ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

της 5ης Νοεμβρίου 2002 *

Στην υπόθεση C-466/98,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον F. Benyon, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενου από τον J. E. Collins, επικουρούμενο από τον D. Anderson, QC, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθού,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

υποστηριζόμενου από το

Βασίλειο των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενο από τον M. A. Fierstra και την J. van Bakel,

παρεμβαίνον,

που έχει ως αντικείμενο προσφυγή με την οποία ζητείται να αναγνωριστεί ότι το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, συνάπτοντας με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και εφαρμόζοντας μια συμφωνία περί αεροπορικών υπηρεσιών, που υπογράφηκε στις 23 Ιουλίου 1977 και προβλέπει την ανάκληση, την αναστολή ή τον περιορισμό των δικαιωμάτων μεταφοράς στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι οριζόμενοι από το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας αερομεταφορείς δεν ανήκουν στο κράτος αυτό ή σε Βρετανούς υπηκόους, παρέβη το άρθρο 52 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 43 ΕΚ),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους J.-P. Puissochet, πρόεδρο του έκτου τμήματος, προεδρεύοντα, R. Schintgen, πρόεδρο τμήματος, C. Gulmann, D. A. O. Edward, A. La Pergola, P. Jann, B. Σκουρή (εισηγητή), F. Macken, N. Colneric, S. von Bahr και J. N. Cunha Rodrigues, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Tizzano

γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας, και D. Louterman-Hubeau, προϊσταμένη τμήματος,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 8ης Μαΐου 2001, κατά την οποία η Επιτροπή εκπροσωπήθηκε από τον F. Benyon, το Ηνωμένο Βασίλειο από τον J. E. Collins, επικουρούμενο από τον D. Anderson, και το Βασίλειο των Κάτω Χωρών από τις J. van Bakel και H. G. Sevenster και τον J. van Haersolte,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 31ης Ιανουαρίου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 18 Δεκεμβρίου 1998, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 169 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 226 ΕΚ), προσφυγή με την οποία ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, συνάπτοντας με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και εφαρμόζοντας μια συμφωνία περί αεροπορικών υπηρεσιών, που υπογράφηκε στις 23 Ιουλίου 1977 και προβλέπει την ανάκληση, την αναστολή ή τον περιορισμό των δικαιωμάτων μεταφοράς στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι οριζόμενοι από το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας αερομεταφορείς δεν ανήκουν στο κράτος αυτό ή σε Βρετανούς υπηκόους, παρέβη το άρθρο 52 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 43 ΕΚ).

2 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 8ης Ιουλίου 1999, επιτράπηκε στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών να παρέμβει υπέρ του Ηνωμένου Βασιλείου.

Ιστορικό της διαφοράς

3 Λίγο πριν από τη λήξη του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου ή αμέσως μετά τον πόλεμο αυτό διάφορα κράτη τα οποία στη συνέχεια κατέστησαν μέλη της Κοινότητας, μεταξύ των οποίων και το Ηνωμένο Βασίλειο, συνήψαν με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής διμερείς συμφωνίες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

4 Τέτοια διμερής συμφωνία συνήφθη μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής για πρώτη φορά το 1946, η λεγόμενη πρώτη συμφωνία των Βερμούδων (στο εξής: συμφωνία Bermuda I). Το άρθρο 6 της συμφωνίας αυτής προέβλεπε ότι «κάθε συμβαλλόμενο μέρος επιφυλάσσεται του δικαιώματός του να αναστέλλει ή να ανακαλεί την άσκηση των απαριθμούμενων στο παράρτημα της παρούσας συμφωνίας δικαιωμάτων των εταιριών που ορίζει το αντισυμβαλλόμενο μέρος, εφόσον κρίνει ότι δεν πληρούται η προϋπόθεση να ανήκει σε σημαντικό ποσοστό η οικεία εταιρία σε υπηκόους ενός των συμβαλλομένων μερών και να ελέγχεται ουσιαστικά από αυτούς [...]».

5 Στη συνέχεια, μια άλλη συμφωνία, η δεύτερη συμφωνία των Βερμούδων (στο εξής: συμφωνία Bermuda II) αντικατέστησε τη συμφωνία Bermuda I από τις 23 Ιουλίου 1977, ημερομηνία κατά την οποία υπογράφηκε και άρχισε να ισχύει η εν λόγω δεύτερη συμφωνία. Το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II προβλέπει τα εξής:

«(1) Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ανακαλεί, να αναστέλλει ή να περιορίζει τις άδειες εκμεταλλεύσεως ή τις τεχνικής φύσεως άδειες των οριζόμενων από το αντισυμβαλλόμενο μέρος αεροπορικών εταιριών ή να επιβάλλει συναφώς προϋποθέσεις, εφόσον:

a) η κυριότητα της συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρίας και ο επ' αυτής έλεγχος δεν ανήκουν κατά κύριο λόγο στο συμβαλλόμενο μέρος που την έχει ορίσει ή σε υπηκόους του συμβαλλόμενου αυτού μέρους·

[...]

(2) [...] τα δικαιώματα αυτά μπορούν να ασκηθούν μόνο κατόπιν συνεννοήσεως με το αντισυμβαλλόμενο μέρος.»

6 Επιπλέον, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 6, της συμφωνίας Bermuda II, κάθε συμβαλλόμενο μέρος έχει την υποχρέωση να χορηγεί τις απαιτούμενες άδειες εκμεταλλεύσεως ή τεχνικής φύσεως άδειες στις αεροπορικές εταιρίες που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων καταλέγεται η προϋπόθεση να ανήκουν η κυριότητα της συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρίας και ο επ' αυτής έλεγχος κατά κύριο λόγο στο συμβαλλόμενο μέρος που την έχει ορίσει ή σε υπηκόους του συμβαλλόμενου αυτού μέρους.

7 Από τη δικογραφία προκύπτει ότι το 1992 οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ανέλαβαν την πρωτοβουλία να προτείνουν σε διάφορα ευρωπαϊκά κράτη τη σύναψη διμερών συμφωνιών «ελεύθερης αεροπλοΐας». Κατά τη διάρκεια των ετών 1993 και 1994 οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ενέτειναν τις προσπάθειές τους για τη σύναψη τέτοιων συμφωνιών με τον μεγαλύτερο δυνατό αριθμό ευρωπαϊκών κρατών.

8 Με έγγραφο της 17ης Νοεμβρίου 1994 προς τα κράτη μέλη, η Επιτροπή τούς επέστησε την προσοχή επί των αρνητικών αποτελεσμάτων που θα είχαν οι διμερείς αυτές συμφωνίες για την Κοινότητα και έλαβε θέση επί του θέματος δηλώνοντας ότι το είδος αυτό των συμφωνιών θα έθιγε την εσωτερική κοινοτική νομοθεσία. Η Επιτροπή πρόσθεσε ότι μόνο η σε κοινοτικό επίπεδο διαπραγμάτευση των συμφωνιών αυτών θα μπορούσε να είναι αποτελεσματική και νομικά έγκυρη.

9 Κατόπιν της αλληλογραφίας αυτής, η Επιτροπή ζήτησε από την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, με έγγραφο της 20ής Απριλίου 1995, να αναλάβει τη δέσμευση να μη διαπραγματευθεί, μονογράψει, συνάψει ή κυρώσει τη διμερή συμφωνία με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Το Ηνωμένο Βασίλειο όμως συνέχισε τις διαπραγματεύσεις και συνήψε συμφωνία με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής στις 5 Ιουνίου 1995.

Τα πραγματικά περιστατικά και η διαδικασία πριν από την άσκηση της προσφυγής

10 Στις 17 Ιουλίου 1995 η Επιτροπή απέστειλε στο Ηνωμένο Βασίλειο έγγραφο οχλήσεως, με το οποίο επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι, καθόσον γνώριζε, τα δικαιώματα μεταφοράς που παραχωρούσαν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής στο Ηνωμένο Βασίλειο δυνάμει της συμφωνίας τους θα χορηγούνταν βάσει της εθνικότητας του μεταφορέα. Κατά την Επιτροπή, τούτο συνιστούσε παράβαση του άρθρου 52 της Συνθήκης, διότι, βάσει της συμφωνίας αυτής, όσοι από τους αερομεταφορείς με βρετανική άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240, σ. 1), ήσαν εγκατεστημένοι στο Ηνωμένο Βασίλειο και ανήκαν σε και ελέγχονταν από υπηκόους άλλου κράτους μέλους δεν θα αποκτούσαν δικαιώματα μεταφοράς στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, ενώ οι ανήκοντες σε και ελεγχόμενοι από Βρετανούς υπηκόους μεταφορείς θα αποκτούσαν τα δικαιώματα αυτά.

11 Το Ηνωμένο Βασίλειο απάντησε στο έγγραφο οχλήσεως της Επιτροπής με έγγραφο της 13ης Σεπτεμβρίου 1995. Από το έγγραφο αυτό προκύπτει ότι το Ηνωμένο

Βασίλειο και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής συμφώνησαν να τροποποιήσουν τη συμφωνία Bermuda II με τη συμφωνία που συνήψαν στις 5 Ιουνίου 1995. Όσον αφορά το άρθρο 52 της Συνθήκης, το Ηνωμένο Βασίλειο ανέφερε ότι η ρήτρα της συμφωνίας Bermuda II περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αερομεταφορέων δεν είχε τροποποιηθεί με τη συμφωνία της 5ης Ιουνίου 1995. Κατά το Ηνωμένο Βασίλειο, η διάταξη αυτή δεν απαγορεύει στις βρετανικές αρχές να ορίζουν αερομεταφορείς που ούτε ανήκουν σε ούτε ελέγχονται από Βρετανούς υπηκόους, αλλά παρέχει απλώς στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής την ευχέρεια να απορρίπτουν τον καθορισμό αυτό, ενώ πράλληλα επιτρέπει στο Ηνωμένο Βασίλειο να ζητήσει, σε περίπτωση τέτοιας απορρίψεως, τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων.

12 Σε απάντηση των ανωτέρω η Επιτροπή απηύθυνε στις 16 Μαρτίου 1998 στο Ηνωμένο Βασίλειο αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία εξέθετε ότι το Ηνωμένο Βασίλειο, συνάπτοντας με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και εφαρμόζοντας τη συμφωνία Bermuda II, η οποία προβλέπει την ανάκληση, την αναστολή ή τον περιορισμό των δικαιωμάτων μεταφοράς στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι οριζόμενοι από το Ηνωμένο Βασίλειο αερομεταφορείς δεν ανήκουν στο κράτος αυτό ή σε Βρετανούς υπηκόους, παρέβη το άρθρο 52 της Συνθήκης. Η Επιτροπή κάλεσε το εν λόγω κράτος μέλος να συμμορφωθεί με τη γνώμη αυτή εντός δύο μηνών από την κοινοποίησή της.

13 Το Ηνωμένο Βασίλειο απάντησε, με έγγραφο της 19ης Ιουνίου 1998, ότι η επικρινόμενη διάταξη της συμφωνίας Bermuda II αποτελούσε απλώς επανάληψη ρήτρας της συμφωνίας Bermuda I, η οποία συνήφθη πριν από την προσχώρησή του στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες. Κατά το Ηνωμένο Βασίλειο, το επίμαχο δικαίωμα που παρείχε στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής η συμφωνία Bermuda II ανέτρεχε στη συμφωνία Bermuda I και διατηρήθηκε σε ισχύ δυνάμει του άρθρου 234 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 307 ΕΚ).

14 Η Επιτροπή, κρίνοντας την επιχειρηματολογία του Ηνωμένου Βασιλείου μη πειστική, άσκησε την παρούσα προσφυγή.

Η προσφυγή

15 Με την προσφυγή της, η Επιτροπή κατηγορεί το Ηνωμένο Βασίλειο ότι, συνάπτοντας και εφαρμόζοντας τη συμφωνία Bermuda II, η οποία περιλαμβάνει την προαναφερθείσα ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αερομεταφορέων, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 52 της Συνθήκης.

16 Το Ηνωμένο Βασίλειο ισχυρίζεται, προς άμυνά του, κατ' αρχάς ότι το δικαίωμα των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι οριζόμενοι από το Ηνωμένο Βασίλειο αερομεταφορείς δεν ανήκουν στο κράτος αυτό ή σε Βρετανούς υπηκόους καλύπτεται από το άρθρο 234 της Συνθήκης και επομένως εξακολουθεί να ισχύει. Στη συνέχεια, το Ηνωμένο Βασίλειο αμφισβητεί αφενός τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 52 της Συνθήκης στην προκειμένη υπόθεση και αφετέρου την ύπαρξη παραβάσεως του εν λόγω άρθρου. Τέλος, υποστηρίζει ότι η ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αερομεταφορέων είναι οπωσδήποτε δικαιολογημένη βάσει του άρθρου 56 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 46 ΕΚ).

Επί της δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 234 της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

17 Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζει ότι η προστασία που παρέχει το άρθρο 234 της Συνθήκης δεν αφορά μόνο τις συμβάσεις που συνήψαν τα κράτη μέλη πριν από την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης εντός του εδάφους τους, αλλά καλύπτει και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις εν λόγω συμβάσεις. Κατά την κυβέρνηση αυτή, το ζήτημα αν μια προγενέστερη της προ-

σχωρήσεως σύμβαση τροποποιήθηκε, ή μάλιστα αντικαταστάθηκε, μετά την προσχώρηση του κράτους μέλους στην Κοινότητα έχει δευτερεύουσα μόνο σημασία. Επομένως, μετά τη λήξη της ισχύος μιας συμβάσεως, το άρθρο 234 της Συνθήκης δεν έχει εφαρμογή στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις που προβλέπονταν από την εν λόγω σύμβαση, εκτός αν ουσιαστικώς παρόμοια δικαιώματα και παρόμοιες υποχρεώσεις προβλέπονται σε νέα συμφωνία που άρχισε να ισχύει μόλις έπαυσε να ισχύει η προηγούμενη.

18 Τούτο ακριβώς συμβαίνει εν προκειμένω. Μολονότι η συμφωνία Bermuda II συνήφθη το 1977, δηλαδή τέσσερα έτη μετά την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης ΕΟΚ στο Ηνωμένο Βασίλειο, το δικαίωμα που παρέχει το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής απονεμήθηκε αρχικά, όσον αφορά τις τακτικές αεροπορικές γραμμές, με το άρθρο 6 της συμφωνίας Bermuda I και έκτοτε δεν έχει υποστεί καμία ουσιαστική τροποποίηση. Μολονότι το γράμμα των δύο αυτών άρθρων δεν είναι πανομοιότυπο, καθόσον αντανακλούν τη διαφορετική δομή των δύο συμφωνιών Bermuda I και II, το άρθρο 6 της συμφωνίας Bermuda I και το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II είναι ουσιαστικά ταυτόσημα, όσον αφορά την εφαρμογή τους στις υπηρεσίες τακτικών αεροποτικών γραμμών, πράγμα που αποδεικνύει τη συνέχεια του επίμαχου διακιώματος κατά τη μετάβαση από τη μια συμφωνία στην άλλη. Η ουσιαστική διαφορά που υπάρχει μεταξύ των αποτελεσμάτων της συμφωνίας Bermuda I και των αποτελεσμάτων της συμφωνίας Bermuda II, δηλαδή το γεγονός ότι η τελευταία αυτή συμφωνία εφαρμόζεται επίσης στις ναυλωμένες πτήσεις (πτήσεις τσάρτερ), δεν οφείλεται σε διαφορά μεταξύ των αρχών που διέπουν τις δύο αυτές συμφωνίες, αλλά αποτελεί τροποποίηση που επήλθε με σκοπό την προσαρμογή στην αυξανόμενη σπουδαιότητα των υπηρεσιών τσάρτερ.

19 Η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών, η οποία επίσης υποστηρίζει ότι το άρθρο 234 της Συνθήκης έχει εφαρμογή εν προκειμένω, ισχυρίζεται ότι οι τροποποιήσεις που επέφερε στη συμφωνία Bermuda II το Ηνωμένο Βασίλειο με τη συμφωνία της 5ης Ιουνίου 1995 δεν μπορούν να θεωρηθούν νέα συμφωνία, αφού μόνο οι τροποποιήσεις που επήλθαν στο παράρτημα I της συμφωνίας Bermuda II σχετικά με τα δικαιώματα μεταφοράς αποτελούν ουσιώδεις τροποποιήσεις.

20 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία του Ηνωμένου Βασιλείου. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το άρθρο 234 έχει εφαρμογή μόνο στις συμβάσεις που συνήψε το Ηνωμένο Βασίλειο πριν από την προσχώρησή του στην Κοινότητα την 1η

Ιανουαρίου 1973, ενώ η συμφωνία Bermuda II συνήφθη αργότερα, και συγκεκριμένα το 1977. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 234 της Συνθήκης πρέπει να ερμηνεύεται στενά, διότι αποτελεί παρέκκλιση από τις διατάξεις της Συνθήκης. Ειδικότερα, από την εν λόγω διάταξη δεν προκύπτει ότι έχει εφαρμογή στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις που προβλέπονταν από συμφωνίες που ίσχυαν μεν στο παρελθόν, αλλά δεν ισχύουν πλέον. Ακόμη και αν τα δικαιώματα αυτά και οι υποχρεώσεις αυτές προβλέπονται εκ νέου σε άλλη συμφωνία, δεν είναι βάσιμος ο ισχυρισμός ότι η αρχική συμφωνία εξακολουθεί κατά κάποιο τρόπο να ισχύει.

21 Εν προκειμένω αναφέρεται σαφώς στην τελευταία αιτιολογική σκέψη της συμφωνίας Bermuda II ότι η εν λόγω συμφωνία συνήφθη «προς αντικατάσταση» της συμφωνίας Bermuda I, οπότε κάθε δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 234 της Συνθήκης εξέλιπε μαζί με την τελευταία αυτή συμφωνία. Κατά συνέπεια, δεν επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι το άρθρο αυτό καλύπτει μια ρήτρα της συμφωνίας Bermuda I, της οποίας άλλωστε η διατύπωση τροποποιήθηκε, όταν προστέθηκε στη συμφωνία Bermuda II.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

22 Το άρθρο 234, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ορίζει ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από συμβάσεις που συνήφθησαν προ της ενάρξεως της ισχύος της Συνθήκης μεταξύ ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών αφενός και μιας ή περισσοτέρων τρίτων χωρών αφετέρου δεν θίγονται από τις διατάξεις της Συνθήκης. Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου αυτού επιβάλλει πάντως στα κράτη μέλη την υποχρέωση να προσφεύγουν σε όλα τα πρόσφορα μέσα, για να αίρουν τα ασυμβίβαστα που διαπιστώνονται ενδεχομένως μεταξύ των συμβάσεων αυτών και της Συνθήκης.

23 Το άρθρο 234 της Συνθήκης είναι γενικής ισχύος και τυγχάνει εφαρμογής επί οποιασδήποτε διεθνούς συμβάσεως, ασχέτως περιεχομένου, που μπορεί να έχει επίπτωση στην εφαρμογή της Συνθήκης (βλ. αποφάσεις της 14ης Οκτωβρίου 1980, 812/79, Burgoa, Συλλογή τόμος 1980/ΙΙΙ, σ. 71, σκέψη 6, της 2ας Αυγούστου 1993, C-158/91, Levy, Συλλογή 1993, σ. I-4287, σκέψη 11, και της 4ης Ιουλίου 2000, C-62/98, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, Συλλογή 2000, σ. I-5171, σκέψη 43).

24 Όπως προκύπτει από τη σκέψη 8 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Burgoa, το άρθρο 234, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης διευκρινίζει, σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου (βλ. συναφώς το άρθρο 30, παράγραφος 4, στοιχείο β', της Συμβάσεως περί του δικαίου των διεθνών συνθηκών, η οποία υπογράφηκε στη Βιένη στις 23 Μαΐου 1969), ότι η εφαρμογή της Συνθήκης δεν επηρεάζει τη δέσμευση που έχει αναλάβει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να σέβεται τα δικαιώματα των τρίτων χωρών τα οποία απορρέουν από προγενέστερη σύμβαση και να τηρεί τις αντίστοιχες υποχρεώσεις του.

25 Κατά το άρθρο 5 της Πράξης περί των όρων προσχωρήσεως του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας και των προσαρμογών των Συνθηκών (OJ 1972, L 73, σ. 14), το άρθρο 234 της Συνθήκης έχει εφαρμογή στις συμφωνίες και συμβάσεις που συνήψε το Ηνωμένο Βασίλειο πριν από την προσχώρησή του, δηλαδή πριν από την 1η Ιανουαρίου 1973.

26 Εντούτοις, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν αφενός για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και αφετέρου για το Ηνωμένο Βασίλειο από τη ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αερομεταφορέων δεν απορρέουν από συμφωνία προγενέστερη της προσχωρήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, αλλά από μεταγενέστερη συμφωνία, και συγκεκριμένα από τη συμφωνία Bermuda II, η οποία συνήφθη το 1977.

27 Κατά συνέπεια, το άρθρο 234 της Συνθήκης δεν μπορεί να εφαρμοστεί εν προκειμένω.

28 Η ορθότητα της διαπιστώσεως αυτής δεν αναιρείται από το γεγονός ότι η συμφωνία Bermuda I, η οποία συνήφθη πριν από την προσχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες και εξακολούθησε να ισχύει μέχρι το 1977, περιελάμβανε ήδη ρήτρα με παρόμοια διατύπωση.

29 Συγκεκριμένα, η συμφωνία Bermuda II συνήφθη, σύμφωνα με την τελευταία αιτιολογική σκέψη της, «προς αντικατάσταση» της συμφωνίας Bermuda I, προκειμένου κυρίως να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη των δικαιωμάτων μεταφοράς μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών. Επομένως, είχε ως αποτέλεσμα τη γένεση νέων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων μεταξύ των μερών αυτών. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν επιτρέπεται να αναχθούν στη συμφωνία Bermuda I τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν, για το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, από τότε που άρχισε να ισχύει η συμφωνία Bermuda II, από τη ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αερομεταφορέων, η οποία περιλαμβάνεται στη συμφωνία Bermuda II.

30 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται να εξεταστεί κατά πόσον το περιεχόμενο της ρήτρας αυτής αντιβαίνει, όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή, στο άρθρο 52 της Συνθήκης.

Επί της παραβάσεως του άρθρου 52 της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

31 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, αντίθετα από ό,τι συμβαίνει με το άρθρο 59 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 49 ΕΚ), το οποίο αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εντός της Κοινότητας και του οποίου η εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών αποκλείεται ρητά βάσει του άρθρου 61 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 51 ΕΚ), η εφαρμογή του άρθρου 52 ούτε αναστέλλεται ούτε αποκλείεται στον εν λόγω τομέα. Το άρθρο 52 της Συνθήκης έχει εφαρμογή σε όλους τους τομείς, περιλαμβανομένου και του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, και έχει επίσης εφαρμογή, ως θεμελιώδης διάταξη της Συνθήκης, στους άλλους τομείς που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών (βλ. αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, C-221/89, Factortame κ.λπ., Συλλογή 1991, σ. I-3905, της 12ης Ιουνίου 1997, C-151/96, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 1997, σ. I-3327, της 12ης Μαΐου 1998, C-336/96, Gilly, Συλλογή 1998, σ. I-2793, της 24ης Νοεμβρίου 1998, C-274/96, Bickel και Franz, Συλλογή 1998, σ. I-7637, και της 9ης Μαρτίου 1999, C-212/97, Centros, Συλλογή 1999, σ. I-1459).

32 Εν προκειμένω, το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II, καθόσον επιτρέπει στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής να αρνούνται τη χορήγηση των αδειών εκμεταλλεύσεως ή των τεχνικής φύσεως αδειών στις αεροπορικές εταιρίες που έχουν μεν οριστεί από το Ηνωμένο Βασίλειο, αλλά δεν ανήκουν σε σημαντικό ποσοστό και δεν ελέγχονται ουσιαστικά από το Ηνωμένο Βασίλειο ή Βρετανούς υπηκόους, ή να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τις άδειες εκμεταλλεύσεως ή τις τεχνικής φύσεως άδειες που έχουν ήδη χορηγηθεί σε τέτοιες εταιρίες, αντιβαίνει στο άρθρο 52 της Συνθήκης. Συγκεκριμένα, δυνάμει του άρθρου 5 της εν λόγω συμφωνίας, μια εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο αεροπορική εταιρία που ανήκει σε ή ελέγχεται από άλλο κράτος μέλος και όχι το Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα μπορούσε να τύχει της ίδιας μεταχειρίσεως με τις αεροπορικές εταιρίες που ανήκουν στο Ηνωμένο Βασίλειο ή σε υπηκόους του και ελέγχονται από το κράτος αυτό ή από υπηκόους του.

33 Αντίθετα από ό,τι υποστηρίζει το Ηνωμένο Βασίλειο, η στάση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής δεν είναι κρίσιμη για την παρούσα προσφυγή, διότι η παράβαση του άρθρου 52 της Συνθήκης συνίσταται στην εκ μέρους του Ηνωμένου Βασιλείου παροχή στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής του δικαιώματος που προβλέπεται στο άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II, την οποία διαπραγματεύτηκε και συνήψε το κράτος μέλος αυτό.

34 Το Ηνωμένο Βασίλειο ισχυρίζεται κατ' αρχάς ότι το άρθρο 52 της Συνθήκης δεν μπορεί να καλύπτει ορισμένη κατηγορία συναλλαγών με τις τρίτες χώρες, δηλαδή τις εξωκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές, για την οποία η Κοινότητα δεν άσκησε ποτέ τη νομοθετική της εξουσία. Επιπλέον, η μόνη οικονομική δραστηριότητα την οποία ενδέχεται να θίξει το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II αναπτύσσεται κυρίως εκτός Κοινότητας.

35 Στη συνέχεια το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι το άρθρο 52 της Συνθήκης έχει εφαρμογή, δεν το παρέβη σε καμία περίπτωση. Πρώτον, το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II δεν παρέχει στο Ηνωμένο Βασίλειο την ευχέρεια να προβαίνει σε διακρίσεις έναντι άλλων κοινοτικών αεροπορικών εταιριών, λόγω του καθεστώτος ιδιοκτησίας και ελέγχου των εταιριών αυτών, ούτε από την άποψη της εγκαταστάσεώς τους στο Ηνωμένο Βασίλειο ούτε από την άποψη του καθορισμού τους. Δεύτερον, όσον αφορά την ευχέρεια αρνήσεως χορηγήσεως δικαιωμάτων μεταφοράς σε αεροπορικές εταιρίες που δεν ελέγχονται από το

Ηνωμένο Βασίλειο ή από Βρετανούς υπηκόους ούτε ανήκουν στο κράτος αυτό ή σε υπηκόους του, πρόκειται για επιλογή στην οποία προβαίνουν κυριαρχικώς οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και την οποία το Ηνωμένο Βασίλειο δεν ήταν σε θέση ούτε να επηρεάσει ούτε να απαγορεύσει. Η εξουσία των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής δηλαδή να προβαίνουν σε τέτοιες διακρίσεις δεν πηγάζει από τις συμφωνίες Bermuda I και II, οπότε το Ηνωμένο Βασίλειο δεν μπορεί να θεωρείται υπεύθυνο για την υπογραφή και εφαρμογή συμφωνίας που επιτρέπει αυτές τις διακρίσεις. Οι διακρίσεις όμως στις οποίες προβαίνουν έναντι των κοινοτικών υπηκόων οι αρχές τρίτης χώρας δεν περιλαμβάνονται μεταξύ των ενεργειών που απαγορεύονται βάσει του άρθρου 52 της Συνθήκης.

36 Κατά τη συνεδρίαση του Δικαστηρίου στην οποία αγόρευσαν οι διάδικοι, το Ηνωμένο Βασίλειο επικαλέστηκε συναφώς την απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 1999, C-307/97, Saint-Gobain ZN (Συλλογή 1999, σ. I-6161, σκέψεις 59 και 60), από την οποία προκύπτει, κατά το Ηνωμένο Βασίλειο, ότι, μολονότι το άρθρο 52 της Συνθήκης μπορεί να επιβάλλει σε κράτος μέλος την υποχρέωση να τροποποιήσει μονομερώς τη νομοθεσία του προς αποφυγή διακρίσεων σε βάρος επιχειρήσεως άλλου κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένη στο έδαφός του, δεν του επιβάλλει αντίθετα την υποχρέωση να τροποποιήσει συμφωνίες που έχει ήδη συνάψει με τρίτες χώρες προς τον σκοπό επιβολής νέων υποχρεώσεων. Αυτό όμως ζητεί η Επιτροπή να πράξει εν προκειμένω το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τις άδειες που εκδίδουν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, και μάλιστα σε σχέση με τη χρήση του εναέριου χώρου τους.

37 Τέλος, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή δεν έφερε κανένα παράδειγμα κοινοτικής αεροπορικής εταιρίας στην οποία να προξένησε ζημία η εφαρμογή της ρήτρας περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αερομεταφορέων.

38 Η Ολλανδική Κυβέρνηση καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι δεν συντρέχει παράβαση του άρθρου 52 της Συνθήκης από το Ηνωμένο Βασίλειο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

39 Όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 52 της Συνθήκης στην προκειμένη υπόθεση, επιβάλλεται να τονιστεί κατ' αρχάς ότι η διάταξη αυτή, της οποίας η παράβαση καταλογίζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο, έχει εφαρμογή στις εναέριες μεταφορές.

40 Ενώ δηλαδή το άρθρο 61 της Συνθήκης αποκλείει την εφαρμογή των διατάξεων της Συνθήκης περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών επί των υπηρεσιών μεταφορών, οι οποίες διέπονται από τις διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, κανένα άρθρο της Συνθήκης δεν αποκλείει την εφαρμογή στις μεταφορές των διατάξεων της Συνθήκης περί ελευθερίας εγκαταστάσεως.

41 Στη συνέχεια, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η εφαρμογή του άρθρου 52 της Συνθήκης σε δεδομένη περίπτωση δεν εξαρτάται από το ζήτημα αν η Κοινότητα έχει νομοθετήσει στον τομέα τον οποίο αφορά η ασκούμενη δραστηριότητα, αλλά από το ζήτημα αν η υπό εξέταση κατάσταση ρυθμίζεται από το κοινοτικό δίκαιο. Ακόμη και αν ένας τομέας ανήκει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, τα κράτη αυτά οφείλουν πάντως να ασκούν την αρμοδιότητα αυτή τηρώντας το κοινοτικό δίκαιο (βλ. τις αποφάσεις Factortame κ.λπ., όπ.π., σκέψη 14, της 14ης Ιανουαρίου 1997, C-124/95, Centro-Com, Συλλογή 1997, σ. I-81, σκέψη 25, και της 16ης Ιουλίου 1998, C-264/96, ICI, Συλλογή 1998, σ. I-4695, σκέψη 19).

42 Κατά συνέπεια, ο ισχυρισμός του Ηνωμένου Βασιλείου ότι η Κοινότητα δεν έχει νομοθετήσει στον τομέα των εξωκοινοτικών εναέριων μεταφορών, ακόμη και αν υποτεθεί ότι έχει αποδειχθεί, δεν μπορεί να έχι ως αποτέλεσμα τη μη εφαρμογή του άρθρου 52 της Συνθήκης στον εν λόγω τομέα.

43 Το ίδιο ισχύει, τέλος, για τον ισχυρισμό του Ηνωμένου Βασιλείου ότι η μόνη οικονομική δραστηριότητα την οποία ενδέχεται να θίξει το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II αναπτύσσεται κυρίως εκτός Κοινότητας. Το άρθρο 52 αφορά όλες τις εταιρίες που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος, υπό την έννοια του άρθρου 52 της Συνθήκης, ακόμη και αν αντικείμενο των δραστηριοτήτων τους εντός του κράτους αυτού είναι υπηρεσίες με προορισμό τρίτες χώρες.

44 Όσον αφορά το ζήτημα αν το Ηνωμένο Βασίλειο παρέβη το άρθρο 52 της Συνθήκης, υπενθυμίζεται ότι, κατά το άρθρο αυτό, η ελευθερία εγκαταστάσεως συνεπάγεται την ανάληψη και άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων, καθώς και τη σύσταση και διαχείριση επιχειρήσεων, μεταξύ των οποίων καταλέγονται οι εταιρίες υπό την έννοια του άρθρου 58, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 48, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ), υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με εκείνες που καθορίζει η νομοθεσία του κράτους μέλους εγκαταστάσεως για τους δικούς του υπηκόους.

45 Τα άρθρα 52 και 58 της Συνθήκης εξασφαλίζουν επομένως στους κοινοτικούς υπηκόους που έχουν ασκήσει την ελευθερία εγκαταστάσεως, καθώς και στις εταιρίες που εξομοιούνται με αυτούς, ίδια μεταχείριση με τους ημεδαπούς στο κράτος μέλος υποδοχής (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Saint-Gobain ZN, σκέψη 35), όσον αφορά τόσο την πρόσβαση σε επαγγελματική δραστηριότητα κατά την πρώτη εγκατάσταση, όσο και την άσκηση της δραστηριότητας αυτής από το εγκατεστημένο στο κράτος μέλος υποδοχής πρόσωπο.

46 Το Δικαστήριο έχει δεχθεί ότι η αρχή περί μεταχειρίσεως του ενδιαφερομένου ως ημεδαπού επιβάλλει στο κράτος μέλος που είναι συμβαλλόμενο μέρος σε διμερή διεθνή σύμβαση συναφθείσα με τρίτη χώρα προς αποφυγή της διπλής φορολογίας να χορηγεί στις μόνιμες εγκαταστάσεις των εταιριών, η έδρα των οποίων βρίσκεται σε άλλο κράτος μέλος, τα προβλεπόμενα από την εν λόγω σύμβαση πλεονεκτήματα υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με αυτές που εφαρμόζονται στις εταιρίες, η έδρα των οποίων βρίσκεται στο κράτος μέλος που είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμβάσεως (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Saint-Gobain ZN, σκέψη 59, και απόφαση της 15ης Ιανουαρίου 2002, C-55/00, Gottardo, Συλλογή 2002, σ. I-413, σκέψη 32).

47 Εν προκειμένω, το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II επιτρέπει συγκεκριμένα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τις άδειες εκμεταλλεύσεως ή τις τεχνικής φύσεως άδειες των αεροπορικών εταιριών που ορίζει το Ηνωμένο Βασίλειο, εφόσον δεν ανήκουν σε σημαντικό ποσοστό στο κράτος μέλος αυτό ή σε Βρετανούς υπηκόους και δεν ελέγχονται ουσιαστικά από αυτούς.

48 Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η διάταξη αυτή μπορεί να θίξει τις εγκατεστημένες στο Ηνωμένο Βασίλειο αεροπορικές εταιρίες εφόσον ανήκουν σε σημαντικό ποσοστό είτε σε άλλο κράτος μέλος εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου είτε σε υπηκόους άλλου κράτους μέλους και ελέγχονται ουσιαστικά από το άλλο αυτό κράτος μέλος ή υπηκόους του (στο εξής: κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες).

49 Αντίθετα, από τη διατύπωση του άρθρου 3, παράγραφος 6, της συμφωνίας Bermuda II προκύπτει ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής έχουν καταρχήν την υποχρέωση να χορηγούν τις απαιτούμενες άδειες εκμεταλλεύσεως και άδειες τεχνικής φύσεως στις αεροπορικές εταιρίες, εφόσον η κυριότητα και ο έλεγχος επ' αυτών ανήκουν σε σημαντικό βαθμό στο Ηνωμένο Βασίλειο ή σε Βρετανούς υπηκόους (στο εξής: βρετανικές αεροπορικές εταιρίες).

50 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι οι ευεργετικές διατάξεις της συμφωνίας Bermuda II μπορούν να μην εφαρμόζονται στις κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες, ενώ αντίθετα εφαρμόζονται οπωσδήποτε στις βρετανικές αεροπορικές εταιρίες. Επομένως, οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες υφίστανται διάκριση που δεν επιτρέπει τη μεταχείρισή τους ως ημεδαπών στο κράτος μέλος υποδοχής, δηλαδή στο Ηνωμένο Βασίλειο.

51 Αντίθετα από ό,τι υποστηρίζει το Ηνωμένο Βασίλειο, η διάκριση αυτή απορρέει άμεσα όχι από την ενδεχόμενη στάση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αλλά από το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II, το οποίο ακριβώς παρέχει στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής το δικαίωμα να τηρήσουν τη στάση αυτή.

52 Κατά συνέπεια, το Ηνωμένο Βασίλειο, συνάπτοντας και εφαρμόζοντας την εν λόγω συμφωνία, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 52 της Συνθήκης.

53 Η ορθότητα της διαπιστώσεως αυτής δεν αναιρείται από την επιχειρηματολογία που το Ηνωμένο Βασίλειο στηρίζει στον συλλογισμό που ακολούθησε το Δικαστήριο με τις σκέψεις 59 και 60 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Saint-Gobain ZN.

54 Με τις σκέψεις αυτές το Δικαστήριο απλώς διαπίστωσε ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας μπορούσε να αποφασίσει μονομερώς να επεκτείνει τα φορολογικά πλεονεκτήματα που προέβλεπε διμερής διεθνής σύμβαση που είχε συνάψει με τρίτη χώρα, ώστε τα πλεονεκτήματα αυτά να ισχύουν και για τις μόνιμες εγκαταστάσεις των εταιριών που έδρευαν σε άλλο κράτος μέλος και όχι στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, καθόσον η επέκταση αυτή ουδόλως διακύβευε τα εκ της συμβάσεως δικαιώματα της τρίτης χώρας ούτε της επέβαλλε νέες υποχρεώσεις. Τούτο δεν σημαίνει όμως ότι, όταν η παραβίαση του κοινοτικού δικαίου απορρέει άμεσα από διάταξη διμερούς διεθνούς συμφωνίας που συνήψε κράτος μέλος μετά την προσχώρησή του στην Κοινότητα, το Δικαστήριο κωλύεται να διαπιστώσει την παραβίαση αυτή, προκειμένου να μην προσβάλει τα δικαιώματα που οι τρίτες χώρες αντλούν από τη διάταξη ακριβώς που αντιβαίνει στο κοινοτικό δίκαιο.

Επί του δικαιολογητικού λόγου που στηρίζεται στο άρθρο 56 της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

55 Το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν συνέτρεχε διάκριση που θα ήταν αντίθετη εκ πρώτης όψεως στο άρθρο 52 της Συνθήκης, η διάκριση αυτή θα ήταν δικαιολογημένη για λόγους δημόσιας τάξης, σύμφωνα με το άρθρο 56 της

Συνθήκης. Ειδικότερα, το Ηνωμένο Βασίλειο επικαλείται το δημόσιας τάξης συμφέρον του να διατηρήσει το δικαίωμα να ανακαλεί, να αναστέλλει ή να περιορίζει τις άδειες εκμεταλλεύσεως ή τις τεχνικής φύσεως άδειες των οριζόμενων από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής αεροπορικών εταιριών ή να επιβάλλει συναφώς προϋποθέσεις, εφόσον οι εταιρίες αυτές ανήκουν σε και ελέγχονται ουσιαστικά από τρίτες χώρες ή υπηκόους τους. Αν η άποψη της Επιτροπής γινόταν δεκτή, τα κράτη μέλη θα έχαναν την εξουσία τους να περιορίζουν την πρόσβαση των αεροπορικών εταιριών που θα αποφάσιζαν να ορίσουν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Οι συνέπειες της απώλειας αυτής της εξουσίας δεν έχουν μόνο αμιγώς οικονομικό χαρακτήρα, αλλά συναρτώνται επίσης προς λόγους εξωτερικής πολιτικής, ασφάλειας των πτήσεων και δημόσιας ασφάλειας.

56 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 56 της Συνθήκης για λόγους δημόσιας τάξης αποτελεί παρέκκλιση από θεμελιώδη ελευθερία και, επομένως, πρέπει να ερμηνεύεται στενά (απόφαση της 10ης Ιουλίου 1986, 79/85, Segers, Συλλογή 1986, σ. 2375). Δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση η επίκληση της εξαιρέσεως αυτής για την επιδίωξη στόχων οικονομικής φύσεως (απόφαση της 26ης Απριλίου 1988, 352/85, Bond van Adverteerders κ.λπ., Συλλογή 1988, σ. 2085). Επιπλέον, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, αν ληφθούν υπόψη οι διατάξεις της οδηγίας 64/221/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1964, περί του συντονισμού των ειδικών μέτρων για τη διακίνηση και τη διαμονή αλλοδαπών, τα οποία δικαιολογούνται για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας ή δημοσίας υγείας (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 16), κατά τις οποίες οι λόγοι δημοσίας τάξεως πρέπει να βασίζονται στην προσωπική συμπεριφορά του ατόμου και όχι απλώς σε μια γενική στάση, το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II, το οποίο δημιουργεί διακρίσεις για ολόκληρη κατηγορία επιχειρήσεων, δεν δικαιολογείται εκ πρώτης όψεως από λόγους δημόσιας τάξης σύμφωνα με το άρθρο 56 της Συνθήκης.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

57 Επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, ο στηριζόμενος στη δημόσια τάξη δικαιολογητικός λόγος, που προβλέπεται στο άρθρο 56 της Συνθήκης, προϋποθέτει την ανάγκη διατηρήσεως σε ισχύ ορισμένου μέτρου που δημιουργεί διακρίσεις, προκειμένου να αντιμετωπιστεί μια πραγματική και αρκούντως σοβαρή απειλή, θίγουσα θεμελιώδες συμφέρον της κοινωνίας (αποφάσεις της 27ης Οκτω-

βρίου 1977, 30/77, Bouchereau, Συλλογή τόμος 1977, σ. 617, σκέψη 35, της 29ης Οκτωβρίου 1998, C-114/97, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλογή 1998, σ. I-6717, σκέψη 46, και της 19ης Ιανουαρίου 1999, C-348/96, Calfa, Συλλογή 1999, σ. I-11, σκέψη 21). Κατά συνέπεια, πρέπει να υπάρχει άμεση συνάφεια μεταξύ της απειλής αυτής, η οποία επιπλέον πρέπει να είναι ενεστώσα απειλή, και του δημιουργούντος διακρίσεις μέτρου που θεσπίστηκε για την αντιμετώπισή της (βλ. συναφώς προπαρατεθείσες αποφάσεις Bond van Adverteerders κ.λπ., σκέψη 36, και Calfa, σκέψη 24).

58 Εν προκειμένω επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 5 της συμφωνίας Bermuda II δεν συνεπάγεται ότι η ευχέρεια αρνήσεως χορηγήσεως της απαιτούμενης άδειας εκμεταλλεύσεως ή άδειας τεχνικής φύσεως σε αεροπορική εταιρία οριζόμενη από τον αντισυμβαλλόμενο υφίσταται μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η αεροπορική αυτή εταιρία συνιστά απειλή για τη δημόσια τάξη του συμβαλλόμενου μέρους που χορηγεί τις εν λόγω άδειες.

59 Εν πάση περιπτώσει, δεν υπάρχει καμία άμεση συνάφεια μεταξύ μιας τέτοιας — υποθετικής επιπλέον — απειλής για τη δημόσια τάξη του Ηνωμένου Βασιλείου, η οποία θα συνίστατο στον εκ μέρους των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής καθορισμό μιας αεροπορικής εταιρίας, και της γενικευμένης διακρίσεως σε βάρος των κοινοτικών αεροπορικών εταιριών.

60 Κατά συνέπεια, ο δικαιολογητικός λόγος που προβάλλει το Ηνωμένο Βασίλειο βάσει του άρθρου 56 της Συνθήκης πρέπει να απορριφθεί.

61 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, διαπιστώνεται ότι το Ηνωμένο Βασίλειο, συνάπτοντας με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και εφαρμόζοντας μια συμφωνία περί αεροπορικών υπηρεσιών, που υπογράφηκε στις 23 Ιουλίου 1977 και επιτρέπει στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις στις οποίες οι αερομεταφορείς που ορίζει το Ηνωμένο Βασίλειο δεν ανήκουν στο κράτος μέλος αυτό ή σε Βρετανούς υπηκόους, παρέβη το άρθρο 52 της Συνθήκης.

Επί των δικαστικών εξόδων

62 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή διατύπωσε σχετικό αίτημα και το Ηνωμένο Βασίλειο ηττήθηκε, επιβάλλεται να καταδικαστεί το κράτος μέλος αυτό στα δικαστικά έξοδα.

63 Σύμφωνα με το άρθρο 69, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών πρέπει να φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει:

1) **Το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, συνάπτοντας με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και εφαρμόζοντας μια συμφωνία περί αεροπορικών υπηρεσιών, που υπογράφηκε στις 23 Ιουλίου 1977 και επιτρέπει στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής να ανακαλούν, να**

αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι οριζόμενοι από το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας αερομεταφορείς δεν ανήκουν στο κράτος αυτό ή σε Βρετανούς υπηκόους, παρέβη το άρθρο 52 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 43 ΕΚ).

2) Καταδικάζει το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας στα δικαστικά έξοδα.

3) Το Βασίλειο των Κάτω Χωρών φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

Puissochet Schintgen Gulmann

Edward La Pergola Jann

Σκουρής Macken Colneric

von Bahr Cunha Rodrigues

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 5 Νοεμβρίου 2002.

Ο Γραμματέας Ο Πρόεδρος

R. Grass G. C. Rodríguez Iglesias