YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)
11 päivänä kesäkuuta 1998 *

Yhdistetyissä asioissa C-176/97 ja C-177/97,

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään oikeudellinen neuvonantaja Frank Benyon, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

kantajana,

vastaan

Belgian kuningaskunta, asiamiehenään ulkoasiain-, ulkomaankauppa- ja kehitysyhteistyöministeriön pääneuvonantaja Jan Devadder, prosessiosoite Luxemburgissa Belgian suurlähetystö, 4 rue des Girondins,

ja

Luxemburgin suurherttuakunta, asiamiehenään ulkoasiainministeriön kansainvälisistä taloudellisista suhteista ja kehitysyhteistyöstä vastaavan osaston osastopäällikkö Nicolas Schmit, prosessiosoite Luxemburgissa ulkoasiainministeriö, 5 rue Notre-Dame,

vastaajina,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

joissa kantaja vaatii yhteisöjen tuomioistuinta toteamaan, että Belgian kuningaskunta (asia C-176/97) ja Luxemburgin suurherttuakunta (asia C-177/97) eivät ole noudattaneet palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 (EYVL L 378, s. 1) 5 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska ne ovat Belgian ja Luxemburgin talousliiton ja Malesian välisellä merenkulkusopimuksella, jonka Belgian kuningaskunta on hyväksynyt omasta ja Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta ja joka on tullut voimaan 1.1.1987 jälkeen, ottaneet käyttöön lastinjakojärjestelyjä ja pitäneet ne voimassa,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. Gulmann sekä tuomarit M. Wathelet, J. C. Moitinho de Almeida, D. A. O. Edward (esittelevä tuomari) ja L. Sevón,

julkisasiamies: A. La Pergola,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan asianosaisten 29.1.1998 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset lausumat,

kuultuaan julkisasiamiehen 5.3.1998 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Euroopan yhteisöjen komissio on nostanut EY:n perustamissopimuksen 169 artiklan nojalla kaksi kannetta, jotka ovat saapuneet yhteisöjen tuomioistuimeen 5.5.1997 ja joissa yhteisöjen tuomioistuinta vaaditaan toteamaan, että Belgian kuningaskunta (asia C-176/97) ja Luxemburgin suurherttuakunta (asia C-177/97) eivät ole noudattaneet palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 (EYVL L 378, s. 1; jäljempänä asetus) 5 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska ne ovat Belgian ja Luxemburgin talousliiton ja Malesian välisellä merenkulkusopimuksella, jonka Belgian kuningaskunta on hyväksynyt omasta ja Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta ja joka on tullut voimaan 1.1.1987 jälkeen, ottaneet käyttöön lastinjakojärjestelyjä ja pitäneet ne voimassa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

2 Asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Kolmansien maiden kanssa myöhemmin tehtävissä sopimuksissa kaikki lastinjakojärjestelyt ovat kiellettyjä muissa kuin niissä poikkeuksellisissa olosuhteissa, joissa yhteisön linjaliikenteen varustamoilla ei muutoin olisi todellista mahdollisuutta enää osallistua kyseiseen kolmanteen maahan suuntautuvaan liikenteeseen tai sieltä lähtevään liikenteeseen. Näissä olosuhteissa tällaiset järjestelyt voidaan sallia 6 artiklan säännösten mukaisesti."

3 Asetuksen 6 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Jos 1 artiklan 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu jäsenvaltion kansalainen tai jäsenvaltion varustamo on tilanteessa tai uhkaa joutua tilanteeseen, jossa sillä ei ole todellista mahdollisuutta osallistua tiettyyn kolmanteen maahan suuntautuvaan tai sieltä lähtevään liikenteeseen, kyseisen jäsenvaltion on mahdollisimman pian ilmoitettava siitä muille jäsenvaltioille ja komissiolle.

2. Neuvosto päättää toteutettavista toimenpiteistä määräenemmistöllä komission ehdotuksesta. Tällaisiin toimenpiteisiin voivat 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa olosuhteissa kuulua lastinjakojärjestelyistä käytävät neuvottelut ja lastinjakojärjestelyistä päättäminen.

3. Jos neuvosto ei ole tehnyt päätöstä tarpeellisista toimenpiteistä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun jäsenvaltio teki 1 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen, kyseinen jäsenvaltio voi toteuttaa toimenpiteet, jotka sillä hetkellä katsotaan tarpeellisiksi, jotta todellinen mahdollisuus osallistua liikenteeseen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti säilyy.

4. Kaikkien toimenpiteiden, jotka on toteutettu 3 kohdan nojalla, on oltava yhteisön oikeuden mukaisia, ja niiden on suotava 1 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuille yhteisön kansalaisille ja yhteisön varustamoille oikeudenmukainen ja vapaa mahdollisuus ketään syrjimättä saada lastiosuuksia.

5. Kansalliset toimenpiteet, jotka on toteutettu 3 kohdan nojalla, on välittömästi annettava tiedoksi muille jäsenvaltioille ja komissiolle. Neuvoston päätöksen 77/587/ETY mukaista neuvottelumenettelyä on noudatettava."

4 Asetuksen 12 artiklassa säädetään, että asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*, eli asetus on tullut voimaan 1.1.1987.

5 Belgian ja Luxemburgin talousliiton (jäljempänä talousliitto) perustamisesta 25 päivänä heinäkuuta 1921 tehdyn sopimuksen (jäljempänä talousliitosta tehty sopimus) 31 artiklan 1 kappaleen mukaan talousliitolla on yhteiset tulli- ja kauppasopimukset ja ulkomaankauppaan liittyviä maksuja koskevat kansainväliset sopimukset, ja Belgian kuningaskunta tekee ne talousliiton puolesta, mutta Luxemburgin hallitus voi kuitenkin halutessaan allekirjoittaa sopimukset yhdessä Belgian hallituksen kanssa.

6 Talousliitto ja Malesian hallitus allekirjoittivat 12.2.1985 Kuala Lumpurissa merenkulkusopimuksen (jäljempänä merenkulkusopimus). Merenkulkusopimuksen johdanto-osassa todetaan, että sopimuspuolet ovat "Belgian kuningaskunnan hallitus omasta puolestaan ja Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta —— ja Malesian hallitus".

7 Merenkulkusopimuksen 1 artiklan 1 kappaleessa on sovittu seuraavaa:

" ——

1. Ilmaisulla 'sopimuspuolen alus' tarkoitetaan Malesian tai Belgian ja Luxemburgin talousliiton kansallisen lipun alla purjehtivaa kauppa-alusta, joka on rekisteröity jossakin näistä valtioista.

Ilmaisulla ei kuitenkaan tarkoiteta

1) yksinomaan sotilaskäytössä olevia aluksia;

— — ."

8 Merenkulkusopimuksen 2 artiklan 1 kappaleessa todetaan seuraavaa:

"Sopimuspuolen aluksilla on oikeus liikennöidä molempien sopimuspuolten sellaisten satamien välillä, joista hoidetaan ulkomaankauppaa, ja harjoittaa sekä matkustaja- että rahtiliikennettä (jäljempänä sopimuspuolten välillä 'sovitut palvelut')."

9 Merenkulkusopimuksen 3 artiklassa määrätään seuraavaa:

"Kolmannen maan lipun alla purjehtivalla aluksella, jonka sopimuspuolen kansallinen linjavarustamo on rahdannut, on myös oikeus hoitaa sovittuja palveluja, ellei jompikumpi sopimuspuolista kiellä sitä."

10 Merenkulkusopimuksen 16 artiklassa määrätään seuraavaa:

"1. Sopimuspuolet vakuuttavat haluavansa toimia keskenään yhteistyössä merikuljetusalalla Yhdistyneiden Kansakuntien piirissä hyväksyttyjen linjaliikennekonferenssien käyttäytymissääntöjen hengessä.

2. Sopimuspuolten kansalliset linjavarustamot voivat osallistua sopimuspuolten väliseen rahtiin ja merikuljetusten määrään siten, että periaatteena pidetään kohtuullista osallistumista kuljetuksiin ja molemminpuolista hyötyä.

3. Meritse tapahtuvassa tavaraliikenteessä (linjaliikenne) molemmilla sopimuspuolilla on yhtäläinen oikeus osallistua niiden välisen ulkomaankaupan aiheuttamiin lasteihin. Kolmansien maiden linjavarustamoilla on oikeus saada kuljettaa huomattava osa lasteista Yhdistyneiden Kansakuntien piirissä hyväksyttyjen linjaliikennekonferenssien käyttäytymissääntöjen periaatteiden mukaisesti.

4. Lastien jakautumisen valvonta sopimuspuolten lastaus- ja purkaussatamissa uskotaan kansallisille linjavarustamoille."

11 Merenkulkusopimuksen 21 artiklassa määrätään, että merenkulkusopimus tulee voimaan sinä päivänä, kun sopimuspuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet, että kummankin perustuslaissa säädetyt edellytykset on täytetty.

12 Belgian kuningaskunta on 15.7.1987 ilmoittanut Malesian viranomaisille, että merenkulkusopimus on hyväksytty 29.6.1987 annetulla lailla.

Oikeudenkäyntiä edeltänyt menettely

13 Komissio kehotti 23.6.1992 päivätyllä kirjeellä Belgian viranomaisia muuttamaan merenkulkusopimusta katsottuaan sen 2, 3 ja 16 artiklan sisältävän lastinjakolausekkeita, jotka olivat asetuksessa asetettujen velvoitteiden vastaisia.

14 Belgian viranomaiset ilmoittivat 12.11.1992 päivätyllä kirjeellä noudattavansa komission kehotusta. Luxemburgin viranomaiset olivat ilmoittaneet 22.7.1992 päivätyllä kirjeellä komissiolle tulevansa yhtymään Belgian kuningaskunnan kantaan kahdenvälisten sopimustensa osalta.

15 Komissio muistutti 3.12.1992 päivätyllä kirjeellä sekä Belgian että Luxemburgin viranomaisia velvoitteista, joita niillä oli asetuksen perusteella.

16 Belgian viranomaiset vastasivat 19.2.1993 päivätyllä kirjeellä toimivansa yhteistyössä Luxemburgin viranomaisten kanssa merenkulkusopimuksen muuttamiseksi.

17 Koska merenkulkusopimusta ei kuitenkaan muutettu, komissio lähetti 28.3.1994 virallisen huomautuksen sekä Belgian kuningaskunnalle että Luxemburgin suur-

herttuakunnalle ja pyysi niitä esittämään kahden kuukauden kuluessa huomautuksensa asetuksesta johtuvien velvoitteidensa noudattamatta jättämisestä. Komissio korosti kirjeissään, että merenkulkusopimuksen voimaantulosta lähtien siihen sisältyvät lastinjakolausekkeet olivat haitanneet palvelujen tarjoamisen vapautta merikuljetuksissa.

18 Belgian viranomaiset ilmoittivat 11.7.1994 päivätyssä vastauksessaan ehdottaneensa Malesian viranomaisille merenkulkusopimuksen muuttamista sen saattamiseksi sopusointuun yhteisön oikeuden kanssa.

19 Luxemburgin viranomaiset ilmoittivat 15.7.1994 päivätyssä kirjeessään puolestaan asian kuuluvan talousliiton toiminta-alaan, minkä vuoksi asian hoitaminen edellytti yhteistoimintaa Belgian kanssa, mihin kuluisi jonkin verran aikaa. Luxemburgin viranomaiset pyysivät viralliseen huomautukseen vastaamista varten asetetun määräajan pidentämistä, koska niillä ei ollut tiedossaan kaikkia asiaan liittyviä seikkoja. Komissio pidensi tästä syystä määräaikaa kuukaudella.

20 Luxemburgin viranomaiset lähettivät tämän jälkeen komissiolle 25.1.1995 päivätyn kirjeen, jossa ne kertoivat toimivansa yhdessä Belgian viranomaisten kanssa, Belgian kuningaskunnan toimivan Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta Malesian hallitukseen päin ja neuvottelujen Malesian kanssa jatkuvan aktiivisesti.

21 Komissio vastasi 6.7.1995 päivätyllä kirjeellä, että Luxemburgin suurherttuakunta oli kuitenkin vastuussa asetuksen noudattamisesta.

22 Koska Belgian ja Luxemburgin viranomaiset eivät olleet vielä 21.12.1995 mennessä tehneet merenkulkusopimukseen komission tarpeellisiksi katsomia muutoksia, komissio antoi kaksi perusteltua lausuntoa, toisen Belgian kuningaskunnalle ja toisen Luxemburgin suurherttuakunnalle; näissä lausunnoissa se toisti virallisissa huomautuksissa esittämänsä perusteet.

23 Belgian viranomaiset vastasivat 21.3.1996 päivätyllä kirjeellä perusteltuun lausuntoon, etteivät Malesian viranomaisten kanssa käydyt keskustelut olleet johtaneet myönteiseen lopputulokseen. Lisäksi Belgian viranomaiset ilmoittivat, ettei merenkulkusopimus ollut asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu "myöhemmin tehtävä sopimus", vaikka komissio niin väitti, sillä sopimuspuolet olivat noudattaneet sitä sen allekirjoituspäivästä lukien.

24 Luxemburgin viranomaiset puolestaan ilmoittivat 14.3.1996 päivätyssä vastauksessaan Belgian kuningaskunnan tehneen talousliiton nimissä merenkulkusopimuksia, joten vakiintuneen käytännön mukaan tällaisia sopimuksia ei erikseen ratifioitu Luxemburgin suurherttuakunnassa. Luxemburgin viranomaiset huomauttivat lisäksi Belgian viranomaisten pyrkineen saamaan merenkulkusopimuksen muutetuksi ja viittasivat näiden väitteisiin siitä, oliko kyseessä "myöhemmin tehtävä sopimus". Lopuksi Luxemburgin viranomaiset toivat esiin kysymyksen siitä, oliko Luxemburgin suurherttuakunta rikkonut yhteisön oikeutta vai talousliitto.

25 Komissio nosti nyt esillä olevat jäsenyysvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevat kanteet, koskei sille ilmoitettu, että merenkulkusopimusta olisi todella muutettu.

26 Yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 13.11.1997 antamalla määräyksellä nämä kaksi asiaa yhdistettiin suullista käsittelyä ja tuomion antamista varten.

Kanteet

27 Komissio katsoo, että merenkulkusopimuksen 2, 3 ja 16 artiklan perusteella ainoastaan sopimuspuolten kansalliset linjavarustamot voivat osallistua sopijavaltioiden väliseen rahtiin ja merikuljetusten määrään, minkä vuoksi muiden jäsenvaltioiden kansalaisten liikennöimät alukset eivät voi harjoittaa tällaista liikennettä.

28 Komission mukaan merenkulkusopimus on tästä syystä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan vastainen, sillä tässä kohdassa kielletään kaikki lastinjakojärjestelyt kolmansien maiden kanssa myöhemmin tehtävissä sopimuksissa, ellei kyse ole poikkeuksellisista olosuhteista.

29 Komissio toteaa lisäksi, että asetuksen tässä kohdassa olevalla käsitteellä "myöhemmin tehtävä sopimus" tarkoitetaan sopimuksia, jotka eivät ole sitoneet jäsenvaltioita silloin, kun asetus tuli voimaan, eli 1.1.1987.

30 Komissio jatkaa, että merenkulkusopimus on tällainen sopimus, koska se ei 21 artiklansa mukaan voinut tulla voimaan, ennen kuin sopimuspuolten perustus-

laeissa asetetut edellytykset oli täytetty. Belgian laista, jolla merenkulkusopimus hyväksyttiin, ilmoitettiinkin Malesialle vasta 15.7.1987.

31 Komissio tarkentaa vielä, ettei neuvostolle ole tässä tapauksessa tehty asetuksen 5 artiklan 1 kohdan ja 6 artiklan nojalla pyyntöä siitä, että neuvosto antaisi luvan tällaisiin järjestelyihin "poikkeuksellisten olosuhteiden" vuoksi.

32 Komissio toteaa lopuksi, että myös Luxemburgin suurherttuakunta on merenkulkusopimuksen osapuoli, koska talousliitosta tehdyn sopimuksen 31 artiklan 1 kappaleen mukaan Belgian kuningaskunta edusti Luxemburgin suurherttuakuntaa merenkulkusopimusta tehtäessä ja hyväksyttäessä.

33 Belgian kuningaskunta myöntää, että merenkulkusopimusta on pidettävä asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna myöhemmin tehtävänä sopimuksena ja että merenkulkusopimuksen määräyksiä on muutettava siten, että ne ovat sopusoinnussa asetuksen lastinjakojärjestelyjä koskevien säännösten kanssa.

34 Luxemburgin suurherttuakunta puolestaan tunnustaa olevansa sopimuksen osapuoli ja yhtyy muilta osin Belgian kuningaskunnan kantaan.

35 On todettava ensinnäkin, että koska Belgian laista, jolla merenkulkusopimus hyväksyttiin, ilmoitettiin Malesian viranomaisille vasta heinäkuussa 1987, merenkulkusopimus on 21 artiklansa mukaan tullut voimaan 1.1.1987 jälkeen, jolloin

asetus puolestaan tuli voimaan. Merenkulkusopimus on näin ollen asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu "myöhemmin tehtävä sopimus".

36 Toiseksi on todettava, että merenkulkusopimukseen, joka sitoo sekä Belgian kuningaskuntaa että Luxemburgin suurherttuakuntaa, sisältyy sen 2, 3 ja 16 artiklassa olevia lastinjakojärjestelyjä, jotka ovat asetuksen 5 artiklan 1 kohdan vastaisia, koska niille ei ole myönnetty tämän kohdan mukaista lupaa; tämän ovat molemmat vastaajina olevat hallitukset itsekin myöntäneet.

37 Näin ollen on katsottava, että Belgian kuningaskunta ja Luxemburgin suurherttuakunta eivät ole noudattaneet asetuksen 5 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska ne ovat talousliiton ja Malesian välisellä merenkulkusopimuksella, jonka Belgian kuningaskunta on hyväksynyt omasta ja Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta ja joka on tullut voimaan 1.1.1987 jälkeen, ottaneet käyttöön lastinjakojärjestelyjä ja pitäneet ne voimassa.

Oikeudenkäyntikulut

38 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska Belgian kuningaskunta ja Luxemburgin suurherttuakunta ovat hävinneet asian ja koska komissio on vaatinut oikeudenkäyntikulujensa korvaamista, nämä valtiot on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Belgian kuningaskunta ja Luxemburgin suurherttuakunta eivät ole noudattaneet palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 5 artiklan mukaisia velvoitteitaan, koska ne ovat Belgian ja Luxemburgin talousliiton ja Malesian välisessä merenkulkusopimuksessa, jonka Belgian kuningaskunta on hyväksynyt omasta ja Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta ja joka on tullut voimaan 1.1.1987 jälkeen, ottaneet käyttöön lastinjakojärjestelyjä ja pitäneet ne voimassa.**

2) **Belgian kuningaskunta ja Luxemburgin suurherttuakunta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**

Gulmann Wathelet Moitinho de Almeida

Edward Sevón

Julistettiin Luxemburgissa 11 päivänä kesäkuuta 1998.

R. Grass C. Gulmann

kirjaaja viidennen jaoston puheenjohtaja