JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
GIUSEPPE TESAURO
25 päivänä syyskuuta 1997 *

1. Euroopan yhteisöjen komissio vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että pitäessään voimassa lainsäädäntöä, jonka mukaan Kreikan alusrekisteriin voidaan rekisteröidä vain aluksia, joista Kreikan kansalainen tai kreikkalainen oikeushenkilö, josta Kreikan kansalaiset omistavat yli puolet, omistaa yli puolet, Helleenien tasavalta ei ole noudattanut sille EY:n perustamissopimuksen 6, 48, 52, 58 ja 221 artiklan, työntekijöiden oikeudesta jäädä jäsenvaltion alueelle työskenneltyään siinä valtiossa 29 päivänä kesäkuuta 1970 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 1251/70 (EYVL L 142, s. 24) [1] 7 artiklan eikä jäsenvaltion kansalaisten oikeudesta jäädä toisen jäsenvaltion alueelle harjoitettuaan siellä itsenäistä ammattitoimintaa 17 päivänä joulukuuta 1974 annetun neuvoston direktiivin 75/34/ETY (EYVL L 1975, L 14, s. 10) [2] 7 artiklan mukaisia velvoitteitaan.

Komissio arvostelee Helleenien tasavaltaa erityisesti siitä, että se on pitänyt voimassa lainsäädäntöä (Kreikan merioikeudellisista säännöksistä annetun asetuksen 5 §, jäljempänä Kreikan meriasetus), jonka mukaan Kreikan alusrekisteriin voidaan rekisteröidä vain aluksia, joista Kreikan kansalainen tai kreikkalainen oikeushenkilö, jonka osakepääomasta Kreikan kansalaiset omistavat yli puolet, omistaa yli puolet.

* Alkuperäinen kieli: italia.

1 — EYVL L 142, s. 24.

2 — EYVL 1975, L 14, s. 10.

Oikeudenkäynti

2. Komissio on perustamissopimuksen 169 artiklan mukaisesti osoittanut Helleenien tasavallalle kolme virallista huomautusta. Ensimmäisessä 13.6.1990 päivätyssä kirjeessään komissio katsoi, että Kreikan asetuksen 5 §:n säännöksillä, jotka koskevat Kreikan kansallisuuden myöntämistä kalastusaluksille, rikotaan ETY:n perustamissopimuksen 7 artiklaa (josta on tullut EY:n perustamissopimuksen 6 artikla) ja 52 sekä 221 artiklaa. Tässä samassa kirjeessä komissio väitti, että kuninkaan asetuksen nro 666/66 11 §:n säännös, jonka mukaan lupa ammattimaiseen sienenpyyntiin edellyttää, että luvansaaneen kalastusaluksen omistaja on työskennellyt kymmenen vuotta miehistön jäsenenä aluksessa, jolla on lupa sienenpyyntiin, on perustamissopimuksen 7 ja 52 artiklan vastainen. Lopuksi komissio piti työntekijöiden vapaan liikkuvuuden esteenä sitä, että tietty prosenttimäärä kalastusaluksilla olevista työpaikoista on varattu Kreikan kansalaisille.

Toinen 9.7.1990 päivätty virallinen huomautus koski vapaa-ajan veneilyyn käytettäviä aluksia. Komissio väitti erityisesti, että Kreikan asetuksen 5 §:n säännökset, jotka koskevat Kreikan kansallisuuden myöntämisedellytyksiä vapaa-ajan veneilyyn käytettäville aluksille, ovat nekin ETY:n perustamissopimuksen 7, 48, 52 ja 221 artiklan vastaisia.

Kolmannessa 5.6.1992 päivätyssä virallisessa huomautuksessa komissio esitti Helleenien tasavallalle samat huomautukset kuin edellisessä kirjeessään, mutta tällä kertaa ne koskivat kauppa-aluksia.

3. Koska Helleenien tasavallan vastaukset kahteen ensimmäiseen viralliseen huomautukseen [3] eivät tyydyttäneet komissiota, se antoi 27.7.1993 perustamissopimuksen 169 artiklassa tarkoitetun perustellun lausunnon.

Perusteltuun lausuntoon ja virallisiin huomautuksiin sisältyneet väitteet koskivat kaikentyyppisten alusten merkitsemisedellytyksiä Kreikan alusrekisteriin, niitä rajoituksia, jotka koskevat muiden jäsenvaltioiden kansalaisten työhönottoa kreikkalaisille kalastusaluksille ja ammattimaisen sienenpyyntiluvan myöntämisedellytyksiä.

3 — Komissio väittää — eikä väitettä ole kiistetty —, että Helleenien tasavalta ei vastannut kolmanteen viralliseen huomautukseen.

4. Kanne, jonka komissio nosti yhteisöjen tuomioistuimessa tutkittuaan Helleenien tasavallan perusteltuun lausuntoon antamat vastaukset, koskee ainoastaan Kreikan kansallisuuden myöntämisedellytyksiä kaikille Kreikan alusrekisterin mukaisille alustyypeille, eikä siinä mainita kahta muuta virallisissa huomautuksissa ja perustellussa lausunnossa yhteensoveltumattomuuden tueksi esitettyä perustetta.

On siis katsottava, että komissio on implisiittisesti luopunut joistakin oikeudenkäyntiä edeltävän menettelyn aikana esittämistään väitteistä ja että se on rajannut oikeudenkäynnin kohteen vain niihin Kreikan säännöksiin, jotka koskevat alusten kansallisuuden myöntämisedellytyksiä ja näin ollen niitä edellytyksiä, joilla nämä voidaan merkitä Kreikan alusrekisteriin. [4]

Riitautettu säännös

5. Säännös, jonka yhteensoveltuvuuden yhteisön oikeuden kanssa komissio kiistää, on Kreikan meriasetuksen 5 §. [5] Tämän säännöksen mukaan Kreikan kansallisuus voidaan myöntää vain aluksille, joista Kreikan

4 — Komissiolla on oikeus rajoittaa riidan kohdetta siitä, millainen se oli oikeudenkäyntiä edeltävän menettelyn aikana ilman, että tällä loukattaisiin vastaajana olevan jäsenvaltion puolustautumisoikeuksia. Ks. oikeudenkäynnin aikana tapahtuneen osittaisen kanteesta luopumisen osalta asia 252/85, komissio v. Ranska, tuomio 27.4.1988 (Kok. 1988, s. 2243, 21 ja 22 kohta).

5 — Asetus nro 187, julkaistu 8.10.1973 Helleenien tasavallan virallisessa lehdessä nro 261.

kansalainen tai kreikkalainen oikeushenkilö, josta Kreikan kansalaiset omistavat yli puolet, omistaa yli puolet. [6]

Tässä säännöksessä määritetään siis ne edellytykset, jotka koskevat Kreikan kansallisuuden myöntämistä ja Kreikan alusrekisteriin merkitsemistä, eikä eri laivatyyppejä eroteta toisistaan sen mukaan, onko kyseessä kalastusalus, vapaa-ajan venetilyyn käytettävä alus vai kauppa-alus. Jollei toisin ole mainittu, riidanalaisen säännöstön laillisuutta yhteisön oikeuden kannalta tutkitaan yhtenä kokonaisuutena.

Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö

6. Yhteisöjen tuomioistuin on jo käsitellyt nyt esillä olevaa kysymystä eri puolilta ja tähän nähden Helleenien tasavallan esittämät perustelut ovat vain osittain uusia.

Yhteisöjen tuomioistuin on erityisesti asiassa Factortame [7] antamassaan tuomiossa pitänyt perustamissopimuksen 52 artiklan vastaisena kansallista säännöstä, [8] jossa kalastusaluksen merkitsemisedellytykseksi kansalliseen alusrekisteriin oli asetettu, että sen omistaja oli tämän valtion kansalainen tai siellä perustettu yhtiö ja, viimeksi mainitussa tapauksessa, että tämän valtion kansalaiset omistivat 75 prosenttia tämän yhtiön osakepääomasta. Tämä lainsäädäntö katsottiin perustamissopimuksen 7, 52 ja 221 artiklan vastaiseksi tuomiossa, jonka yhteisöjen tuomioistuin antoi hieman tämän jälkeen Yhdistynyttä kuningaskuntaa vastaan nostetussa jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa asiassa. [9]

Periaate vahvistettiin uudelleen eräässä asiassa, joka koski Ranskan lainsäädäntöä, [10] jonka mukaa oikeus tulla merkityksi kansalliseen alusrekisteriin ja oikeus liikennöidä Ranskan lipun alla oli vain aluksella, josta Ranskan kansalaiset tai ranskalaiset Ranskassa kotipaikan omaavat oikeushenkilöt omistivat yli puolet tai josta yli puolta ohjasivat tai hallinnoivat Ranskan kansalaiset. [11] Tälle tuomiolle ominainen piirre on se, että yhteisöjen tuomioistuin katsoi ensimmäistä kertaa, että kyseiset säännökset olivat yhteensoveltumattomia yhteisön oikeuden kanssa myös vapaa-ajan venetilyyn käytettävien alusten osalta, koska mahdollisuus harrastaa tarjolla olevaa vapaa-ajan toimintaa

6 — Tähän säännökseen sisältyy myös tiettyjä muotomääräyksiä (joista ei ole kyse komission kanteessa), jotka liittyvät tilanteeseen, jossa aluksen omistusoikeuden siirtymistä koskeva asiakirja on laadittu ulkomailla, tai tilanteeseen, jossa on kyse henkilöliikenteeseen tarkoitetuista aluksista.

7 — Asia C-221/89, Factortame, tuomio 25.7.1991 (Kok. 1991, s. I-3905).

8 — Asia koski erityisesti Englannin Merchant Shipping Act'in (1988) 14 §:ää.

9 — Asia C-246/89, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 4.10.1991 (Kok. 1991, s. I-4585).

10 — Asia koski tullikoodeksin 217 artiklaa.

11 — Asia C-334/94, komissio v. Ranska, tuomio 7.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1307), joka koski erityisesti Ranskan lipun alla liikennöivien alusten miehistön kokoonpanoa ja jossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että Ranskan tasavalta oli jättänyt noudattamatta perustamissopimuksen 171 artiklan mukaiset jäsenyysvelvoitteensa, koska se ei ollut ottanut huomioon yhteisöjen tuomioistuimen aikaisemmin antamaa tuomiota (asia 167/73, komissio v. Ranska, tuomio 4.4.1974, Kok. 1974, s. 359).

"perustuu suoraan liikkumisvapauteen" ja koska "tästä seuraa, että yhteisön oikeuden vapaata liikkuvuutta koskevia oikeussääntöjä on sovellettava silloin, kun [toisen jäsenvaltion] kansalainen merkitsee vapaa-ajan veneilyyn käytettävän aluksen alusrekisteriin vastaanottavassa jäsenvaltiossa". [12]

Helleenien tasavallan esittämät väitteet ja niiden perustelut

a) *Kansallisuuden myöntämistä koskevan kansainvälisen oikeuden noudattaminen*

7. Tämän jälkeenkin on katsottu, että Irlannin lainsäädäntö, jonka mukaan vapaa-ajan veneilyyn käytettävät alukset ja kauppa-alukset voidaan merkitä rekisteriin vain, jos ne kuuluvat kokonaan tai osittain Irlannin hallitukselle, ministeriölle, kansalaiselle tai Irlannin oikeuden mukaan perustetulle oikeushenkilölle, on perustamissopimuksen 6, 48, 52 ja 58 artiklan, asetuksen N:o 1251/70 7 artiklan sekä direktiivin 75/34/ETY vastainen. [13]

9. Helleenien tasavalta väittää, että koska yhteisön oikeudessa ei ole annettu yksityiskohtaisia säännöksiä, jotka koskevat kansallisuuden myöntämistä aluksille, jokaisen jäsenvaltion on — kuten yhteisöjen tuomioistuin on asiassa Factortame antamassaan tuomiossa todennut — asian kannalta merkitykselliset kansainvälisen oikeuden normit huomioon ottaen vahvistettava edellytykset, jotka koskevat alusten merkitsemistä kansalliseen alusrekisteriin ja, näin ollen, niiden oikeutta liikennöidä kyseisen valtion lipun alla. [14]

8. Nyt esillä oleva kansallinen lainsäädäntö ei sisältönsä puolesta poikkea niistä toisten jäsenvaltioiden lainsäädännöistä, jotka edellä mainituissa tuomioissa on jo katsottu yhteensoveltumattomiksi yhteisön oikeuden kanssa. Kuten olen jo huomauttanut, ne perusteet, jotka Kreikan hallitus on esittänyt tukeakseen tällaisten säännösten yhteensopivuutta yhteisön oikeuden kanssa, ovat vähäisin eroavuuksin samoja niiden perusteiden kanssa, joita edellä mainituissa yhteisöjen tuomioistuimen jo ratkaisemissa asioissa asianosaisina olleet jäsenvaltiot esittivät.

Helleenien tasavalta viittaa tarkemmin ottaen Genevessä vuonna 1958 tehdyn aavaa merta koskevan yleissopimuksen (jäljempänä Geneven yleissopimus) 5 artiklaan ja 10.12.1982 Montego Bayssa tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien merioikeussopimuksen (jäljempänä Montego Bayn yleissopimus) 91 artiklaan. Molemmissa säännöksissä säädetään ensin, että jäsenvaltion on vahvistettava aluksia koskevat kansallisuuden myöntämisedellytykset ja että valtion ja aluksen välillä on oltava todellinen yhdysside

12 — Ks. edellisessä alaviitteessä mainitussa asiassa annettu tuomio, tuomion 22 kohta.

13 — Asia C-151/96, komissio v. Irlanti, tuomio 12.6.1997 (Kok. 1997, s. I-3327).

14 — Yhteisöjen tuomioistuin vahvisti tämän periaatteen asiassa 223/86, Pesca Valentia, tuomio 19.1.1988 (Kok. 1998, s. 83, 13 kohta).

(genuine link). [15] Kreikan hallitus viittaa myös 7.2.1986 tehtyyn Yhdistyneiden kansakuntien alusten rekisteröintiedellytyksiä koskevaan yleissopimukseen [16] (jäljempänä vuoden 1986 yleissopimus), jonka tavoitteisiin kuuluu "varmistaa tai tarvittaessa vahvistaa valtion ja sen lipun alla liikennöivien alusten välinen todellinen yhdysside". [17] Vastaajana olevan valtion mukaan olisi erityisesti otettava huomioon tämän yleissopimuksen 7—10 artikla, joiden mukaan "todellinen yhdysside" on olemassa silloin kun aluksen omistavat sen valtion kansalaiset, jonka lipun alla alus liikennöi tai silloin kun miehistöön kuuluu riittävän monta tämän valtion kansalaista tai sellaista henkilöä, jonka kotipaikka on tässä valtiossa.

10. Kreikan lainsäädäntö ja erityisesti sen merilain 5 § on siis muutettu alusten kansallisuutta koskevien kansainvälisoikeudellisten periaatteiden mukaiseksi. Koska nämä periaatteet eivät ole sisällöltään yhteensopimattomia yhteisön oikeuden kanssa, komission väite ei ole perusteltu.

11. Kuten yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä on huomautettu, kansainvälisessä oikeudessa ei sen tämänhetkinen kehitysvaihe huomioon ottaen voida katsoa olevan sellaista normia, jossa säädetään, että aluksen ja sen lippuvaltion välisen sidossuhteen on ilmettävä määrätyllä tavalla. Tästä syystä ei voida katsoa kansainvälisissä normeissa edellytettävän, että aluksen omistavat kokonaan tai osittain rekisteröintivaltion kansalaiset.

12. Kyseistä lainsäädäntöä ei voida kansainvälinen käytäntö ja kansainväliset normit huomioon ottaen tulkita muulla tavalla, haluttiinpa mukavuuslippulaivojen kansallisuutta koskeva ongelma [18] ratkaista ideologis-poliittisesti kuinka tahansa. [19]

15 — Geneven yleissopimuksen 5 artiklan mukaan "kunkin valtion tulee määrätä ne ehdot, joiden mukaan sen kansallisuus myönnetään aluksille ja joiden mukaan alukset rekisteröidään sen alueella sekä joilla niille annetaan oikeus käyttää sen lippua. Aluksilla on sen valtion kansallisuus, joiden lippua ne ovat oikeutetut käyttämään. Valtion ja aluksen välillä pirää olla todellinen yhdysside; erikoisesti on valtion tehokkaasti harjoitettava tuomiovaltaansa ja hallinnollisia, teknillisiä ja sosiaalisia kysymyksiä koskevaa valvontaansa sen lipun alla purjehtivissa aluksissa". Montego Bayn yleissopimuksen 91 artiklan 1 kohdan mukaan "jokaisen valtion tulee määrätä ne ehdot, joilla alukset saavat sen kansallisuuden, joilla ne rekisteröidään sen alueella ja joilla niillä on oikeus käyttää sen lippua. Aluksilla on sen valtion kansallisuus, jonka lippua niillä on oikeus käyttää. Valtion ja aluksen välillä tulee olla todellinen yhteys".

16 — Ks. tämän sopimuksen teksti, *International Transport Treaties*, täydennysosa 12 (toukokuu 1988), s. I-401 ja sitä seuraavat sivut.

17 — Ks. vuoden 1986 yleissopimuksen 1 artikla.

18 — Kuten tiedetään tätä teemaa on käsitelty laajasti oikeusteoriassa, jossa on esitetty useita erilaisia ratkaisuja. Ks. asiaa koskien ja jäljempänä mainittavien lisäksi Rou, J. M.: *Les pavillons de complaisance*, Paris, 1961; Boczek, B. A.: *Flags of Convenience*, Cambridge, 1962; Meijers, H.: *The Nationality of Ships*, Den Haag, 1967. Ks. myös viimeksi Matlin D. F.: "Re-evaluating the Status of Flags of Convenience Under International law", *Vanderbilt Journ. of Transnational Law*, 1993, s. 1017 ja sitä seuraavat sivut, jossa mukavuuslippulaivoja koskevaa käytäntöä tarkastellaan myönteisesti.

19 — Jo asiassa Dohws of Mascate (*Yhdistyneet kansakunnat, Recueil des sentences arbitrales* XI, s. 92 ja sitä seur. sivut) todettiin selvästi, että jokaisen valtion asiana on päättää, kenelle myönnetään oikeus liikennöidä sen lipun alla. Kansainvälisen tuomioistuimen antama IMCO:n meriturvallisuuskomitean kokoonpanoa koskeva lausunto (lausunto 8.6.1960, *Kansainvälisen tuomioistuimen oikeustapauskokoelma*, 1960, s. 150 ja sitä seur. sivut), on merkittävä muun muassa siksi, että se annettiin edellä mainitun Geneven yleissopimuksen 5 artiklan antamisen jälkeen. Kansainvälisen käytännön huomioon ottaen Kansainvälinen tuomioistuin vahvisti, että alusten on katsottava kuuluvan sille valtiolle, jossa ne on rekisteröity, eikä kauppa-alusten kansallisuutta ole mahdollista arvioida muiden perusteiden nojalla. Kuten tieteisopista ilmenee (Carbone, V. S. M.: *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982, s. 77 ja sitä seur. sivut), ystävyyssopimuksilla, kaupallisilla sopimuksilla ja merenkulkusopimuksilla vahvistettu kansainvälinen käytäntö on samansuuntainen ja siitä ilmenee, että monet valtiot ovat omaksuneet sellaisen asenteen, että ne suostuvat pitämään tietyn valtion lipun alla liikennöivää alusta tälle valtiolle kuuluvana, vaikka on yleisesti tiedossa, että tämä valtio suostuu myöntämään mukavuuslippuja.

13. Helleenien tasavallan mainitsemien kansainvälisten sopimusten osalta on todettava, että Geneven yleissopimuksen 5 artiklaa ei voida tulkita siten, että kansallisuuden välttämättömänä myöntämisedellytyksenä olisi, että valtion ja aluksen välisen sidossuhteen on tosiasiallisesti ilmettävä määrätyllä tavalla. Sen merkityksellisen seikan lisäksi, että lopullisesti hyväksytty versio osoittaa nimenomaisesti vääräksi ajatuksen, jonka mukaan aluksen kansallisuuden myötämisedellytyksenä olisi, että lippuvaltion kansalaiset omistavat siitä yli puolet, [20] on huomautettava, että tässä sopimusmääräyksessä ei määrätä todellisen yhdyssiteen edellytyksistä ja että tällä käsitteellä halutaan ilmentää sen valvonnan ja tuomiovallan tosiasiallisuutta, jota valtion on velvollisuus harjoittaa niiden alusten osalta, joille se harkintavaltaansa käyttäen on myöntänyt oman kansallisuutensa. Tästä syystä todellinen yhdysside ei missään tapauksessa ole kansallisuuden myöntämisedellytys, vaan sillä tarkoitetaan ennen kaikkea kansallisuuden myöntämisestä seuraavaa valvontavelvollisuutta. Kun todellisen yhdyssiteen käsitettä tulkitaan tällä tavoin, on loogista ja asianmukaista edellyttää, että alusta liikennöidään, valvotaan ja johdetaan lippuvaltion alueelta käsin. [21]

Montego Bayn yleissopimuksen osalta voidaan tehdä samanlainen päätelmä, koska tässä yleissopimuksessa toistetaan Geneven yleissopimuksen sanamuoto lisäämättä siihen todellisen yhdyssiteen käsitettä selventäviä seikkoja (91 artikla) ja koska siinä näytetään suljettavan pois se mahdollisuus, että valtiot voisivat olla tunnustamatta alukselle myönnettyä kansallisuutta, jos todellinen yhdysside puuttuu. Valtio, jolla on perusteltuja syitä katsoa, että jokin alus ei asianmukaisin tavoin kuulu lippuvaltion tuomiovaltaan ja valvontaan, voi yksinkertaisesti "ilmoittaa näistä laiminlyönneistä lippuvaltiolle", joka "tarvittaessa ryhtyy olosuhteiden edellyttämiin toimenpiteisiin". [22]

14. Yhteisöjen tuomioistuin on asiassa Poulsen ja Diva Navigation antamassaan tuomiossa jo omaksunut nyt esitetyn tulkinnan aluksen kansallisuutta koskevien kansainvälisten sääntöjen osalta tulkitessaan juuri tutkimiani sopimusmääräyksiä siten, että niissä on ilmaistu kansainvälisen oikeuden periaate, jonka mukaan "aluksella voi periaatteessa olla vain yksi kansallisuus, eli sen valtion kansallisuus, jossa alus on rekisteröity". Se, että rekisteröitymistä koskeva hallinnollinen muodollisuus on aluksen ainoa yhteys valtioon, jonka kansallisuus sillä on, "ei sulje pois edellä mainitun säännön soveltamista. Itse asiassa sen valtion tehtävänä, joka on ensiksi myöntänyt kansallisuutensa, on määrittää kansallisuuden antamisen edellytykset". [23] Tämä tulkinta on vahvistettu vähän tämän jälkeen asiassa komissio vastaan Irlanti annetussa tuomiossa, jossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että "kansainvälisen oikeuden mukaan aluksella voi periaatteessa olla vain yksi kansallisuus, eli sen valtion kansallisuus,

20 — Näin määrättiin Yhdistyneiden kansakuntien International Law Commissionin valmistelemassa tekstissä. Lopulta hyväksytystä tekstistä poikkeavien ehdotusten osalta ks. Welfers Bettink, H. W.: "Open Registry, the Genuine Link and the 1986 Convention on Registration Conditions for Ships", *NYIL*, 1987, s. 80 ja sitä seur. sivut; sekä S. M. Carbonen edellisessä alaviitteessä mainittu teos, s. 76.

21 — Ks. edellä alaviitteessä 7 mainittu asiassa Factortame annettu tuomio, tuomion 34—36 kohta, ja julkisasiamies Mischon samaa asiaa koskeva 13.3.1991 annettu ratkaisuehdotus (Kok. 1991, s. I-3932, 52—58 kohta). Yhdenmukaisuutta arvioitaessa on rajoittavana tekijänä otettava huomioon vain se, että tämä edellytys täyttyy silloinkin kun alusta hallinnoidaan toissijaisesta toimipaikasta, joka noudattaa jäsenvaltiossa sijaitsevasta pääkonttorista annettuja ohjeita.

22 — Ks. Montego Bayn yleissopimuksen 94 artiklan 6 kohta.

23 — Asia C-286/90, Poulsen ja Diva Navigation, tuomio 24.11.1992 (Kok. 1992, s. I-6019, 13—15 kohta).

jossa alus on rekisteröity, ja tämän viimeksi mainitun tehtävänä on määrittää kansallisuuden antamisen edellytykset", sulkien näin pois sen mahdollisuuden, että Irlannin lainsäädäntöä olisi voitu perustella kansainvälisellä oikeudella. [24]

15. Yhteisöjen tuomioistuin ei vielä tähän mennessä ole ottanut kantaa siihen, vaikuttaako vuoden 1986 yleissopimus mahdollisesti alusten rekisteröintiedellytyksiin, mihin Kreikan hallituksen puolustuksessa laajasti vedotaan. Ainoastaan julkisasiamies Mischo on asiaan Factortame liittyvässä ratkaisuehdotuksessaan todennut, että tämän yleissopimuksen 7—9 artiklassa annetaan sopimusvaltioille oikeus valita omistajan kansallisuuteen ja miehistön jäsenten kansalaisuuteen tai kotipaikkaan perustuvan kriteerin välillä. Yhdessä näiden säännösten ja Geneven yleissopimuksen 5 artiklan sekä Montego Bayn yleissopimuksen 91 artiklan perusteella julkisasiamies Mischo päätteli, että "vaikka omistajan kansallisuuteen perustuva kriteeri tunnetaan kansainvälisessä käytännössä melko laajalti, sen ei kuitenkaan voida katsoa olevan osa kansainvälistä tapaoikeutta". [25]

Tältä osin on ennen kaikkea todettava, että kyseinen yleissopimus ei ole voimassa, koska siihen ei sen 19 artiklassa määrätyin tavoin ole vielä liittynyt riittävästi osapuolia. [26] Joka tapauksessa yleissopimuksen 8 artiklassa annetaan valtioille mitä laajin harkintavalta niiden määrittäessä sitä osuutta, jonka lippuvaltion kansalaisten on omistettava aluksesta, mutta siinä varataan kuitenkin valtiolle, jossa alus on rekisteröity, mahdollisuus valita toisenlainen, miehistön jäsenten kansalaisuuteen (tai kotipaikkaan) perustuva side. Tämän lisäksi 8 ja 9 artiklassa määrättyjä kansalaisuutta koskevia edellytyksiä sovelletaan ainoastaan aluksiin, joita käytetään tavaroiden ja/tai henkilöiden kuljettamiseen, kun taas — kuten 2 artiklasta voidaan päätellä — kalastusalusten osalta ei ole edellytetty määritettäväksi valtion ja aluksen välistä tosiasiallista yhdyssidettä. [27]

16. Juuri esittämieni havaintojen perusteella katson kaiken kaikkiaan, ettei sitä, onko aluksen (yhdellä tai useammalla) omistajalla lippuvaltion kansallisuus, voida pitää sellaisena kansainvälisessä oikeudessa tarkoitettuna yhdyssiteenä, jonka perusteella tämä valtio voisi myöntää kansallisuutensa tälle alukselle.

b) *Yhteisön oikeuden noudattaminen*

17. Koska kansainvälisessä oikeudessa ei ole sääntöä, jossa määrättäisiin, että aluksen rekisteröintiedellytyksenä on se, että sen

24 — Asia C-280/89, komissio v. Irlanti, tuomio 2.12.1992 (Kok. 1992, s. I-6185, 23 ja 24 kohta).

25 — Ks. edellä alaviitteessä 21 mainittu julkisasiamies Mischon ratkaisuehdotus, 18 kohta.

26 — Yleissopimuksen 19 artiklassa asetetaan sopimuksen voimaantulon edellytykseksi, että vähintään 40 valtiota, jotka yhdessä edustavat vähintään 25:tä prosenttia maailman tonnistosta, tulevat sopimusosapuoliksi.

27 — Edellä esitettyyn voitaisiin lisätä, että perustamissopimuksen 234 artiklassa ei sallita sitä, että tähän perustamissopimukseen perustuvia velvoitteita jätetään noudattamatta silloin kun niiden noudattamisella ei loukata kolmansien valtioiden oikeuksia (ks. asia 286/86, Deserbais, tuomio 22.9.1988, Kok. 1988, s. 4907, 17 ja 18 kohta).

omistajalla on tietty kansallisuus, jäsenvaltioiden on toimivaltansa nojalla määritettävä kansallisuutensa myöntämisperusteet ottaen huomioon yhteisön oikeuden ja erityisesti syrjintäkiellon sekä henkilöiden vapaan liikkuvuuden periaatteet.

Tämä periaate on vahvistettu asiassa Factortame ym. annetussa tuomiossa. [28] Kun kerran yhteisön oikeutta on noudatettava myönnettäessä kansalaisuutta luonnollisille henkilöille, [29] sitä on noudatettava myös myönnettäessä kansallisuutta aluksille.

18. Kreikan hallitus väittää, että kalastus- ja kauppa-alusten rekisteröintiedellytyksillä ei loukata yhdenvertaisen kohtelun periaatetta eikä niillä estetä käyttämästä perustamissopimuksessa muiden jäsenvaltioiden kansalaisille taattuja vapauksia.

Kuten yhteisöjen tuomioistuin on asiassa Factortame antamassaan tuomiossa todennut, jos alusta käytetään sellaisen taloudellisen toiminnan harjoittamiseen, joka on kiinteästi yhteydessä kyseiseen jäsenvaltioon, sen rekisteröintiä ei voida erottaa vapaasta sijoittautumisoikeudesta. Toisen jäsenvaltion kansalaisten osalta tämä tarkoittaa sitä, että heillä on oikeus harjoittaa ammattitoimintaa samoilla edellytyksillä, jotka sijoittautumismaan kansallisessa lainsäädännössä on asetettu sen omille kansalaisille. [30] Tästä seuraa, että sellainen kansallinen lainsäädäntö, jossa edellytetään, että aluksen omistajina olevilla luonnollisilla henkilöillä tai oikeushenkilöillä on tietty kansallisuus, rikotaan perustamissopimuksen 6 ja 52 artiklaa. Kreikan lainsäädäntö on perustamissopimuksen 58 ja 221 artiklan vastainen erityisesti oikeushenkilöitä koskevilta osiltaan, koska siinä edellytetään, että laivan omistava oikeushenkilö on perustettu Kreikan oikeuden mukaan ja koska siinä rajoitetaan toisten jäsenvaltioiden kansalaisten oikeutta omistaa osa näiden oikeushenkilöiden pääomasta edellyttämällä, että Kreikan kansalaisten on omistettava tietty osa aluksia omistavien oikeushenkilöiden pääomasta. [31]

19. Helleenien tasavalta perustelee omaa alusten rekisteröintiä koskevaa lainsäädäntöään olemassa olevalla yhteisön kalastusjärjestelmällä, josta säädetään neuvoston asetuk-

28 — Mainittu alaviitteessä 7, tuomion 17 kohta.

29 — Rajoituksista, joita yhteisön oikeuden noudattamisvelvollisuudesta aiheutuu jäsenvaltiolle niiden myöntäessä kansalaisuutta luonnollisille henkilöille, on kyse — tosin hieman vaikeatajuisesti — asiassa C-369/90, Micheletti ym., tuomio 7.7.1992 (Kok. 1992, s. I-4239, 10 kohta).

30 — Ks. edellä alaviitteessä 7 mainitussa asiassa Factortame ym. annettu tuomio, tuomion 22—25 kohta. Tämä totcamus on vahvistettu myöhemmässä oikeuskäytännössä; ks. edellä alaviitteessä 9 mainitussa asiassa komissio vastaan Yhdistynyt kuningaskunta 4.10.1991 annettu tuomio, tuomion 21—27 kohta; edellä alaviitteessä 11 mainitussa asiassa komissio vastaan Ranska 7.3.1996 annettu tuomio, tuomion 12—17 kohta, ja edellä alaviitteessä 13 mainitussa asiassa komissio vastaan Irlanti 12.6.1997 annettu tuomio, tuomion 12 kohta.

31 — Näitä seikkoja on jo tutkittu yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä; ks. muun muassa edellä alaviitteessä 11 mainitussa asiassa komissio vastaan Ranska 7.3.1996 annettu tuomio, erityisesti tuomion 18 ja 19 kohta.

sessa N:o 3760/92. [32] Merilain 5 §:ssä säädetyllä kansallisuutta koskevalla edellytyksellä pyritään varmistamaan kansallisen, asetuksen N:o 3760/92 6 artiklan perusteella 31.12.2002 asti voimassa olevan kalastuskiintiöjärjestelmän noudattaminen.

Sen lisäksi, että tällä perustelulla on merkitystä ainoastaan kalastusalusten osalta, on huomautettava, että sitä on jo tutkittu ja se on hylätty asioissa Jaderow ja Agegate annetuissa tuomioissa. [33] Nyt esillä olevassa asiassa kyseessä oleva Kreikan lainsäädäntö, kuten myös juuri mainituissa asioissa kyseessä ollut Englannin lainsäädäntö, ei koske kalastuksen harjoittamisoikeutta, vaan alusten rekisteröintiä, ja se on sellaisenaan kalastuksen este eikä ainoastaan kansallisen kiintiön hallinnointia koskeva yksityiskohtainen säännöstö. Juuri mieliin palauttamani oikeuskäytäntö huomioon ottaen jäsenvaltioilla on oikeus määrittää ne kalastuslaivastoonsa kuuluvat alukset, jotka voivat kalastaa kansallisissa pyyntikiintiöissä, mutta niiden on tällöin käytettävä perusteena aluksen toiminnan ja kalastuksesta sekä siihen liittyvistä elinkeinoista erityisesti riippuvaisen rannikkoväestön välistä suhdetta. Sitä vastoin edellytyksiä, jotka liittyvät taloudelliseen sidossuhteeseen ja jotka eivät kuulu tällaiseen yhteyteen, ei voida perustella kansallisella kiintiöjärjestelmällä. [34]

20. Kreikan lainsäädäntöä ei myöskään voida perustella neuvoston asetuksella N:o 3577/92. [35] Sillä, että Helleenien tasavalta voi 1.1.2004 asti hyötyä siitä, että se on tämän asetuksen 6 artiklan 3 kohdan perusteella väliaikaisesti vapautettu meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapautta koskevasta järjestelmästä, ei voida perustella sellaista lainsäädäntöä, joka vaikuttaa alusten rekisteröintiedellytyksiin. Koska Helleenien tasavallalle tässä asetuksessa annettu vapautus on poikkeus meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteesta, tätä poikkeusta on tulkittava suppeasti ja se voidaan siis hyväksyä ainoastaan tiettyjen sen perustana olevien sosiaalis-taloudellisten edellytysten täyttyessä. Tällaisella säännöksellä ei näin ollen voida perustella sellaista rajoittavaa lainsäädäntöä, joka ei välittömästi liity meriliikenteen palvelujen tarjoamisoikeuteen.

21. Helleenien tasavalta yrittää perustella riidanalaista lainsäädäntöä maanpuolustusorganisaatioonsa liittyvillä seikoilla, pitäen näitä seikkoja erityisen tärkeinä kun otetaan huomioon Välimeren tämän osan historia ja geopoliittiset syyt. Aluksen omistajien kansallisuuteen perustuva sidossuhde mahdollistaa

32 — Yhteisön kalastus- ja vesiviljelyjärjestelmän perustamisesta 20 päivänä joulukuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3760/92 (EYVL L 389, s. 1).

33 — Asia C-3/87, Agegate, tuomio 14.12.1989 (Kok. 1989, s. 4459) ja asia C-216/87, Jaderow, tuomio 14.12.1989 (Kok. 1989, s. 4509).

34 — Ks. erityisesti edellä alaviitteessä 33 mainitussa asiassa Jaderow annettu tuomio, tuomion 22—27 kohta, johon edellä alaviitteessä 7 mainitussa asiassa Factortame ym. annetun tuomion 40 kohdassa viitataan.

35 — Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92 (EYVL L 364, s. 7).

sen, että Kreikan viranomaiset voivat tarvittaessa takavarikoida aluksia ja asettaa ne miehistöineen sotilasviranomaisten määräysvaltaan.

Tältä osin riittää kun todetaan, että Kreikan viranomaiset voivat joka tapauksessa päättää takavarikoida sotilaallisiin tarkoituksiin Kreikan lipun alla liikennöiviä aluksia niiden omistajan kansallisuudesta riippumatta. Kun asiaa tarkastellaan yleisemmin, voidaan todeta, että jos Helleenien tasavalta pyrkii näillä sotaan tai vakavaan kansainväliseen jännitystilaan liittyvillä perusteilla vaikka vain implisiittisestikin viittaamaan siihen, että perustamissopimuksessa määrätyistä vapauksista on mahdollisuus poiketa, riittää, kun viitataan perustamissopimuksen 224 artiklaan, jonka perusteella jäsenvaltioilla ei ole oikeutta yleisesti tai ennaltaehkäisevästi poiketa yksipuolisesti yhteisön oikeuden perusperiaatteista, jollei tässä artiklassa tarkoitettua poikkeuksellisesta tilannetta ole tai jollei sitä ole todettu olevan olemassa.

22. Sellaisten alusten osalta, joita ei käytetä taloudellisessa toiminnassa, Helleenien tasavalta toteaa ainoastaan, että Kreikan oikeudessa ei kielletä muiden valtioiden kansalaisia hankkimasta Kreikasta ja käyttämästä siellä vapaa-ajan toimintaan muiden jäsenvaltioiden tai kolmansien maiden lipun alla liikennöiviä aluksia.

Tämä perustelu ei vakuuta. Sellaisen henkilön oikeus harjoittaa vapaa-ajan toimintaa, joka asuu jossakin valtiossa työskennelläkseen siellä palkattuna työntekijänä tai itsenäisenä ammatinharjoittajana tai joka asuu siellä tämän työskentelyn päätyttyä, on vapaan liikkuvuuden välttämätön seuraus ja valtion on tätä oikeutta koskevassa lainsäädännössään noudatettava yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. [36] Tästä syystä Kreikan lainsäädäntö, jonka mukaan vain sen kansalaisilla on oikeus merkitä Kreikan alusrekisteriin vapaa-ajan veneilyyn käytettävä alus, on perustamissopimuksen 6, 48 ja 52 artiklan, asetuksen N:o 1251/70 7 artiklan sekä direktiivin 75/34/ETY 7 artiklan vastainen. [37]

Oikeudenkäyntikulut

23. Katson, että kaikki ne komission esittämät väitteet, joiden mukaan Helleenien tasavalta on jättänyt noudattamatta sille yhteisön oikeuden mukaan kuuluvat velvoitteet, on hyväksyttävä. Tästä seuraa, että Helleenien tasavallan on katsottava hävinneen asian kokonaisuudessaan ja että se on työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan perusteella velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

36 — Ks. edellä alaviitteessä 11 mainitussa asiassa komissio vastaan Ranska 7.3.1996 annettu tuomio, tuomion 21—23 kohta, ja edellä alaviitteessä 13 mainitussa asiassa komissio vastaan Irlanti 12.6.1997 annettu tuomio, tuomion 13 ja 14 kohta.

37 — Itse asiassa voitaisiin keskustella myös siitä, rikotaanko kyseisellä Kreikan lainsäädännöllä EY:n perustamissopimuksen 8 a artiklaa ja vuosina 1990 ja 1993 annettuja oleskeluoikeutta koskevia direktiivejä, joilla unionin kansalaisille taataan vapaa liikkumis- ja oleskeluoikeus riippumatta siitä, harjoittavatko he tai ovatko he harjoittaneet taloudellista toimintaa, ja ulotetaan näin yhdenvertaisen kohtelun periaate koskemaan myös näitä kansalaisia sellaisissa subjektiivisissa tilanteissa, joita voidaan pitää vapaan liikkumisoikeuden välttämättöminä seurauksina. Ks. julkisasiamies Fennellyn ratkaisuehdotus edellä alaviitteessä 11 mainitussa asiassa komissio vastaan Ranska, ratkaisuehdotuksen 55 kohta, jossa viitataan tähän suuntaan.

Ratkaisuehdotus

Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin

— toteaa, että pitäessään voimassa lainsäädäntöä, jonka mukaan Kreikan alusrekisteriin voidaan rekisteröidä vain aluksia, joista Kreikan kansalainen tai kreikkalainen oikeushenkilö, josta Kreikan kansalainen omistaa yli puolet, omistaa yli puolet, Helleenien tasavalta ei ole noudattanut ETY:n perustamissopimuksen 6, 48, 52, 58 ja 221 artiklan, työntekijöiden oikeudesta jäädä jäsenvaltion alueelle työskenneltyään siinä jäsenvaltiossa 29 päivänä kesäkuuta 1970 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 1251/70 7 artiklan eikä jäsenvaltion kansalaisten oikeudesta jäädä toisen jäsenvaltion alueelle harjoitettuaan siellä itsenäistä ammattitoimintaa 17 päivänä joulukuuta 1974 annetun neuvoston direktiivin 75/34/ETY 7 artiklan mukaisia velvoitteitaan;

— velvoittaa Helleenien tasavallan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.