ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 14ης Οκτωβρίου 2004*

Στην υπόθεση C-299/02,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως,

ασκηθείσα στις 23 Αυγούστου 2002,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους K. H. I. Simonsson και H. M. H. Speyart, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενου από τον H. G. Sevenster και την S. Terstal,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους P. Jann (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, A. Rosas και την R. Silva de Lapuerta, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Léger
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 27ης Μαΐου 2004,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, θεσπίζοντας και διατηρώντας σε ισχύ στη νομοθεσία του το άρθρο 311 του Wetboek van Koophandel (εμπορικού νόμου) και το άρθρο 8:169 του Burgerlijk Wetboek (αστικού κώδικα) βάσει των οποίων καθορίζονται οι προϋποθέσεις σχετικά με:

— την ιθαγένεια των μετόχων και των διαχειριστών πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων που επιθυμούν τη νηολόγηση των πλοίων στις Κάτω Χώρες, καθώς και

— την ιθαγένεια και την κατοικία των διαχειριστών πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων νηολογημένων στις Κάτω Χώρες και των φυσικών προσώπων που είναι αρμόδια για την τρέχουσα διαχείριση της εγκαταστάσεως από την οποία ασκούνται στις Κάτω Χώρες οι δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών πλοίων εγγεγραμμένων στα ολλανδικά νηολόγια,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 43 ΕΚ και 48 ΕΚ.

Το νομικό πλαίσιο

Η διεθνής κανονιστική ρύθμιση

2 Το άρθρο 91, παράγραφος 1, της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, της 10ης Δεκεμβρίου 1982, στην οποία η Κοινότητα προσχώρησε με την απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998 (ΕΕ L 179, σ. 1, στο εξής: η σύμβαση του Montego Bay), ορίζει ότι «κάθε κράτος μέλος καθορίζει τους όρους για τη χορήγηση της ιθαγενείας του στα πλοία, για τη νηολόγησή τους στην επικράτειά του και για το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία του. [...] Μεταξύ του κράτους και του πλοίου πρέπει να υφίσταται πραγματικός δεσμός».

3 Το άρθρο 94 της συμβάσεως του Montego Bay προβλέπει στην παράγραφο 1 αυτού ότι «κάθε κράτος μέλος πρέπει να ασκεί πράγματι επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία του τη δικαιοδοσία του και τον έλεγχό του στον διοικητικό, τεχνικό και εργασιακό τομέα» και απαριθμεί, στις επόμενες παραγράφους, μια σειρά μέτρων τα οποία το κράτος της σημαίας οφείλει να λαμβάνει προς τον σκοπό αυτό.

Η εθνική κανονιστική ρύθμιση

4 Κατά το άρθρο 311, παράγραφοι 1 και 3, του Wetboek van Koophandel:

«1. Πλοίο έχει την ολλανδική ιθαγένεια όταν πληρούνται οι εξής προϋποθέσεις:

a) το πλοίο ανήκει τουλάχιστον κατά τα δύο τρίτα σε ένα ή περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων [στο εξής: κοινοτική ιθαγένεια] ή κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο [στο εξής: ιθαγένεια ΕΟΧ]·

b) το ή τα πρόσωπα που αναφέρονται στο στοιχείο a) ασκούν τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών στις Κάτω Χώρες μέσω επιχειρήσεως η οποία είναι εγκατεστημένη στη χώρα αυτή ή έχει δευτερεύουσα εγκατάσταση [...] και ασκούν τη διαχείριση του πλοίου κυρίως από τις Κάτω Χώρες·

c) η τρέχουσα διαχείριση της εγκαταστάσεως που αναφέρεται στο στοιχείο b) ασκείται από ένα ή περισσότερα φυσικά πρόσωπα που έχουν την [κοινοτική] ιθαγένεια ή την ιθαγένεια [ΕΟΧ]·

d) το ή τα φυσικά πρόσωπα που αναφέρονται στο στοιχείο c) διαθέτουν εξουσία εκπροσωπήσεως για όλα τα ζητήματα που συνδέονται με τη διαχείριση του πλοίου και αφορούν το σκάφος, τον κυβερνήτη και τα λοιπά μέλη του πληρώματος.

[...]

3. Για τους σκοπούς τους παρόντος άρθρου, νοείται ως νομικό πρόσωπο που έχει την [κοινοτική] ιθαγένεια ή την ιθαγένεια [ΕΟΧ] το νομικό πρόσωπο που έχει συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή άλλου κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο [...] και έχει την καταστατική του έδρα, την κεντρική του διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή του στο έδαφος κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή άλλου κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, υπό τον όρο ότι:

a) οι μετοχές που αντιστοιχούν τουλάχιστον στα δύο τρίτα του καλυφθέντος κεφαλαίου εκδίδονται στο όνομα φυσικών προσώπων που έχουν την [κοινοτική] ιθαγένεια ή την ιθαγένεια [ΕΟΧ] ή στο όνομα εταιριών, κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου ab initio, και η πλειονότητα των διαχειριστών έχουν την [κοινοτική] ιθαγένεια ή την ιθαγένεια [ΕΟΧ]· ή ότι

b) όλοι οι διαχειριστές έχουν την [κοινοτική] ιθαγένεια ή την ιθαγένεια [ΕΟΧ].»

5 Δυνάμει του άρθρου 8:160 του Burgerlijk Wetboek η ναυτιλιακή εταιρία είναι ειδική μορφή συγκυριότητας ενός πλοίου που επιτρέπει στα φυσικά πρόσωπα να είναι συγκύριοι ενός πλοίου χωρίς τη μεσολάβηση νομικού προσώπου.

6 Το άρθρο 8:163 του Burgerlijk Wetboek ορίζει ότι «κάθε ναυτιλιακή εταιρία μπορεί να προσλάβει [διαχειριστή]».

7 Το άρθρο 8:169, παράγραφος 1, του Burgerlijk Wetboek προβλέπει ότι «ο [διαχειριστής] παύει να ασκεί τα καθήκοντά του [...] αν δεν έχει πλέον την [κοινοτική] ιθαγένεια ή την ιθαγένεια [ΕΟΧ] ή αν μεταφέρει την κατοικία του εκτός του εδάφους κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων [στο εξής: κοινοτική κατοικία] ή κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο [στο εξής: κατοικία ΕΟΧ]».

Η πριν από την άσκηση της προσφυγής διαδικασία

8 Αφού κάλεσε το Βασίλειο των Κάτω Χωρών να υποβάλει τις παρατηρήσεις του, η Επιτροπή του απηύθυνε, στις 27 Ιανουαρίου 2000, αιτιολογημένη γνώμη όπου ανέφερε ότι ορισμένες πτυχές της εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως που διέπουν τη νηολόγηση και τη διαχείριση των ποντοπόρων πλοίων ήταν ασυμβίβαστες προς το άρθρο 43 ΕΚ, σε συνδυασμό προς το άρθρο 48 ΕΚ. Επομένως, κάλεσε αυτό το κράτος μέλος να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του που υπέχει από τη Συνθήκη ΕΚ εντός δύο μηνών από της κοινοποιήσεως της αιτιολογημένης αυτής γνώμης. Επειδή δεν ικανοποιήθηκε από την απάντηση που έδωσαν οι ολλανδικές αρχές με έγγραφο της 8ης Μαΐου 2000, η Επιτροπή άσκησε την παρούσα προσφυγή.

Επί της προσφυγής

9 Προς στήριξη της προσφυγής της η Επιτροπή προβάλλει, κατ' ουσίαν, τρεις αιτιάσεις σχετικές με τις προϋποθέσεις που απαιτεί το Βασίλειο των Κάτω Χωρών για τη νηολόγηση πλοίου σ' αυτό το κράτος μέλος (στο εξής: επίμαχο καθεστώς νηολογήσεως των πλοίων). Οι αιτιάσεις αυτές αντλούνται από το ασυμβίβαστο προς το άρθρο 43 ΕΚ της προϋποθέσεως σύμφωνα με την οποία:

— μέρος των μετόχων μιας κοινοτικής πλοιοκτήτριας εταιρίας πρέπει να έχουν την κοινοτική ιθαγένεια ή την ιθαγένεια ΕΟΧ,

— οι διαχειριστές μιας κοινοτικής πλοιοκτήτριας εταιρίας πρέπει να έχουν την κοινοτική ιθαγένεια ή την ιθαγένεια ΕΟΧ, και/ή

— τα φυσικά πρόσωπα που είναι αρμόδια για την τρέχουσα διαχείριση της οργανωτικής εγκαταστάσεως (στο εξής: οι επιτόπου αντιπρόσωποι) μιας κοινοτικής πλοιοκτήτριας εταιρίας πρέπει να έχουν την κοινοτική ιθαγένεια ή την ιθαγένεια ΕΟΧ.

10 Επιπροσθέτως, η Επιτροπή προβάλλει δύο αιτιάσεις σχετικά με τις προϋποθέσεις που απαιτεί το Βασίλειο των Κάτω Χωρών για τη διαχείριση πλοίων από ναυτιλιακή εταιρία (στο εξής: επίμαχο καθεστώς διαχειρίσεως των πλοίων). Οι αιτιάσεις αυτές αντλούνται από το ασυμβίβαστο προς το άρθρο 43 ΕΚ της προϋποθέσεως κατά την οποία:

— ο διαχειριστής μιας ναυτιλιακής εταιρίας πρέπει να έχει την κοινοτική ιθαγένεια ή την ιθαγένεια ΕΟΧ, και

— ο διαχειριστής μιας ναυτιλιακής εταιρίας πρέπει να έχει κοινοτική κατοικία ή κατοικία ΕΟΧ.

Επί των τριών πρώτων αιτιάσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

11 Κατά την Επιτροπή, το επίμαχο καθεστώς νηολογήσεως των πλοίων συνιστά περιορισμό στην ελευθερία εγκαταστάσεως.

12 Εξάλλου, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, καίτοι το καθεστώς αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί από λόγους γενικού συμφέροντος που συνδέονται με την άσκηση πραγματικού ελέγχου, πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι δυσανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό.

13 Η Ολλανδική Κυβέρνηση προβάλλει ότι το επίμαχο καθεστώς νηολογήσεως των πλοίων δεν περιορίζει την ελευθερία εγκαταστάσεως.

14 Επιπροσθέτως, η κυβέρνηση αυτή υποστηρίζει ότι, έστω και αν το καθεστώς αυτό συνεπάγεται περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως, αυτός δικαιολογείται από λόγους γενικού συμφέροντος συναφείς με την ανάγκη ασκήσεως πραγματικού ελέγχου και πραγματικής δικαιοδοσίας επί των πλοίων που φέρουν την ολλανδική σημαία.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

15 Κατά πάγια νομολογία, το άρθρο 43 ΕΚ εμποδίζει κάθε εθνικό μέτρο το οποίο, ακόμη και αν εφαρμόζεται άνευ διακρίσεων λόγω ιθαγενείας, ενδέχεται να παρακωλύσει ή να καταστήσει λιγότερο ελκυστική την άσκηση, από τους κοινοτικούς υπηκόους, της ελευθερίας εγκαταστάσεως που διασφαλίζει η Συνθήκη (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση της 31ης Μαρτίου 1993, C-19/92, Kraus, Συλλογή 1993, σ. I-1663, σκέψη 32).

16 Από το άρθρο 48 ΕΚ προκύπτει ότι το δικαίωμα της ελευθερίας εγκαταστάσεως διασφαλίζεται όχι μόνον στους κοινοτικούς υπηκόους αλλά και στις εταιρίες οι οποίες έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και έχουν την καταστατική τους έδρα, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάστασή τους εντός της Κοινότητας (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις της 27ης Σεπτεμβρίου 1998, 81/87, Daily Mail and General Trust, Συλλογή 1988, σ. 5483· της 9ης Μαρτίου 1999, C-212/97, Centros, Συλλογή 1999, σ. I-1459, σκέψη 18, και της 5ης Νοεμβρίου 2002, C-208/00, Überseering, Συλλογή 2002, σ. I-9919, σκέψη 56).

17 Η ελευθερία εγκαταστάσεως μπορεί ωστόσο, ελλείψει κοινοτικών μέτρων εναρμονίσεως, να περιορίζεται από τις εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις που δικαιολογούνται από τους λόγους που αναφέρει το άρθρο 46, παράγραφος 1, ΕΚ ή από επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις της 28ης Απριλίου 1977, 71/76, Thieffry, Συλλογή τόμος 1977, σ. 229, σκέψεις 12 και 15, καθώς και Kraus, προπαρατεθείσα, σκέψη 32).

18 Στο πλαίσιο αυτό, απόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν το επίπεδο στο οποίο θέλουν να διασφαλίσουν την προστασία των στόχων του άρθρου 46, παράγραφος 1, ΕΚ και του γενικού συμφέροντος, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο το επίπεδο αυτό πρέπει να επιτευχθεί. Ωστόσο, δεν μπορούν να πράξουν τούτο παρά μόνον εντός των ορίων που χαράζει η Συνθήκη, και, ειδικότερα, με τήρηση της αρχής της αναλογικότητας, η οποία επιβάλλει όπως τα θεσπιζόμενα μέτρα είναι ικανά να

διασφαλίσουν την επίτευξη του στόχου που επιδιώκουν και δεν βαίνουν πέραν του ό,τι είναι αναγκαίο προς επίτευξη του στόχου αυτού (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις της 20ής Μαΐου 1992, C-106/91, Ramrath, Συλλογή 1992, σ. I-3351, σκέψεις 29 και 30, καθώς και Kraus, προπαρατεθείσα, σκέψη 32).

19 Στην προκειμένη περίπτωση, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το καθεστώς νηολογήσεως των επίμαχων πλοίων έχει ως αποτέλεσμα να περιορίζει την ελευθερία εγκαταστάσεως των πλοιοκτητών αυτών των πλοίων. Πράγματι, όταν οι πλοιοκτήτριες εταιρίες που επιθυμούν να νηολογήσουν στις Κάτω Χώρες τα πλοία τους δεν πληρούν τις επίμαχες προϋποθέσεις, δεν έχουν άλλη δυνατότητα για να προβούν στη νηολόγηση αυτή παρά να τροποποιήσουν αναλόγως τη δομή του εταιρικού τους κεφαλαίου ή των διοικητικών τους οργάνων —τροποποιήσεις οι οποίες μπορεί να συνεπάγονται βαθιές ανατροπές εντός της εταιρίας, καθώς και την εκπλήρωση πολυάριθμων διατυπώσεων οι οποίες έχουν οικονομικές συνέπειες. Ομοίως, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να προσαρμόσουν την πολιτική τους περί προσλήψεων προκειμένου να αποκλείσουν από τους επιτόπου εκπροσώπους κάθε υπήκοο τρίτου προς την Κοινότητα ή τον ΕΟΧ κράτους.

20 Συναφώς, το επιχείρημα που επικαλείται η Ολλανδική Κυβέρνηση ότι, κατ' αντίθεση προς την προϋπόθεση ιθαγενείας που συνδέεται με κράτος μέλος, η προϋπόθεση κοινοτικής ιθαγενείας ή ιθαγενείας ΕΟΧ δεν μπορεί να συνιστά «περιορισμό» κατά την έννοια του άρθρου 43 ΕΚ, δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πράγματι, ελλείψει εναρμονισμένου κανόνα που να ισχύει για όλη την Κοινότητα, η προϋπόθεση κοινοτικής ιθαγενείας ή ιθαγενείας ΕΟΧ μπορεί, όπως και η προϋπόθεση ιθαγενείας ενός συγκεκριμένου κράτους μέλους, να συνιστά εμπόδιο στην ελευθερία εγκαταστάσεως.

21 Περιορισμός όπως ο επίδικος δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από την ανάγκη να ασκούνται πράγματι έλεγχος και δικαιοδοσία επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία των Κάτω Χωρών. Το ολλανδικό καθεστώς νηολογήσεως των πλοίων δεν μπορεί να διασφαλίζει την πραγματοποίηση των στόχων αυτών και βαίνει πέραν του ό,τι είναι αναγκαίο για την επίτευξή τους. Πράγματι, είναι δυσχερές να κατανοηθεί σε τι η δομή του εταιρικού κεφαλαίου ή των διοικητικών οργάνων των πλοιοκτητριών εταιριών ή ακόμη η ιθαγένεια του επιτόπιου αντιπροσώπου μπορούν να

επηρεάσουν την άσκηση πραγματικού ελέγχου του κράτους της σημαίας επί του πλοίου. Οι περιστάσεις αυτές είναι άνευ σημασίας για τη θέσπιση μέτρων σχετικών με την επιθεώρηση του πλοίου, την καταχώριση των στοιχείων που το αφορούν, την πιστοποίηση της καταρτίσεως και των συνθηκών εργασίας του πληρώματος, καθώς και με την κίνηση και διεξαγωγή έρευνας σε περίπτωση ατυχήματος ή επεισοδίου κατά την πλεύση στην ανοικτή θάλασσα.

22 Συναφώς, η επιχειρηματολογία που ανέπτυξε η Ολλανδική Κυβέρνηση προκειμένου να αποδείξει τον ανάλογο χαρακτήρα του καθεστώτος αυτού δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

23 Ως προς το επιχείρημα κατά το οποίο το Βασίλειο των Κάτω Χωρών υποχρεούται να θεσπίσει το εν λόγω καθεστώς βάσει των άρθρων 91, παράγραφος 1, και 94, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Montego Bay, αρκεί η διαπίστωση ότι, όπως απέδειξε ο γενικός εισαγγελέας στις παραγράφους 51 έως 59 των προτάσεών του, οι προαναφερθείσες διατάξεις της συμβάσεως αυτής δεν περιλαμβάνουν μια τέτοια υποχρέωση για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

24 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι η απαίτηση αυτή περιλαμβάνεται στο παράγωγο δίκαιο της ίδιας της Κοινότητας, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, καίτοι οι προϋποθέσεις κοινοτικής ιθαγενείας ή ιθαγενείας ΕΟΧ μπορούσαν να γίνουν δεκτές στο πλαίσιο ενός εναρμονισμένου κοινοτικού καθεστώτος, ωστόσο δεν μπορούν να θεσπιστούν μονομερώς από τα κράτη μέλη με την εθνική τους κανονιστική ρύθμιση.

25 Ως προς το επιχείρημα ότι, προς διασφάλιση ενός αποτελεσματικού ελέγχου, είναι αναγκαίο να εξασφαλίζεται ο δεσμός με τον πραγματικό κύριο (τον τελευταίο που έλκει δικαίωμα επί της κυριότητας του πλοίου), επιβάλλεται η παρατήρηση ότι, για τους σκοπούς ενός τέτοιου ελέγχου, αρκεί να προβλέπεται ότι η διαχείριση του πλοίου πρέπει να διασφαλίζεται με βάση την εγκατάσταση που βρίσκεται στις Κάτω

Χώρες από πρόσωπο το οποίο διαθέτει εξουσία εκπροσωπήσεως (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση της 25ης Ιουλίου 1991, C-221/89, Factortame κ.λπ., Συλλογή 1991, σ. I-3905, σκέψη 36). Έτσι, το κράτος μέλος μπορεί να παρεμβαίνει ευθέως κατά του εκπροσώπου του πλοιοκτήτη.

26 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι η προϋπόθεση ιθαγενείας αυξάνει σημαντικά τις δυνατότητες για την πραγματική άσκηση της δικαιοδοσίας, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η δυνατότητα για ένα κράτος να ασκεί τη δικαιοδοσία του επί ενός προσώπου εξαρτάται ιδίως από τη δυνατότητα προσβάσεως, στην πράξη, στο πρόσωπο αυτό και όχι από την ιθαγένειά του. Όμως, το κριτήριο αυτό εκπληρούται ήδη όταν η διαχείριση του πλοίου πρέπει να διασφαλίζεται με βάση την εγκατάσταση που βρίσκεται στις Κάτω Χώρες από πρόσωπο το οποίο διαθέτει εξουσία εκπροσωπήσεως του πλοιοκτήτη.

27 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι τρεις πρώτες αιτιάσεις είναι βάσιμες.

Επί της τέταρτης και της πέμπτης αιτιάσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

28 Κατά την Επιτροπή, το επίμαχο καθεστώς διαχειρίσεως των πλοίων συνιστά περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως.

29 Επιπροσθέτως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, αν το καθεστώς αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί από λόγους γενικού συμφέροντος σχετικούς με την άσκηση πραγματικού ελέγχου, πρέπει να θεωρηθεί ως δυσανάλογο προς τον επιδιωκόμενο σκοπό.

30 Η Ολλανδική Κυβέρνηση προβάλλει ότι το επίμαχο καθεστώς διαχειρίσεως των πλοίων δεν περιορίζει την ελευθερία εγκαταστάσεως.

31 Εν πάση περιπτώσει, κατά την κυβέρνηση αυτή, έστω και αν υποτεθεί ότι αυτό το καθεστώς συνεπάγεται περιορισμό, αυτός δικαιολογείται από λόγους γενικού συμφέροντος σχετικούς με την ανάγκη ασκήσεως πραγματικού ελέγχου και πραγματικής δικαιοδοσίας επί των πλοίων υπό ολλανδική σημαία.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

32 Στην προκειμένη περίπτωση, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το καθεστώς διαχειρίσεως των πλοίων έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της ελευθερίας εγκαταστάσεως των κυρίων των πλοίων αυτών. Συγκεκριμένα, οι κοινοτικοί υπήκοοι οι οποίοι επιθυμούν να ασκούν δραστηριότητα υπό μορφή ναυτιλιακής εταιρίας με διαχειριστή υπήκοο τρίτης χώρας ή κάτοικο τρίτης χώρας εμποδίζονται να το πράξουν.

33 Ένας τέτοιος περιορισμός όπως ο επίδικος δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από την ανάγκη να ασκούνται πράγματι έλεγχος και δικαιοδοσία επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία των Κάτω Χωρών. Το ολλανδικό καθεστώς νηολογήσεως των πλοίων δεν μπορεί να διασφαλίζει την πραγματοποίηση των στόχων αυτών και βαίνει πέραν του ό,τι είναι αναγκαίο για την επίτευξή τους. Πράγματι, είναι δυσχερές να κατανοηθεί σε τι η ιθαγένεια και η κατοικία του διαχειριστή της πλοιοκτήτριας εταιρίας μπορούν να επηρεάσουν την άσκηση πραγματικού ελέγχου εκ μέρους του κράτους της σημαίας επί του πλοίου.

34 Συναφώς, όσον αφορά την προϋπόθεση ιθαγενείας, από τις σκέψεις 23 έως 26 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι τα επιχειρήματα που ανέπτυξε η Ολλανδική Κυβέρνηση προκειμένου να αποδείξει τον ανάλογο χαρακτήρα του καθεστώτος αυτού πρέπει να απορριφθούν.

35 Ως προς την προϋπόθεση κατοικίας, η επιχειρηματολογία που προέβαλε η Ολλανδική Κυβέρνηση δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

36 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι η προϋπόθεση κατοικίας αυξάνει σημαντικά τις δυνατότητες για την πραγματική άσκηση της δικαιοδοσίας, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η δυνατότητα για ένα κράτος να ασκεί τη δικαιοδοσία του επί ενός προσώπου εξαρτάται ιδίως από τη δυνατότητα προσβάσεως, στην πράξη, στο πρόσωπο αυτό και όχι από την κατοικία του. Όμως, το κριτήριο αυτό εκπληρούται ήδη όταν η διαχείριση του πλοίου πρέπει να διασφαλίζεται με βάση την εγκατάσταση που βρίσκεται στις Κάτω Χώρες από πρόσωπο το οποίο διαθέτει εξουσία εκπροσωπήσεως του πλοιοκτήτη.

37 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι, αν ληφθεί υπόψη η γεωγραφική κατάσταση των Κάτω Χωρών, πρόσωπο το οποίο έχει την κατοικία του εκτός της Κοινότητας ή εκτός κράτους που είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο δεν μπορεί να διασφαλίζει την ορθή καθημερινή διαχείριση που βαρύνει τον διαχειριστή ναυτιλιακής εταιρίας, επιβάλλεται για μία ακόμη φορά η υπόμνηση ότι η δυνατότητα για ένα κράτος να ασκεί τη δικαιοδοσία του επί ενός προσώπου εξαρτάται ιδίως από τη δυνατότητα προσβάσεως, στην πράξη, στο πρόσωπο αυτό και όχι από την κατοικία του. Στο πλαίσιο αυτό, αρκεί να απαιτείται η διαχείριση του πλοίου να διασφαλίζεται με βάση την εγκατάσταση που βρίσκεται στις Κάτω Χώρες από πρόσωπο το οποίο διαθέτει εξουσία εκπροσωπήσεως του πλοιοκτήτη.

38 Υπό τις συνθήκες αυτές, η τέταρτη και η πέμπτη αιτίαση είναι βάσιμες.

39 Λαμβάνοντας υπόψη τα προεκτεθέντα, επιβάλλεται να αναγνωριστεί ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, θεσπίζοντας και διατηρώντας σε ισχύ στη νομοθεσία του το άρθρο 311 του Wetboek van Koophandel και το άρθρο 8:169 του Burgerlijk Wetboek βάσει των οποίων καθορίζονται οι προϋποθέσεις σχετικά με:

— την ιθαγένεια των μετόχων πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων που επιθυμούν τη νηολόγηση των πλοίων στις Κάτω Χώρες,

— την ιθαγένεια των διαχειριστών πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων που επιθυμούν τη νηολόγηση των πλοίων στις Κάτω Χώρες,

— την ιθαγένεια των φυσικών προσώπων που είναι αρμόδια για την τρέχουσα διαχείριση της εγκαταστάσεως από την οποία ασκούνται στις Κάτω Χώρες οι δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών πλοίων εγγεγραμμένων στα ολλανδικά νηολόγια,

— την ιθαγένεια των διαχειριστών πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων νηολογημένων στις Κάτω Χώρες, και

— την κατοικία των διαχειριστών πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων νηολογημένων στις Κάτω Χώρες,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 43 ΕΚ και 48 ΕΚ.

Επί των δικαστικών εξόδων

40 Βάσει του άρθρου 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ζήτησε να καταδικαστεί το Βασίλειο των Κάτω Χωρών και αυτό ηττήθηκε, πρέπει αυτό να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

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

1) Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, θεσπίζοντας και διατηρώντας σε ισχύ στη νομοθεσία του το άρθρο 311 του Wetboek van Koophandel και το άρθρο 8:169 του Burgerlijk Wetboek βάσει των οποίων καθορίζονται οι προϋποθέσεις σχετικά με:

— την ιθαγένεια των μετόχων πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων που επιθυμούν τη νηολόγηση των πλοίων στις Κάτω Χώρες,

— την ιθαγένεια των διαχειριστών πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων που επιθυμούν τη νηολόγηση των πλοίων στις Κάτω Χώρες,

— **την ιθαγένεια των φυσικών προσώπων που είναι αρμόδια για την τρέχουσα διαχείριση της εγκαταστάσεως από την οποία ασκούνται στις Κάτω Χώρες οι δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών πλοίων εγγεγραμμένων στα ολλανδικά νηολόγια,**

— **την ιθαγένεια των διαχειριστών πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων νηολογημένων στις Κάτω Χώρες, και**

— **την κατοικία των διαχειριστών πλοιοκτητριών εταιριών ποντοπόρων πλοίων νηολογημένων στις Κάτω Χώρες,**

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 43 ΕΚ και 48 ΕΚ.

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

(υπογραφές)