυτά κριτήρια, αλλά αντιστράφηκε η σειρά τους, με αποτέλεσμα το κριτήριο του κράτους μέλους της συνήθους διαμονής του ασφαλισμένου, το οποίο ισχύει ελλείψει άλλου, να έχει εφαρμογή μόνο στην περίπτωση μη καταχώρισης του οχήματος.

62 Το τελικό πλέον κείμενο του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 αναφέρει μόνον το «κράτος μέλος καταχώρισης», τούτο δε για όλα τα μεταφορικά μέσα, περιλαμβανομένων των πλοίων.

63 Μολονότι το κριτήριο συνδέσεως με το κράτος μέλος της συνήθους διαμονής ή εγκαταστάσεως του ασφαλισμένου εμφανίζεται στον επικουρικό κανόνα που περιλαμβάνεται στην τελευταία περίπτωση του άρθρου 2, στοιχείο δ′, της δεύτερης οδηγίας 88/357, ο ως άνω κανόνας δεν έχει εφαρμογή στις ασφαλίσεις που αφορούν κάθε είδους μεταφορικά μέσα, καθόσον αυτές καλύπτονται ειδικά από τη δεύτερη περίπτωση της διατάξεως αυτής. Επομένως, ο εν λόγω κανόνας δεν ασκεί άμεση επιρροή στην ερμηνεία των όρων που περιλαμβάνονται στη δεύτερη περίπτωση της διατάξεως αυτής.

64 Γεγονός παραμένει ότι, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, το ιστορικό της θεσπίσεως του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 συνηγορεί κατά τα φαινόμενα υπέρ της απόψεως ότι ο σύνδεσμος με το «κράτος μέλος καταχώρισης» αφορά υπορρήτως τη σχέση που υπάρχει μεταξύ ενός ατόμου ή μιας εταιρίας που έχει την κυριότητα του πλοίου ή οικονομικό συμφέρον στο πλοίο και του κράτους που τηρεί το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το εν λόγω πλοίο, με το οποίο πιστοποιείται η κυριότητα του πλοίου αυτού.

65 Εντούτοις, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από το ιστορικό της θεσπίσεως της διατάξεως αυτής μπορεί επίσης να συναχθεί ότι το γεγονός ότι ο νομοθέτης της Ένωσης δέχθηκε εν τέλει μόνον το κριτήριο του συνδέσμου με το «κράτος μέλος καταχώρισης» συνηγορεί υπέρ του ότι το εναλλακτικό κριτήριο που αφορά τη συνήθη διαμονή του ασφαλισμένου που είναι κύριος του οικείου μεταφορικού μέσου, ο οποίος έχει οικονομικό συμφέρον σε αυτό ή το διαχειρίζεται, δεν θα πρέπει να ασκεί επιρροή στο πλαίσιο της δεύτερης περιπτώσεως του άρθρου 2, στοιχείο δ′, της δεύτερης οδηγίας 88/357 αλλά, στην καλύτερη περίπτωση, στο πλαίσιο της τελευταίας περιπτώσεως της διατάξεως αυτής.

66 Ως εκ τούτου, από το ιστορικό της θεσπίσεως της διατάξεως αυτής δεν μπορεί να συναχθεί συμπέρασμα ως προς την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στην έννοια του «κράτους μέλους καταχώρισης» στο άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357.

67 Όσον αφορά, τέλος, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται το άρθρο 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49 και το άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 και τον σκοπό των διατάξεων αυτών, πρέπει να υπομνησθεί ότι από το ως άνω άρθρο 2, στοιχείο δ′, προκύπτει ότι σκοπός του νομοθέτη της Ένωσης ήταν να προτείνει, για όλα τα είδη των ασφαλιζομένων κινδύνων, μια λύση η οποία να καθιστά δυνατόν να καθορισθεί το κράτος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος με βάση συγκεκριμένα κριτήρια, υλικής και όχι νομικής φύσεως. Ο επιδιωκόμενος σκοπός ήταν να αντιστοιχεί σε κάθε κίνδυνο ένα συγκεκριμένο στοιχείο το οποίο να καθιστά δυνατό τον εντοπισμό του κινδύνου εντός ορισμένου κράτους μέλους (απόφαση της 14ης Ιουνίου 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, σκέψη 44).

68 Ως εκ τούτου, για παράδειγμα, κατά το άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, αν η σύμβαση αφορά μεταφορικό μέσο, το κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος είναι το κράτος μέλος καταχώρισης του μεταφορικού μέσου, ακόμη και αν δεν ταυτίζεται με το κράτος μέλος όπου χρησιμοποιείται το μέσο αυτό (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουνίου 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, σκέψη 45).

69 Επιπλέον, υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 30 της οδηγίας 92/49, συνάγεται ότι το άρθρο 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας αποσκοπεί στη μείωση του κινδύνου στρεβλώσεως του ανταγωνισμού μεταξύ κρατών μελών στον τομέα των υπηρεσιών ασφαλίσεως, λόγω διαφορών στη διάρθρωση και στους συντελεστές των εμμέσων φόρων που πλήττουν τις ασφαλιστικές πράξεις (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουνίου 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, σκέψη 49).

70 Η επιλογή του τόπου όπου βρίσκεται ο κίνδυνος ως κριτηρίου για τον καθορισμό του κράτους που έχει εξουσία φορολογήσεως είναι ικανή να εξαλείψει τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των εγκατεστημένων σε διαφορετικά κράτη μέλη επιχειρήσεων οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ασφαλίσεως (απόφαση της 14ης Ιουνίου 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, σκέψη 50).

71 Η επιλογή αυτή καθιστά επίσης δυνατό τον αποκλεισμό του κινδύνου διπλής φορολογήσεως και της πιθανότητας φοροαποφυγής, δεδομένου ότι σε κάθε κίνδυνο αντιστοιχεί μια εγκατάσταση και, συνεπώς, ένα κράτος μέλος (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουνίου 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, σκέψη 51).

72 Επομένως, για την ερμηνεία των διατάξεων του άρθρου 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49 και του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη ο σκοπός της εξαλείψεως των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των εγκατεστημένων σε διαφορετικά κράτη μέλη επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες ασφαλίσεως, ο οποίος συνεπάγεται ότι πρέπει να αποκλείεται τόσο ο κίνδυνος διπλής φορολόγησης όσο και ο κίνδυνος φοροαποφυγής, μέσω μιας ερμηνείας η οποία να εξασφαλίζει ότι ο οικείος κίνδυνος θα εντοπίζεται σε ένα μόνον κράτος μέλος και θα στηρίζεται σε μια έννοια του κριτηρίου εντοπισμού του κινδύνου στηριζόμενη σε συγκεκριμένα στοιχεία υλικής φύσεως και όχι σε κριτήρια νομικής φύσεως.

73 Συνεπώς, λαμβανομένων υπόψη των σκοπών των ως άνω διατάξεων, ανακύπτει το ζήτημα αν από αυτές απορρέει ότι ο όρος «κράτος μέλος καταχώρισης», κατά το άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, έχει την έννοια ότι αναφέρεται στο κράτος μέλος που τηρεί μητρώο, όπως το νηολόγιο, στο οποίο εγγράφονται τα πλοία προκειμένου να προσδιορίζεται ο ιδιοκτήτης τους, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τα πλοία αυτά, ή στο κράτος του οποίου τη σημαία φέρουν τα εν λόγω πλοία, το οποίο, σύμφωνα με το άρθρο 94 της Συμβάσεως του Μοντέγκο Μπαίυ, «τηρεί νηολόγιο πλοίων που θα περιέχει τα ονόματα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των πλοίων που φέρουν τη σημαία του», «ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία» και λαμβάνει «τα απαραίτητα μέτρα για τα πλοία […], ώστε με αυτά να εξασφαλίζεται η ασφάλεια στη θάλασσα».

74 Όσον αφορά τον σκοπό που συνίσταται στην αποφυγή της διπλής φορολογήσεως, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 46 της παρούσας αποφάσεως, στο παρόν στάδιο εξελίξεως του δικαίου της Ένωσης και σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, κάθε κράτος μέλος καθορίζει τους όρους καταχώρισης των πλοίων στο έδαφός του, καθώς και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να έχουν τα πλοία το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του και, επομένως, για να

έχουν την εθνικότητά του, δεδομένου ότι, κατά το άρθρο 91, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μοντέγκο Μπαίυ, πρέπει να υφίσταται «πραγματικός δεσμός» μεταξύ του κράτους και των οικείων πλοίων.

75 Επομένως, ελλείψει εναρμονίσεως σε επίπεδο Ένωσης των κανόνων περί νηολογήσεως των πλοίων, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ένα πλοίο να είναι νηολογημένο σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη εφόσον υφίστανται πραγματικοί δεσμοί μεταξύ του πλοίου αυτού και πλειόνων κρατών μελών, πράγμα που θα μπορούσε να οδηγήσει σε πολλαπλές φορολογικές επιβαρύνσεις.

76 Ωστόσο, αφενός, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 75 των προτάσεών του, οι νομοθεσίες της πλειονότητας των κρατών μελών αποκλείουν τις πολλαπλές εγγραφές που μπορούν να οδηγήσουν σε πολλαπλές φορολογικές επιβαρύνσεις.

77 Εν προκειμένω, το άρθρο 14 παράγραφος 1, της SchRegO ορίζει ότι ένα πλοίο δεν μπορεί να εγγραφεί σε γερμανικό νηολόγιο για όσο διάστημα είναι εγγεγραμμένο σε αλλοδαπό νηολόγιο.

78 Αφετέρου, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μοντέγκο Μπαίυ ορίζει ότι «[τ]α πλοία πλέουν με τη σημαία ενός μόνο κράτους», πράγμα το οποίο, αν επιλεγόταν το κριτήριο του συνδέσμου με το κράτος της σημαίας ως κριτήριο για την εφαρμογή του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, θα ήταν ικανό να αποκλείσει τη διπλή καταχώριση και, επομένως, τη διπλή φορολόγηση.

79 Εν προκειμένω, το άρθρο 6, παράγραφος 1, του FlaggRG προβλέπει ότι τα ποντοπόρα πλοία που υποχρεούνται να φέρουν τη σημαία της Γερμανίας δυνάμει του άρθρου 1 του νόμου αυτού δεν δικαιούνται να φέρουν άλλη εθνική σημαία.

80 Εντούτοις, ο χαρακτηρισμός του κράτους της σημαίας ως κράτους στο οποίο βρίσκεται ο κίνδυνος στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357 δεν καθιστά δυνατόν να αποτραπεί ο κίνδυνος φοροαποφυγής, όπερ αποτελεί έναν άλλο σκοπό του άρθρου 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49 και του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, όπως εναργώς προκύπτει από την υπόθεση της κύριας δίκης, χαρακτηριστικά της οποίας είναι η αλλαγή σημαίας των οικείων πλοίων, η οποία βέβαια επετράπη αρχικώς από το κράτος στο οποίο τα εν λόγω πλοία ήταν και εξακολουθούν να είναι νηολογημένα, και η επιλογή άλλου κράτους της σημαίας, με σαφώς λιγότερο άμεσο και λιγότερο συγκεκριμένο σύνδεσμο με τα ως άνω πλοία σε σχέση με το κράτος μέλος όπου αυτά είναι νηολογημένα με κύριο σκοπό την απόδειξη της κυριότητάς τους.

81 Επομένως, όπως επίσης επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 73 των προτάσεών του, η επιλογή του κράτους που τηρεί το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένα τα πλοία για τον προσδιορισμό του τόπου όπου βρίσκεται ο κίνδυνος, για τους σκοπούς εφαρμογής του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, διευκολύνει την επίτευξη όλων των σκοπών της οδηγίας αυτής οι οποίοι συνίστανται στην αποτροπή των κινδύνων διπλής φορολόγησης και φοροαποφυγής.

82 Επιπλέον, η ερμηνεία του όρου «κράτος μέλος καταχώρισης», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, πρέπει επίσης να γίνεται υπό το πρίσμα του σκοπού της διατάξεως αυτής, όπως αυτός υπενθυμίστηκε στη σκέψη 67 της παρούσας αποφάσεως, ο οποίος συνίσταται στον καθορισμό του κράτους όπου βρίσκεται ο κίνδυνος με βάση συγκεκριμένα κριτήρια υλικής φύσεως, προκειμένου να αντιστοιχεί σε κάθε κίνδυνο ένα

συγκεκριμένο στοιχείο το οποίο να καθιστά δυνατό τον εντοπισμό του κινδύνου εντός ορισμένου κράτους μέλους (πρβλ. απόφαση της 14ης Ιουνίου 2001, Kvaerner, C-191/99, EU:C:2001:332, σκέψη 44).

83 Το νηολόγιο, όμως, καθόσον έχει ως κύριο σκοπό τον προσδιορισμό του ιδιοκτήτη του πλοίου που είναι εγγεγραμμένο σε αυτό, ο οποίος φέρει πρωτίστως την ευθύνη για τους κινδύνους που συνδέονται με το εν λόγω πλοίο και την εκμετάλλευσή του και, για τον λόγο αυτόν, έχει συνάψει σύμβαση ασφαλίσεως καλύπτουσα τους ως άνω κινδύνους προκειμένου να προστατεύσει τα περιουσιακά συμφέροντα που έχει επί του πλοίου, καθιστά δυνατό τον εντοπισμό σε συγκεκριμένο κράτος μέλος των συνδεομένων με το πλοίο κινδύνων με βάση ένα συγκεκριμένο υλικής φύσεως στοιχείο, ήτοι τη σχέση μεταξύ του πλοιοκτήτη και του κράτους μέλους στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο, κράτος που μπορεί να προσδιοριστεί περαιτέρω, ενδεχομένως, ως το κράτος μέλος του οποίου την ιθαγένεια έχει ο ως άνω πλοιοκτήτης ή/και στο οποίο έχει την κατοικία του ή στο οποίο είναι εγκατεστημένος.

84 Ένα τέτοιο κριτήριο συνδέσεως παρέχει επίσης τη δυνατότητα καλύψεως περίπλοκων περιπτώσεων που είναι συνήθεις στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλισης, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία χαρακτηρίζεται από την κάλυψη πολύ διαφορετικών κινδύνων που απορρέουν από την εκμετάλλευση πλοίων και τη συμμετοχή εφοπλιστικών επιχειρήσεων και ναυλωτών πλοίου «γυμνού».

85 Επιπλέον, το κριτήριο αυτό μπορεί να εφαρμόζεται ομοιόμορφα στα «κάθε είδους μεταφορικά μέσα» στα οποία αναφέρεται το άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357.

86 Αντιθέτως, όπως επίσης σημειώνει η Επιτροπή, δεν υφίσταται a priori συγκεκριμένος και άμεσος σύνδεσμος μεταξύ του κράτους της σημαίας του πλοίου και της ευθύνης για τους κινδύνους που συνδέονται με το πλοίο, ο οποίος να δικαιολογεί τον χαρακτηρισμό του κράτους της σημαίας ως κράτους όπου βρίσκεται ο κίνδυνος.

87 Πράγματι, καίτοι, ασφαλώς, το κράτος της σημαίας ασκεί στο πλοίο τον έλεγχό του και λαμβάνει μέτρα για να την ασφάλειά του στη θάλασσα, οι παρατηρήσεις αυτές δεν αφορούν αυτές καθεαυτές τον εγγενή προς την εκμετάλλευση του πλοίου κίνδυνο σε σχέση με τον πλοιοκτήτη, ο οποίος πρωτίστως έχει κάθε λόγο να ασφαλίσει το πλοίο προκειμένου να προστατεύσει τα οικονομικά συμφέροντα που έχει επ' αυτού.

88 Τέλος, πρέπει να υπομνησθεί ότι, για να καθοριστεί το κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος, κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο δ′, της δεύτερης οδηγίας 88/357, πρέπει να προσδιοριστεί ειδικότερα η συγκεκριμένη δραστηριότητα της οποίας οι κίνδυνοι καλύπτονται από τις διάφορες επίμαχες στην κύρια δίκη ασφαλιστικές συμβάσεις (πρβλ. απόφαση της 17ης Ιανουαρίου 2019, A, C-74/18, EU:C:2019:33, σκέψη 31).

89 Συναφώς, όπως επίσης επισήμανε κατ' ουσίαν ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 85 των προτάσεών του, επιβάλλεται, με την επιφύλαξη ελέγχου από το αιτούν δικαστήριο, η διαπίστωση ότι, εν προκειμένω, το ότι η Γερμανία είναι ο τόπος όπου βρίσκονται οι κίνδυνοι που συνδέονται με την εκμετάλλευση των σχετικών πλοίων επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι οι επίμαχες στην κύρια δίκη ασφαλιστικές συμβάσεις που καλύπτουν τους εν λόγω κινδύνους, όπως έχουν συναφθεί, ιδίως, από τις πλοιοκτήτριες, οι οποίες φέρουν πρωτίστως την ευθύνη για τα πλοία αυτά και για την εκμετάλλευσή τους, παρέμειναν όπως φαίνεται αμετάβλητες παρά την προσωρινή αλλαγή σημαίας των εν λόγω πλοίων.

90 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357, έχει την έννοια ότι, όταν συμβάσεις ασφαλίσεως αφορούν την κάλυψη διαφόρων κινδύνων που συνδέονται με την εκμετάλλευση ποντοπόρων πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγιο που τηρείται από ένα κράτος μέλος, αλλά φέρουν τη σημαία άλλου κράτους μέλους ή τρίτου κράτους βάσει αδείας προσωρινής αλλαγής σημαίας, πρέπει να θεωρείται ως «κράτος μέλος καταχώρισης» του οικείου πλοίου και, επομένως, ως «κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος», κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων, το οποίο έχει την αποκλειστική εξουσία φορολογήσεως των ασφαλίστρων που καταβάλλονται στο πλαίσιο των εν λόγω συμβάσεων ασφαλίσεως, το κράτος μέλος που τηρεί το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το πλοίο αυτό με κύριο σκοπό την απόδειξη της κυριότητας του πλοίου.

Επί των δικαστικών εξόδων

91 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ’ αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 46, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 92/49/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ (τρίτη οδηγία για την πρωτασφάλιση εκτός της ασφάλειας ζωής), σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο δ′, δεύτερη περίπτωση, της δεύτερης οδηγίας 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1988, για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής, και τη θέσπιση των διατάξεων που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ, έχει την έννοια ότι, όταν συμβάσεις ασφαλίσεως αφορούν την κάλυψη διαφόρων κινδύνων που συνδέονται με την εκμετάλλευση ποντοπόρων πλοίων τα οποία είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγιο που τηρείται από ένα κράτος μέλος, αλλά φέρουν τη σημαία άλλου κράτους μέλους ή τρίτου κράτους βάσει αδείας προσωρινής αλλαγής σημαίας, πρέπει να θεωρείται ως «κράτος μέλος καταχώρισης» του οικείου πλοίου και, επομένως, ως «κράτος μέλος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος», κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων, το οποίο έχει την αποκλειστική εξουσία φορολογήσεως των ασφαλίστρων που καταβάλλονται στο πλαίσιο των εν λόγω συμβάσεων ασφαλίσεως, το κράτος μέλος που τηρεί το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το πλοίο αυτό με κύριο σκοπό την απόδειξη της κυριότητας του πλοίου.

(υπογραφές)