οποία θα είχαν ως αποτέλεσμα, άμεσο ή έμμεσο, την επί τα χείρω μεταβολή της καταστάσεως στην οποία βρίσκονται εντός κράτους μέλους οι μεταφορείς των άλλων κρατών μελών σε σχέση με τους εγχωρίους μεταφορείς δεν απαγορεύει σε κράτος μέλος να εξαρτά τη ναυσιπλοΐα στις εσωτερικές εθνικές πλωτές οδούς από την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας χορηγηθέντος δυνάμει του εθνικού δικαίου.

Τουναντίον αντιτίθεται στην τροποποίηση, σε βάρος των μεταφορέων άλλων κρατών μελών, των εθνικών νομοθετικών διατάξεων και των διοικητικών πρακτικών περί των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας οι οποίες ισχύουν ήδη από την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να αποφασίσει αν επήλθαν οι μεταβολές αυτές.

ΕΚΘΕΣΗ ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ
στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-184/91 και C-221/91 *

I — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

1) *Νομικό πλαίσιο*

1. Η Binnenschifferpatentverordnung (κανονιστική απόφαση περί διπλωμάτων εσωτερικής ναυσιπλοΐας) της 7ης Δεκεμβρίου 1981 (*Bundesgesetzblatt* I, σ. 1333, στο εξής: κανονιστική απόφαση) υποβάλλει τη ναυσιπλοΐα στις εσωτερικές γερμανικές πλωτές οδούς στην απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας. Η κανονιστική απόφαση προβλέπει διαφόρους τύπους αποδεικτικών που διαφέρουν ανάλογα με το είδος και το μέγεθος των πλοίων. Καθορίζει τις προϋποθέσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα τα οποία επιθυμούν να αποκτήσουν τα αποδεικτικά αυτά. Πρέπει κατ' αρχήν να υποβληθούν σε εξέταση ικανότητας και να διαθέτουν τουλάχιστον πενταετή εμπειρία ναυτικού.

2. Για να εξασφαλίσει ότι οι αλλοδαποί πλοίαρχοι πληρούν και τους κανόνες ασφαλείας, η κανονιστική απόφαση απαιτεί, καταρχήν, να διαθέτουν γερμανικό αποδεικτικό. Εντούτοις, το άρθρο 5, παράγραφος 2, της εν λόγω αποφάσεως επιτρέπει στον Ομοσπονδιακό Υπουργό Μεταφορών να αναγνωρίσει αλλοδαπά αποδεικτικά. Η αναγνώριση ισχύει, κατά γενικό κανόνα, για ορισμένο τύπο αποδεικτικών και δημοσιεύεται στο *Verkehrsblatt* (επίσημο δελτίο του τομέα μεταφορών). Έτσι, τα γαλλικά αποδεικτικά, για παράδειγμα, αναγνωρίστηκαν από τον Ομοσπονδιακό Υπουργό Μεταφορών.

3. Η Γερμανική Κυβέρνηση άρχισε διαπραγματεύσεις με την Ολλανδική Κυβέρνηση ως προς την αμοιβαία αναγνώριση των αποδεικτικών οδηγήσεως πλοίων στα εσωτερικά ύδατα. Οι συζητήσεις αυτές δεν κατέληξαν σε πλήρη συμφωνία.

4. Στις Κάτω Χώρες, οι σχετικοί με το δίπλωμα ναυσιπλοΐας κανόνες περιλαμβάνονται στη Binnenschepenwet της 30ής Σεπτεμ-

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

βρίου 1981 (*Staatsblad* 1981, σ. 678). Κατά το άρθρο 18 του νόμου, υπάρχουν δύο κατηγορίες αποδεικτικών, οι οποίες ποικίλλουν ανάλογα με το είδος του σκάφους. Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας για τα πλοία μεγαλυτέρου μεγέθους (Groot Vaarbewijs II») επιτρέπουν τη ναυσιπλοΐα με όλα τα είδη σκαφών. Η προβλεπομένη από τον νόμο υποχρέωση κατοχής εγκύρου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας άρχισε να ισχύει μόλις από 1ης Απριλίου 1991 [βλ. βασιλικό διάταγμα της 20ής Μαρτίου 1991, περί της θέσεως σε ισχύ του άρθρου 16, παράγραφοι 1, στοιχεία α', β', γ', και δ', και 2, και του άρθρου 46 του Binnenshepenwet, *Staatsblad* 1991, σ. 150].

5. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Δημοσίων Έργων της 9ης Μαΐου 1988, αναγνωρίσθηκαν διάφορα γερμανικά αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας για την επαγγελματική ναυσιπλοΐα στις εσωτερικές ολλανδικές πλωτές οδούς (*Staatscourant* 1988, σ. 99).

6. Στις 16 Δεκεμβρίου 1991, το Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία 91/672/ΕΟΚ για την αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για τη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων με εσωτερική ναυσιπλοΐα (ΕΕ L 373, σ. 29). Η οδηγία αυτή, η οποία στηρίζεται στο άρθρο 75 της Συνθήκης ΕΟΚ, αναφέρει μεταξύ άλλων αποδεικτικών το Groot Vaarbewijs II.

2) *Διαφορά της κυρίας δίκης και προδικαστικό ερώτημα*

7. Ο Oorburg, ολλανδικής ιθαγενείας, και ο Van Messem, βελγικής ιθαγενείας, είναι κάτοχοι του ολλανδικού Groot Vaarbewijs II. Με το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας αυτό διήλθαν τη διώρυγα του Dortmund-Ems. Ο Van Messem έπλευσε επίσης στο Küstenkanal. Επειδή θεώρησε ότι το ολλανδικό αποδεικτικό δεν αποτελεί στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας έγκυρο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας, η Wasser- und Schiffahrtsdirektion (Διεύθυνση Υδάτων και Ναυσιπλοΐας) Nordwest, στο Aurich, αποφάσισε να επιβάλει στον Oorburg πρόστιμο 250 γερμανικών μάρκων (DM) και στον Van Messem πρόστιμο 500 DM.

8. Οι δύο πλοίαρχοι άσκησαν ενστάσεις κατά των αποφάσεων αυτών. Η διαδικασία κατέληξε ενώπιον του Amtsgericht Emdem (Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας). Οι πλοίαρχοι ισχυρίζονται ότι το ολλανδικό Groot Vaarbewijs II τους επέτρεπε να πλέουν και στις εσωτερικές γερμανικές πλωτές οδούς. Ο Van Messem διευκρινίζει συναφώς ότι υποβλήθηκε σε ελέγχους αρκετές φορές και ότι δεν είχε ποτέ προβλήματα με το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας του οποίου ήταν κάτοχος.

9. Το Amtsgericht Emden φρονεί ότι η μη αναγνώριση του αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας άλλου κράτους μέλους έχει ως αποτέλεσμα να τυγχάνουν οι μεταφορείς του κράτους αυτού δυσμενέστερης μεταχειρίσεως σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς. Κατά το Amtsgericht Emden, ουδείς αντικειμενικός λόγος υφίσταται να μην επιτραπεί η ναυσιπλοΐα με ολλανδικά αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας σε ζώνες όπως αυτές του Ems ή των δυτικογερμανικών καναλιών, οι οποίες ομοιάζουν πολύ με τις ολλανδικές εσωτερικές πλωτές οδούς. Το Amtsgericht θεωρεί επιπλέον ότι το γεγονός ότι ο Υπουργός δεν μπορεί να προβλέψει παρεκκλίσεις από την κανονιστική απόφαση δεν επηρεάζει την κρίση του, άπαξ και η υπο-

χρέωση υποβολής αιτήσεως παρεκκλίσεως συνιστά έμμεση διάκριση εις βάρος των αλλοδαπών μεταφορέων οι οποίοι πλέουν σε ζώνες ανάλογες με τις ζώνες ναυσιπλοΐας των χωρών τους. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Amtsgericht Emden ανέστειλε τη διαδικασία και υπέβαλε το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει το άρθρο 76 της Συνθήκης ΕΟΚ να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαγορεύεται σε κράτος μέλος να εξαρτά τη ναυσιπλοΐα στις εθνικές πλωτές οδούς από την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας χορηγηθέντος δυνάμει του εθνικού δικαίου, χωρίς να διακρίνει, καταρχήν, αναλόγως του είδους των οικείων οδών της εσωτερικής ναυσιπλοΐας;»

3) *Διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου*

10. Η Διάταξη περί παραπομπής που εξέδωσε στις 2 Ιουλίου 1991 το Amtsgericht Emden στην υπόθεση Oorburg πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 17 Ιουλίου 1991.

11. Η Διάταξη περί παραπομπής που εξέδωσε στις 2 Ιουλίου 1991 το Amtsgericht Emden στην υπόθεση Van Messem πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 3 Σεπτεμβρίου 1991.

12. Με Διάταξη της 9ης Σεπτεμβρίου 1991, το Δικαστήριο αποφάσισε τη συνεκδίκαση των υποθέσεων C-184/91 και C-221/91, σύμφωνα με το άρθρο 43 του Κανονισμού Διαδικασίας.

13. Σύμφωνα με το άρθρο 20 του Οργανισμού του Δικαστηρίου (ΕΟΚ), κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπουμένη από τον E. Röder, Ministerialrat στο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας, και από τον C. D. Quassowski, Regierungsdirektor στο ίδιο Υπουργείο, η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπουμένη απο τον B. R. Brot, γενικό γραμματέα του Υπουργείου Εξωτερικών, και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένη από τον R. Wägenbaur, κύριο νομικό σύμβουλο, επικουρούμενο από τον B. Rapp-Jung, δικηγόρο Βρυξελλών.

14. Με απόφαση της 3ης Ιουνίου 1992, το Δικαστήριο ανέθεσε την εκδίκαση της υποθέσεως στο έκτο τμήμα.

15. Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.

II — Περίληψη των παρατηρήσεων

16. Η *Γερμανική Κυβέρνηση* παρατηρεί ότι σκοπός του άρθρου 76 είναι να εγγυηθεί ότι οι υφιστάμενες εθνικές διατάξεις δεν θα τροποποιηθούν πριν από τη θέσπιση κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών κατά τρόπο που να αντίκειται στους σκοπούς της Συνθήκης, λόγω εισαγωγής διακρίσεως εις βάρος των υπηκόων των άλλων χωρών της Κοινότητας. Ο σκοπός αυτός ουδόλως διακυβεύεται εν προκειμένω. Η κανονιστική απόφαση του 1981 κωδικοποίησε και τροποποίησε το πολύπλοκο καθεστώς που ίσχυε προηγουμένως για τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας. Η νέα ρύθμιση είναι απλούστερη και ευνοϊκότερη για τους κατόχους αλλοδαπών αποδεικτικών από το προηγούμενο καθεστώς.

17. Η Γερμανική Κυβέρνηση διευκρινίζει συναφώς ότι βάσει της νέας ρυθμίσεως ο Ομοσπονδιακός Υπουργός Μεταφορών μπορεί να επιτρέπει εξαιρέσεις για τους κατόχους αλλοδαπών αποδεικτικών. Τέτοιες εξαιρέσεις δεν έγιναν δεκτές για τα ολλανδικά αποδεικτικά λόγω των ανεπαρκών εγγυήσεων που παρέχει η ολλανδική ρύθμιση. Πράγματι, η υποχρέωση κατοχής εγκύρου αποδεικτικού υφίσταται μόλις από 1ης Απριλίου 1991. Πριν από την ημερομηνία αυτή τα αποδεικτικά χορηγούνταν εφόσον οι πλοίαρχοι δήλωναν ειλικρινώς ότι πληρούσαν τους όρους ικανότητας και ότι είχαν εργαστεί για αρκετά μεγάλη χρονική περίοδο.

18. Η Γερμανική Κυβέρνηση επισημαίνει επιπλέον ότι δεν υφίστανται ακόμη κοινοτικές οδηγίες που επιβάλλουν υποχρεώσεις αμοιβαίας αναγνωρίσεως στον τομέα αυτό. Στις 7 Οκτωβρίου 1991, το Συμβούλιο εξέδωσε σχετική οδηγία. Η οδηγία αυτή περιορίζεται ωστόσο στα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας για τη μεταφορά εμπορευμάτων και πρέπει να μεταφερθεί στο εσωτερικό δίκαιο μόλις την 1η Ιανουαρίου 1993.

19. Η Γερμανική Κυβέρνηση φρονεί ότι, σε τελευταία ανάλυση, το πρόβλημα που ανέκυψε στο πλαίσιο της διαφοράς της κυρίας δίκης δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 76, αλλά μάλλον στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 61, παράγραφος 1, για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο (βλ. απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 1991, C-7/90, Pinaud Wieger, Συλλογή 1991, σ. I-5253). Η οδηγία που εξέδωσε το Συμβούλιο στις 7 Οκτωβρίου 1991 πρέπει να ληφθεί υπόψη από αυτή την οπτική γωνία. Η κυβέρνηση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι στον παρόντα βαθμό εναρμονίσεως και μέχρις ότου η οδηγία μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο εντός των ταχθεισών προθεσμιών, το κοινοτικό δίκαιο δεν της απαγορεύει να διατηρήσει σε ισχύ την κανονιστική απόφαση όπως ισχύει υπό την παρούσα μορφή και να απαιτήσει την τήρησή της.

20. Κατά την *Ολλανδική Κυβέρνηση*, το άρθρο 76 δεν απαγορεύει ακριβώς την εισαγωγή νέων υποχρεωτικών εθνικών διατάξεων, αλλά εξαρτά την εισαγωγή αυτή από την προϋπόθεση ότι η εφαρμογή θα γίνει επί ίσης βάσεως τόσο έναντι των ημεδαπών επιχειρήσεων όσο και έναντι των επιχειρήσεων των άλλων κρατών μελών. Η προϋπόθεση αυτή δεν φαίνεται να πληρούται εν προκειμένω. Πράγματι, από τη Διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι η τροποποίηση των λεπτομερειών εφαρμογής της κανονιστικής αποφάσεως επηρεάζει τους όρους του ανταγωνισμού εκ μέρους των πλοιάρχων άλλων κρατών μελών κατά τρόπο ασυμβίβαστο προς το άρθρο 76. Η Ολλανδική Κυβέρνηση διευκρινίζει συναφώς ότι, καθόσον γνωρίζει — πριν από τις δύο υπό κρίση υποθέσεις —, κανένας Ολλανδός πλοίαρχος που έπλευσε στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν συνάντησε ποτέ σοβαρή δυσκολία.

21. Η Ολλανδική Κυβέρνηση φρονεί ότι, κατ' εξαίρεση από το άρθρο 76, οι σχετικοί με την ελεύθερη κυκλοφορία κανόνες της Συνθήκης είναι κρίσιμοι για να δοθεί απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα. Κατά παγία νομολογία, από τους κανόνες αυτούς προκύπτει ότι τα κράτη μέλη που εξετάζουν το ζήτημα αν ένας πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να πλέει στις εσωτερικές πλωτές οδούς πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα προσόντα που έχει ήδη ο οικείος πλοίαρχος. Συναφώς, η Ολλανδική Κυβέρνηση αναφέρεται, για παράδειγμα, στην απόφαση της 25ης Ιουλίου 1991, C-288/89, Antennevoorzie-

ning Gouda κ.λπ. (Συλλογή 1991, σ. I-4007), όσον αφορά το άρθρο 59, και στην απόφαση της 7ης Μαΐου 1991, C-340/89, Βλασσοπούλου (Συλλογή 1991, σ. I-2357), όσον αφορά το άρθρο 52, και, τέλος, στην απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 1979, 120/78, Cassis de Dijon, Rewe-Zentral (Slg. 1991, σ. 649), που αφορά το άρθρο 30.

22. Για την εφαρμογή των αρχών αυτών στις παρούσες υποθέσεις, η Ολλανδική Κυβέρνηση αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη διαπίστωση του αιτούντος δικαστηρίου ότι δεν υφίσταται κανένας αντικειμενικός λόγος να μην επιτραπεί η ναυσιπλοΐα με ολλανδικά αποδεικτικά σε ζώνες όπως το Ems ή τα δυτικογερμανικά κανάλια, τα οποία ομοιάζουν πολύ με τις εσωτερικες ολλανδικές πλωτές οδούς.

23. Η *Επιτροπή* παρατηρεί ότι η εφαρμογή του άρθρου 76 στις δύο διαδικασίες της κυρίας δίκης προϋποθέτει ότι η κανονιστική απόφαση περί των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας θέτει τους αλλοδαπούς πλοιάρχους σε λιγότερο ευνοϊκή θέση έναντι των ημεδαπών πλοιάρχων, πράγμα που δεν ίσχυε υπό το προηγούμενο καθεστώς. Από τη σύγκριση όμως μεταξύ των ισχυουσών γερμανικών διατάξεων και εκείνων που ίσχυαν προηγουμένως δεν προκύπτει καμιά δυσμενής εξέλιξη έναντι των αλλοδαπών πλοιάρχων. Τουναντίον, η παρούσα κατάσταση φαίνεται ευνοϊκότερη.

24. Εντούτοις, παράβαση του άρθρου 76 δεν απορρέει μόνο από τροποποίηση της εθνικής ρυθμίσεως εις βάρος των υπηκόων των άλλων κρατών μελών, αλλά μπορεί να απορρέει και από τροποποίηση διοικητικής πρακτικής. Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξετάσει αν έλαβε χώρα η τροποποίηση αυτή εν προκειμένω, λαμβάνοντας κυρίως υπόψη τα επιχειρήματα του van Messem, ο οποίος αναφέρει ότι δεν είχε ποτέ πρόβλημα με το Groot Vaarbewijs II κατά τους προηγουμένους ελέγχους.

25. Η Επιτροπή φρονεί ότι η απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα δεν πρέπει να περιοριστεί στην ερμηνεία του άρθρου 76. Η υποχρέωση αναγνωρίσεως των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας μπορεί να απορρέει από άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου σχετικές με την ελεύθερη κυκλοφορία, οι οποίες, ως θεμελιώδεις κανόνες, εξακολουθούν να ισχύουν. Πράγματι, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι οι θεμελιώδεις κανόνες της Συνθήκης μπορούν να εξοβελιστούν μόνο δυνάμει ρητών διατάξεων της Συνθήκης (απόφαση της 4ης Απριλίου 1974, 167/73, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Slg. 1974, σ. 359). Το άρθρο 61, παράγραφος 1, όμως, αποκλείει μόνο τις σχετικές με τις υπηρεσίες διατάξεις, με αποτέλεσμα οι άλλοι κανόνες να εξακολουθούν να ασκούν επιρροή.

26. Κατά τους κανόνες αυτούς, τα κράτη μέλη πρέπει, ελλείψει κοινοτικής ρυθμίσεως σχετικής με την αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων, να λαμβάνουν υπόψη την ύπαρξη διπλώματος που ελήφθη νομοτύπως σε άλλο κράτος μέλος (αποφάσεις της 28ης Νοεμβρίου 1978, 16/78, Choquet, Slg. 1978, σ. 2293, της 28ης Απριλίου 1977, 71/76, Thieffry, Slg. 1977, σ. 765, της 15ης Οκτωβρίου 1987, 222/86, Heylens κ.λπ., Συλλογή 1987, σ. 4097, προαναφερθείσα απόφαση Βλασσοπούλου). Η νομολογία του Δικαστηρίου δικαιολογεί την υποχρέωση αυτή παραπέμποντας κυρίως στο άρθρο 5 της Συνθήκης, θεωρούμενο σε σχέση με τις αποστολές και τους γενικούς σκοπούς της Συνθήκης. Θα αντέκειτο στον γενικό χαρακτήρα της νομολογίας αυτής το να λαμβάνονται ή όχι υπόψη τα αλλοδαπά διπλώματα ανάλογα με το αν εμπίπτουν

στον τάδε ή τον δείνα τομέα της Συνθήκης. Η αρχή της αμοιβαίας αναγνωρίσεως πρέπει επομένως να εφαρμόζεται και στον τομέα των μεταφορών. Η αντίθετη άποψη θα κατέληγε στο παράξενο αποτέλεσμα να είναι το καθεστώς που ισχύει για την εγκατάσταση, η οποία αποσκοπεί στη διαρκή ένταξη στην οικονομική ζωή ενός κράτους μέλους, πιο φιλελεύθερο από το ισχύον για τα πρόσωπα που ασκούν στο εν λόγω κράτος προσωρινή δραστηριότητα ως πλοίαρχοι.

27. Επομένως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας πρέπει να συγκρίνει τις ικανότητες που πιστοποιεί το ολλανδικό Groot Vaarbewijs II λαμβάνοντας υπόψη τις πραγματικές συνθήκες υπό τις οποίες ενεργούν οι οικείοι πλοίαρχοι ασκούν τη δραστηριότητά τους. Εάν από τη συγκριτική αυτή εξέταση προκύψει ότι οι ικανότητες αντιστοιχούν εν μέρει μόνο, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας μπορεί να απαιτήσει από τους ενδιαφερομένους να προσκομίσουν την απόδειξη του ότι έχουν αποκτήσει τις ελλείπουσες γνώσεις και ικανότητες. Καίτοι αληθεύει ότι στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να προβεί στην εν λόγω συγκριτική εξέταση βάσει του εθνικού του δικαίου, η Επιτροπή υπογραμμίζει ωστόσο ότι το Groot Vaarbewijs II συνιστά την υψηλότερη κατηγορία αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας που χορηγούν οι Κάτω Χώρες και ότι οι εσωτερικές γερμανικές πλωτές οδοί παρουσιάζουν χαρακτηριστικά πανομοιότυπα προς αυτά των ολλανδικών εσωτερικών πλωτών οδών.

P. J. G. Kapteyn

εισηγητής δικαστής