

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 5ης Νοεμβρίου 2002 *

Στην υπόθεση C-471/98,

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

προσφεύγουσα,

κατά

Βασιλείου του Βελγίου, εκπροσωπούμενου από την A. Snoecx, επικουρούμενη από
τον J. H. J. Bourgeois, avocat, και την N. F. Köhncke, Rechtsanwältin, με τόπο επι-
δόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθού,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

υποστηριζόμενου από το

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

παρεμβαίνον,

που έχει ως αντικείμενο να αναγνωρισθεί:

- κυρίως, ότι το Βασίλειο του Βελγίου, καθόσον προέβη σε ατομική διαπραγμάτευση, μονογράφιση, σύναψη το 1995 και εφαρμογή συμφωνίας «ελεύθερης αεροπλοΐας» («open sky») με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη Συνθήκη ΕΚ, και συγκεκριμένα από το άρθρο της 5 (νυν άρθρο 10 ΕΚ) και το άρθρο της 52 (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 43 ΕΚ), καθώς και από το παράγωγο δίκαιο που έχει θεσπιστεί βάσει της Συνθήκης αυτής, και συγκεκριμένα από τους κανονισμούς (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240, σ. 1), 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240, σ. 8), 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240, σ. 15), 2299/89 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1989, σχετικά με κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΕΕ L 220, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3089/93 του Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 278, σ. 1), και 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14, σ. 1), και

- επικουρικώς και εν μέρει συμπληρωματικώς, ότι, στο μέτρο που θεωρηθεί ότι η συμφωνία του 1995 δεν τροποποίησε ριζικά και άρα δεν αντικατέστησε τις συναφθείσες προγενέστερα συμφωνίες, το Βασίλειο του Βελγίου, καθόσον δεν κατάργησε τις διατάξεις των εν λόγω προγενέστερων συμφωνιών που είναι ασυμβίβαστες με τη Συνθήκη, και συγκεκριμένα με το άρθρο 52, καθώς και με το παράγωγο δίκαιο, και καθόσον δεν έλαβε όλα τα δυνατά από νομική άποψη μέτρα προς τον σκοπό αυτό, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 5 της Συνθήκης και από το παράγωγο δίκαιο,

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 Βασίλειο του

Βελγίου από τους J. H. J. Bourgeois και N. F. Köhncke, 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 αναγκώσει:

- κυρίως, ότι το Βασίλειο του Βελγίου, καθόσον προέβη σε ατομική διαπραγμάτευση, μονογράφιση, σύναψη το 1995 και εφαρμογή συμφωνίας «ελεύθερης αεροπλοΐας» («open sky») με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη Συνθήκη ΕΚ, και συγκεκριμένα από το άρθρο της 5 (νυν άρθρο 10 ΕΚ) και το άρθρο της 52 (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 43 ΕΚ), καθώς και από το παράγωγο δίκαιο που έχει θεσπιστεί βάσει της Συνθήκης αυτής, και συγκεκριμένα από τους κανονισμούς (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240, σ. 1), 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240, σ. 8), 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240, σ. 15), 2299/89 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1989, σχετικά με κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΕΕ L 220, σ. 1), όπως

τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3089/93 του Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 278, σ. 1), και 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14, σ. 1), και

- επικουρικός και εν μέρει συμπληρωματικός, ότι, στο μέτρο που θεωρηθεί ότι η συμφωνία του 1995 δεν τροποποίησε ριζικά και άρα δεν αντικατέστησε τις συναφθείσες προγενέστερα συμφωνίες, το Βασίλειο του Βελγίου, καθόσον δεν κατάργησε τις διατάξεις των εν λόγω προγενέστερων συμφωνιών που είναι ασυμβίβαστες με τη Συνθήκη, και συγκεκριμένα με το άρθρο 52, καθώς και με το παράγωγο δίκαιο, και καθόσον δεν έλαβε όλα τα δυνατά από νομική άποψη μέτρα προς τον σκοπό αυτό, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 5 της Συνθήκης και από το παράγωγο δίκαιο.
- 2 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 8ης Ιουλίου 1999, επιτράπηκε στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών να παρέμβει υπέρ του Βασιλείου του Βελγίου.

Νομικό πλαίσιο

- 3 Το άρθρο 84, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρο 80, παράγραφος 1, ΕΚ) προβλέπει ότι οι διατάξεις του τίτλου IV, ο οποίος αφορά τις μεταφορές, του τρίτου μέρους της Συνθήκης εφαρμόζονται μόνο στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Η παράγραφος 2 του άρθρου αυτού ορίζει τα εξής:

«Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

Είναι εφαρμοστέες οι διαδικαστικές διατάξεις του άρθρου 75, παράγραφοι 1 και 3.»

- 4 Βάσει της τελευταίας αυτής διατάξεως και προς τον σκοπό της σταδιακής εγκαθι-
δρύσεως της εσωτερικής αγοράς των εναέριων μεταφορών, το Συμβούλιο θέσπισε το
1987, το 1990 και το 1992 τρία ρυθμιστικά «πακέτα», σκοπός των οποίων ήταν να
διασφαλιστούν, πρώτον, η ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών εναέριων μεταφορών
και, δεύτερον, η εφαρμογή στον εν λόγω τομέα των κοινοτικών κανόνων περί
ανταγωνισμού.
- 5 Η ρύθμιση που θεσπίστηκε το 1992, που αποκαλείται «τρίτο πακέτο», περιλαμβάνει
τους κανονισμούς 2407/92, 2408/92 και 2409/92.
- 6 Ο κανονισμός 2407/92 αφορά, σύμφωνα με το άρθρο του 1, τις απαιτήσεις για τη
χορήγηση από τα κράτη μέλη αδειών εκμεταλλεύσεως σε αερομεταφορείς εγκα-
τεστημένους στην Κοινότητα και τη διατήρηση των αδειών αυτών σε ισχύ. Συναφώς,
από το άρθρο 3, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού προκύπτει ότι δεν επι-
τρέπεται σε καμία εγκατεστημένη στην Κοινότητα επιχείρηση να μεταφέρει αερο-
πορικώς επιβάτες, ταχυδρομείο ή/και φορτίο έναντι αμοιβής, αν δεν της έχει
χορηγηθεί η αντίστοιχη άδεια εκμεταλλεύσεως. Κατά το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και
2, του ίδιου κανονισμού, ένα κράτος μέλος δεν χορηγεί την άδεια αυτή παρά μόνο
στις επιχειρήσεις των οποίων ο κύριος τόπος δραστηριοτήτων και η τυχόν κατα-
χωρημένη έδρα βρίσκονται στο εν λόγω κράτος μέλος και των οποίων, υπό την
επιφύλαξη των συμφωνιών και συμβάσεων των οποίων η Κοινότητα είναι συμβαλ-
λόμενο μέρος, η πλειοψηφία των μετοχών ανήκει σε κράτη μέλη ή/και σε υπηκόους
κρατών μελών, που πρέπει επίσης να ασκούν πραγματικό έλεγχο επί των επιχειρή-
σεων αυτών.
- 7 Ο κανονισμός 2408/92 αφορά, όπως προκύπτει από τον τίτλο του, την πρόσβαση των
κοινοτικών αερομεταφορέων στα δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμ-
μών. Σύμφωνα με τον ορισμό που δίδεται με το άρθρο 2, στοιχείο β', του εν λόγω
κανονισμού, ως κοινοτικός αερομεταφορέας νοείται ο αερομεταφορέας με έγκυρη
άδεια εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 2407/92. Το

άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2408/92 ορίζει ότι το(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) επιτρέπει(ουν) στους κοινοτικούς αερομεταφορείς να ασκούν δικαιώματα μεταφορών σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια. Η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου παρέχει πάντως στα κράτη μέλη την ευχέρεια να αποκλίνουν από τη διάταξη αυτή μέχρι την 1η Απριλίου 1997, όσον αφορά την άσκηση δικαιωμάτων ενδομεταφορών (καμποτάζ).

- 8 Τα άρθρα 4 έως 7 του κανονισμού 2408/92 ρυθμίζουν, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε ορισμένα δρομολόγια. Το άρθρο 8 του ίδιου κανονισμού επιτρέπει στα κράτη μέλη να ρυθμίζουν, χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή ταυτότητας του αερομεταφορέα, την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των αερολιμένων ενός και του αυτού συστήματος αερολιμένων. Τέλος, το άρθρο 9 του ίδιου κανονισμού προβλέπει ότι, όταν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα συμφόρησης ή/και περιβάλλοντος, το υπεύθυνο κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει όρους, να περιορίζει ή να αρνείται την άσκηση μεταφορικών δικαιωμάτων, ιδίως όταν άλλα μεταφορικά μέσα μπορούν να προσφέρουν ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών.
- 9 Ο κανονισμός 2409/92 ορίζει, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, τα κριτήρια και τις διαδικασίες καθορισμού των αεροπορικών ναύλων και κομίστρων για τις μεταφορές μόνο που πραγματοποιούνται καθ' ολοκληρίαν εντός της Κοινότητας.
- 10 Οι παράγραφοι 2 και 3 του ίδιου άρθρου έχουν ως εξής:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται:

α) στους ναύλους και τα κόμιστρα των εξωκοινοτικών μεταφορέων,

β) στους ναύλους και τα κόμιστρα που καθορίζονται σύμφωνα με συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε ενδοκοινοτικές αεροπορικές διαδρομές.

3. Μόνον οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα να εισαγάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους ναύλους από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα.»

- 11 Πέρα από τους κανονισμούς 2407/92, 2408/92 και 2409/92, οι οποίοι εκδόθηκαν το 1992, ο κοινοτικός νομοθέτης εξέδωσε και άλλες πράξεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Πρόκειται, μεταξύ άλλων, για τους κανονισμούς 2299/89 και 95/93.
- 12 Ο κανονισμός 2299/89 εφαρμόζεται, σύμφωνα με το άρθρο 1, στα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (στο εξής: ΗΣΚ) που περιλαμβάνουν υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς, όταν προσφέρονται για χρήση ή/και χρησιμοποιούνται στο έδαφος της Κοινότητας, ανεξάρτητα από την ιδιότητα ή την ιθαγένεια του πωλητή του συστήματος, την πηγή των χρησιμοποιούμενων πληροφοριών ή τον τόπο στον οποίο βρίσκεται η κεντρική μονάδα επεξεργασίας δεδομένων ή τη γεωγραφική θέση των αερολιμένων μεταξύ των οποίων γίνεται η εν λόγω αεροπορική μεταφορά.
- 13 Εντούτοις, το άρθρο 7, παράγραφοι 1 και 2, του ίδιου κανονισμού προβλέπει πάντως τα εξής:

«1. Οι δυνάμει των άρθρων 3 και 4 έως 6 υποχρεώσεις του πωλητή συστήματος δεν εφαρμόζονται όσον αφορά μητρικό μεταφορέα τρίτης χώρας, στο βαθμό που το

ΗΣΚ του το οποίο βρίσκεται εκτός του εδάφους της Κοινότητας δεν παρέχει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς μεταχείριση ισοδύναμη με αυτήν που παρέχεται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) 83/91 της Επιτροπής.

2. Οι δυνάμει των άρθρων 3α, 4 και 8 υποχρεώσεις των μητρικών ή των συμμετεχόντων μεταφορέων δεν εφαρμόζονται όσον αφορά ΗΣΚ που ελέγχεται από αερομεταφορέα(είς) μιας ή περισσότερων τρίτων χωρών, στο μέτρο που στο (στους) μητρικό(ούς) ή συμμετέχοντα(ες) μεταφορέα(είς) δεν προσφέρεται, εκτός του εδάφους της Κοινότητας, μεταχείριση ισοδύναμη με αυτή που παρέχεται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) 83/91 της Επιτροπής.»

- 14 Τέλος, δεν αμφισβητείται ότι ο κανονισμός 95/93 εφαρμόζεται και στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Εντούτοις, το άρθρο 12 προβλέπει τα εξής:

«1. Όποτε υπάρχουν ενδείξεις ότι, όσον αφορά την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης σε αερολιμένες, μια τρίτη χώρα:

- α) δεν επιφυλάσσει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς μεταχείριση ανάλογη προς τη μεταχείριση την οποία τα κράτη μέλη της Κοινότητας παρέχουν στους αερομεταφορείς αυτής της χώρας

ή

β) de facto δεν επιφυλάσσει στους κοινοτικούς αερομεταφορείς την εθνική μεταχείριση

ή

γ) επιφυλάσσει σε αερομεταφορείς που προέρχονται από άλλες τρίτες χώρες ευνοϊκότερη μεταχείριση από ό,τι στους κοινοτικούς αερομεταφορείς,

μπορεί να λαμβάνονται μέτρα για τη διευθέτηση της κατάστασης έναντι του οικείου αερολιμένα ή αερολιμένων, συμπεριλαμβανομένης της πλήρους ή μερικής αναστολής των βάσει του παρόντος κανονισμού υποχρεώσεων, έναντι αερομεταφορέα της εν λόγω τρίτης χώρας, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για οποιοσδήποτε σοβαρές δυσχέρειες, νομικού ή πρακτικού χαρακτήρα, αντιμετωπίζουν κοινοτικοί αερομεταφορείς όσον αφορά την εξασφάλιση διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους αερολιμένες τρίτων χωρών.»

Ιστορικό της διαφοράς

Οι πρωτοβουλίες της Επιτροπής σε σχέση με την εκ μέρους της Κοινότητας σύναψη διεθνών συμφωνιών στον τομέα των εναέριων μεταφορών

- 15 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 Βασίλειο του Βελγίου, συνήψαν με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής διμερείς συμφωνίες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- 16 Η Επιτροπή, με πρόθεση να αντικαταστήσει το σύνολο αυτών των διμερών συμβάσεων με ενιαία συμφωνία μεταξύ Κοινότητας και Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ζήτησε επανειλημμένα από το Συμβούλιο, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '90, να την εξουσιοδοτήσει να διαπραγματευθεί με τις αμερικανικές αρχές τη σύναψη τέτοιας συμφωνίας στον τομέα των εναέριων μεταφορών.
- 17 Η πρώτη αίτηση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο υποβλήθηκε στις 23 Φεβρουαρίου 1990 ως πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με διαδικασία διαβούλευσης και εξουσιοδότησης για συμφωνίες που αφορούν εμπορικές σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Στις 23 Οκτωβρίου 1992 υποβλήθηκε δεύτερη πρόταση αποφάσεως, η οποία περιείχε μερικές ήσσονος σημασίας αλλαγές (ΕΕ 1993, C 216, σ. 15). Οι δύο αυτές προτάσεις είχαν ως νομική βάση το άρθρο 113 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 133 ΕΚ), καθόσον η Επιτροπή θεωρούσε ότι η σύναψη διεθνών συμφωνιών για τις εναέριες μεταφορές εμπίπτει στην εμπορική πολιτική της Κοινότητας.

18 Το Συμβούλιο δεν έδωσε συνέχεια σε καμία από τις πρωτοβουλίες αυτές της Επιτροπής. Το Συμβούλιο διατύπωσε την άποψή του επί του θέματος με τα συμπεράσματα που ενέκρινε στις 15 Μαρτίου 1993 και με τα οποία εξέθεσε τα εξής:

- ότι το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης αποτελεί την ενδεδειγμένη νομική βάση για την ανάληψη εξωτερικής δράσεως στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών·
- ότι τα κράτη μέλη διατηρούν πλήρως τις αρμοδιότητές τους, όσον αφορά τις σχέσεις με τις τρίτες χώρες στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, με την επιφύλαξη των μέτρων που έχει ήδη λάβει ή πρόκειται να λάβει το Συμβούλιο στον τομέα αυτό· συναφώς τονίστηκε πάντως ότι, κατά τις διμερείς διαπραγματεύσεις, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα έπρεπε να λαμβάνουν προσηκόντως υπόψη τις υποχρεώσεις που υπέχουν από το κοινοτικό δίκαιο και θα έπρεπε να ενημερώνονται σε σχέση με τα συμφέροντα των άλλων κρατών μελών·
- ότι οι διαπραγματεύσεις με τις τρίτες χώρες θα πρέπει να διεξάγονται σε κοινοτικό επίπεδο μόνον όταν το Συμβούλιο κρίνει ότι έτσι εξυπηρετείται το κοινό συμφέρον, διότι προσδοκάται καλύτερο αποτέλεσμα για όλα τα κράτη μέλη σε σχέση με το αποτέλεσμα του παραδοσιακού συστήματος των διμερών συμφωνιών.

19 Τον Απρίλιο 1995 η Επιτροπή έθεσε εκ νέου το ζήτημα, συνιστώντας στο Συμβούλιο να εκδώσει απόφαση που να την εξουσιοδοτεί να διαπραγματευτεί με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής τη σύναψη συμφωνίας για τις αεροπορικές μεταφορές. Κατόπιν της νέας αυτής αιτήσεως, το Συμβούλιο παρέσχε στην Επιτροπή τον Ιούνιο

1996 περιορισμένη εξουσιοδότηση για να διεξαγάγει διαπραγματεύσεις με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής — σε συνεργασία με ειδική επιτροπή που θα όριζε το ίδιο το Συμβούλιο — σε σχέση με τα ακόλουθα σημεία: κανόνες ανταγωνισμού, ιδιοκτησία και έλεγχος των αερομεταφορέων, ΗΣΚ, κατανομή των κωδικών (code sharing), επίλυση των διαφορών, χρηματομισθωτική πώληση (leasing), ρήτρες περί προστασίας του περιβάλλοντος και μεταβατικά μέτρα. Σε περίπτωση που οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής υπέβαλλαν σχετικό αίτημα, η Επιτροπή εξουσιοδοτούνταν να επεκτείνει τις διαπραγματεύσεις, ώστε να περιληφθούν σ' αυτές οι κρατικές ενισχύσεις και τα άλλα μέτρα με τα οποία επιδιώκεται η αποφυγή της πτωχεύσεως των αερομεταφορέων, η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσεως στους αερολιμένες, η οικονομική και τεχνική καταλληλότητα των αερομεταφορέων, οι ρήτρες ασφάλειας, οι ρήτρες διασφάλισης και οποιοδήποτε άλλο ζήτημα σχετικό με τη ρύθμιση του τομέα. Αντίθετα, προβλεπόταν ρητά ότι η εξουσιοδότηση αυτή δεν κάλυπτε τις διαπραγματεύσεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά (περιλαμβανομένων του code sharing και του leasing, εφόσον αφορούσαν τα δικαιώματα μεταφοράς) με τη δυναμικότητα, τον προσδιορισμό των αερομεταφορέων και τους ναύλους και τα κόμιστρα.

- 20 Στα πρακτικά της συνεδριάσεως του Συμβουλίου, στην οποία αποφασίστηκε να παρασχεθεί στην Επιτροπή η προαναφερθείσα εξουσιοδότηση για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων, επισυνήφθησαν ορισμένες δηλώσεις των δύο αυτών κοινοτικών οργάνων. Σε μία από τις δηλώσεις αυτές, στην οποία προέβησαν από κοινού τα δύο κοινοτικά όργανα (στο εξής: κοινή δήλωση του 1996), προβλεπόταν ότι, για να διασφαλιστεί η συνέχεια των σχέσεων των κρατών μελών με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής κατά τη διάρκεια των κοινοτικών διαπραγματεύσεων και για να υπάρχει αξιόπιστη εναλλακτική λύση σε περίπτωση αποτυχίας των διαπραγματεύσεων αυτών, θα διατηρούνταν το ισχύον σύστημα διμερών συμβάσεων, το οποίο θα εξακολουθούσε να ισχύει μέχρι τη σύναψη νέας συμφωνίας που να δεσμεύει την Κοινότητα. Με αυτοτελή δήλωση, η Επιτροπή δήλωσε ότι θεωρούσε ότι υπήρχε κοινοτική αμοδιότητα σε σχέση με τα δικαιώματα μεταφοράς.
- 21 Μέχρι σήμερα δεν έχει συναφθεί καμία συμφωνία με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής βάσει της εξουσιοδοτήσεως που δόθηκε το 1996 στην Επιτροπή σχετικά με τις διαπραγματεύσεις.
- 22 Από τη δικογραφία προκύπτει, αντίθετα, ότι η Κοινότητα συνήψε το 1992 συμφωνία με το Βασίλειο της Νορβηγίας και το Βασίλειο της Σουηδίας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, η οποία εγκρίθηκε με την απόφαση 92/384/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της

22ας Ιουνίου 1992 (ΕΕ L 200, σ. 20), ότι κατέληξε σε καταρχήν συμφωνία με την Ελβετική Συνομοσπονδία στον ίδιο τομέα και ότι κατά τον χρόνο ασκήσεως της παρούσας προσφυγής διεξήγε διαπραγματεύσεις με δώδεκα ευρωπαϊκές χώρες για τη σύναψη συμφωνίας για τη δημιουργία «κοινού ευρωπαϊκού εναέριου χώρου».

Η διμερής σύμβαση εναέριων μεταφορών που συνήφθη μεταξύ Βασιλείου του Βελγίου και Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής

23 Το 1946 συνήφθη μεταξύ του Βασιλείου του Βελγίου και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής μια πρώτη διμερής συμφωνία για τις εναέριες μεταφορές, η οποία ανήκε στην κατηγορία των «συμφωνιών Bermuda». Η συμφωνία αυτή περιελάμβανε ρήτρες σχετικά με τις γενικές αρχές, ρήτρες για τον ορισμό των αερομεταφορέων, κατά τις οποίες οι αεροπορικές εταιρίες έπρεπε να ανήκουν σε και να ελέγχονται ουσιαστικά από το αντισυμβαλλόμενο μέρος ή υπηκόους του, ρήτρες σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα, που έπρεπε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του κοινού σε σχέση με τις εναέριες μεταφορές, ρήτρες για τον καθορισμό και την έγκριση των ναύλων και κομίστρων, διάφορες ρήτρες σχετικά με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις (τις διέπουσες π.χ. τις τελωνειακές απαλλαγές, τη διαιτησία, τις διαβουλεύσεις ή την καταγγελία), καθώς και ρήτρες σχετικά με τα δρομολόγια αεροπορικών γραμμών.

24 Η συμφωνία αυτή τροποποιήθηκε το 1972, το 1977 και το 1978, με σκοπό να καταστούν περισσότερο φιλελεύθερες οι διεθνείς εναέριες μεταφορές. Προς τούτο, το πρωτόκολλο που υπογράφηκε από το Βασίλειο του Βελγίου και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής στις 8 Νοεμβρίου 1978 (στο εξής: πρωτόκολλο του 1978) κατέστησε περισσότερο φιλελεύθερους τους κανόνες ως προς τις τιμές, επιβεβαίωσε την ελευθέρωση των υπηρεσιών ναυλωμένων πτήσεων (πτήσεων τσάρττερ) που είχε πραγματοποιηθεί ήδη το 1972 και κατάργησε τους μονομερείς περιορισμούς σε σχέση με τον όγκο των μεταφορών και τη συχνότητα και τακτικότητα της υπηρεσίας. Επιπλέον, τα δύο συμβαλλόμενα μέρη δεσμεύθηκαν να λάβουν όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα για την εξάλειψη κάθε μορφής διακρίσεως και αθέμιτου ανταγωνισμού σε βάρος των αεροπορικών εταιριών του αντισυμβαλλομένου. Τέλος, το πρωτόκολλο του 1978 ελευθέρωσε τις υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών γραμμών. Όσον αφορά

τα δικαιώματα μεταφοράς των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, το άρθρο 3 του εν λόγω πρωτοκόλλου επέτρεψε στη χώρα αυτή, μεταξύ άλλων, να έχει πρόσβαση στα δρομολόγια από σημεία του εδάφους της προς το Βέλγιο, μέσω ενδιάμεσων σταθμών, και προς οποιοδήποτε σημείο πέραν του Βελγίου, χωρίς κανένα γεωγραφικό περιορισμό ως προς τον χρησιμοποιούμενο αριθμό και τύπο αεροσκαφών. Όσον αφορά τα δικαιώματα μεταφοράς του Βασιλείου του Βελγίου, επεκτάθηκαν σε δύο σταθερά και σε τρία μεταβλητά σημεία εντός των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, ενώ του χορηγήθηκαν δικαιώματα πτήσεων από αυτά τα σημεία των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής προς οποιοδήποτε σημείο του Καναδά και προς την Πόλη του Μεξικού (Μεξικό).

25 Η ελευθέρωση αυτή συνεχίστηκε με τη συμφωνία που συνήφθη μεταξύ του Βασιλείου του Βελγίου και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής στις 23 Οκτωβρίου 1980 (στο εξής: συμφωνία του 1980). Η συμφωνία αυτή περιλαμβάνει τις ακόλουθες διατάξεις:

- τα συμβαλλόμενα μέρη δεν θα παρεμβαίνουν στη διαμόρφωση των τιμών παρά μόνο για να εμποδίζουν πρακτικές ή τιμές που έχουν «ληστροικό» χαρακτήρα ή δημιουργούν διακρίσεις, για να προστατεύουν τους καταναλωτές από απαράδεκτα υψηλές ή περιοριστικές τιμές, που οφείλονται σε καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, ή για να προστατεύουν τις αεροπορικές εταιρίες από τις τεχνητά χαμηλές τιμές που οφείλονται σε άμεσες ή έμμεσες κρατικές ενισχύσεις, ενώ προβλέπεται ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος θα επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρίες να ευθυγραμμίζουν τις τιμές τους προς τις χαμηλότερες ή ανταγωνιστικότερες τιμές εταιρίας του αντισυμβαλλομένου· επιπλέον, προβλέπεται ένα σύστημα διπλής απορρίψης των τιμών των εταιριών ενός των συμβαλλομένων (άρθρο 12)·
- καθίστανται περισσότερο φιλελεύθεροι οι κανόνες ως προς τις ναυλωμένες πτήσεις (πτήσεις τσάρτερ) (παράρτημα II)·
- καταργούνται οι διμερείς περιορισμοί ως προς τη μεταφορική ικανότητα, τη συχνότητα, τον τύπο αεροσκάφους και τις πτήσεις και τα συμβαλλόμενα μέρη δεσμεύονται να προσφέρουν στις εταιρίες αμφοτέρων των συμβαλλομένων ίσες ευκαιρίες θεμιτού ανταγωνισμού (άρθρο 11)·

- τα τέλη χρήσης πρέπει να είναι δίκαια, εύλογα και να μην οδηγούν σε διακρίσεις (άρθρο 10)·
- επιτρέπεται ο πολλαπλός ορισμός εταιριών·
- τα δικαιώματα μεταφοράς των αμερικανικών αερομεταφορέων είναι απεριόριστα· αντίθετα, όσον αφορά τα δικαιώματα μεταφοράς των βελγικών αερομεταφορέων, η πρόσβασή τους στην αμερικανική αγορά μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων παραμένει η ίδια με την προβλεπόμενη από το πρωτόκολλο του 1978· τα δικαιώματα αυτά δεν υπόκεινται σε γεωγραφικούς περιορισμούς, σε περιορισμούς κατευθύνσεως ή σε περιορισμούς ως προς τον τύπο ή τον αριθμό των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών (παράρτημα Ι, μέρη 2 και 3).

26 Η τροποποίηση που επήλθε το 1986 είχε ως μόνο αντικείμενο την αντικατάσταση του άρθρου 7 της συμφωνίας του 1980, το οποίο αφορούσε την ασφάλεια στον τομέα των εναέριων μεταφορών.

27 Οι προσαρμογές στις οποίες κατέληξαν οι διαπραγματεύσεις του 1991 είχαν ως αποτέλεσμα να αποκτήσει επίσης το Βασίλειο του Βελγίου πρόσβαση σε τρία σταθερά σημεία [Βοστώνη, Σικάγο και Ντιτρόιτ (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής)], σε δύο σημεία της επιλογής του και σε δέκα επιπλέον σημεία βάσει κατανομής των κωδικών (code sharing). Οι αερομεταφορείς απέκτησαν το δικαίωμα να συνάπτουν συμφωνίες από κοινού εμπορίας, οι οποίες όμως δεν επιτρέπεται να αφορούν τις υπηρεσίες καμποτάζ και την κατανομή των εισπράξεων («revenue pooling»). Όσον αφορά τα ΗΣΚ, οι συμβαλλόμενοι συμφώνησαν, προσθέτοντας ένα παράρτημα ΙΙΙ στη συμφωνία του 1980, ότι θα διέπονται από τις αρχές της απαγορεύσεως των διακρίσεων, της διαφάνειας και του θεμιτού ανταγωνισμού και επέτρεψαν την ελεύθερη πρόσβαση (καθένα για την αγορά του) στα ΗΣΚ και στις υπηρεσίες ΗΣΚ εντός του εδάφους τους. Οι προσαρμογές αυτές δεν άρχισαν να ισχύουν παρά τον Ιανουάριο του 1994, όταν ένας αερομεταφορέας επιδίωξε να κάνει χρήση της νέας ελευθερίας κατανομής των κωδικών, η οποία είχε συμφωνηθεί το 1991.

- 28 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». Οι συμφωνίες αυτές αφενός θα διευκόλυναν τη σύναψη συμμαχιών μεταξύ αμερικανικών και ευρωπαϊκών αερομεταφορέων και αφετέρου θα έπρεπε να ανταποκρίνονται σε διάφορα κριτήρια που είχε ορίσει η Αμερικανική Κυβέρνηση, μεταξύ των οποίων καταλέγονταν η ελεύθερη πρόσβαση σε όλα τα δρομολόγια, τα απεριόριστα δικαιώματα εκτελέσεως δρομολογίων και μεταφορών, ο καθορισμός των τιμών σύμφωνα με σύστημα «διπλής απορρίψεως» για τα δρομολόγια μεταξύ των μετεχόντων στη συμφωνία μερών, η δυνατότητα συνάψεως συμφωνιών code sharing κ.λπ.
- 29 Κατά τη διάρκεια των ετών 1993 και 1994 οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ενέτειναν τις προσπάθειές τους για τη σύναψη με τον μεγαλύτερο δυνατό αριθμό ευρωπαϊκών κρατών διμερών συμφωνιών στον τομέα των εναέριων μεταφορών που να ανταποκρίνονται στην πολιτική της «ελεύθερης αεροπλοΐας».
- 30 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.
- 31 Κατά τις διαπραγματεύσεις που διεξήχθησαν στις 28 Φεβρουαρίου και την 1η Μαρτίου 1995 οι εκπρόσωποι της Βελγικής και της Αμερικανικής Κυβερνήσεως κατέληξαν σε συμφωνία ως προς νέα τροποποίηση της συμφωνίας του 1980, η οποία επικυρώθηκε στη συνέχεια με την ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων. Επλήθαν οι ακόλουθες τροποποιήσεις (στο εξής: τροποποιήσεις του 1995). Στο κείμενο της ίδιας της συμφωνίας του 1980 τροποποιήθηκαν ή καταργήθηκαν τα άρθρα 1 (ορισμοί), 3 (καθορισμός των αερομεταφορέων και άδεια εκμεταλλεύσεως), 6 (ασφάλεια), 7 (ασφάλεια των πτήσεων), 8 (εμπορικές δυνατότητες), 9 (δασμοί και τέλη), 10 (τέλη χρήσης), 11 (αθέμιτος ανταγωνισμός), 12 (καθορισμός των τιμών), 13 (μετα-

φορές εδάφους/διατροφικές υπηρεσίες), 14 (προμήθειες), 15 (εφαρμογή), 17 (δικαιονομικός των διαφορών) και 20 (πολυμερής συμφωνία), προκειμένου η συμφωνία αυτή να προσαρμοστεί στο αμερικανικό πρότυπο συμφωνίας «ελεύθερης αεροπλοΐας». Επιπλέον, τροποποιήθηκαν τα παραρτήματα Ι και ΙΙ της συμφωνίας του 1980, που περιελάμβαναν τους πίνακες των δρομολογίων και τις δυνατότητες εκμεταλλεύσεως, προκειμένου να προσαρμοστούν στο πρότυπο αυτό (π.χ. ως προς τα δρομολόγια, τις δυνατότητες ελαστικότερης εκμετάλλευσης, τις ναυλωμένες πτήσεις κ.λπ.).

- 32 Το άρθρο 3 της συμφωνίας του 1980 επιβάλλει, όσον αφορά τη χορήγηση από κάθε συμβαλλόμενο μέρος των απαιτούμενων αδειών εκμεταλλεύσεως και αδειών τεχνικής φύσεως στις οριζόμενες από το αντισυμβαλλόμενο μέρος αεροπορικές εταιρίες, την προϋπόθεση «να ανήκει η οικεία εταιρία σε σημαντικό ποσοστό στο συμβαλλόμενο μέρος που την ορίζει ή σε υπηκόους του ή σε αμφότερος και να ελέγχεται ουσιαστικά από αυτούς» (στο εξής: ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιριών). Κατά το άρθρο 4 της εν λόγω συμφωνίας, οι άδειες αυτές μπορούν να ανακαλούνται, να αναστέλλονται ή να περιορίζονται, εφόσον δεν πληροῦνται η ανωτέρω προϋπόθεση.

Η διαδικασία πριν από την άσκηση της προσφυγής

- 33 Η Επιτροπή, όταν πληροφορήθηκε την αίτηση έκβαση των διαπραγματεύσεων για την τροποποίηση της συμφωνίας του 1980, απηύθυνε στις 2 Ιουνίου 1995 στη Βελγική Κυβέρνηση έγγραφο οχλήσεως, με το οποίο της επισήμανε κατ' ουσία ότι τα κράτη μέλη δεν είχαν πλέον αρμοδιότητα για τη σύναψη διμερών συμφωνιών, όπως ήταν η συμφωνία που είχε διαπραγματευθεί το Βασίλειο του Βελγίου με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, διότι η κοινοτική ρύθμιση για τις εναέριες μεταφορές αποτελούσε πλήρες σύστημα κανόνων για τη δημιουργία εσωτερικής αγοράς στον εν λόγω τομέα. Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι μια τέτοια συμφωνία αντέβαινε τόσο στο πρωτογενές όσο και στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο.

- 34 Η Βελγική Κυβέρνηση απάντησε στις 4 Σεπτεμβρίου 1995 και αμφισβήτησε την ορθότητα της αναλύσεως της Επιτροπής, οπότε η Επιτροπή απηύθυνε στις 16 Μαρτίου 1998 στο Βασίλειο του Βελγίου αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία κατέληγε στο συμπέρασμα ότι οι διμερείς δεσμεύσεις που απέρρεαν από τις τροποποιήσεις που επήλθαν το 1995 στη συμφωνία του 1980 συνιστούσαν παραβίαση του κοινοτικού δικαίου και καλούσε το εν λόγω κράτος μέλος να συμμορφωθεί με την αιτιολογημένη αυτή γνώμη εντός δύο μηνών από την κοινοποίησή της.
- 35 Η Επιτροπή, δεδομένου ότι έκρινε μη ικανοποιητική την απάντηση της Βελγικής Κυβερνήσεως της 26ης Ιουνίου 1998, άσκησε την παρούσα προσφυγή.

Επί του παραδεκτού

- 36 Κατά τη Βελγική Κυβέρνηση, η άσκηση της παρούσας προσφυγής συνιστά καταστρατήγηση διαδικασίας, καθόσον η Επιτροπή επιδιώκει με αυτό τον τρόπο να αποκτήσει κοινοτική αρμοδιότητα, της οποίας την αναγνώριση από το Συμβούλιο δεν είχε επιτύχει και την οποία δεν μπορεί να αποκτήσει παρά μόνο στρεφόμενη κατά του θεσμικού αυτού οργάνου. Επικουρικώς, η Βελγική Κυβέρνηση υποστηρίζει, με το υπόμνημα ανταπαντήσεως, ότι η παρούσα προσφυγή προσβάλλει τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη που στήριξε το Βασίλειο του Βελγίου στην κοινή δήλωση του 1996, η οποία πραγματοποιήθηκε μετά την αποστολή του εγγράφου οχλήσεως της 2ας Ιουνίου 1995 και από την οποία προέκυπτε ότι δεν θα συνεχίζοταν η διαδικασία λόγω παραβιάσεως κράτους μέλους που είχε κινηθεί κατ' αυτού.
- 37 Συναφώς επιβάλλεται να τονιστεί ότι αντικείμενο της παρούσας προσφυγής είναι να αναγνωριστεί ότι το Βασίλειο του Βελγίου, συνάπτοντας διμερή συμφωνία με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής στον τομέα των εναέριων μεταφορών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το κοινοτικό δίκαιο.

- 38 Ασκώντας την παρούσα προσφυγή λόγω παραβάσεως κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 169 της Συνθήκης, η Επιτροπή εφάρμοσε ορθά τους κανόνες της εν λόγω Συνθήκης, διότι επέλεξε το ένδικο βοήθημα που προβλέπεται από τη Συνθήκη ειδικά για την περίπτωση που η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα κράτος μέλος παρέβη μία από τις υποχρεώσεις που υπέχει από το κοινοτικό δίκαιο.
- 39 Όσον αφορά το επιχείρημα της Βελγικής Κυβερνήσεως σχετικά με τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή επέλεξε να ασκήσει την παρούσα προσφυγή αντί να στραφεί κατά του Συμβουλίου, υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή, ενόψει του ρόλου της ως θεματοφύλακα της Συνθήκης, είναι η μόνη αρμόδια να αποφασίζει αφενός αν είναι σκόπιμο να κινηθεί η διαδικασία αναγνώρισεως παραβάσεως κράτους μέλους και αφετέρου λόγω ποιας πράξεως ή παραλείψεως καταλογιστέας στο οικείο κράτος μέλος πρέπει να κινηθεί η διαδικασία αυτή (βλ. απόφαση της 11ης Αυγούστου 1995, C-431/92, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1995, σ. I-2189, σκέψεις 21 και 22).
- 40 Κατά συνέπεια, η ένσταση αυτή πρέπει να απορριφθεί.
- 41 Όσον αφορά την ένσταση που προβάλλει επικουρικώς η Βελγική Κυβέρνηση, τονίζεται ότι, κατά το άρθρο 42, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, απαγορεύεται η προσβολή νέων ισχυρισμών κατά τη διάρκεια της δίκης, εκτός αν οι ισχυρισμοί αυτοί στηρίζονται σε νομικά και πραγματικά στοιχεία που ανέκλυψαν κατά τη διαδικασία.
- 42 Η ένσταση που στηρίζεται στην προσβολή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης προβλήθηκε για πρώτη φορά με το υπόμνημα ανταπαντήσεως και δεν στηρίζεται σε νομικά και πραγματικά στοιχεία που ανέκλυψαν κατά τη διαδικασία.

43 Κατά συνέπεια, η ένσταση αυτή είναι απαράδεκτη.

Επί της ανάγκης λήψεως απόφασης επί του ζητήματος αν κατόπιν των τροποποιήσεων του 1995 υφίσταται νέα συμφωνία

44 Από τη διατύπωση τόσο του κύριου όσο και του επικουρικού αιτήματος της Επιτροπής συνάγεται ότι η επί της ουσίας εξέταση αμφότερων των αιτημάτων αυτών προϋποθέτει κατ' ανάγκη, κατά την Επιτροπή, τη λήψη από το Δικαστήριο απόφασης επί ενός προκριματικού ζητήματος, και συγκεκριμένα επί του ζητήματος κατά πόσον οι τροποποιήσεις που επήλθαν το 1995 είχαν ως αποτέλεσμα τη μετατροπή της προϊσχύουσας συμφωνίας του 1980 σε νέα συμφωνία, αποκαλούμενη συμφωνία «ελεύθερης αεροπλοΐας», η οποία περιλαμβάνει τις διατάξεις της συμφωνίας του 1980 κατόπιν των διαδοχικών τροποποιήσεών τους. Αν όντως είχαν αυτό το αποτέλεσμα, το Δικαστήριο θα πρέπει, κατά την Επιτροπή, να αποφανθεί μόνο επί του κύριου αιτήματος και να εκτιμήσει το συμβατό της νέας συμφωνίας με τις ισχύουσες το 1995 σχετικές κοινοτικές διατάξεις. Σε αντίθετη περίπτωση, δεν χρειάζεται να ληφθεί απόφαση επί του κύριου αιτήματος και το Δικαστήριο θα πρέπει να αποφανθεί επί του επικουρικού αιτήματος και να εκτιμήσει το συμβατό των διατάξεων των προϊσχυσασών συμφωνιών, και ειδικότερα της συμφωνίας του 1980, από την άποψη ιδίως του άρθρου 5 της Συνθήκης.

45 Η Βελγική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ακόμη και πριν από τις τροποποιήσεις του 1995 η συμφωνία του 1980 ήταν ήδη μια πολύ φιλελεύθερη συμφωνία στον τομέα των εναέριων μεταφορών. Η Επιτροπή υπερεκτιμά σημαντικά τη σπουδαιότητα των τροποποιήσεων αυτών, αποδίδοντας ιδιαίτερα μεγάλη σημασία στις ρήτρες που περιέχουν. Η Βελγική Κυβέρνηση, αφού αναλύει όλα τα σημεία των τροποποιήσεων αυτών, ισχυρίζεται ότι οι τροποποιήσεις περιορίζονται ουσιαστικά στην απονομή στο Βασίλειο του Βελγίου των ίδιων απεριόριστων δικαιωμάτων μεταφοράς που είχαν ήδη οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής βάσει του πρωτοκόλλου του 1978. Με την εξαίρεση των τροποποιήσεων του παραρτήματος I της συμφωνίας του 1980,

σκοπός των οποίων ήταν η συμπλήρωση της ανταλλαγής δικαιωμάτων μεταφοράς ως προς τα δρομολόγια των τακτικών γραμμών, οι λοιπές τροποποιήσεις του 1995 αφορούσαν τη διατύπωση και μόνο. Κατά συνέπεια, δεν πρόκειται για σύναψη νέας συμφωνίας.

- 46 Προς στήριξη της απόψεώς της, η Επιτροπή προβαίνει σε ενδελεχή εξέταση των τροποποιήσεων του 1995. Συναφώς, τονίζει, πρώτον, ότι πολλές από τις διατάξεις της συμφωνίας του 1980, π.χ. τα άρθρα 7 και 8, υπέστησαν ουσιώδεις τροποποιήσεις. Δεύτερον, τα άρθρα 10, 13 και 20 της συμφωνίας του 1980 αντικαταστάθηκαν, ενώ τα άρθρα 14 και 15 καταργήθηκαν. Τέλος, το παράρτημα I, το οποίο τροποποιήθηκε για να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη των δικαιωμάτων μεταφοράς μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, μετέτρεψε πλήρως τη συμφωνία του 1980 από κλασική συμφωνία τύπου Bermuda σε σύμφωνη με το αμερικανικό πρότυπο συμφωνία «ελεύθερης αεροπλοΐας».
- 47 Πρέπει συναφώς να τονιστεί ότι η επί της ουσίας εξέταση του κύριου αιτήματος της Επιτροπής δεν προϋποθέτει κατ' ανάγκη τη λήψη από το Δικαστήριο αποφάσεων επί του ζητήματος αν οι τροποποιήσεις του 1995 είχαν ως αποτέλεσμα να μετατραπεί η προϊσχύσασα συμφωνία του 1980 σε νέα συμφωνία.
- 48 Μολονότι η συμφωνία του 1980 εξελίχθηκε, κατόπιν των τροποποιήσεων του 1995, προς την κατεύθυνση μιας συμφωνίας «ελεύθερης αεροπλοΐας», εντούτοις από τη δικογραφία και την ενώπιον του Δικαστηρίου διεξαχθείσα προφορική διαδικασία προκύπτει ότι οι τροποποιήσεις του 1995, που περιγράφονται ανωτέρω στη σκέψη 31 της παρούσας απόφασης, είχαν ως αποτέλεσμα την πλήρη ελευθέρωση των ενάεριων μεταφορών μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και Βασιλείου του Βελγίου, καθόσον διασφαλίστηκε η ελεύθερη πρόσβαση σε όλα τα δρομολόγια μεταξύ όλων των ευρισκόμενων στα δύο αυτά κράτη σημείων, χωρίς περιορισμούς σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα ή τη συχνότητα ή σε σχέση με τους ενδιάμεσους σταθμούς και τους προηγούμενους ή επόμενους («behind, between and beyond rights») και με κάθε δυνατότητα συνδυασμού αεροσκαφών («change of gauge»). Αυτή η πλήρης ελευθερία συμπληρώθηκε με διατάξεις περί των δυνατοτήτων των ενδιαφερόμενων αεροπορικών εταιριών να συνάπτουν συμφωνίες κατανομής κωδικών («code sharing») και με διατάξεις περί κινήτρων για τον ανταγωνισμό ή για τη μη πραγματοποίηση διακρίσεων.

- 49 Κατά συνέπεια, οι τροποποιήσεις που επήλθαν το 1995 στη συμφωνία του 1980 είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός πλαισίου στενότερης συνεργασίας μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και Βασιλείου του Βελγίου, από το οποίο απορρέουν νέες και σημαντικές διεθνείς δεσμεύσεις για το εν λόγω κράτος μέλος.
- 50 Επιβάλλεται επίσης να τονιστεί ότι οι τροποποιήσεις του 1995 μαρτυρούν την ολοκληρωτική αναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1980. Κατά συνέπεια, ακόμη και αν ορισμένες διατάξεις της συμφωνίας αυτής τυπικά δεν τροποποιήθηκαν με τις τροποποιήσεις του 1995 ή υπέστησαν απλώς ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις ως προς τη διατύπωσή τους, εντούτοις οι δεσμεύσεις που απορρέουν από τις διατάξεις αυτές επιβεβαιώθηκαν κατά την αναδιαπραγμάτευση αυτή. Ούτως όμως εχόντων των πραγμάτων, απαγορεύεται στα κράτη μέλη όχι μόνο να αναλαμβάνουν νέες διεθνείς δεσμεύσεις, αλλά και να διατηρούν σε ισχύ τέτοιες δεσμεύσεις, εφόσον αντιβαίνουν στο κοινοτικό δίκαιο (βλ. συναφώς αποφάσεις της 4ης Ιουλίου 2000, C-62/98, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, Συλλογή 2000, σ. I-5171, και C-84/98, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, Συλλογή 2000, σ. I-5215).
- 51 Η διαπίστωση που εκτίθεται στην προηγούμενη σκέψη ισχύει ιδιαίτερα για την πρόσβαση στα δρομολόγια των ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, η οποία παρέχεται στις αεροπορικές εταιρίες που ορίζουν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Έστω και αν η πρόσβαση αυτή ανάγεται, όπως υποστηρίζει η Βελγική Κυβέρνηση, στις δεσμεύσεις που είχαν αναληφθεί πριν από το 1995, από το μέρος 1 του παραρτήματος Ι της συμφωνίας του 1980, που αφορά τον πίνακα των δρομολογίων, όπως τροποποιήθηκε το 1995, προκύπτει ότι η πρόσβαση των οριζόμενων από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής αερομεταφορέων στα δρομολόγια των ενδοκοινοτικών γραμμών επιβεβαιώθηκε, αν μη τι άλλο, εκ νέου το 1995, στο πλαίσιο της ανταλλαγής δικαιωμάτων μεταφοράς την οποία συμφώνησαν τα δύο αυτά κράτη.
- 52 Εξάλλου, όπως ορθά τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 136 έως 138 των προτάσεών του, πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο ότι, όσον αφορά τη ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιριών, οι τροποποιήσεις που επήλθαν το 1995 στη συμφωνία επηρεάζουν, ως σύνολο, το περιεχόμενο των δια-

τάξεων που, όπως αυτή η ρήτρα, τυπικά δεν υπέστησαν καμία μεταβολή με τις εν λόγω τροποποιήσεις ή υπέστησαν ήσσονος σημασίας μεταβολές.

- 53 Κατά συνέπεια, το σύνολο των διεθνών δεσμεύσεων που επικρίνονται με το κύριο αίτημα πρέπει να εκτιμηθεί από την άποψη των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου που επικαλείται η Επιτροπή προς στήριξη του αιτήματος αυτού και που ίσχυαν κατά τον χρόνο αναλήψεως ή επιβεβαιώσεως των δεσμεύσεων αυτών, δηλαδή, εν πάση περιπτώσει, το 1995.
- 54 Δεδομένου ότι το Δικαστήριο είναι σε θέση να αποφανθεί επί του κύριου αιτήματος, δεν χρειάζεται να αποφανθεί επί του επικουρικού. Πράγματι, όπως συνάγεται από τη διατύπωσή του, η εξέταση του επικουρικού αυτού αιτήματος δεν εξηρτάτο από τον βαθμό στον οποίο θα γινόταν ενδεχομένως δεκτό το κύριο αίτημα, αλλά από τον αν το Δικαστήριο έκρινε ότι είναι σε θέση να αποφανθεί επί του αιτήματος αυτού.

Επί της παραβάσεως του κράτους μέλους που οφείλεται στην παραβίαση της αρμοδιότητας της Κοινότητας στις εξωτερικές σχέσεις (εξωτερικής αρμοδιότητας)

- 55 Η Επιτροπή κατηγορεί το Βασίλειο του Βελγίου ότι, αναλαμβάνοντας τις επίμαχες δεσμεύσεις, παραβίασε την εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας. Συναφώς υποστηρίζει ότι η αρμοδιότητα αυτή απορρέει αφενός από το γεγονός ότι η σε κοινοτικό επίπεδο σύναψη συμφωνίας περιλαμβάνουσας τέτοιες δεσμεύσεις ήταν αναγκαία, υπό την έννοια της γνωμοδοτήσεως 1/76, της 26ης Απριλίου 1977 (Συλλογή τόμος 1977, σ. 211), και αφετέρου από το γεγονός ότι οι εν λόγω δεσμεύσεις θίγουν, υπό την έννοια της αποφάσεως της 31ης Μαρτίου 1971, 22/70, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, καλούμενης «αποφάσεως AETR» (Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 729), τους κοινούς κανόνες που έχει θεσπίσει η Κοινότητα στον τομέα των εναέριων μεταφορών.

Επί του ισχυρισμού περί υπέρξεως εξωτερικής αρμοδιότητας της Κοινότητας υπό την έννοια της γνωμοδότησεως 1/76

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 56 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι, σύμφωνα με την προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 1/76, η οποία διασαφηνίστηκε με τις γνωμοδοτήσεις 1/94, της 15ης Νοεμβρίου 1994 (Συλλογή 1994, σ. I-5267), και 2/92, της 24ης Μαρτίου 1995 (Συλλογή 1995, σ. I-521), υπάρχει αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας για τη σύναψη διεθνούς συμφωνίας ακόμη και αν δεν υπάρχουν κοινοτικές διατάξεις στον οικείο τομέα, εφόσον η σύναψη τέτοιας συμφωνίας είναι αναγκαία για την υλοποίηση των στόχων της Συνθήκης στον εν λόγω τομέα και οι στόχοι αυτοί δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν απλώς και μόνο με τη θέσπιση αυτοτελών κοινών κανόνων.
- 57 Όπως αναφέρεται στην προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 2/92, η συλλογιστική που ακολούθησε το Δικαστήριο στην προγενέστερη γνωμοδότηση 1/94 δεν αναιρεί σε καμία περίπτωση την ορθότητα του συμπεράσματος στο οποίο κατέληξε η προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 1/76. Το γεγονός ότι στη σκέψη 86 της προπαρατεθείσας γνωμοδοτήσεως 1/94 τονίζεται ότι η υλοποίηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών υπέρ των υπηκόων των κρατών μελών δεν είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη μεταχείριση που πρέπει να επιφυλάσσεται εντός της Κοινότητας στους υπηκόους τρίτων χωρών αφορά, κατά την Επιτροπή, τον τομέα των υπηρεσιών γενικά. Στον τομέα των εναέριων μεταφορών όμως, τα αμιγώς εσωτερικά μέτρα έχουν ελάχιστη αποτελεσματικότητα, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα των ασκούμενων δραστηριοτήτων και της μη υπέρξεως δυνατότητας διαχωρισμού της εσωτερικής από την εξωτερική αγορά. Αυτός είναι εξάλλου ο λόγος για τον οποίο σε πολλές περιπτώσεις αποδείχθηκε αναγκαίο να προβλεφθεί, με κοινοτικά μέτρα για τις εναέριες και τις θαλάσσιες μεταφορές, η μεταχείριση που πρέπει να επιφυλάσσεται στους μεταφορείς των τρίτων χωρών και να συναφθούν οι ανάλογες συμφωνίες.

- 58 Οι διακρίσεις, οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και η ανατροπή της ισορροπίας της κοινοτικής αγοράς που προξενούν οι διμερείς συμφωνίες «ελεύθερης αεροπλοΐας» που έχουν συνάψει ορισμένα κράτη μέλη αποδεικνύουν, κατά την Επιτροπή, ότι δεν είναι δυνατή η επίτευξη των στόχων της κοινής πολιτικής εναέριων μεταφορών χωρίς τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ Κοινότητας και Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.
- 59 Ειδικότερα, οι επίμαχες δεσμεύσεις προκαλούν, είτε κατ' ιδίαν είτε λόγω σωρεύσεως των αποτελεσμάτων τους με τα αποτελέσματα των ανάλογων δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει άλλα κράτη μέλη, διαρθρωτικές μεταβολές στη ροή επιβατών και εμπορευμάτων προς τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και, κατά την Επιτροπή πάντα, δίδουν στους αμερικανικούς αερομεταφορείς τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται στην ενδοκοινοτική αγορά χωρίς να υπόκεινται σε όλες τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο του συστήματος που έχουν θεσπίσει οι κοινοί κανόνες, ανταγωνιζόμενοι έτσι τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.
- 60 Κατά την Επιτροπή, η ανάγκη αναλήψεως κοινοτικής δράσης έναντι των τρίτων χωρών είναι εύκολο να αποδειχθεί, αν ληφθούν υπόψη οι διατάξεις της Συνθήκης περί μεταφορών. Μολονότι το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης δεν ορίζει εξαρχής το συγκεκριμένο περιεχόμενο των διατάξεων που πρέπει να θεσπισθούν για τις αεροπορικές μεταφορές, πάντως προβλέπει ρητά ότι είναι εφαρμοστέες οι διαδικαστικές διατάξεις του άρθρου 75, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 71, παράγραφος 2, ΕΚ). Το γεγονός ότι το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης απονέμει σαφώς στην Κοινότητα την εξουσία συνάψεως με τις τρίτες χώρες συμφωνιών για τις εναέριες μεταφορές αποδείχθηκε άλλωστε από τη χρησιμοποίηση της διατάξεως αυτής ως νομικής βάσεως για τη σύναψη τέτοιας συμφωνίας με το Βασίλειο της Νορβηγίας και το Βασίλειο της Σουηδίας το 1992.
- 61 Κατά την Επιτροπή, η αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας στον τομέα που καλύπτουν οι επίμαχες δεσμεύσεις απαγορεύει στο Βασίλειο του Βελγίου να αναλαμβάνει τέτοιες δεσμεύσεις, ακόμη και αν η Κοινότητα δεν έχει ασκήσει την αρμοδιότητα αυτή.

- 62 Κατά τη Βελγική Κυβέρνηση, για τη σιωπηρή απονομή στην Κοινότητα εξωτερικής αρμοδιότητας, υπό την έννοια της προπαρατεθείσας γνωμοδοτήσεως 1/76, πρέπει να συντρέχουν δύο προϋποθέσεις: πρώτον, η ύπαρξη εσωτερικής αρμοδιότητας για την επίτευξη ορισμένου σκοπού και, δεύτερον, η ανάγκη συμμετοχής της Κοινότητας σε διεθνή δέσμευση προς επίτευξη του σκοπού αυτού. Οι προϋποθέσεις απονομής στην Κοινότητα εξωτερικής αρμοδιότητας υπό την έννοια της προπαρατεθείσας γνωμοδοτήσεως 1/76 διαφέρουν από τις προϋποθέσεις της εξωτερικής αρμοδιότητας υπό την έννοια της προπαρατεθείσας αποφάσεως ΑΕΤΡ, καθόσον, κατά την εν λόγω γνωμοδότηση, η εξωτερική αυτή αρμοδιότητα, προκειμένου να καταστεί αποκλειστική, πρέπει να έχει ασκηθεί από την Κοινότητα, όπως άλλωστε υπενθύμισε το Δικαστήριο με την προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 1/94.
- 63 Με την τελευταία αυτή γνωμοδότηση, το Δικαστήριο επισήμανε επίσης, κατά τη Βελγική Κυβέρνηση, ότι, στον τομέα των υπηρεσιών, η υλοποίηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών υπέρ των υπηκόων των κρατών μελών δεν είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την εντός της Κοινότητας μεταχείριση των υπηκόων τρίτων χωρών ή την εντός των τρίτων χωρών μεταχείριση των υπηκόων των κρατών μελών.
- 64 Εξάλλου, ακόμη και αν το Δικαστήριο δεχόταν ότι οι οικονομικές επιπτώσεις τις οποίες προβάλλει η Επιτροπή καθιστούν αναγκαία την άσκηση από την Κοινότητα της εξωτερικής αρμοδιότητας υπό την έννοια της προπαρατεθείσας γνωμοδοτήσεως 1/76, η Βελγική Κυβέρνηση τονίζει ότι το Συμβούλιο δεν έχει ακόμη αποφανθεί επί του ζητήματος αν η ύπαρξη κοινοτικής συμφωνίας ενέχει σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι του υφισταμένου συστήματος των διμερών σχέσεων. Επομένως, το Συμβούλιο δεν θεώρησε αναγκαία την άσκηση της εξωτερικής αυτής αρμοδιότητας.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 65 Επισημαίνεται ότι, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης προβλέπει απλώς εξουσία της Κοινότητας προς ανάληψη δράσεως, επιβάλλοντας όμως ως προϋπόθεση για την άσκησή της την έκδοση προηγούμενως σχετικής αποφάσεως του Συμβουλίου.

- 66 Κατά συνέπεια, μολονότι η διάταξη αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί από το Συμβούλιο ως νομική βάση για την απονομή στην Κοινότητα της εξουσίας συνάψεως διεθνούς συμφωνίας στον τομέα των εναέριων μεταφορών σε δεδομένη περίπτωση, δεν μπορεί, αντίθετα, να γίνει δεκτό ότι η εν λόγω διάταξη δημιουργεί αφ' εαυτής κοινοτική εξωτερική αρμοδιότητα στον τομέα των εναέριων μεταφορών.
- 67 Το Δικαστήριο έχει βέβαια δεχθεί ότι η αρμοδιότητα της Κοινότητας να αναλαμβάνει διεθνείς δεσμεύσεις μπορεί όχι μόνο να απονέμεται ρητά από τη Συνθήκη, αλλά και να συνάγεται σιωπηρώς από διατάξεις της Συνθήκης. Τέτοια σιωπηρώς συναγόμενη εξωτερική αρμοδιότητα υφίσταται όχι μόνο σε όλες τις περιπτώσεις στις οποίες η εσωτερική αρμοδιότητα έχει ασκηθεί ήδη με σκοπό τη θέσπιση μέτρων για την υλοποίηση της κοινής πολιτικής σε διάφορους τομείς, αλλά και στην περίπτωση στην οποία τα εσωτερικά κοινοτικά μέτρα θεσπίζονται λόγω ακριβώς της συνάψεως και της θέσεως σε εφαρμογή της διεθνούς συμφωνίας. Επομένως, η αρμοδιότητα για την ανάληψη δεσμεύσεων της Κοινότητας έναντι των τρίτων χωρών μπορεί να απορρέει σιωπηρώς από τις διατάξεις της Συνθήκης που θεσπίζουν την εσωτερική αρμοδιότητα, εφόσον η συμμετοχή της Κοινότητας στη διεθνή συμφωνία είναι αναγκαία για την πραγματοποίηση ενός από τους στόχους της Κοινότητας (βλ. προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 1/76, σκέψεις 3 και 4).
- 68 Με τη μεταγενέστερη νομολογία, το Δικαστήριο κατέστησε σαφές ότι η περίπτωση την οποία αφορούσε η προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 1/76 είναι η περίπτωση κατά την οποία η εσωτερική αρμοδιότητα μπορεί να ασκηθεί επωφελώς μόνον συγχρόνως με την εξωτερική αρμοδιότητα (προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 1/94, σκέψη 89), οπότε η σύναψη διεθνούς συμφωνίας είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων της Συνθήκης, οι οποίοι δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη θέσπιση αυτοτελών κανόνων.
- 69 Τούτο δεν συμβαίνει εν προκειμένω.
- 70 Συγκεκριμένα, καμία διάταξη της Συνθήκης δεν εμποδίζει τα κοινοτικά όργανα να οργανώνουν, στο πλαίσιο των κοινών κανόνων που θεσπίζουν, συντονισμένες

ενέργειες έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής ή να καθορίζουν τη στάση που πρέπει να τηρούν τα κράτη μέλη στις εξωτερικές τους σχέσεις, προκειμένου να αποφευχθούν οι διακρίσεις ή οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα μπορούσαν να προκύψουν από την εκτέλεση των δεσμεύσεων που ανέλαβαν ορισμένα κράτη μέλη έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής με τις λεγόμενες συμφωνίες «ελεύθερης αεροπλοΐας» (βλ. συναφώς προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 1/94, σκέψη 79). Δεν αποδείχθηκε επομένως ότι, λόγω αυτών των διακρίσεων ή των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι στόχοι της Συνθήκης στον τομέα των εναέριων μεταφορών δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη θέσπιση αυτοτελών κανόνων.

- 71 Εξάλλου, το Συμβούλιο εξέδωσε το 1992 το «τρίτο πακέτο», με το οποίο, κατά την Επιτροπή, εγκαθιδρύθηκε η εσωτερική αγορά στον τομέα των εναέριων μεταφορών στη βάση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, χωρίς να θεωρηθεί τότε αναγκαίο προς τούτο να συναφθεί από την Κοινότητα συμφωνία με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής στον τομέα των εναέριων μεταφορών. Αντίθετα, από τη δικογραφία προκύπτει ότι το Συμβούλιο, το οποίο κρίνει, σύμφωνα με τη Συνθήκη, κατά πόσον είναι σκόπιμο να αναλάβει δράση στον τομέα των εναέριων μεταφορών και ορίζει την έκταση της παρεμβάσεως της Κοινότητας στον εν λόγω τομέα, δεν έκρινε αναγκαία τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής σε κοινοτικό επίπεδο (βλ. σκέψη 18 της παρούσας αποφάσεως). Μόλις τον Ιούνιο του 1996, δηλαδή μετά την άσκηση της εσωτερικής αρμοδιότητας, το Συμβούλιο επέτρεψε στην Επιτροπή να διαπραγματευτεί με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής τη σύναψη συμφωνίας στον τομέα των εναέριων μεταφορών, παρέχοντάς της προς τούτο ειδική εξουσιοδότηση, ενώ παράλληλα διευκρίνισε ρητά, με την κοινή με την Επιτροπή δήλωσή του του 1996, ότι το σύστημα των διμερών συμβάσεων με τη χώρα αυτή θα εξακολουθούσε να ισχύει μέχρι τη σύναψη νέας συμφωνίας που να δεσμεύει την Κοινότητα (βλ. σκέψεις 19 και 20 της παρούσας αποφάσεως).
- 72 Η διαπίστωση που περιέχεται στις προηγούμενες σκέψεις δεν αναιρείται από το γεγονός ότι οι πράξεις που εξέδωσε το Συμβούλιο σχετικά με την εσωτερική αγορά εναέριων μεταφορών περιλαμβάνουν ορισμένες διατάξεις που αφορούν τους υπηκόους τρίτων χωρών (βλ. π.χ. σκέψεις 12 έως 14 της παρούσας αποφάσεως). Αντίθετα από ό,τι υποστηρίζει η Επιτροπή, ο σχετικά περιορισμένος χαρακτήρας των διατάξεων αυτών αποκλείει τη συναγωγή του συμπεράσματος ότι η υλοποίηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των εναέριων μεταφορών υπέρ των υπηκόων των κρατών μελών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη μεταχείριση που πρέπει να επιφυλάσσεται εντός της Κοινότητας στους υπηκόους τρίτων χωρών ή εντός των τρίτων χωρών στους υπηκόους των κρατών μελών.

- 73 Κατά συνέπεια, η προκειμένη περίπτωση δεν αποτελεί περίπτωση στην οποία η εσωτερική αρμοδιότητα μπορούσε να ασκηθεί επωφελώς μόνον συγχρόνως με την εξωτερική αρμοδιότητα.
- 74 Κατόπιν των ανωτέρω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, κατά τον χρόνο κατά τον οποίο το Βασίλειο του Βελγίου συμφώνησε με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής για τις τροποποιήσεις του 1995, η Κοινότητα δεν μπορούσε να ισχυριστεί βασίμως ότι είχε αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα, υπό την έννοια της προπαρατεθείσας γνωμοδοτήσεως 1/76, για να συνάψει συμφωνία αεροπορικών μεταφορών με τη χώρα αυτή.
- 75 Επομένως, η αιτίαση περί παραβάσεως του Βασιλείου του Βελγίου λόγω παραβιάσεως της εν λόγω αρμοδιότητας δεν είναι βάσιμη.

Επί του ισχυρισμού περί υπέρξεως εξωτερικής αρμοδιότητας της Κοινότητας υπό την έννοια της αποφάσεως AETR

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 76 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο κοινοτικός νομοθέτης, με το κανονιστικό πλαίσιο που δημιούργησε με το «τρίτο πακέτο» των μέτρων ελευθερώσεως των αεροπορικών μεταφορών, θέσπισε ένα ολοκληρωμένο σύνολο κοινών κανόνων, χάρη στους οποίους δημιουργήθηκε η εσωτερική αγορά εναέριων μεταφορών, η οποία στηρίζεται στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Στο πλαίσιο των κοινών αυτών κανόνων, η Κοινότητα καθόρισε τις προϋποθέσεις λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, ιδίως όσον αφορά τους κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά αυτή, υπό μορφή δικαιωμάτων μεταφοράς στις γραμμές μεταξύ ή εντός των κρατών μελών. Επιπλέον, πολλά από τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν διατάξεις για τους μεταφορείς τρίτων

χωρών ή για τις χώρες στις οποίες δραστηριοποιούνται ή από τις οποίες εκκινούν οι μεταφορείς αυτοί. Στο σύνολο αυτό κανόνων προστίθενται επίσης οι κανονισμοί 2299/89 και 95/93, οι οποίοι αποτελούν παραδείγματα μέτρων που υπαγορεύουν στα κράτη μέλη τη στάση που πρέπει να τηρούν έναντι των τρίτων χωρών.

- 77 Λόγω της υπάρξεως αυτού του ολοκληρωμένου συστήματος κοινών κανόνων, τα κράτη μέλη, ανεξάρτητα από το αν ενεργούν ατομικά ή συλλογικά, δεν είναι πλέον αρμόδια, κατά την Επιτροπή, να αναλαμβάνουν δεσμεύσεις θίγουσες τους κανόνες αυτούς λόγω της ανταλλαγής δικαιωμάτων μεταφοράς και της παροχής στους μεταφορείς των τρίτων χωρών της δυνατότητας προσβάσεως στην ενδοκοινοτική αγορά. Η διαπραγματεύση και η ανάληψη τέτοιων δεσμεύσεων εμπίπτουν συνεπώς στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας. Υπέρ της απόψεώς της η Επιτροπή επικαλείται κυρίως την προπαρατεθείσα απόφαση ΑΕΤΡ και τις προπαρατεθείσες γνωμοδοτήσεις 1/94 και 2/92.
- 78 Κατά την Επιτροπή, οι διεθνείς αυτές δεσμεύσεις, εφόσον δεν έχουν αναληφθεί από την Κοινότητα, είναι αντίθετες προς το κοινοτικό δίκαιο και αναιρούν την πρακτική αποτελεσματικότητά του, διότι οδηγούν σε διακρίσεις, προξενούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και διαταράσσουν την κοινοτική αγορά, επιτρέποντας στους αερομεταφορείς των τρίτων χωρών να δρουν εντός της αγοράς αυτής. Οι αμερικανικοί αερομεταφορείς μπορούν π.χ. να δραστηριοποιούνται εντός της Κοινότητας χωρίς να υπόκεινται σε όλες τις κοινοτικές υποχρεώσεις, η κίνηση των αεροσκαφών ενδέχεται να προσελκυστεί προς ένα μόνο κράτος μέλος, σε βάρος των λοιπών κρατών μελών, και ανατρέπεται η ισορροπία που επιδιωκόταν με τη θέσπιση κοινών κανόνων.
- 79 Από τις σκέψεις 25 και 26 της γνωμοδοτήσεως 2/91, της 19ης Μαρτίου 1993 (Συλλογή 1993, σ. I-1061), προκύπτει, κατά την Επιτροπή, ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αναλαμβάνουν διεθνείς δεσμεύσεις ούτε καν προς τον σκοπό συμμορφώσεώς τους με την υπάρχουσα κοινοτική ρύθμιση, διότι τούτο ενέχει τον κίνδυνο να καταστήσει την εν λόγω ρύθμιση υπερβολικά άκαμπτη, εμποδίζοντας την προσαρμογή της και την τροποποίησή της, πράγμα που την «θίγει».

- 80 Επικουρικώς η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν δεν είχε θεσπιστεί ένα ολοκληρωμένο σύνολο κοινών κανόνων, τούτο δεν θα είχε σημασία για την έκβαση της προσφυγής, διότι, όπως δέχτηκε το Δικαστήριο με τις σκέψεις 25 και 26 της προπαρατεθείσας γνωμοδοτήσεως 2/91, η κοινοτική αρμοδιότητα θεωρείται αποδεδειγμένη, όταν η επίμαχη σύμβαση ανήκει σε έναν τομέα που καλύπτεται ήδη σε μεγάλο βαθμό από τους κοινοτικούς κανόνες που έχουν θεσπιστεί σταδιακά, πράγμα που συμβαίνει εν προκειμένω.
- 81 Ακόμη και αν το Δικαστήριο δεχόταν ότι η κοινοτική ρύθμιση δεν μπορεί να θεωρηθεί ολοκληρωμένη για τον λόγο ότι, όπως υποστηρίζει το Βασίλειο του Βελγίου, δεν περιλαμβάνει ακόμη ορισμένα ουσιώδη στοιχεία, ούτε αυτό θα ασκούσε αποφασιστική επιρροή επί της εκβάσεως της προσφυγής. Συγκεκριμένα, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η Κοινότητα δεν είχε αποκλειστική αρμοδιότητα για να αναλάβει όλες τις επίμαχες δεσμεύσεις, ούτε το Βασίλειο του Βελγίου είχε τέτοια αρμοδιότητα και επομένως δεν μπορούσε, ούτως ή άλλως, να αναλάβει αυτοτελώς τις δεσμεύσεις αυτές, όπως του καταλογίζει Επιτροπή.
- 82 Η Βελγική Κυβέρνηση φρονεί ότι η Κοινότητα δεν έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα στον εν λόγω τομέα και ότι το Βασίλειο του Βελγίου εξακολουθεί να έχει αρμοδιότητα για να διαπραγματεύεται και να συνάπτει συμφωνίες και, κατά μείζονα λόγο, για να διαπραγματεύεται και να επιφέρει τροποποιήσεις σε συμφωνίες εναέριων μεταφορών, όσον αφορά τα δικαιώματα μεταφοράς. Τα δικαιώματα αυτά είτε δεν εμπίπτουν στις κοινοτικές διατάξεις (καθόσον πρόκειται για δικαιώματα μεταφοράς προς ή από σημεία κείμενα εκτός Κοινότητας) είτε αφορούν σημεία στα οποία η πρόσβαση έχει ήδη φιλελευθεροποιηθεί υπό το καθεστώς του «τρίτου πακέτου» (πρόκειται για δικαιώματα μεταφοράς προς σημεία κείμενα εκτός Βελγίου, αλλά εντός Κοινότητας, στα οποία το Βασίλειο του Βελγίου έχει πρόσβαση, σύμφωνα με τον κανονισμό 2408/92, ανεξάρτητα από τις επίμαχες δεσμεύσεις).
- 83 Επιπλέον, η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι το «τρίτο πακέτο» των μέτρων ελευθερώσεως των εναέριων μεταφορών δεν διέπει προφανώς τις υπηρεσίες εναέριας μεταφοράς από την Κοινότητα προς τρίτες χώρες και αντιστρόφως. Αντίθετα, κατά την εν λόγω κυβέρνηση, το Συμβούλιο είχε ήδη επίγνωση των προβλημάτων

που θα δημιουργούσε στο πεδίο των διεθνών σχέσεων η επέκταση του «τρίτου πακέτου» στις υπηρεσίες εναέριας μεταφοράς μεταξύ Κοινότητας και τρίτων χωρών, καθόσον οι διεθνείς σχέσεις εξακολουθούν να είναι οργανωμένες στη βάση διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.

- 84 Η Βελγική Κυβέρνηση προσθέτει ότι από την ίδια τη διατύπωση του κανονισμού 2408/92 προκύπτει ότι ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται ούτε στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών ή στην πρόσβασή τους στις γραμμές ενδοκοινοτικών αεροπορικών δρομολογίων ούτε στην πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στις γραμμές αεροπορικών δρομολογίων προς τις τρίτες χώρες. Τούτο προκύπτει επίσης από τα άρθρα του 1 και 3, παράγραφος 1. Ο κανονισμός 2408/92 δεν καλύπτει επομένως ούτε τα δικαιώματα μεταφοράς των κοινοτικών αερομεταφορέων προς τις τρίτες χώρες, όπως είναι τα δικαιώματα που απέκτησε το Βασίλειο του Βελγίου κατόπιν των τροποποιήσεων που επήλθαν το 1995 στη συμφωνία του 1980, ούτε τα δικαιώματα μεταφοράς προς τους ενδιάμεσους σταθμούς που βρίσκονται εκτός Κοινότητας, όπως είναι τα δικαιώματα που απέκτησαν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.
- 85 Η Βελγική Κυβέρνηση υποστηρίζει συνεπώς ότι οι υποχρεώσεις που ανέλαβε με τη συμφωνία του 1980, όπως τροποποιήθηκε το 1995, δεν θίγουν τους κοινούς κανόνες, διότι δεν υπάρχει αντίφαση μεταξύ του περιεχομένου των πρώτων και του περιεχομένου των δεύτερων. Συναφώς αντικρούει ειδικότερα την επιχειρηματολογία της Επιτροπής σχετικά με τα δικαιώματα μεταφοράς, τον καθορισμό των αερομεταφορέων, τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης, τα ΗΣΚ και τους ναύλους.
- 86 Τέλος, η Βελγική Κυβέρνηση φρονεί ότι τα επιχειρήματα της Επιτροπής σχετικά με τις οικονομικές συνέπειες που έχουν επί της εσωτερικής αγοράς των αεροπορικών μεταφορών οι διμερείς δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα κράτη μέλη έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής δεν οδηγούν στο συμπέρασμα ότι υφίσταται κοινοτική εξωτερική αρμοδιότητα υπό την έννοια της προπαρατεθείσας απόφασης ΑΕΤΡ, λόγω της οποίας το Βασίλειο του Βελγίου να έχει απολέσει συνεπώς την αρμοδιότητα διαπραγματεύσεως και συνάψεως συμφωνιών για την τροποποίηση της συμφωνίας του 1980.

87 Για την περίπτωση που το Δικαστήριο δεχθεί ότι το Βασίλειο του Βελγίου δεν είχε πλέον αυτή την αρμοδιότητα, η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται επικουρικά ότι το Συμβούλιο επέτρεψε στο Βασίλειο του Βελγίου να διατηρήσει τις διμερείς σχέσεις του με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, δηλαδή να διατηρήσει σε ισχύ τη συμφωνία του 1980, όπως τροποποιήθηκε το 1995. Συναφώς η Βελγική Κυβέρνηση επικαλείται τα συμπεράσματα του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 1993 (βλ. σκέψη 18 της παρούσας αποφάσεως) και την κοινή δήλωση του 1996 (βλ. σκέψη 20 της παρούσας αποφάσεως).

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

88 Επιβάλλεται να υπενθυμιστεί ότι, όπως διαπιστώθηκε ήδη με τις σκέψεις 65 και 66 της παρούσας αποφάσεως, αν και το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης δεν θεμελιώνει κοινοτική εξωτερική αρμοδιότητα στον τομέα των εναέριων μεταφορών, προβλέπει εντούτοις εξουσία της Κοινότητας προς ανάληψη δράσεως στον τομέα αυτό, επιβάλλοντας έστω ως προϋπόθεση για την άσκησή της την έκδοση προηγούμενως σχετικής αποφάσεως του Συμβουλίου.

89 Εξάλλου, τη διάταξη αυτή χρησιμοποίησε το Συμβούλιο ως νομική βάση για τη θέσπιση του «τρίτου ρυθμιστικού πακέτου» στον τομέα των εναέριων μεταφορών.

90 Όπως όμως δέχθηκε το Δικαστήριο με τις σκέψεις 16 έως 18 και 22 της προπαρατεθείσας αποφάσεως ΑΕΤΡ, η αρμοδιότητα της Κοινότητας για τη σύναψη διεθνών συμφωνιών προκύπτει όχι μόνο από ρητή διάταξη της Συνθήκης περί απονομής της αρμοδιότητας αυτής, αλλά μπορεί επίσης να απορρέει από άλλες διατάξεις της Συνθήκης και από πράξεις που εκδίδονται στο πλαίσιο αυτών των διατάξεων από τα όργανα της Κοινότητας· ειδικότερα, κάθε φορά που, για την εφαρμογή μιας προβλεπόμενης από τη Συνθήκη κοινής πολιτικής, η Κοινότητα εκδίδει διατάξεις οι οποίες θεσπίζουν, με οποιαδήποτε μορφή, κοινούς κανόνες, τα κράτη μέλη δεν έχουν

πλέον το δικαίωμα, ασχέτως του αν δρουν ατομικά ή έστω συλλογικά, να αναλαμβάνουν έναντι τρίτων χωρών υποχρεώσεις που θίγουν αυτούς τους κανόνες ή αλλοιώνουν το περιεχόμενό τους· μετά την προοδευτική θέσπιση αυτών των κοινών κανόνων δηλαδή, μόνον η Κοινότητα είναι σε θέση να αναλαμβάνει και να εκτελεί, σε ολόκληρο το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής έννομης τάξης, τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί έναντι τρίτων χωρών.

- 91 Δεδομένου ότι η ανάλυση αυτή συνεπάγεται την αναγνώριση αποκλειστικής εξωτερικής αρμοδιότητας της Κοινότητας λόγω της προγενέστερης εκδόσεως ενδοκοινοτικών πράξεων, τίθεται κατ' ανάγκη το ερώτημα αν η ανάλυση αυτή ισχύει και στο πλαίσιο μιας διατάξεως όπως το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης, το οποίο απονέμει στο Συμβούλιο την εξουσία να αποφασίζει «εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις» για τις αεροπορικές μεταφορές, άρα και όσον αφορά τα ζητήματα εξωτερικών σχέσεων που είναι συμφυή προς τις μεταφορές αυτές.
- 92 Συναφώς επισημαίνεται ότι, αν τα κράτη μέλη ήσαν ελεύθερα να αναλαμβάνουν διεθνείς δεσμεύσεις που να θίγουν τους κοινούς κανόνες που έχουν εκδοθεί βάσει του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης, θα διακυβευόταν η επίτευξη του σκοπού των κανόνων αυτών και, συνεπώς, η Κοινότητα θα εμποδιζόταν να επιτελέσει το έργο της για την προάσπιση του κοινού συμφέροντος.
- 93 Κατά συνέπεια, οι διαπιστώσεις στις οποίες προέβη το Δικαστήριο με την προπαρατεθείσα απόφαση ΑΕΤΡ ισχύουν και στην περίπτωση κατά την οποία το Συμβούλιο έχει θεσπίσει, όπως εν προκειμένω, κοινούς κανόνες βάσει του άρθρου 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης.
- 94 Πρέπει επίσης να εξακριβωθεί υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να θιγεί ή να αλλοιωθεί το περιεχόμενο των κοινών κανόνων από τις επίμαχες διεθνείς δεσμεύσεις και, συνεπώς, υπό ποιες προϋποθέσεις αποκτά η Κοινότητα εξωτερική αρμοδιότητα λόγω της ασκήσεως της εσωτερικής αρμοδιότητάς της.

- 95 Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, τούτο συμβαίνει όταν οι διεθνείς δεσμεύσεις εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κοινών κανόνων (προπαρατεθείσα απόφαση ΑΕΤΡ, σκέψη 30) ή, έστω, σε τομέα που καλύπτεται ήδη σε μεγάλο βαθμό από τους κανόνες αυτούς (προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 2/91, σκέψη 25). Στην τελευταία αυτή περίπτωση, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αναλαμβάνουν διεθνείς δεσμεύσεις εκτός του πλαισίου των κοινών θεσμικών οργάνων, ακόμη και αν δεν υπάρχει καμία αντίφαση μεταξύ των δεσμεύσεων αυτών και των κοινών κανόνων (προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 2/91, σκέψεις 25 και 26).
- 96 Επομένως, αν η Κοινότητα έχει περιλάβει στις εσωτερικές νομοθετικές πράξεις της ρήτρες σχετικές με τη μεταχείριση που πρέπει να επιφυλάσσεται στους υπηκόους τρίτων χωρών ή έχει παράσχει ρητώς στα όργανά της αρμοδιότητα για τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων με τις τρίτες χώρες, αποκτά αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα στο μέτρο που καλύπτεται από τις πράξεις αυτές (προπαρατεθείσες γνωμοδοτήσεις 1/94, σκέψη 95, και 2/92, σκέψη 33).
- 97 Το ίδιο ισχύει ακόμη και ελλείψει ρητής ρήτρας περί εξουσιοδότησεως των κοινωνικών οργάνων να διεξαγάγουν διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες, όταν η Κοινότητα έχει πραγματοποιήσει πλήρη εναρμόνιση σε ορισμένο τομέα, διότι οι κοινοί κανόνες που έχουν θεσπιστεί κατ' αυτό τον τρόπο θα μπορούσαν να θιγούν κατά την έννοια της προαναφερθείσας αποφάσεως ΑΕΤΡ, αν τα κράτη μέλη διατηρούσαν ελευθερία διαπραγματεύσεων με τις τρίτες χώρες (βλ. προπαρατεθείσες γνωμοδοτήσεις 1/94, σκέψη 96, και 2/92, σκέψη 33).
- 98 Αντίθετα, από τον συλλογισμό που περιέχεται στις σκέψεις 78 και 79 της προπαρατεθείσας γνωμοδοτήσεως 1/94 προκύπτει ότι οι στρεβλώσεις στη ροή των υπηρεσιών εντός της εσωτερικής αγοράς που ενδέχεται να προκαλέσουν οι διμερείς συμφωνίες «ελεύθερης αεροπλοΐας» που έχουν συνάψει τα κράτη μέλη με ορισμένες τρίτες χώρες δεν θίγουν καθεαυτές τους κοινούς κανόνες που έχουν θεσπιστεί στον οικείο τομέα και, συνεπώς, δεν μπορούν να θεμελιώσουν εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

- 99 Καμία διάταξη της Συνθήκης δεν εμποδίζει τα κοινοτικά όργανα να οργανώνουν, με τους κοινούς κανόνες που θεσπίζουν, συντονισμένες ενέργειες έναντι των τρίτων χωρών ή να υπαγορεύουν στα κράτη μέλη τη στάση που πρέπει να τηρούν στις εξωτερικές τους σχέσεις (προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 1/94, σκέψη 79).
- 100 Με βάση τις ανωτέρω σκέψεις πρέπει να εκτιμηθεί κατά πόσον οι κοινοί κανόνες που επικαλείται η Επιτροπή στο πλαίσιο της παρούσας προσφυγής μπορούν να θιγούν από τις διεθνείς δεσμεύσεις που αναλήφθηκαν ή επιβεβαιώθηκαν το 1995 από το Βασίλειο του Βελγίου.
- 101 Δεν αμφισβητείται ότι οι επίμαχες δεσμεύσεις περιλαμβάνουν την ανταλλαγή δικαιωμάτων πέμπτης ελευθερίας, βάσει της οποίας οι αερομεταφορείς που έχουν ορισθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής έχουν το δικαίωμα να μεταφέρουν επιβάτες μεταξύ Βασιλείου του Βελγίου και άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, όταν εκτελούν πτήση με τόπο εκκινήσεως ή προορισμού στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Η Επιτροπή υποστηρίζει κατ' αρχάς ότι η δέσμευση αυτή, αν μάλιστα ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματά της σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα που παράγουν όλες οι παρόμοιες διμερείς συμφωνίες που έχουν συνάψει τα κράτη μέλη με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, θίγει τους κανονισμούς 2407/92 και 2408/92, καθόσον επιτρέπει την εκτέλεση ενδοκοινοτικών δρομολογίων ακόμα και στους αμερικανικούς αερομεταφορείς που δεν ανταποκρίνονται στα κριτήρια του κανονισμού 2407/92.
- 102 Το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί.
- 103 Ο κανονισμός 2408/92, όπως προκύπτει από τον τίτλο του και το άρθρο 3, παράγραφος 1, αφορά την πρόσβαση των κοινοτικών μόνο αερομεταφορέων στα δρομολόγια των ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, οι δε αερομεταφορείς αυτοί ορίζονται στο άρθρο 2, στοιχείο β', του κανονισμού αυτού ως οι αερομεταφορείς που έχουν έγκυρη άδεια εκμεταλλεύσεως που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό 2407/92. Ο κανονισμός 2407/92, όπως προκύπτει από τα άρθρα του 1,

παράγραφος 1, και 4, καθορίζει τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση από τα κράτη μέλη αδειών εκμεταλλεύσεως στις εγκατεστημένες στην Κοινότητα επιχειρήσεις εναέριων μεταφορών οι οποίες, με την επιφύλαξη των συμφωνιών και συμβάσεων των οποίων η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος, ανήκουν απευθείας ή κατά πλειοψηφία των μετοχών στα κράτη μέλη ή/και σε υπηκόους κρατών μελών και επί των οποίων ασκείται πραγματικός έλεγχος από τα κράτη αυτά ή τους εν λόγω υπηκόους, καθώς και τις προϋποθέσεις για τη διατήρηση των αδειών αυτών σε ισχύ.

- 104 Κατά συνέπεια, ο κανονισμός 2408/92 δεν ρυθμίζει τη χορήγηση δικαιωμάτων εξυπηρέτησεως ενδοκοινοτικών δρομολογίων σε μη κοινοτικούς μεταφορείς. Ομοίως, ο κανονισμός 2407/92 δεν ρυθμίζει τις άδειες εκμεταλλεύσεως των μη κοινοτικών αερομεταφορέων που δραστηριοποιούνται εντός της Κοινότητας.
- 105 Δεδομένου ότι οι επίμαχες διεθνείς δεσμεύσεις δεν εμπίπτουν σε τομέα που να καλύπτεται ήδη από τους κανονισμούς 2407/92 και 2408/92, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι θίγουν τους εν λόγω κανονισμούς για τον λόγο που επικαλείται η Επιτροπή.
- 106 Επιπλέον, το ίδιο το γεγονός ότι οι δύο αυτοί κανονισμοί δεν ρυθμίζουν την περιπτώση των αερομεταφορέων από τρίτες χώρες που δραστηριοποιούνται εντός της Κοινότητας αποδεικνύει ότι, παρά τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, το «τρίτο ρυθμιστικό πακέτο» δεν αποτελεί ολοκληρωμένη ρύθμιση.
- 107 Η Επιτροπή ισχυρίζεται στη συνέχεια ότι οι διακρίσεις και οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προξενούν οι επίμαχες διεθνείς δεσμεύσεις θίγουν, αν ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα τους σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα που παράγουν οι παρόμοιες διεθνείς δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει άλλα κράτη μέλη, την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς εναέριων μεταφορών.

- 108 Εντούτοις, όπως τονίστηκε με τη σκέψη 98 της παρούσας αποφάσεως, η κατάσταση αυτή δεν έχει ως αποτέλεσμα να θίγονται οι κοινοί κανόνες και, συνεπώς, δεν μπορεί να θεμελιώσει εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας.
- 109 Η Επιτροπή υποστηρίζει, τέλος, ότι η κοινοτική νομοθεσία την οποία επικαλείται περιλαμβάνει διάφορες διατάξεις σχετικά με τις τρίτες χώρες και τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Αυτό συμβαίνει, μεταξύ άλλων, με τους κανονισμούς 2409/92, 2299/89 και 95/93.
- 110 Συναφώς επισημαίνεται, πρώτον, ότι, κατά το άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 2409/92, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται στους ναύλους και στα κόμιστρα των εξωκοινοτικών μεταφορέων, αλλά ο περιορισμός αυτός επιβάλλεται «με την επιφύλαξη της παραγράφου 3» του ίδιου άρθρου. Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού, μόνον οι κοινοτικοί αερομεταφορείς έχουν το δικαίωμα να εισάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους ναύλους από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα.
- 111 Από τον συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων προκύπτει ότι ο κανονισμός 2409/92 απαγόρευσε, εμμέσως πλην σαφώς, στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που δραστηριοποιούνται εντός της Κοινότητας να εισαγάγουν νέα προϊόντα ή χαμηλότερους ναύλους από τους ήδη υπάρχοντες για ταυτόσημα προϊόντα. Κατ' αυτό τον τρόπο ο κοινοτικός νομοθέτης περιορίσε την ελευθερία των μεταφορέων αυτών ως προς τους ναύλους, εφόσον οι μεταφορείς αυτοί εξυπηρετούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια βάσει των δικαιωμάτων πέμπτης ελευθερίας που έχουν. Κατά συνέπεια, η Κοινότητα έχει αποκτήσει, κατά το μέρος που καλύπτεται από το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 2409/92, αποκλειστική αρμοδιότητα αναλήψεως έναντι των τρίτων χωρών δεσμεύσεων σχετικά με τον περιορισμό αυτό της ελευθερίας των μη κοινοτικών μεταφορέων ως προς τους ναύλους και τα κόμιστρα.

- 112 Επομένως, μετά την έναρξη της ισχύος του κανονισμού 2409/92 το Βασίλειο του Βελγίου δεν μπορούσε πλέον να αναλάβει αυτόνομα ή να διατηρήσει σε ισχύ, παρά την αναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1980, διεθνείς δεσμεύσεις σχετικά με τους ναύλους ή τα κόμιστρα των μεταφορέων τρίτων χωρών στα ενδοκοινοτικά δρομολόγια.
- 113 Από το άρθρο 12 όμως της συμφωνίας του 1980, όπως τροποποιήθηκε το 1995, προκύπτει τέτοια δέσμευση. Επομένως, το Βασίλειο του Βελγίου παραβίασε την αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας που απορρέει από το άρθρο 1, παράγραφος 3, του κανονισμού 2409/92.
- 114 Η ορθότητα της διαπιστώσεως που περιέχεται στην αμέσως προηγούμενη σκέψη δεν αναιρείται από την επιχειρηματολογία της Βελγικής Κυβερνήσεως, κατά την οποία η εν λόγω δέσμευση, η οποία καθιερώνει την αρχή ότι οι τιμές καθορίζονται ελεύθερα και ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δεν έχουν δυνατότητα παρεμβάσεως στη διαμόρφωση των τιμών παρά μόνο σε συγκεκριμένες εξαιρετικές περιπτώσεις («ληστρικές» τιμές ή τιμές που δημιουργούν διακρίσεις, υπερβολικά υψηλές τιμές λόγω καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσης ή υπερβολικά χαμηλές τιμές λόγω κρατικών ενισχύσεων), δεν αντιφάσκει προς τον κανονισμό 2409/92, αφού και αυτός στηρίζεται στην αρχή περί ελεύθερου καθορισμού των τιμών. Η παράβαση δηλαδή του Βασιλείου του Βελγίου οφείλεται στο ότι δεν είχε την εξουσία να αναλάβει αυτόνομα τέτοια δέσμευση ή να τη διατηρήσει σε ισχύ κατά την αναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1980, έστω και αν το περιεχόμενο της δεσμεύσεως αυτής δεν αντιβαίνει στο κοινοτικό δίκαιο.
- 115 Δεύτερον, από τα άρθρα 1 και 7 του κανονισμού 2299/89 προκύπτει ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται επίσης, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, στους υπηκόους τρίτων χωρών που προσφέρουν για χρήση ή χρησιμοποιούν ΗΣΚ στο έδαφος της Κοινότητας.
- 116 Κατόπιν της εκδόσεως του κανονισμού αυτού η Κοινότητα απέκτησε επομένως την αποκλειστική αρμοδιότητα αναλήψεως έναντι των τρίτων χωρών υποχρεώσεων σχετικά με τα ΗΣΚ που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο έδαφός της.

- 117 Δεν αμφισβητείται όμως ότι το 1991 το Βασίλειο του Βελγίου και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής πρόσθεσαν στη συμφωνία του 1980 ένα παράρτημα III, το οποίο άρχισε να ισχύει το 1994 και αφορά τις αρχές που διέπουν τα ΗΣΚ, περιλαμβανομένων και των αρχών που ισχύουν για τα ΗΣΚ που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο έδαφος του Βασιλείου του Βελγίου. Κατά την αναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1980, που πραγματοποιήθηκε το 1995, το Βασίλειο του Βελγίου διατήρησε σε ισχύ το εν λόγω παράρτημα. Ενεργώντας κατ' αυτό τον τρόπο, το κράτος μέλος αυτό παραβίασε την αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας που απορρέει από τον κανονισμό 2299/89.
- 118 Όσον αφορά το επικουρικό επιχείρημα της Βελγικής Κυβερνήσεως, ότι δηλαδή το Συμβούλιο επέτρεψε στο Βασίλειο του Βελγίου να διατηρήσει σε ισχύ τη συμφωνία του 1980, όπως τροποποιήθηκε το 1995, αρκεί η διαπίστωση ότι, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί η ενδεχόμενη λυσιτέλεια των συμπερασμάτων του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 1993 και της κοινής δηλώσεως του 1996 για την οροθέτηση του αντικειμενικού πεδίου εφαρμογής των κανόνων του κοινοτικού δικαίου, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί ότι τα έγγραφα αυτά επέτρεψαν στο Βασίλειο του Βελγίου να παραβιάσει την εξωτερική αρμοδιότητα της Κοινότητας που απορρέει από τους κανονισμούς 2408/92 και 2299/89.
- 119 Κατά συνέπεια, το ανωτέρω επιχείρημα πρέπει να απορριφθεί.
- 120 Η τρίτη και τελευταία διαπίστωση είναι ότι, όπως τονίστηκε με τη σκέψη 14 της παρούσας αποφάσεως, ο κανονισμός 95/93, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες, έχει εφαρμογή, υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών και ότι, επομένως, μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού αυτού η Κοινότητα έχει αποκλειστική αρμοδιότητα για τη σύναψη με τρίτες χώρες συμφωνιών που εμπíπτουν στον εν λόγω τομέα.
- 121 Εντούτοις, όπως ορθά τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 107 των προτάσεών του, η Επιτροπή δεν απέδειξε την αλήθεια του ισχυρισμού της ότι η ρήτρα περί

έντιμου ανταγωνισμού, η οποία περιλαμβάνεται στο άρθρο 11 της συμφωνίας του 1980, όπως τροποποιήθηκε το 1995, έχει επίσης εφαρμογή στην κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης.

- 122 Πράγματι, η ρήτρα αυτή προβλέπει απλώς ότι «κάθε συμβαλλόμενο μέρος παρέχει στις αεροπορικές εταιρίες που ορίζουν αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη τη δυνατότητα έντιμου και θεμιτού ανταγωνισμού ως προς την παροχή των υπηρεσιών διεθνών εναέριων μεταφορών που καλύπτει η συμφωνία» του 1980. Λόγω της γενικής διατυπώσεως της ρήτρας αυτής, δεν είναι δυνατόν, ελλείψει στοιχείων που να αποδεικνύουν σαφώς τη βούληση των δύο μερών, να συναχθεί ότι το Βασίλειο του Βελγίου προσυπέγραψε δέσμευση σχετικά με την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης. Προς στήριξη του ισχυρισμού της, η Επιτροπή δεν επικαλέστηκε όμως παρά μόνο μια έκθεση διοικητικής αρχής των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, κατά την οποία οι ρήτρες αυτού του είδους καλύπτουν κανονικά και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης.
- 123 Κατά συνέπεια, ο ισχυρισμός περί παραβάσεως του Βασιλείου του Βελγίου σχετικά με το ζήτημα αυτό δεν είναι βάσιμος.
- 124 Το άρθρο 5 της Συνθήκης επιβάλλει στα κράτη μέλη να διευκολύνουν την Κοινότητα στην εκτέλεση της αποστολής της και να απέχουν από κάθε μέτρο δυνάμενο να θέσει σε κίνδυνο την πραγματοποίηση των σκοπών της Συνθήκης.
- 125 Στον τομέα των εξωτερικών σχέσεων το Δικαστήριο έχει δεχτεί ότι η αποστολή της Κοινότητας και οι σκοποί της Συνθήκης θα διακυβεύονταν, αν τα κράτη μέλη μπορούσαν να αναλαμβάνουν διεθνείς δεσμεύσεις, οι οποίες να περιλαμβάνουν κανόνες ικανούς να θίξουν τους κανόνες τους οποίους έχει θεσπίσει η Κοινότητα ή να αλλοιώσουν το περιεχόμενό τους (βλ. προπαρατεθείσα γνωμοδότηση 2/91, σκέψη 11, καθώς και προπαρατεθείσα απόφαση ΑΕΤΡ, σκέψεις 21 και 22).

- 126 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι το Βασίλειο του Βελγίου, αναλαμβάνοντας ή διατηρώντας σε ισχύ, παρά την αναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1980, διεθνείς δεσμεύσεις σχετικά με τους αεροπορικούς ναύλους που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής μεταφορείς και σχετικά με τα ΗΣΚ που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο βελγικό έδαφος, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 5 της Συνθήκης και από τους κανονισμούς 2409/92 και 2299/89.

Επί της παραβάσεως του κράτους μέλους που οφείλεται στην παράβαση του άρθρου 52 της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 127 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιριών είναι αντίθετη στο άρθρο 52 της Συνθήκης, διότι το Βασίλειο του Βελγίου δεν επιφυλάσσει στους υπηκόους των άλλων κρατών μελών, και συγκεκριμένα στις εγκατεστημένες στο Βασίλειο του Βελγίου εταιρίες και επιχειρήσεις αυτών των κρατών μελών, την ίδια μεταχείριση όπως στους Βέλγους υπηκόους.
- 128 Η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιριών δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 52 της Συνθήκης. Η ρήτρα αυτή, δεδομένου ότι αφορά την άσκηση των δικαιωμάτων μεταφοράς προς σημεία κείμενα σε τρίτες χώρες, δεν εμπίπτει στην ελευθερία εγκαταστάσεως, αλλά στο δικαίωμα των αερομεταφορέων να προσφέρουν υπηρεσίες σε τρίτες χώρες.

129 Επιπλέον, η εν λόγω κυβέρνηση υποστηρίζει ότι, κατά τη ρήτρα αυτή, η απόρριψη αεροπορικής εταιρίας που έχει ορίσει το Βασίλειο του Βελγίου θα οφειλόταν σε πράξη των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

130 Για την περίπτωση που το Δικαστήριο δεχθεί ότι η εν λόγω ρήτρα αντιβαίνει στο άρθρο 52 της Συνθήκης, η Βελγική Κυβέρνηση ισχυρίζεται επικουρικά ότι το 1995 το Βασίλειο του Βελγίου πρότεινε στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής μια τροποποίηση της ρήτρας αυτής που θα καταργούσε τη δυνατότητα της χώρας αυτής να απορρίπτει τον καθορισμό των μη βελγικών κοινοτικών αεροπορικών εταιριών. Επομένως, μολονότι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής απέρριψαν την πρόταση αυτή, το Βασίλειο του Βελγίου έλαβε όσα μέτρα μπορούσε ευλόγως να λάβει για να άρει το ανωτέρω αναφερθέν ασυμβίβαστο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

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

132 Ενώ δηλαδή το άρθρο 61 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 51 ΕΚ) 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.

133 Ειδικότερα, το άρθρο 52 της Συνθήκης μπορεί κάλλιστα να εφαρμόζεται στις εγκατεστημένες σε κράτος μέλος αεροπορικές εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας. Το άρθρο 52

αφορά όλες τις εταιρίες που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος, υπό την έννοια της εν λόγω διατάξεως, ακόμη και αν αντικείμενο των δραστηριοτήτων τους εντός του κράτους αυτού είναι υπηρεσίες με προορισμό τρίτες χώρες.

- 134 Όσον αφορά το ζήτημα αν το Βασίλειο του Βελγίου 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.
- 135 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 (απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 1999, C-307/97, Saint-Gobain ZN, Συλλογή 1999, σ. I-6161, 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.
- 136 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).
- 137 Εν προκειμένω, η ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιριών επιτρέπει συγκεκριμένα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής να ανα-

καλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τις άδειες εκμεταλλεύσεως ή τις τεχνικής φύσεως άδειες των εταιριών που ορίζει το Βασίλειο του Βελγίου, εφόσον δεν ανήκουν σε σημαντικό ποσοστό στο κράτος μέλος αυτό ή σε Βέλγους υπηκόους και δεν ελέγχονται ουσιαστικά από αυτούς.

- 138 Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ρήτρα αυτή μπορεί να θίξει τις εγκατεστημένες στο Βασίλειο του Βελγίου αεροπορικές εταιρίες, εφόσον ανήκουν σε σημαντικό ποσοστό είτε σε άλλο κράτος μέλος εκτός του Βασιλείου του Βελγίου είτε σε υπηκόους άλλου κράτους μέλους και ελέγχονται ουσιαστικά από το άλλο αυτό κράτος μέλος ή υπηκόους του (στο εξής: κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες).
- 139 Αντίθετα, από τη διατύπωση της εν λόγω ρήτρας προκύπτει ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής έχουν καταρχήν την υποχρέωση να χορηγούν τις απαιτούμενες άδειες εκμεταλλεύσεως και άδειες τεχνικής φύσεως στις αεροπορικές εταιρίες που ανήκουν σε σημαντικό ποσοστό στο Βασίλειο του Βελγίου ή σε Βέλγους υπηκόους και ελέγχονται ουσιαστικά από αυτούς (στο εξής: βελγικές αεροπορικές εταιρίες).
- 140 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι οι ευεργετικές διατάξεις της συμφωνίας εναέριων μεταφορών μεταξύ Βασιλείου του Βελγίου και Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής μπορούν να μην εφαρμόζονται στις κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες, ενώ αντίθετα εφαρμόζονται οπωσδήποτε στις βελγικές αεροπορικές εταιρίες. Επομένως, οι κοινοτικές αεροπορικές εταιρίες υφίστανται διάκριση που δεν επιτρέπει τη μεταχειρισή τους ως ημεδαπών στο κράτος μέλος υποδοχής, δηλαδή στο Βασίλειο του Βελγίου.
- 141 Αντίθετα από ό,τι υποστηρίζει το Βασίλειο του Βελγίου, η διάκριση αυτή απορρέει άμεσα όχι από την ενδεχόμενη στάση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αλλά από τη ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιριών, η

οποία ακριβώς παρέχει στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής το δικαίωμα να τηρήσουν τη στάση αυτή.

142 Κατά συνέπεια, η ρήτρα περί της ιδιοκτησίας και του ελέγχου των αεροπορικών εταιριών αντιβαίνει στο άρθρο 52 της Συνθήκης.

143 Η προσπάθεια που κατέβαλε το 1995 το Βασίλειο του Βελγίου για την άρση του ασυμβίβαστου της ρήτρας αυτής με το άρθρο 52 της Συνθήκης, όσο και αν είναι αξιέπαινη, δεν είναι προφανώς ικανή να θέσει εν αμφιβόλω την ορθότητα της διαπιστώσεως που περιέχεται στην αμέσως προηγούμενη σκέψη.

144 Υπό τις συνθήκες αυτές, η αιτίαση περί παραβάσεως του Βασιλείου του Βελγίου, η οποία αφορά το άρθρο 52 της Συνθήκης, είναι βάσιμη.

145 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, διαπιστώνεται ότι το Βασίλειο του Βελγίου, αναλαμβάνοντας ή διατηρώντας σε ισχύ έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, παρά την αναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1980, διεθνείς δεσμεύσεις

— οι οποίες αφορούν τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής μεταφορείς,

- οι οποίες αφορούν τα ΗΣΚ που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο βελγικό έδαφος και
- βάσει των οποίων αναγνωρίζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής το δικαίωμα να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις στις οποίες οι αερομεταφορείς που ορίζει το Βασίλειο του Βελγίου δεν ανήκουν στο κράτος μέλος αυτό ή σε Βέλγους υπηκόους,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 5 και 52 της Συνθήκης και από τους κανονισμούς 2409/92 και 2299/89.

Επί των δικαστικών εξόδων

¹⁴⁶ Σύμφωνα με 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 ζήτησε την καταδίκη του Βασιλείου του Βελγίου και το κράτος μέλος αυτό ηττήθηκε ως προς τους κυριότερους ισχυρισμούς του, το κράτος αυτό πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

¹⁴⁷ Κατά 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 Βασίλειο του Βελγίου, αναλαμβάνοντας ή διατηρώντας σε ισχύ έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, παρά την αναδιαπραγμάτευση της συμφωνίας του 1980, διεθνείς δεσμεύσεις

— οι οποίες αφορούν τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα που εφαρμόζουν σε ενδοκοινοτικά δρομολόγια οι οριζόμενοι από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής μεταφορείς,

— οι οποίες αφορούν τα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεως θέσεων που προσφέρονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται στο βελγικό έδαφος και

— βάσει των οποίων αναγνωρίζεται στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής το δικαίωμα να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τα δικαιώματα μεταφοράς στις περιπτώσεις στις οποίες οι αερομεταφορείς που ορίζει το Βασίλειο του Βελγίου δεν ανήκουν στο κράτος μέλος αυτό ή σε Βέλγους υπηκόους,

παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 5 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 10 ΕΚ) και το άρθρο 52 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 43 ΕΚ), καθώς και από τους κανονισμούς (ΕΟΚ) 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών, και 2299/89 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1989, για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3089/93 του Συμβουλίου, της 29ης Οκτωβρίου 1993.

- 2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.
- 3) Καταδικάζει το Βασίλειο του Βελγίου στα δικαστικά έξοδα.
- 4) 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