

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)  
της 6ης Απριλίου 2006\*

Στην υπόθεση C-456/04,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Ιταλία) με απόφαση της 20ής Ιουλίου 2004, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Οκτωβρίου 2004, στο πλαίσιο της δίκης

**Agip Petroli SpA**

κατά

**Capitaneria di porto di Siracusa,**

**Capitaneria di porto di Siracusa — Sezione staccata di Santa Panagia,**

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

\* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. W. A. Timmermans, πρόεδρο τμήματος, J. Makarczyk, R. Schintgen, P. Kūris και J. Klučka (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: J. Kokott  
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της συνεδριάσεως της 10ης Νοεμβρίου 2005,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η Agip Petroli SpA, εκπροσωπούμενη από τους R. Longanesi Cattani, G. Pitruzzella και A. Cariola, avvocati,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον I. M. Braguglia, επικουρούμενο από τον G. Albenzio, avvocato dello Stato,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την Ε.-Μ. Μαμούνα,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την A. Hare,

- η Νορβηγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον A. Eide, επικουρούμενο από τον C. Galtung, attorney general for civil affairs,
  
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον K. Simonsson, επικουρούμενο από τους G. Conte και E. Boglione, avvocati,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 8ης Δεκεμβρίου 2005,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής απόφασεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364, σ. 7, στο εξής: κανονισμός).
  
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Agip Petroli SpA (στο εξής: Agip Petroli) και του Capitaneria di porto di Siracusa, του Capitaneria di porto di Siracusa — Sezione staccata di Santa Panagia (στο εξής: Λιμεναρχείο) και του Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, κατόπιν αποφάσεως με την οποία το Λιμεναρχείο αρνήθηκε σε δεξαμενόπλοιο, φέρον ελληνική σημαία, την άδεια να πραγματοποιήσει δρομολόγιο θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ λιμένων σε νησιά, μεταξύ του Magnisi και της Gela.

## Το νομικό πλαίσιο

- 3 Η τρίτη, τέταρτη, έβδομη και όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού έχουν ως εξής:

«[εκτιμώντας] ότι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς· ότι η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

ότι, κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών·

[...]

ότι, προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που κάνουν χρήση της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών ενδομεταφορών πρέπει να τηρούν όλες τις προϋποθέσεις εκτέλεσης ενδομεταφορών στο κράτος μέλος όπου είναι νηολογημένα τα σκάφη τους· ότι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας που εκμεταλλεύονται σκάφη νηολογημένα σε κράτος μέλος, οι οποίοι δεν δικαιούνται να εκτελούν ενδομεταφορές στο κράτος αυτό, πρέπει ωστόσο να επωφεληθούν από τον παρόντα κανονισμό επί μια μεταβατική περίοδο.

ότι η πραγμάτωση της ελευθερίας αυτής πρέπει να είναι σταδιακή και όχι κατ' ανάγκην ενιαία για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες, λαμβανομένων υπόψη της φύσεως ορισμένων ειδικών υπηρεσιών και του μεγέθους της προσπάθειας που θα πρέπει να υποστούν ορισμένες οικονομίες της Κοινότητας που εμφανίζουν διαφορές ανάπτυξης [...]

4 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Από την 1η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος [...]»

5 Το άρθρο 2 του κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. Ως “υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)” νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

[...]

- γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

— λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

— λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

[...]»

6 Κατά το άρθρο 3 του κανονισμού:

«1. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων καθώς και για κρουαζιερόπλοια γραμμής, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση του σκάφους εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας), εκτός αν πρόκειται για σκάφη κάτω των 650 GT, στα οποία μπορούν να εφαρμόζονται οι όροι του κράτους υποδοχής.

2. Για σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο το σκάφος εκτελεί θαλάσσιες μεταφορές (κράτος υποδοχής).

3. Ωστόσο, από την 1η Ιανουαρίου 1999, για εμπορικά σκάφη μεγαλύτερα των 650 GT τα οποία εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, όταν το σχετικό ταξίδι προηγείται ή έπεται ταξιδιού προς ή από άλλο κράτος, όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος της σημαίας).

[...]»

## Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 7 Από την περί παραπομπής απόφαση προκύπτει ότι η Agip Petroli ναύλωσε το δεξαμενόπλοιο Theodoros IV (στο εξής: Theodoros IV), φέρον ελληνική σημαία, για να μεταφέρει φορτίο αργού πετρελαίου από το Magnisi στη Gela, δύο πόλεις ευρισκόμενες στη Σικελία. Για να δικαιολογήσει την παρέκκλιση από την κανονιστική ρύθμιση του κράτους υποδοχής, δηλαδή της Ιταλικής Δημοκρατίας, και, συνεπώς, την εφαρμογή της κανονιστικής ρυθμίσεως του κράτους της σημαίας, δηλαδή της Ελληνικής Δημοκρατίας, η Agip Petroli επικαλέστηκε το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού. Στην αίτησή της περί χορηγήσεως αδειας να πραγματοποιήσει την εν λόγω διαδρομή θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ λιμένων σε νησιά, η εταιρία αυτή ανέφερε ότι το πλοίο επρόκειτο να συνεχίσει το ταξίδι απευθείας στο εξωτερικό άνευ φορτίου επί του σκάφους (ταξίδι με έρμα).
- 8 Με απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2001, το Λιμεναρχείο αρνήθηκε στο Theodoros IV την εν λόγω άδεια για τον λόγο ότι το πλήρωμα του πλοίου αυτού περιλάμβανε, κατά παράβαση του άρθρου 318 του ιταλικού ναυτικού κώδικα, ναυτικούς ιθαγενείας Φιλιππινών.
- 9 Με την απόφασή του, το Λιμεναρχείο αιτιολόγησε την εφαρμογή του ιταλικού δικαίου, λαμβάνοντας υπόψη την εγκύκλιο αριθ. ΤΜΑ3/CA/0230, της 31 Ιανουαρίου 2000, του Υπουργείου Μεταφορών και Ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με την οποία το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού, προβλέποντας την κατά παρέκκλιση εφαρμογή του δικαίου του κράτους της σημαίας, αφορά αποκλειστικά την περίπτωση κατά την οποία «το ταξίδι, το οποίο έπεται ή προηγείται ταξιδιού υπό καθεστώς θαλασσίας ενδομεταφοράς, είναι λειτουργικώς και εμπορικώς αυτοτελές, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι το πλοίο ταξιδεύει με φορτίο έχοντας τελικό/αρχικό προορισμό λιμένα της αλλοδαπής». Συνεπώς, επίκληση της διατάξεως αυτής δεν ήταν δυνατή αν «το πλοίο πραγματοποίησε προηγουμένως ή πρόκειται να πραγματοποιήσει ακολούθως πλου υπό καθεστώς νησιωτικών θαλάσσιων ενδομεταφορών με έρμα ή με φορτίο εμπορευμάτων που λόγω ποιότητας και ποσότητας δεν μπορούν να χαρακτηρίζουν ένα ταξίδι ως αυτοτελές».

- 10 Η Agip Petroli άσκησε προσφυγή κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, το οποίο κρίνει ότι είναι δυνατές δύο ερμηνείες του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού. Κατά το εν λόγω δικαστήριο, η μέριμνα για την αποφυγή της παρακάμψεως, μέσω μη γνησίων επαλλήλων θαλασσίων ενδομεταφορών, των διατάξεων του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού συνηγορεί υπέρ μιας συστατικής ερμηνείας. Πάντως, στο κείμενο των διατάξεων αυτών δεν απαντά καμία ένδειξη η οποία να περιορίζει το περιεχόμενό τους στα ταξίδια που πραγματοποιούνται με φορτίο επί του σκάφους.
- 11 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«[...] Περιλαμβάνει η έννοια του “ταξιδιού που έπεται ή προηγείται του ταξιδιού υπό καθεστώς θαλάσσιας ενδομεταφοράς”, όπως προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού [...], μόνο το ταξίδι που είναι “λειτουργικώς και εμπορικώς αυτοτελές, δηλαδή με φορτίο επί του σκάφους, ο τελικός/αρχικός προορισμός του οποίου είναι λιμένας της αλλοδαπής”, όπως προσδιορίζεται με τις προσβαλλόμενες στα πλαίσια της παρούσας δίκης πράξεις, ή επεκτείνεται στις περιπτώσεις ταξιδιού χωρίς φορτίο επί του σκάφους (ήτοι “ταξίδι με έρμα”);»

### **Επί του προδικαστικού ερωτήματος**

- 12 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν, στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων στο εσωτερικό των κρατών μελών, η έννοια του «ταξιδιού που έπεται ή προηγείται» ταξιδιού θαλάσσιας ενδομεταφοράς (στο εξής: διεθνές ταξίδιο), διατυπούμενη στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού, καλύπτει μόνον το ταξίδι με φορτίο επί του σκάφους ή αν μπορεί να επεκταθεί στην περίπτωση ταξιδιού με έρμα.



- 13 Προκαταρκτικώς πρέπει να υπομνηστεί ότι ο σκοπός της ελευθέρωσης που επιδιώκει ο κανονισμός, όπως αυτός προκύπτει μεταξύ άλλων από την τρίτη και τέταρτη αιτιολογική σκέψη αυτού, και ο οποίος τείνει στην κατάργηση των περιορισμών της παροχής των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς στο εσωτερικό των κρατών μελών, δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί πλήρως. Ο ένας από τους περιορισμούς της ελευθέρωσης που προβλέπει ο κανονισμός αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ νησιωτικών λιμένων. Πράγματι, ενώ τα άρθρα 1 και 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού διευκρινίζουν ότι, κατ' αρχήν, υπερισχύουν οι όροι του δικαίου του κράτους της σημαίας, το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού προβλέπει εξαίρεση όσον αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ νησιωτικών λιμένων ορίζοντας ότι, για τα πλοία που εκτελούν αυτό το είδος μεταφοράς, όλα τα ζητήματα σχετικά με το πλήρωμα διέπονται από το δίκαιο του κράτους υποδοχής. Η αρχή της εφαρμογής των κανόνων του κράτους της σημαίας επί της συνθέσεως του πληρώματος προβλέπεται, εντούτοις, από το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού, οσάκις της θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων προηγείται ή έπεται διεθνές ταξίδι πραγματοποιούμενο από πλοίο άνω των 650 GT.
- 14 Ως προς την έννοια του «διεθνούς ταξιδιού» επιβάλλεται αμέσως η διαπίστωση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού απαιτεί μόνον του ταξιδιού θαλάσσιας ενδομεταφοράς να προηγείται ή να έπεται διεθνές ταξίδι, χωρίς να παρέχει καμία ένδειξη ως προς την έννοια του «ταξιδιού» αυτήν καθ' εαυτήν ούτε ως προς την ενδεχομένη ύπαρξη φορτίου επί των πλοίων που είναι μεγαλύτερα των 650 GT.
- 15 Υπό τις συνθήκες αυτές και εφόσον ο κανονισμός δεν περιέχει ορισμό της εννοίας του «ταξιδιού» ούτε κανένα στοιχείο από το οποίο να μπορεί να υποτεθεί ότι ο κοινοτικός νομοθέτης είχε την πρόθεση να επιτρέψει τη λήψη υπόψη συμπληρωματικών κριτηρίων, όπως είναι η ύπαρξη φορτίου επί του σκάφους ή η ύπαρξη λειτουργικής και εμπορικής αυτοτελείας του διεθνούς ταξιδιού, η έννοια αυτή πρέπει να εκλαμβάνεται ως περιλαμβάνουσα, κατ' αρχήν, οποιοδήποτε ταξίδι ανεξαρτήτως της παρουσίας φορτίου επί του σκάφους.

- 16 Η ερμηνεία αυτή είναι επιπλέον σύμφωνη προς τον σκοπό του κανονισμού, ήτοι τη θέση σε εφαρμογή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών για τη θαλάσσια ενδομεταφορά σύμφωνα με τους όρους και υπό την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, C-205/99, Analir κ.λπ., Συλλογή 2001, σ. I-1271, σκέψη 19). Πράγματι, αυτή καθιστά δυνατή την πλήρη εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού ο οποίος, επιβάλλοντας από την πλευρά του την εφαρμογή των κανόνων του κράτους της σημαίας, εντάσσεται στο πλαίσιο της άμεσης επέκτασης του σκοπού αυτού.
- 17 Εξάλλου, η ερμηνεία αυτή ενισχύεται επίσης από την πρακτική της θαλάσσιας μεταφοράς, κατά την οποία φαίνεται να συνηθίζεται τα ταξίδια να γίνονται ενίοτε με έρμα.
- 18 Πάντως, παρά τη διαπίστωση αυτή, δεν μπορεί να γίνονται δεκτά ταξίδια με έρμα που διενεργούνται κατά τρόπο καταχρηστικό με σκοπό την καταστράτηγηση των κανόνων του άρθρου 3 του κανονισμού και του επιδιωκόμενου από τον ίδιο τον κανονισμό στόχου, όπως αυτός υπενθυμίζεται στη σκέψη 13 της παρούσας αποφάσεως.
- 19 Πρέπει να παρατηρηθεί συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία, οι πολίτες δεν μπορούν να επικαλούνται το κοινοτικό δίκαιο καταχρηστικώς ή καταστρατηγώντας το (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 12ης Μαΐου 1998, C-367/96, Κεφάλας κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. I-2843, σκέψη 20· της 23ης Μαρτίου 2000, C-373/97, Διαμαντής, Συλλογή 2000, σ. I-1705, σκέψη 33, και της 21ης Φεβρουαρίου 2006, C-255/02, Halifax κ.λπ., που δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 68).
- 20 Πράγματι, η εφαρμογή της κοινοτικής κανονιστικής ρυθμίσεως δεν μπορεί να επεκταθεί μέχρι του σημείου που να καλύπτει τις καταχρηστικές πρακτικές επιχειρηματιών, δηλαδή τις πράξεις που δεν πραγματοποιούνται στο πλαίσιο συνήθως εμπορικών συναλλαγών, αλλά μόνο με σκοπό την περιγραφή των

κανόνων του κοινοτικού δικαίου (βλ., υπό την έννοια αυτή, μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 11ης Οκτωβρίου 1977, 125/76, *Cremer*, Συλλογή τόμος 1977, σ. 479, σκέψη 21· της 3ης Μαρτίου 1993, C-8/92, *General Milk Products*, Συλλογή 1993, σ. I-779, σκέψη 21, και *Halifax κ.λπ.*, προπαρατεθείσα, σκέψη 69).

- 21 Τα εθνικά δικαστήρια μπορούν επομένως, βασιζόμενα σε αντικειμενικά στοιχεία, να λαμβάνουν υπόψη την καταχρηστική συμπεριφορά του ενδιαφερομένου για να του αρνούνται, ενδεχομένως, το ευεργέτημα της προβαλλομένης διατάξεως κοινοτικού δικαίου. Συναφώς, αυτά πρέπει εντούτοις να λαμβάνουν υπόψη τους στόχους που επιδιώκει η οικεία διάταξη (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση *Διαμαντής*, σκέψη 34, και την εκεί παρατιθεμένη νομολογία).
- 22 Συνεπώς, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι ο εφοπλιστής δημιούργησε τεχνητώς τις προϋποθέσεις διεθνούς ταξιδιού με έρμα για να εφαρμοστεί ως προς αυτόν το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού και ακολούθως η νομοθεσία του κράτους της σημαίας αντί του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, ήτοι της νομοθεσίας του κράτους υποδοχής.
- 23 Η διαπίστωση αυτής της καταχρηστικής πρακτικής απαιτεί, αφενός, το διεθνές ταξίδιον με έρμα, παρά την τυπική εφαρμογή των προϋποθέσεων του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού, να έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή ως προς τον εφοπλιστή, όσον αφορά όλα τα σχετικά με το πλήρωμα ζητήματα, των κανόνων του κράτους της σημαίας αγνοώντας τον στόχο του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, ο οποίος έγκειται στο να καθίσταται δυνατή η εφαρμογή των κανόνων του κράτους υποδοχής σε όλα τα ζητήματα σχετικά με το πλήρωμα στην περίπτωση της θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων. Αφετέρου, πρέπει ομοίως να προκύπτει από ένα σύνολο αντικειμενικών στοιχείων ότι ο ουσιαστικός σκοπός του διεθνούς αυτού ταξιδιού με έρμα είναι η αποφυγή της εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, προκειμένου να εφαρμοστεί η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου (βλ., υπό την έννοια αυτή, προπαρατεθείσα απόφαση *Halifax κ.λπ.*, σκέψη 86).

- 24 Εντούτοις, στο εθνικό δικαστήριο απόκειται να εξετάσει, σύμφωνα με τις περι αποδείξεως διατάξεις του εθνικού δικαίου, αρκεί δε να μη θίγεται η αποτελεσματικότητα του κοινοτικού δικαίου, αν τα συστατικά στοιχεία καταχραστικής πρακτικής συντρέχουν στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης (βλ. αποφάσεις της 21ης Ιουλίου 2005, C-515/03, Eichsfelder Schlachtbetrieb, που δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 40, και Halifax, προπαρατέθηκε, σκέψη 76).
- 25 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί ως απάντηση ότι η έννοια του διεθνούς ταξιδιού, που διατυπώνεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού περιλαμβάνει, καταρχήν, οποιοδήποτε ταξίδι από ή προς άλλο κράτος, ανεξάρτητα από την ύπαρξη φορτίου επί του σκάφους. Πάντως, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτά ταξίδια άνευ φορτίου επί του σκάφους διενεργούμενα κατά τρόπο καταχρηστικό προκειμένου να καταστρατηγηθούν οι προβλεπόμενοι από τον κανονισμό κανόνες. Η διαπίστωση της υπάρξεως καταχρηστικής πρακτικής απαιτεί, αφενός, το διεθνές ταξίδι με έρμα, παρά την τυπική εφαρμογή των προϋποθέσεων του άρθρου 3, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, να έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή ως προς τον εφοπλιστή, όσον αφορά όλα τα σχετικά με το πλήρωμα ζητήματα, των κανόνων του κράτους της σημαίας αγνοουμένου του σκοπού του άρθρου 3, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού, ο οποίος έγκειται στο να καθίσταται δυνατή η εφαρμογή των κανόνων του κράτους υποδοχής ως προς όλα τα σχετικά με το πλήρωμα ζητήματα στην περίπτωση της θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων. Αφετέρου, πρέπει επίσης να προκύπτει από ένα σύνολο αντικειμενικών στοιχείων ότι ο ουσιαστικός σκοπός του διεθνούς αυτού ταξιδιού με έρμα είναι η αποφυγή της εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, προκειμένου να εφαρμοστεί η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 26 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν για να καταθέσουν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, άλλοι εκτός των εν λόγω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφαινεται:

Η έννοια του «ταξιδιού που έπεται ή που προηγείται» του ταξιδιού θαλασσίας ενδομεταφοράς, που διατυπώνεται στο άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), περιλαμβάνει, καταρχήν, οποιοδήποτε ταξίδι από ή προς άλλο κράτος, ανεξάρτητα από την ύπαρξη φορτίου επί του σκάφους. Πάντως, δεν μπορούν να γίνουν δεκτά ταξίδια άνευ φορτίου επί του σκάφους διενεργούμενα κατά τρόπο καταχρηστικό προκειμένου να καταστρατηγηθούν οι προβλεπόμενοι από τον κανονισμό κανόνες. Η διαπίστωση της υπέρξεως καταχρηστικής πρακτικής απαιτεί, αφενός, το διεθνές ταξίδιο με έρμα, παρά την τυπική εφαρμογή των προϋποθέσεων του άρθρου 3, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, να έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή ως προς τον εφοπλιστή, όσον αφορά όλα τα σχετικά με το πλήρωμα ζητήματα, των κανόνων του κράτους της σημαίας αγνοουμένου του σκοπού του άρθρου 3, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού, ο οποίος έγκειται στο να καθίσταται δυνατή η εφαρμογή των κανόνων του κράτους υποδοχής ως προς όλα τα σχετικά με το πλήρωμα ζητήματα στην περίπτωση της θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων. Αφετέρου, πρέπει επίσης να προκύπτει από ένα σύνολο αντικειμενικών στοιχείων ότι ο ουσιαστικός σκοπός του διεθνούς αυτού ταξιδιού με έρμα είναι η αποφυγή της εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 3577/92, προκειμένου να εφαρμοστεί η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου.

(υπογραφές)