

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
JULIANE KOKOTT
της 6ης Οκτωβρίου 2011¹

Περιεχόμενα

I — Εισαγωγή	I - 13769
II — Νομικό πλαίσιο	I - 13770
A — Το διεθνές δίκαιο	I - 13770
1. Η σύμβαση του Σικάγου	I - 13770
2. Το πρωτόκολλο του Κιότο	I - 13772
3. Η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ	I - 13773
B — Το δίκαιο της Ένωσης	I - 13776
Γ — Το εθνικό δίκαιο	I - 13781
III — Η διαφορά της κύριας δίκης	I - 13781
IV — Προδικαστική παραπομπή και διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου	I - 13782
V — Εκτίμηση	I - 13784
A — Επί της χρήσεως διεθνών συμφωνιών και αρχών του εθνικού διεθνούς δικαίου ως κριτηρίων κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101 (πρώτο ερώ- τημα)	I - 13786

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

1. Διεθνείς συμφωνίες (πρώτο ερώτημα, στοιχεία ε' έως ζ') I - 13787
 - α) Η σύμβαση του Σικάγου (πρώτο ερώτημα, στοιχείο ε') I - 13787
 - i) Καμία δέσμευση από τη σύμβαση του Σικάγου κατά το άρθρο 351 ΣΛΕΕ I - 13787
 - ii) Καμία δέσμευση από τη σύμβαση του Σικάγου λόγω λειτουργικής διαδοχής I - 13789
 - iii) Ενδιάμεσο συμπέρασμα I - 13790
 - β) Το πρωτόκολλο του Κιότο και η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» (πρώτο ερώτημα, στοιχεία στ' και ζ') I - 13790
 - i) Προκαταρκτική παρατήρηση I - 13791
 - ii) Το πρωτόκολλο του Κιότο (πρώτο ερώτημα, στοιχείο ζ') I - 13793
 - Η φύση και η οικονομία του πρωτοκόλλου του Κιότο ... I - 13794
 - Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο I - 13795
 - iii) Η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» (πρώτο ερώτημα, στοιχείο στ') I - 13796
 - Η φύση και η οικονομία της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» I - 13796
 - Το άνευ αιρέσεων και ακριβώς περιεχόμενο των επίμαχων εν προκειμένω διατάξεων της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» I - 13799
 - iv) Ενδιάμεσο συμπέρασμα I - 13802
2. Το εθνικό διεθνές δίκαιο (πρώτο ερώτημα, στοιχεία α' έως δ') I - 13802
 - α) Επί της υπέρξεως των επίμαχων εν προκειμένω αρχών του εθνικού διεθνούς δικαίου και επί της δεσμεύσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης από αυτές I - 13803

- i) Η κυριαρχία των κρατών επί του εναέριου χώρου τους (πρώτο ερώτημα, στοιχείο α') I - 13804
- ii) Η ακυρότητα διεκδικήσεων για την κυριαρχία στην ανοικτή θάλασσα (πρώτο ερώτημα, στοιχείο β') I - 13805
- iii) Η ελευθερία των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα (πρώτο ερώτημα, στοιχείο γ') I - 13806
- iv) Η προβαλλόμενη αποκλειστική δικαιοδοσία επί των αεροσκαφών που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας (πρώτο ερώτημα, στοιχείο δ') I - 13806
- β) Επί της καταλληλότητας των επίμαχων εν προκειμένω αρχών του εθνικού διεθνούς δικαίου ως κριτηρίων κατά τον έλεγχο κύρους στο πλαίσιο ένδικων διαδικασιών οι οποίες κινούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα I - 13808
- 3. Ενδιάμεσο συμπέρασμα I - 13809
- B — Επί της συμβατότητας της οδηγίας 2008/101 με τις προβαλλόμενες διεθνείς συμφωνίες και αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου (δεύτερο έως τέταρτο ερώτημα) I - 13809
- 1. Η συμβατότητα με συγκεκριμένες αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου (δεύτερο ερώτημα) I - 13809
- α) Επί της απουσίας εξωεδαφικού αποτελέσματος του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ I - 13810
- β) Επί της επαρκούς εδαφικής συνδέσεως I - 13811
- γ) Επί της απουσίας προσβολής της κυριαρχίας τρίτων κρατών I - 13813
- δ) Ενδιάμεσο συμπέρασμα I - 13813
- 2. Η συμβατότητα με συγκεκριμένες διεθνείς συμφωνίες (τρίτο και τέταρτο ερώτημα) I - 13814
- α) Η νομιμότητα της εφαρμογής του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ επί των τμημάτων της αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύονται εκτός του εναέριου χώρου της ΕΕ (τρίτο ερώτημα) I - 13814

i)	Η συμβατότητα με τα άρθρα 1, 11 και 12 της συμβάσεως του Σικάγου (τρίτο ερώτημα, στοιχείο α΄)	I - 13814
ii)	Η συμβατότητα με το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» (τρίτο ερώτημα, στοιχείο β΄)	I - 13816
β)	Η νομιμότητα της μεμονωμένης δράσεως της ΕΕ εκτός του ΔΟΠΑ (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο α΄)	I - 13817
i)	Η συμβατότητα με το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο	I - 13817
ii)	Η συμβατότητα με το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»	I - 13820
—	Η απουσία αντίθετων αεροπορικών προτύπων του ΔΟΠΑ για το περιβάλλον	I - 13820
—	Καμία παραβίαση της απαγορεύσεως διακρίσεων της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»	I - 13822
—	Καμία απαγόρευση μεμονωμένης δράσεως εκτός του πλαισίου του ΔΟΠΑ	I - 13824
γ)	Καμία παραβίαση της απαγορεύσεως επιβολής επιβαρύνσεων κατά την άφιξη ή αναχώρηση αεροσκαφών (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο β΄)	I - 13825
δ)	Καμία παραβίαση της απαγορεύσεως επιβολής φόρων και επιβαρύνσεων επί των καυσίμων (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο γ΄)	I - 13828
i)	Επί της απαγορεύσεως επιβολής ειδικών φόρων καταναλώσεως στα καύσιμα	I - 13829
ii)	Επί της απαγορεύσεως επιβολής δασμών στα καύσιμα	I - 13831
iii)	Ενδιάμεσο συμπέρασμα	I - 13831
Γ —	Σύνοψη	I - 13831
VI —	Πρόταση	I - 13832
I -	13768	

I — Εισαγωγή

1. Η θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου την οποία αποφάσισε η Ευρωπαϊκή Ένωση το 2003 έχει θεμελιώδη σημασία στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα της κλιματικής προστασίας². Το σύστημα αυτό σκοπεί, αφενός, στην επίτευξη σημαντικών περιβαλλοντικών στόχων τους οποίους έχουν θέσει τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, αφετέρου, το εν λόγω σύστημα εξασφαλίζει την τήρηση των υποχρεώσεων τις οποίες έχουν αναλάβει η Ένωση και τα κράτη μέλη της στο πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών ήδη από τη δεκαετία του 1990, ιδίως με το κοινώς καλούμενο πρωτόκολλο του Κιότο.

2. Η οδηγία 2008/101/ΕΚ³ προβλέπει ότι από την 1η Ιανουαρίου 2012 εντάσσονται και οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ.

2 — Στο έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον ορίζεται, επί παραδείγματι, ως «δράση προτεραιότητας» της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος «η επιδίωξη της θέσπισης κοινοτικού πλαισίου για την ανάπτυξη αποτελεσματικού εμπορίου εκπομπών CO₂, με πιθανή επέκταση σε άλλα αέρια θερμοκηπίου» (άρθρο 5, παράγραφος 2, περίπτωση i, στοιχείο β', της αποφάσεως 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον, ΕΕ L 242, σ. 1) βλ. επίσης την ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Φεβρουαρίου 2005 — **Επιτυχής καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος του πλανήτη** [COM(2005) 35 τελικό], όπου επισημαίνεται στο σημείο 4 της παραγράφου 7 ότι «η συνέχιση της χρήσης αγορακεντρικών και ευέλικτων μηχανισμών», περιλαμβανομένης της εμπορίας εκπομπών, πρέπει να συνιστά «στοιχείο της μελλοντικής στρατηγικής της ΕΕ σε θέματα αλλαγής του κλίματος».

3 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 8, σ. 3).

3. Κατά της εντάξεως των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο εν λόγω σύστημα τάσσονται ορισμένες αεροπορικές εταιρίες και ενώσεις αεροπορικών εταιριών με έδρα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής (ΗΠΑ) και στον Καναδά. Συγκεκριμένα, προσφεύγουν ενώπιον του High Court of Justice (England and Wales) βάλλοντας κατά των μέτρων μεταφοράς της οδηγίας 2008/101 στο Ηνωμένο Βασίλειο. Συναφώς, ισχυρίζονται ότι η ένταξη των διεθνών αεροπορικών μεταφορών —ιδίως των υπερατλαντικών αεροπορικών μεταφορών— στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντιβαίνει σε σειρά αρχών του εθνικού διεθνούς δικαίου καθώς και σε διάφορες διεθνείς συμφωνίες.

4. Το Δικαστήριο καλείται να λάβει θέση με την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως επί του κύρους της οδηγίας 2008/101. Αυτή η απόφασή του είναι θεμελιώδους σημασίας όχι μόνον ως προς τη μελλοντική διαμόρφωση της ευρωπαϊκής πολιτικής κλιματικής προστασίας, αλλά και όσον αφορά εν γένει τη σχέση μεταξύ του δικαίου της Ένωσης και του διεθνούς δικαίου. Πρέπει να αναλυθεί, ιδιαιτέρως, αν και σε ποιο βαθμό μπορούν οι ιδιώτες να επικαλούνται συγκεκριμένες διεθνείς συμφωνίες και αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου, προκειμένου να ανατρέψουν πράξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

II — Νομικό πλαίσιο

A — Το διεθνές δίκαιο

5. Στην αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως γίνεται αναφορά, αφενός, σε συγκεκριμένες αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου και, αφετέρου, σε διάφορες διεθνείς συμφωνίες, ιδίως στη σύμβαση του Σικάγου, στο πρωτόκολλο του Κιότο και στην κοινώς αποκαλούμενη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

1. Η σύμβαση του Σικάγου

6. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει μεν προχωρήσει στη σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944⁴ (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου), αλλά την εν λόγω σύμβαση έχουν κυρώσει και τα 27 κράτη μέλη της Ένωσης. Στο κεφάλαιο 1 της συμβάσεως («Γενικά αρχαί και εφαρμογές της συμβάσεως») το άρθρο 1 ορίζει σχετικά με την κυριαρχία επί του εναέριου χώρου:

«Τα συμβαλλόμενα Κράτη αναγνωρίζουν ότι έκαστον Κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως.»

7. Στο κεφάλαιο II της συμβάσεως του Σικάγου («Πτήσις ύπερθεν του εδάφους συμβαλλομένων κρατών») το άρθρο 11, το οποίο επιγράφεται «Εφαρμογή των κανονισμών αέρος», προβλέπει τα εξής:

«Υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων της παρούσης συμβάσεως, οι νόμοι και οι κανονισμοί συμβαλλομένου Κράτους περί εισόδου και εξόδου εκ του εδάφους του αεροσκαφών εκτελούντων διεθνείς αεροπορικούς πλόας ή περί κινήσεως και πλόων τοιούτων αεροσκαφών καθ' ον χρόνον ευρίσκονται εντός του εδάφους του, θα εφαρμόζονται εις τα αεροσκάφη πάντων των συμβαλλομένων Κρατών αδιακρίτως εθνικότητος και τα τοιαύτα αεροσκάφη οφείλουσι, κατά την είσοδον ή αναχώρησίν των ή καθ' ον χρόνον ευρίσκονται εντός του εδάφους του κρημένου Κράτους να συμμορφούνται προς τούτους.»

8. Περαιτέρω, το άρθρο 12 της συμβάσεως του Σικάγου ορίζει σχετικά με τους «κανονισμούς του αέρος»:

«Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να υιοθετήση μέτρα εξασφαλίζοντα όπως παν αεροσκάφος ιπτάμενον ύπερθεν ή χειρίζον εντός του εδάφους του, ως και παν αεροσκάφος φέρον το σήμα της εθνικότητός του, οπουδήποτε και αν ευρίσκηται τούτο, συμμορφούται προς τους εν ισχύι νόμους και κανονισμούς του Κράτους τούτου περί πτήσεως και χειρισμού αεροσκαφών. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος δέχεται να διατηρήση τους σχετικούς ιδίους αυτού κανονισμούς

⁴ — *Recueil des Traités des Nations Unies (RTNU)* τόμος 15, σ. 295.

ομοιομόρφους κατά το μέγιστον δυνατόν προς τους καταρτιζομένους από καιρού εις καιρόν εις εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως τοιούτους. Εις τας ανοικτάς θαλάσσας ισχύοντες νόμοι θα ώσιν οι εις εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως καταρτιζόμενοι. Έκαστον συμβαλλόμενον Κράτος αναλαμβάνει να εξασφαλίση την δίωξιν παντός προσώπου παραβιάζοντος τους ισχύοντας κανονισμούς.»

9. Το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου αφορά «Τέλη αερολιμένων και παρόμοιες επιβαρύνσεις»:

«Έκαστος αερολιμήν συμβαλλομένου Κράτους ανοικτός προς δημόσιαν χρήσιν διά τα εθνικά του αεροσκάφη θα είναι [...] ομοίως ανοικτός και υπό τους αυτούς όρους διά τα αεροσκάφη απάντων των ετέρων συμβαλλομένων Κρατών. [...]

Οιαδήποτε τέλη, άτινα δύνανται να επιβληθώσιν ή να επιτραπή να επιβληθώσιν υπό συμβαλλομένου τινός Κράτους δια την χρήσιν τοιούτων αερολιμένων και αεροναυτιλικών διευκολύνσεων επί των αεροσκαφών οιαδήποτε ετέρου συμβαλλομένου Κράτους δεν θα υπερβαίνωσιν:

α) ως προς τα αεροσκάφη τα μη εκτελούντα τακτική διεθνή αεροπορικήν υπηρεσίαν, τα καταβλητέα υπό των [ιδίας κλάσεως] εθνικών του αεροσκαφών των εκτελούντων ομοίας [υπηρεσίας], και

β) ως προς τα αεροσκάφη τα εκτελούντα τακτική διεθνή αεροπορικήν υπηρεσίαν, τα καταβλητέα υπό των εθνικών του αεροσκαφών των εκτελούντων ομοίας διεθνείς αεροπορικής υπηρεσίας.

Άπαντα τα τοιαύτα τέλη θα δημοσιεύονται και θα κοινοποιώνται εις [τον] Διεθνή [Οργανισμό] Πολιτικής Αεροπορίας [...] Ουδέν δικαίωμα, τέλος ή έτερα επιβαρύνσεις επιβάλλονται υφ' οιαδήποτε συμβαλλομένου Κράτους δια μόνον το δικαίωμα της μετακομίσεως υπεράνω του εδάφους του ή της εισόδου ή εξόδου εξ αυτού, οιαδήποτε αεροσκάφους συμβαλλομένου Κράτους ή προσώπων ή αντικειμένων ιδιοκτησίας ευρισκομένων επ' αυτού του αεροσκάφους.»

10. Στο κεφάλαιο IV της συμβάσεως του Σικάγου («Μέτρα διευκολύνσεως της αεροναυτιλίας») το άρθρο 24, το οποίο αφορά τους «τελωνειακούς δασμούς», ορίζει αποσπασματικά τα εξής:

«α) Αεροσκάφος εν πτήσει προς, εκ ή διασχίζον το έδαφος ετέρου συμβαλλομένου Κράτους θα απαλλάσσεται προσωρινώς του δασμού, υπό την επιφύλαξιν των τελωνειακών κανονισμών του κράτους τούτου. Η καύσιμος ύλη [...] [η ευρισκόμενη] επί αεροσκάφους συμβαλλομένου Κράτους, κατά την άφιξιν του εις το έδαφος ετέρου συμβαλλομένου Κράτους και [παραμείνασα] επί του αεροσκάφους κατά την αναχώρισίν του εκ του Κράτους τούτου, θα [απαλλάσσεται] τελωνειακού δασμού, εξόδων ελέγχου ή ομοίων εθνικών ή τοπικών δασμών ή επιβαρύνσεων [...]

[...]».

11. Με τη σύμβαση του Σικάγου ιδρύθηκε και ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ο οποίος από το 1947 συνιστά ειδικό οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών⁵. Στον Οργανισμό αυτόν μετέχουν και τα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μολονότι η Ένωση έχει μόνον ιδιότητα παρατηρητή εντός του ΔΟΠΑ. Ο ΔΟΠΑ μπορεί να θεσπίζει νομικούς δεσμευτικούς κανόνες, αλλά και να εκδίδει μη δεσμευτικές προγραμματικές διακηρύξεις.

2. Το πρωτόκολλο του Κιότο

12. Το πρωτόκολλο του Κιότο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (στο εξής: πρωτόκολλο του Κιότο)⁶ συνήφθη στις 11 Δεκεμβρίου 1997 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Φεβρουαρίου 2005. Το πρωτόκολλο του Κιότο κυρώθηκε τόσο από την πρώην Ευρωπαϊκή Κοινότητα⁷ όσο και από τα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

13. Στο πρωτόκολλο του Κιότο οι «ανεπτυγμένες χώρες» που συγκαταλέγονται μεταξύ

των συμβαλλομένων μερών⁸ αναλαμβάνουν την υποχρέωση περιορισμού ή μείωσης των ανθρωπογενών εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο των θερμοκηπίου. Ως εκ τούτου, στη χρονική περίοδο από το 2008 έως το 2012, η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της φέρουν γενική υποχρέωση μείωσης των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου κατά 8 % κάτω από το αντίστοιχο επίπεδο του έτους 1990⁹.

14. Στα μέτρα τα οποία καλούνται να λάβουν τα συμβαλλόμενα μέρη του πρωτοκόλλου του Κιότο προκειμένου να τηρήσουν τους ποσοτικοποιημένους περιορισμούς και τις μειώσεις των σχετικών εκπομπών καταλέγονται κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', περίπτωση vii, του πρωτοκόλλου του Κιότο και

«τα μέτρα για τον περιορισμό ή/και τη μείωση των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και δεν διέπονται από το πρωτόκολλο του Μόντρεαλ στον τομέα των μεταφορών».

15. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο ορίζει επιπλέον τα εξής:

«Τα Μέρη του παραρτήματος I επιδιώκουν τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, δίχως να υπόκεινται στο

5 — Βλ. σχετικά και το πρωτόκολλο που υπογράφηκε την 1η Οκτωβρίου 1947 στη Νέα Υόρκη (*RTNU* τόμος 8, σ. 315).

6 — ΕΕ 2002, L 130, σ. 4 (*RTNU* τόμος 2303, σ. 148).

7 — Απόφαση 2002/358/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Απριλίου 2002, για την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του Πρωτοκόλλου του Κιότο στη Σύμβαση-Πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές και την από κοινού τήρηση των σχετικών δεσμεύσεων (ΕΕ L 130, σ. 1).

8 — Το παράρτημα I στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές περιέχει κατάλογο των συμβαλλομένων μερών τα οποία θεωρούνται ως ανεπτυγμένες χώρες καθώς και εκείνων που θεωρούνται ως χώρες οι οποίες διέρχονται μεταβατική περίοδο προς την οικονομία της αγοράς (προστέθηκε στις 9 Σεπτεμβρίου 1992 στη Νέα Υόρκη ΕΕ 1994, L 33, σ. 13 *RTNU* τόμος 1771, σ. 107) στον κατάλογο αυτόν περιλαμβάνονται ιδίως η πρώην Ευρωπαϊκή Κοινότητα καθώς και όλα τα μέλη της.

9 — Άρθρο 3, παράγραφος 1, του πρωτοκόλλου του Κιότο σε συνδυασμό με το παράρτημα I Β και το παράρτημα II.

πρωτόκολλο του Μόντρεαλ, από καύσιμα αεροπλοΐας και ναυσιπλοΐας, μέσω της διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας και του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, αντιστοίχως.»

εφαρμόζεται προσωρινώς από τις 24 Ιουνίου 2010¹³.

3. Η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ

16. Η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ, αφενός, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, αφενός, και, αφετέρου, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής¹⁰ (στο εξής: συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί») υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2007 και τροποποιήθηκε σε αρκετά σημεία με το πρωτόκολλο της 24ης Ιουνίου 2010 (στο εξής: τροποποιητικό πρωτόκολλο του 2010)¹¹. Η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» ως είχε αρχικώς εφαρμόζοταν προσωρινώς από τις 30 Μαρτίου 2008¹² και κατόπιν της τροποποίησής της με το πρωτόκολλο του 2010

17. Το άρθρο 2 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» ορίζει την αρχή των «Θεμιτών και ίσων ευκαιριών» ως ακολούθως:

«Κάθε μέρος προσφέρει στις αεροπορικές εταιρείες αμφοτέρων των μερών θεμιτές και ίσες ευκαιρίες ανταγωνισμού στην προσφορά εκτέλεσης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που διέπει η παρούσα συμφωνία.»

18. Το άρθρο 3 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» επιγράφεται «Παραχώρηση δικαιωμάτων εκμεταλλεύσεως» και προβλέπει, συγκεκριμένα στην παράγραφο 4, τα εξής:

«Κάθε μέρος επιτρέπει σε κάθε αεροπορική εταιρεία να καθορίζει τη συχνότητα και τη χωρητικότητα της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς που προσφέρει με βάση την εμπορική συλλογιστική στην αγορά. Σύμφωνα με το δικαίωμα αυτό, κανένα μέρος δεν περιορίζει μονομερώς τον όγκο της κίνησης, τη

10 — ΕΕ L 134, σ. 4.

11 — Τροποποιητικό πρωτόκολλο της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, η οποία υπεγράφη στις 25 και 30 Απριλίου 2007, το οποίο υπογράφηκε στο Λουξεμβούργο στις 24 Ιουνίου 2010 (ΕΕ L 223, σ. 3).

12 — Άρθρο 25, παράγραφος 1, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» σε συνδυασμό με το άρθρο 1, παράγραφος 3, της αποφάσεως 2007/339/ΕΚ του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συνήλθαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 25ης Απριλίου 2007, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, αφενός, και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφετέρου (ΕΕ L 134, σ. 1).

13 — Άρθρο 9, παράγραφος 1, του τροποποιητικού πρωτοκόλλου του 2010 σε συνδυασμό με το άρθρο 1, παράγραφος 3, της αποφάσεως 2010/465/ΕΕ του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συνήλθαν στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2010, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή του τροποποιητικού πρωτοκόλλου της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφενός, και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, αφετέρου (ΕΕ L 223, σ. 1).

συχνότητα ή την τακτικότητα των δρομολογίων, ή τον ή τους τύπους αεροσκαφών που χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους, ούτε απαιτεί την κατάρτιση πινάκων δρομολογίων, προγραμμάτων ναυλωμένων πτήσεων, ή επιχειρησιακών σχεδίων από τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους, εκτός εάν αυτό απαιτείται για τελωνειακούς, τεχνικούς, επιχειρησιακούς ή περιβαλλοντικούς (σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15) λόγους με βάση ενιαίους όρους σύμφωνους με το άρθρο 15 της σύμβασης.»

19. Το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» αφορά την «Εφαρμογή νομοθετικών διατάξεων» την οποία ρυθμίζει ως εξής:

«1. Οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ενός μέρους που αφορούν την είσοδο αεροσκάφους διεθνούς αεροπορίας στην επικράτεια του ή την αποχώρηση από αυτήν ή την εκμετάλλευση και τις πτήσεις του αεροσκάφους αυτού κατά την παραμονή του στην επικράτεια του, εφαρμόζονται στο αεροσκάφος που χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους και τηρούνται από το αεροσκάφος αυτό κατά την είσοδο, την αποχώρηση και κατά την παραμονή του στην επικράτεια του πρώτου μέρους.

2. Κατά την είσοδο, την έξοδο ή κατά την παραμονή στην επικράτεια ενός μέρους, οι αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους τηρούν, για τις ίδιες ή για λογαριασμό των επιβατών, του πληρώματος ή του φορτίου, τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που ισχύουν στην εν λόγω επικράτεια για την είσοδο ή την αποχώρηση από την επικράτεια αυτήν, επιβατών, πληρωμάτων ή φορτίου αεροσκάφους (συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών εισόδου, ελευθεροεπικοινωνίας, μετανάστευσης, διαβατηρίων, τελωνείων και

καραντίνας ή, στην περίπτωση του ταχυδρομείου, ταχυδρομικών κανονισμών).»

20. Το άρθρο 11 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» επιγράφεται «Τελωνειακοί δασμοί και επιβαρύνσεις» και ορίζει τα εξής:

«1. Κατά την άφιξή τους στο έδαφος ενός μέρους, τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς αερομεταφορές από τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους [...] απαλλάσσονται, σε βάση αμοιβαιότητας, όλων των περιορισμών εισαγωγής, των φόρων ιδιοκτησίας και των έκτακτων φόρων κεφαλαίου, των τελωνειακών δασμών, των ειδικών φόρων κατανάλωσης και παρεμφερών τελών και επιβαρύνσεων που α) επιβάλλονται από τις εθνικές αρχές ή την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και β) δεν βασίζονται στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός και τα εφόδια αυτά παραμένουν εντός του αεροσκάφους.

2. Απαλλάσσονται επίσης, σε βάση αμοιβαιότητας, των φόρων, εισφορών, δασμών, τελών και επιβαρύνσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εξαιρουμένων των επιβαρύνσεων που συνδέονται με το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας:

[...]

γ) τα καύσιμα, τα λιπαντικά και τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια που εισάγονται ή παρέχονται στην επικράτεια ενός μέρους με σκοπό να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφος αεροπορικής εταιρείας του άλλου μέρους το οποίο χρησιμοποιείται σε

διεθνείς αερομεταφορές, ακόμη και όταν τα εν λόγω εφόδια πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε τμήμα του δρομολογίου που εκτελείται άνωθεν της επικράτειας του μέρους όπου τοποθετήθηκαν εντός του αεροσκάφους, [...]».

21. Το άρθρο 15 με τίτλο «Περιβάλλον», όπως τροποποιήθηκε με το τροποποιητικό πρωτόκολλο του 2010, προβλέπει αποσπασματικά τα ακόλουθα¹⁴:

«1. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος κατά την κατάσταση και την εφαρμογή της πολιτικής διεθνούς αεροπορίας, με προσεκτική στάθμιση κόστους και οφέλους των μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος κατά την κατάσταση της εν λόγω πολιτικής και, κατά περίπτωση, με την από κοινού προώθηση αποτελεσματικών παγκοσμίων λύσεων. Κατά συνέπεια, τα συμβαλλόμενα μέρη προτίθενται να εργάζονται από κοινού για να περιορισθεί ή να μειωθεί, με οικονομικά εύλογο τρόπο, ο αντίκτυπος της διεθνούς αεροπορίας στο περιβάλλον.

2. Όταν ένα συμβαλλόμενο μέρος εξετάζει προτεινόμενα περιβαλλοντικά μέτρα σε περιφερειακό, εθνικό ή τοπικό επίπεδο, οφείλει να αξιολογεί τις πιθανές δυσμενείς επιπτώσεις στην άσκηση των δικαιωμάτων που περιλαμβάνει η παρούσα συμφωνία και, εφόσον εγκρίνει τα μέτρα αυτά, οφείλει να προβαίνει σε κατάλληλες ενέργειες για τον μετριασμό των εν λόγω δυσμενών επιπτώσεων. Μετά από αίτημα συμβαλλόμενου μέρους, το άλλο συμβαλλόμενο μέρος παρέχει περιγραφή της αξιολόγησης και των ενεργειών μετριασμού.

3. Όταν θεσπίζονται περιβαλλοντικά μέτρα, ακολουθούνται τα αεροπορικά πρότυπα για το περιβάλλον που έχει καταρτίσει η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας σε παραρτήματα της σύμβασης, εκτός εάν έχουν καταχωρισθεί διαφορές. Τα μέρη εφαρμόζουν κάθε περιβαλλοντικό μέτρο που αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που παρέχονται δυνάμει της παρούσας συμφωνίας με βάση το άρθρο 2 και το άρθρο 3, παράγραφος 4, της παρούσας συμφωνίας.

4. Τα συμβαλλόμενα μέρη επιβεβαιώνουν τη δέσμευση των κρατών μελών και των Ηνωμένων Πολιτειών να εφαρμόζουν την αρχή της ισορροπημένης προσέγγισης.

[...]

14 — Το γράμμα του άρθρου 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», το οποίο ρητά αναφέρει στα ερωτήματά του το αιτούν δικαστήριο, δεν έχει τροποποιηθεί. Η ελάχιστη απόκλιση στη διατύπωση του άρθρου 15, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο (ο όρος «Umweltschutznormen» [κανόνες προστασίας του περιβάλλοντος] τροποποιήθηκε πλέον σε «Umweltschutzstandards» [πρότυπα προστασίας του περιβάλλοντος]) στη γερμανική γλώσσα, δεν παρατηρείται στην αντίστοιχη διατύπωση των άλλων γλωσσών: στην αγγλική γλώσσα διατηρείται ο όρος «aviation environmental standards» και στη γαλλική γλώσσα ο όρος «normes sur la protection de l'environnement».

7. Εφόσον ζητηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη, η Κοινή Επιτροπή, με τη συνδρομή εμπειρογνομώσεων, εργάζεται προκειμένου να διατυπώσει συστάσεις για την αντιμετώπιση

θεμάτων που ενδεχομένως αλληλεπικαλύπτονται και να αποκατασταθεί συνοχή μεταξύ των βασιζόμενων στην αγορά μέτρων που αφορούν τις εκπομπές των αερομεταφορών, τα οποία εφαρμόζουν τα συμβαλλόμενα μέρη με σκοπό να αποφευχθούν περιττά μέτρα και κόστος και να μειωθεί κατά το δυνατόν ο διοικητικός φόρτος για τις αεροπορικές εταιρείες. Η εφαρμογή των συστάσεων αυτών υπόκειται σε εσωτερική έγκριση ή κύρωση, εφόσον αυτό απαιτείται ενδεχομένως από κάθε συμβαλλόμενο μέρος.

8. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος πιστεύει ότι ένα θέμα που άπτεται της αεροπορικής περιβαλλοντικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένων νέων προτεινόμενων μέτρων, εγείρει ανησυχίες όσον αφορά την ισχύ ή την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, δύναται να ζητήσει τη σύγκληση της Κοινής Επιτροπής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 18, για να εξετασθεί το θέμα και να δοθούν κατάλληλες απαντήσεις σε ανησυχίες που κρίνονται δικαιολογημένες.»

B — Το δίκαιο της Ένωσης

22. Το ισχύον σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ) επιδιώκει τον περιορισμό και τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου με τη χρήση αγορακεντρικών μηχανισμών. Το εν λόγω σύστημα, το οποίο ενίοτε αποδίδεται και με την αγγλική φράση «cap and trade», θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/

ΕΚ¹⁵ και ισχύει στο σύνολο του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ)¹⁶.

23. Κατά την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της, η οδηγία 2003/87 σκοπεί ιδιαίτερος στην τήρηση των υποχρεώσεων της Ένωσης οι οποίες απορρέουν από το πρωτόκολλο του Κιότο:

«Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της έχουν συμφωνήσει να εκπληρώσουν τις δεσμεύσεις τους για μείωση των ανθρωπογενών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στα πλαίσια του πρωτοκόλλου του Κιότο από κοινού, σύμφωνα με την απόφαση 2002/358/ΕΚ. Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει, μέσω μιας εύρυθμης ευρωπαϊκής αγοράς δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου, στην αποτελεσματικότερη εκπλήρωση των δεσμεύσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της και να περιορίσει, κατά το δυνατόν, τις αρνητικές επιπτώσεις της στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση.»

24. Αρχικώς, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου οι οποίες οφείλονταν στις αεροπορικές δραστηριότητες δεν εντάσσονταν στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ. Ωστόσο, εντός του 2008 ο νομοθέτης της Ένωσης αποφάσισε την ένταξη των αεροπορικών

15 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275, σ. 32).

16 — Η διεύρυνση στο σύνολο του ΕΟΧ εγκρίθηκε με την απόφαση της μεκτικής επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 146/2007 της 26ης Οκτωβρίου 2007 για την τροποποίηση του παραρτήματος XX (Περιβάλλον) της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ (ΕΕ 2008, L 100, σ. 92) και, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, με την απόφαση της μεκτικής επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 6/2011 της 1ης Απριλίου 2011 για την τροποποίηση του παραρτήματος XX (Περιβάλλον) της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ (ΕΕ L 93, σ. 35).

δραστηριοτήτων στο εν λόγω σύστημα και μάλιστα από την 1η Ιανουαρίου 2012. Ως εκ τούτου, κατά το έτος 2012, θα πρέπει για πρώτη φορά όλες οι αεροπορικές εταιρίες —και εκείνες των τρίτων κρατών— να αποκτήσουν και να αναλώσουν δικαιώματα εκπομπής όσον αφορά τις πτήσεις τους από και προς ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Για τον σκοπό αυτό η οδηγία 2008/101 τροποποίησε και συμπλήρωσε την οδηγία 2003/87¹⁷.

25. Η τροποποιημένη οδηγία περιέχει νέο κεφάλαιο II το οποίο επιγράφεται «Αεροπορικές μεταφορές» και αποτελείται από τα άρθρα 3α έως 3ζ. Το άρθρο 3α ορίζει το πεδίο εφαρμογής αυτού του κεφαλαίου:

«Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται στην κατανομή και την εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπής για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I.»

Κατά τους ορισμούς του παραρτήματος I της τροποποιημένης οδηγίας οι δραστηριότητες οι οποίες εμπίπτουν στις αεροπορικές μεταφορές κατά την έννοια της οδηγίας συνίστανται στις «πτήσεις από ή προς αεροδρόμια ευρισκόμενα στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η συνθήκη»¹⁸.

17 — Στο εξής, η οδηγία 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101 θα αναφέρεται και ως «τροποποιημένη οδηγία».

18 — Κατά το παράρτημα I της τροποποιημένης οδηγίας, ορισμένες επιμέρους μορφές αεροπορικών δραστηριοτήτων εξαιρούνται από το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, όπως, επί παραδείγματι, οι στρατιωτικές πτήσεις που εκτελούνται με στρατιωτικά αεροσκάφη.

Το παράρτημα IV, μέρος Β, της τροποποιημένης οδηγίας ορίζει επίσης ότι οι εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες υπολογίζονται με τον τύπο «κατανάλωση καυσίμου × συντελεστή εκπομπών». Το ίδιο παράρτημα προβλέπει ότι η ποσότητα αεροπορικής δραστηριότητας κάθε φορέα εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών υπολογίζεται με τον τύπο «τονοχιλιόμετρα = απόσταση × ωφέλιμο φορτίο», όπου ως απόσταση λογίζεται η απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ του αεροδρομίου αναχώρησης και του αεροδρομίου άφιξης, συν έναν πρόσθετο πάγιο συντελεστή 95 χιλιομέτρων.

26. Όσον αφορά τη «Συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές», το άρθρο 3γ της τροποποιημένης οδηγίας ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2012 έως 31 Δεκεμβρίου 2012, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 97 % των ιστορικών εκπομπών αεροπορικών μεταφορών.

2. Για την [...] περίοδο που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2013 και, ελλείψει τροποποιήσεων [...] για κάθε περίοδο που ακολουθεί, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 95 % του γινομένου των

ιστορικών εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών επί τον αριθμό ετών της περιόδου. [...]»¹⁹

27. Το άρθρο 3δ της τροποποιημένης οδηγίας με τίτλο «Μέθοδος κατανομής των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές μέσω πλειστηριασμού» ορίζει τα εξής:

«1. Κατά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ, παράγραφος 1, το 15% των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό.

2. Από 1ης Ιανουαρίου 2013, το 15% των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναθεωρηθεί στο πλαίσιο της γενικής αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας.

[...]

4. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων. Τα έσοδα αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, [...]

[...]

28. Στο κεφάλαιο IV της τροποποιημένης οδηγίας («Διατάξεις για τις αεροπορικές μεταφορές και τις σταθερές εγκαταστάσεις») το άρθρο 12, παράγραφος 2, στοιχείο α', το οποίο αφορά την παράδοση, εκχώρηση

και ακύρωση δικαιωμάτων, προβλέπει τα ακόλουθα:

«Τα εντεταλμένα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο στις 30 Απριλίου κάθε έτους, κάθε φορέας εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών να παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν εξακριβωθεί σύμφωνα με το άρθρο 15, από αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I τις οποίες άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών. Τα κράτη μέλη μεριμνούν, στη συνέχεια, για την ακύρωση των δικαιωμάτων που παραδίδονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.»

29. Κατά το άρθρο 16 της τροποποιημένης οδηγίας τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζουν αποτελεσματικά το προβλεπόμενο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και να προβλέπουν αποτελεσματικές αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων. Οι κυρώσεις αυτές μπορούν να συνίστανται ακόμα και στην απαγόρευση λειτουργίας φορέα εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών, την οποία αποφασίζει η Επιτροπή κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους. Τα ονόματα των φορέων εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών οι οποίοι παραβιάζουν τις υποχρεώσεις τους κατά το σύστημα δικαιωμάτων εκπομπής πρέπει να δημοσιεύονται.

30. Το άρθρο 25α της τροποποιημένης οδηγίας επιγράφεται «Μέτρα τρίτων χωρών για τον περιορισμό των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος» και ορίζει τα εξής:

19 — Κατά το άρθρο 3, στοιχείο ιθ', της τροποποιημένης οδηγίας, οι ιστορικές εκπομπές αεροπορικών μεταφορών υπολογίζονται βάσει του αριθμητικού μέσου των ετήσιων εκπομπών αεροσκαφών κατά τα ημερολογιακά έτη 2004 έως 2006. Θεσπίσθηκαν προσφάτως με την απόφαση 2011/149/ΕΕ της Επιτροπής, της 7ης Μαρτίου 2011 (ΕΕ L 61, σ. 42).

«1. Εάν τρίτη χώρα θεσπίσει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων στην αλλαγή του κλίματος των πτήσεων από τη χώρα αυτή προς την Κοινότητα, η Επιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεως με την εν λόγω τρίτη χώρα και τα κράτη μέλη [...] εξετάζει τις διαθέσιμες επιλογές με σκοπό να δημιουργηθεί η καλύτερη δυνατή αλληλεπίδραση του κοινοτικού συστήματος με τα μέτρα των τρίτων χωρών.

Εφόσον χρειάζεται, η Επιτροπή μπορεί να υιοθετεί τροποποιήσεις, ώστε οι πτήσεις από την εν λόγω τρίτη χώρα να εξαιρεθούν από τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I ή ώστε να επέλθει κάθε άλλη αναγκαία τροποποίηση στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I [...].

[...]

2. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να επιδιώκουν συμφωνία για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές. Με την προοπτική οποιασδήποτε τέτοιας συμφωνίας, η Επιτροπή θα εξετάσει εάν χρειάζονται τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας, όπως εφαρμόζεται στους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών.»

31. Συμπληρωματικώς, πρέπει να ληφθεί υπόψη και το προοίμιο της οδηγίας 2008/101, το οποίο περιλαμβάνει την όγδοη, την ένατη, τη δέκατη, την ενδέκατη και τη δέκατη έβδομη αιτιολογική σκέψη με το ακόλουθο περιεχόμενο:

«(8) Το [...] πρωτόκολλο του Κιότο [...] επιβάλλει στις ανεπτυγμένες χώρες την υποχρέωση να επιδιώξουν, μέσω της

Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ/ICAO), τον περιορισμό τη μείωση των μη ελεγχόμενων βάσει του πρωτοκόλλου του Μοντρεάλ εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από αεροπορικές μεταφορές.

- (9) Μολονότι η Κοινότητα δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των μερών της [σύμβασης του Σικάγου], όλα τα κράτη μέλη είναι μέρη της και μέλη της ΔΟΠΑ. Τα κράτη μέλη εξακολουθούν να υποστηρίζουν τη συνεργασία με άλλα κράτη στα πλαίσια της ΔΟΠΑ για την ανάπτυξη μέτρων, καθώς και προανατολισμένων στην αγορά μέσω, για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Στην έκτη συνεδρίαση της επιτροπής της ΔΟΠΑ για την προστασία του περιβάλλοντος στις αεροπορικές μεταφορές, το 2004, υπήρξε συμφωνία ως προς το ότι η καθιέρωση ειδικού συστήματος εμπορίας εκπομπών για την αεροπορία, βασισμένου σε νέο νομικό μέσο υπό την αιγίδα της ΔΟΠΑ, δεν ήταν τότε αρκετά ελκυστική ώστε να επιδιωχθεί περαιτέρω. Κατόπιν αυτού, το ψήφισμα A 35-5 της συνέλευσης της ΔΟΠΑ που διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007 δεν πρότεινε νέο νομικό μέσο αλλά, αντ' αυτού, επικρότησε την ανοικτή εμπορία εκπομπών και την ευχέρεια των κρατών να εντάσσουν τις εκπομπές των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στα οικεία συστήματα εμπορίας εκπομπών. Στο παράρτημα L

του ψηφίσματος A36-22 της 36ης συνέλευσης της ΔΟΠΑ που διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007, καλούνται τα συμβαλλόμενα μέρη να μην εφαρμόσουν σύστημα εμπορίας εκπομπών στους φορείς αεροπορικών μεταφορών άλλων συμβαλλομένων μερών εκτός αν υπάρχουν αμοιβαίες συμφωνίες μεταξύ των κρατών αυτών. Υπενθυμίζοντας ότι η σύμβαση του Σικάγου αναγνωρίζει ρητά το δικαίωμα κάθε συμβαλλόμενου μέρους να εφαρμόζει χωρίς διακρίσεις στα αεροσκάφη όλων των κρατών τους οικείους νόμους και κανονισμούς περί αεροπορικών μεταφορών, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και 15 άλλα ευρωπαϊκά κράτη διατύπωσαν επιφύλαξη για το εν λόγω ψήφισμα και επιφυλάχθηκαν του δικαιώματος, δύναμι της σύμβασης του Σικάγου, να θέσουν σε ισχύ και να εφαρμόσουν χωρίς διακρίσεις μέτρα προσανατολισμένα στην αγορά σε όλους τους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών όλων των κρατών που παρέχουν υπηρεσίες προς, από και εντός της επικρατείας τους.

επανελημμένα από την Επιτροπή να προτείνει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος.

- (10) Το έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, που θεσπίστηκε με την απόφαση 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [...], προέβλεπε τον προσδιορισμό και την ανάληψη ειδικών δράσεων από την Κοινότητα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα αεροσκάφη, εφόσον δεν είχε συμφωνηθεί ανάλογη δράση στα πλαίσια της ΔΟΠΑ μέχρι το 2002. Στα συμπεράσματα του Οκτωβρίου 2002, του Δεκεμβρίου 2003 και του Οκτωβρίου 2004, το Συμβούλιο ζήτησε

- (11) Για να προκύψουν οι αναγκαίες μειώσεις, θα πρέπει να εφαρμοστούν πολιτικές και μέτρα σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο σε όλους τους τομείς της οικονομίας της Κοινότητας. Εάν οι επιπτώσεις του κλάδου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος εξακολουθήσουν να εντείνονται με τον σημερινό ρυθμό, θα υπονομεύσουν σε μεγάλο βαθμό τις μειώσεις που έχουν επιτύχει άλλοι κλάδοι για την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος.

[...]

- (17) Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να εξακολουθήσουν να επιδιώκουν συμφωνία για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές. Το κοινοτικό σύστημα μπορεί να λειτουργήσει ως υπόδειγμα για την παγκόσμια χρησιμοποίηση του συστήματος εμπορίας εκπομπών. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να συνεχίσουν να είναι σε επαφή με τρίτες χώρες κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και να ενθαρρύνουν τις τρίτες χώρες να λάβουν ανάλογα μέτρα. Εάν τρίτη χώρα θεσπίσει μέτρα, που

έχουν περιβαλλοντικό αποτέλεσμα τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό της παρούσας οδηγίας, για τον περιορισμό των κλιματικών επιπτώσεων των πτήσεων προς την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τις επιλογές που υφίστανται για τη βέλτιστη αλληλεπίδραση μεταξύ του κοινοτικού συστήματος και των μέτρων αυτής της χώρας, έπειτα από διαβούλευση με την εν λόγω χώρα. Τα συστήματα εμπορίας εκπομπών που αναπτύσσονται σε τρίτες χώρες αρχίζουν να προβλέπουν βέλτιστη αλληλεπίδραση με το κοινοτικό σύστημα, σε σχέση με την κάλυψη της αεροπορίας. Διμερείς ρυθμίσεις για τη σύνδεση του κοινοτικού συστήματος με άλλα συστήματα εμπορίας για να διαμορφωθεί ένα κοινό σύστημα ή για τη συνεκτίμηση αντίστοιχων μέτρων για την αποφυγή διπλής ρύθμισης θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα βήμα προς μια παγκόσμια συμφωνία. Όταν γίνονται τέτοιου είδους διμερείς ρυθμίσεις, η Επιτροπή δύναται να τροποποιεί τους τύπους των αεροπορικών δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στο κοινοτικό σύστημα, περιλαμβανομένων επακόλουθων αναπροσαρμογών της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων που θα χορηγηθούν στους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών.»

Γ — Το εθνικό δίκαιο

32. Από το δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου είναι κρίσιμοι εν προκειμένω οι Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme

Regulations 2009²⁰ (στο εξής: Regulations του 2009), οι οποίοι περιλαμβάνουν τμήμα των εθνικών μέτρων μεταφοράς της οδηγίας 2008/101²¹.

III — Η διαφορά της κύριας δίκης

33. Ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division, Administrative Court, εκκρεμεί προσφυγή με αντικείμενο το κύρος των Regulations του 2009.

34. Την εν λόγω προσφυγή άσκησαν στις 16 Δεκεμβρίου 2009 τέσσερις προσφεύγουσες με έδρα στις ΗΠΑ. Πρόκειται για την The Air Transport Association of America (ATAA), την American Airlines (AA), την Continental Airlines (Continental) και την United Air Lines (UAL). Η ATAA είναι ένωση αερομεταφορέων στις ΗΠΑ η οποία αφορά τον τομέα του εμπορίου και της παροχής υπηρεσιών χωρίς να έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα. Η AA, η Continental και η UAL είναι τρεις αεροπορικές εταιρίες με έδρα στις ΗΠΑ οι οποίες πραγματοποιούν διεθνείς πτήσεις, περιλαμβανομένων και πτήσεων σε προορισμούς εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αρμόδιο ως προς αυτές εντεταλμένο κράτος κατά

²⁰ — SI 2009/2301.

²¹ — Επιπλέον εθνικά μέτρα μεταφοράς περιλαμβάνουν οι Aviation Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme Regulations 2010 (στο εξής: Regulations του 2010, SI 2010/1996). Κατά τους ισχυρισμούς της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου οι Regulations του 2010 κατήργησαν εν μέρει και συμπλήρωσαν τους Regulations του 2009 και ως εκ τούτου θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι οι Regulations του 2010 συνιστούν νέο επίδοκο αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης.

την έννοια του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ είναι το Ηνωμένο Βασίλειο²².

35. Καθού είναι ο Υπουργός Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής²³ του Ηνωμένου Βασιλείου ως κατ' εξοχήν αρμόδια εθνική Αρχή για τη μεταφορά της οδηγίας 2008/101 στην εσωτερική έννομη τάξη του οικείου κράτους μέλους.

36. Τόσο οι προσφεύγουσες όσο και ο καθού υποστηρίζονται από παρεμβαίνοντες στην κύρια δίκη. Υπέρ των προσφευγουσών παρεμβαίνουν στην κύρια δίκη δύο επιπλέον ενώσεις²⁴: η The International Air Transport Association (IATA), διεθνής ένωση αεροπορικών εταιριών, και το The National Airlines Council of Canada (NACC), ένωση καναδικών αεροπορικών εταιριών. Υπέρ του καθού παρεμβαίνουν συνολικά πέντε περιβαλλοντικές ενώσεις²⁵, συγκεκριμένα η The Aviation Environment Federation (AEF), το βρετανικό τμήμα του World Wide Fund

For Nature (WWF-UK), η The European Federation for Transport and Environment (EFTE), το The Environmental Defense Fund (EDF) και η Earthjustice.

37. Οι προσφεύγουσες με την υποστήριξη των ενώσεων που παρεμβαίνουν υπέρ αυτών ισχυρίζονται, κατ' ουσία, ότι η οδηγία 2008/101 — η οποία μεταφέρθηκε στην εσωτερική έννομη τάξη του Ηνωμένου Βασιλείου με τους Regulations του 2009— δεν συνάδει με το διεθνές δίκαιο και ως εκ τούτου είναι ανίσχυρη. Ο καθού και οι παρεμβαίνουσες υπέρ αυτού υποστηρίζουν εκ διαμέτρου αντίθετη άποψη.

IV — Προδικαστική παραπομπή και διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

38. Με τη διάταξη της 8ης Ιουλίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 22 Ιουλίου 2010, το High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division, Administrative Court υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

22 — Βλ., σχετικά με το εντεταλμένο κράτος, το άρθρο 3, στοιχείο ιζ', και το άρθρο 18α της τροποποιημένης οδηγίας καθώς —τέλος— και τον κανονισμό (ΕΕ) 115/2011 της Επιτροπής, της 2ας Φεβρουαρίου 2011, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 748/2009 σχετικά με τον κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ασκούν αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου την 1η Ιανουαρίου 2006 ή μετά την ημερομηνία αυτή, στον οποίο προσδιορίζεται το εντεταλμένο κράτος μέλος για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών (ΕΕ L 39, σ. 1).

23 — The Secretary of State for Energy and Climate Change.

24 — Αμφότερες άσκησαν από κοινού ενιαία παρέμβαση («single intervener»).

25 — Και αυτές άσκησαν από κοινού ενιαία παρέμβαση («single intervener»).

- 1) Μπορεί εν προκειμένω να γίνει επίκληση ενός ή όλων των ακόλουθων κανόνων του διεθνούς δικαίου προκειμένου να προσβληθεί το κύρος της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101/ΕΚ, για την ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της [ΕΕ]

(στο εξής, από κοινού: τροποποιημένη οδηγία):

α) της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναέριου του χώρου·

β) της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου ότι κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να προβάλλει κυριαρχικά δικαιώματα επί οποιουδήποτε τμήματος της ανοικτής θάλασσας·

γ) της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου ότι οι πτήσεις πάνω από την ανοικτή θάλασσα είναι ελεύθερες·

δ) της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου (την ύπαρξη της οποίας δεν αναγνωρίζει το καθού) ότι τα αεροσκάφη που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους νηολογήσεώς τους, εκτός αν υφίσταται ρητή διάταξη διεθνούς συνθήκης η οποία να ορίζει διαφορετικά·

ε) της συμβάσεως του Σικάγου (ιδίως των άρθρων 1, 11, 12, 15 και 24)·

στ) της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» (ιδίως των άρθρων 7, 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', και 15, παράγραφος 3)·

ζ) του πρωτοκόλλου του Κιότο (ιδίως του άρθρου 2, παράγραφος 2);

Αν η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική:

2) Είναι η τροποποιημένη οδηγία ανίσχυρη, καθόσον προβλέπει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών στα τμήματα πτήσεων τα οποία πραγματοποιούνται (είτε γενικώς είτε από αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτες χώρες) εκτός του εναέριου χώρου των κρατών μελών της ΕΕ, ως αντίθετη προς μία ή περισσότερες από τις ως άνω αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου;

3) Είναι η τροποποιημένη οδηγία ανίσχυρη, καθόσον προβλέπει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών στα τμήματα πτήσεων τα οποία πραγματοποιούνται (είτε γενικώς είτε από αεροσκάφη νηολογημένα σε τρίτες χώρες) εκτός του εναέριου χώρου των κρατών μελών της ΕΕ;

α) ως αντίθετη προς τα άρθρα 1, 11 και/ή 12 της συμβάσεως του Σικάγου·

- β) ως αντίθετη προς το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»;
- 4) Είναι η τροποποιημένη οδηγία ανίσχυρη, καθόσον προβλέπει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών σε αεροπορικές δραστηριότητες:
- α) ως αντίθετη προς το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο και το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».
- β) ως αντίθετη προς το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου, είτε καθαυτό είτε σε συνδυασμό με τα άρθρα 3, παράγραφος 4, και 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».
- γ) ως αντίθετη προς το άρθρο 24 της συμβάσεως του Σικάγου, είτε καθαυτό είτε σε συνδυασμό με το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»;

Κυβέρνηση, η Πολωνική Κυβέρνηση, η Σουηδική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, η Ισλανδική Κυβέρνηση και η Νορβηγική Κυβέρνηση, καθώς και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις.

40. Στην επ' ακροατηρίου συζήτηση της 5ης Ιουλίου 2011 ανέπτυξαν προφορικώς παρατηρήσεις όλοι οι ανωτέρω πλην της Βελγική Κυβερνήσεως, της Γερμανικής Κυβερνήσεως, της Ιταλικής Κυβερνήσεως, της Ολλανδικής Κυβερνήσεως, της Αυστριακής Κυβερνήσεως και της Ισλανδικής Κυβερνήσεως, καθώς και της Δανικής Κυβερνήσεως.

V — Εκτίμηση

41. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης καθώς και οι ενώσεις οι οποίες τις υποστηρίζουν ισχυρίζονται ότι η ένταξη των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ αντιβαίνει σε σειρά αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου καθώς και σε διάφορες διεθνείς συμφωνίες. Ως εκ τούτου, θεωρούν ότι η οδηγία 2008/101, η οποία επεκτείνει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ στις αεροπορικές δραστηριότητες, είναι ανίσχυρη.

39. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης, οι παρεμβαίνοντες υπέρ αμφότερων των μερών της κύριας δίκης, η Βελγική Κυβέρνηση, η Γερμανική Κυβέρνηση, η Ισπανική Κυβέρνηση, η Γαλλική Κυβέρνηση, η Ιταλική Κυβέρνηση, η Ολλανδική Κυβέρνηση, η Αυστριακή

42. Κατ' ουσία, οι ανωτέρω μετέχοντες στη διαδικασία βάλλουν κατά της οδηγίας 2008/101 προβάλλοντας τριών ειδών αιτιάσεις: πρώτον, υποστηρίζουν ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση υπερβαίνει τις αρμοδιότητές της στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, εφόσον δεν περιορίζει το σύστημα εμπορίας εκπομπών

της στις αμιγώς ευρωπαϊκές πτήσεις, αλλά το εφαρμόζει και σε τμήματα αποστάσεως διεθνών πτήσεων τα οποία διανύονται πάνω από την ανοικτή θάλασσα ή στον εναέριο χώρο τρίτων κρατών²⁶. Δεύτερον, θεωρούν ότι το σύστημα εμπορίας εκπομπών όσον αφορά τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές πρέπει να συμφωνηθεί και να αποφασισθεί στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ και δεν μπορεί να θεσπισθεί μονομερώς²⁷. Τρίτον, είναι της απόψεως ότι το σύστημα εμπορίας εκπομπών εξομοιούται με επιβολή φόρου ή τέλους την οποία απαγορεύουν διεθνείς συμφωνίες²⁸.

43. Δεν αμφισβητείται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεσμεύεται από το διεθνές δίκαιο. Αφενός, η Ένωση διαθέτει νομική προσωπικότητα (άρθρο 47 ΣΕΕ) και μπορεί να είναι φορέας δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του διεθνούς δικαίου. Αφετέρου, μεταξύ των σκοπών της Ένωσης καταλέγεται ρητώς και η συμβολή της στην αστηρή τήρηση και ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου (άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, ΣΕΕ) καθώς και στον σεβασμό των αρχών του διεθνούς δικαίου (άρθρο 21, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, ΣΕΕ).

44. Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία, η Ένωση οφείλει να ασκεί τις αρμοδιότητές της

τηρώντας το διεθνές δίκαιο²⁹. Στο Δικαστήριο απόκειται να ελέγξει, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του όσον αφορά την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως (άρθρο 19, παράγραφος 3, στοιχείο β', ΣΕΕ και άρθρο 267, παράγραφος 1, στοιχείο β', ΣΛΕΕ), αν πλήττεται το κύρος των πράξεων των οργάνων της Ένωσης όταν αυτές αντιβαίνουν σε κανόνα του διεθνούς δικαίου³⁰.

45. Τούτο δεν σημαίνει, ωστόσο, ότι οι ιδιώτες (δηλαδή φυσικά ή νομικά πρόσωπα) μπορούν να επικαλούνται κατά βούληση διατάξεις και αρχές του διεθνούς δικαίου ενώπιον δικαστικών αρχών, προκειμένου να ανατρέψουν πράξεις των οργάνων της Ένωσης. Αντιθέτως, για κάθε συγκεκριμένη διάταξη και για κάθε συγκεκριμένη αρχή του διεθνούς δικαίου πρέπει πάντα να εξετάζεται χωριστά, αν και σε ποιο βαθμό μπορεί αυτή να ληφθεί υπόψη ως κριτήριο κατά τον έλεγχο της νομιμότητας πράξεως της Ένωσης η οποία αποτελεί αντικείμενο αμφισβήτησεως από φυσικό ή νομικό πρόσωπο³¹. Η εξέταση του εν λόγω ζητήματος, το οποίο τίθεται με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, προηγείται λογικά του ουσιαστικού ελέγχου του κύρους της οδηγίας 2008/101 (και αντιστοίχως του ελέγχου του κύρους της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία

26 — Αυτή η αιτίαση συνιστά αντικείμενο του δεύτερου και τρίτου προδικαστικού ερωτήματος.

27 — Αυτή η αιτίαση συνιστά αντικείμενο του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος, στοιχείο α'.

28 — Αυτή η αιτίαση συνιστά αντικείμενο του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος, στοιχεία β' και γ'.

29 — Απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 1992, C-286/90, Poulsen και Diva Navigation (Συλλογή 1992, σ. I-6019, σκέψη 9), της 16ης Ιουνίου 1998, C-162/96, Racke (Συλλογή 1998, σ. I-3655, σκέψη 45), της 3ης Ιουνίου 2008, C-308/06, Intertanko κ.λπ. (αποκαλούμενη «Intertanko», Συλλογή 2008, σ. I-4057, σκέψη 51), και της 3ης Σεπτεμβρίου 2008, C-402/05 P και C-415/05 P, Kadi και Al Barakaat International Foundation κατά Συμβουλίου και Επιτροπής (αποκαλούμενη «Kadi», Συλλογή 2008, σ. I-6351, σκέψη 291).

30 — Απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1972, 21/72 έως 24/72, International Fruit Company κ.λπ. (Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 279, σκέψη 6), και Racke (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 27).

31 — Απόφαση International Fruit Company κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 8) συναφώς, απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, ίδιες σκέψεις 43 και 45).

2008/101) κατά συνέπεια το ζήτημα αυτό πρέπει να εξετασθεί πρώτο.

λοιπές διεθνείς συμφωνίες τις οποίες επικαλούνται οι παρεμβαίνουσες, αλλά δεν τις περιλαμβάνει στα ερωτήματα περί ακυρότητας τα οποία υποβάλλει στο Δικαστήριο.

46. Επίσης, κατά την εκτίμηση των επίμαχων νομικών ζητημάτων, θα περιοριστώ στις αρχές και στις διατάξεις του διεθνούς δικαίου οι οποίες συνιστούν συγκεκριμένο αντικείμενο των ερωτημάτων του εθνικού δικαστηρίου. Θεωρώ ότι δεν θα ήταν λυσιτελής η εξέταση άλλων διεθνών συμφωνιών τις οποίες επικαλούνται, κυρίως, οι παρεμβαίνουσες υπέρ των προσφευγουσών της κύριας δίκης³². Θεωρητικώς είναι μεν δυνατόν κατά τη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως το Δικαστήριο να λάβει θέση αυτοβούλως επί πιθανών λόγων ακυρότητας, τους οποίους δεν έλαβε υπόψη το αιτούν δικαστήριο³³. Σε περίπτωση, όμως, υποβολής προδικαστικού ερωτήματος με αντικείμενο το κύρος νομικής πράξεως η δυνατότητα αυτή πρέπει να χρησιμοποιείται με φειδώ. Όταν από τη δικογραφία προκύπτει σιωπηρώς η πρόθεση του αιτούντος δικαστηρίου να μη θέσει μία διάταξη υπό την κρίση του Δικαστηρίου, το Δικαστήριο θα πρέπει να παραλείψει την εξέτασή της³⁴. Τούτο συμβαίνει εν προκειμένω: στη διάταξη περί παραπομπής, το High Court αναφέρεται μεν επανειλημμένως στις

A — Επί της χρήσεως διεθνών συμφωνιών και αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου ως κριτηρίων κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101 (πρώτο ερώτημα)

47. Στο πλαίσιο του πρώτου ερωτήματος πρέπει να αναλυθεί το θεμελιώδες ζήτημα αν και σε ποιο βαθμό οι διεθνείς συμφωνίες και αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου τις οποίες λαμβάνει υπόψη το αιτούν δικαστήριο δύνανται να χρησιμοποιηθούν εν γένει ως κριτήρια για τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101, και μάλιστα στο πλαίσιο διαδικασιών ενώπιον εθνικών δικαστηρίων οι οποίες κινούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα —εν προκειμένω, από επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων.

32 — Συναφώς, πρόκειται ιδίως για την Ευρωμεσογειακή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, αφενός, και του Βασιλείου του Μαρόκου, αφετέρου (υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 12 Δεκεμβρίου 2006, ΕΕ 2006, L 386, σ. 57) καθώς και για τη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ του Καναδά και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της (υπογράφηκε στις Βρυξέλλες στις 17 Δεκεμβρίου 2009, ΕΕ 2010, L 207, σ. 32). Επίσης, οι παρεμβαίνουσες επικαλούνται και ορισμένες διμερείς συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών τις οποίες έχουν συνάψει κράτη μέλη.

33 — Απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 1999, C-61/98, De Haan (Συλλογή 1999, σ. I-5003, σκέψη 47).

34 — Βλ., συναφώς, απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1988, 247/86, Alsatel (Συλλογή 1988, σ. 5987, σκέψεις 7 και 8), και της 11ης Νοεμβρίου 1997, C-408/95, Eurotunnel κ.λπ. (Συλλογή 1997, σ. I-6315, σκέψη 34 σε συνδυασμό με τη σκέψη 33).

48. Συναφώς, θα εξετάσω κατ' αρχάς τις τρεις σχετικές διεθνείς συμφωνίες —τη σύμβαση του Σικάγου, το πρωτόκολλο του Κιότο και τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί»— (βλ., σχετικά, κατωτέρω υπό 1) και εν συνεχεία τις διάφορες αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου τις οποίες θέτει υπό την κρίση του Δικαστηρίου το αιτούν δικαστήριο (βλ., σχετικά, κατωτέρω υπό 2).

1. Διεθνείς συμφωνίες (πρώτο ερώτημα, στοιχεία ε' έως ζ')

α) Η σύμβαση του Σικάγου (πρώτο ερώτημα, στοιχείο ε')

49. Κατά πάγια νομολογία, οι διεθνείς συμφωνίες μπορούν να ληφθούν υπόψη ως κριτήρια κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεων των οργάνων της Ένωσης υπό δύο προϋποθέσεις³⁵:

— Πρώτον, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να δεσμεύεται από τη σχετική συμφωνία.

— Δεύτερον, αυτός ο έλεγχος κύρους δεν πρέπει να προσκρούει στη φύση και στην οικονομία της σχετικής συνθήκης, και οι διατάξεις της συνθήκης πρέπει να παρίστανται, από απόψεως περιεχομένου, άνευ αιρέσεων και αρκούντως ακριβείς.

50. Συναφώς, ως προς τη δεύτερη προϋπόθεση, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, στην προκείμενη περίπτωση, το ζήτημα περί του κύρους της οδηγίας 2008/101 τίθεται στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας η οποία κινείται από ιδιώτες —από πλείονες αεροπορικές εταιρίες και μία ένωση αεροπορικών εταιριών³⁶.

35 — Απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψεις 43 έως 45) βλ., επίσης, απόφαση International Fruit Company κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψεις 7 και 8), της 9ης Οκτωβρίου 2001, C-377/98, Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (Σύλλογή 2001, σ. I-7079, σκέψη 52), καθώς και —ειδικά ως προς τη δεύτερη προϋπόθεση— απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA (Σύλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 39), και της 9ης Σεπτεμβρίου 2008, C-120/06 P και C-121/06 P, FIAMM κ.λπ. κατά Συμβουλίου και Επιτροπής (αποκαλούμενη «FIAMM», Σύλλογή 2008, σ. I-6513, σκέψη 110).

36 — Βλ., συναφώς, απόφαση International Fruit Company κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 8).

51. Όσον αφορά, κατ' αρχάς, τη σύμβαση του Σικάγου, δεν τηρείται η πρώτη εκ των ανωτέρω, υπό σημείο 49, αναφερόμενων προϋποθέσεων.

52. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμβάσεως του Σικάγου. Ως εκ τούτου, η εν λόγω σύμβαση δεν παράγει τυπικώς ούτε δικαιώματα ούτε υποχρεώσεις για την Ένωση.

53. Ωστόσο, οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης και οι ενώσεις που τις υποστηρίζουν θεωρούν ότι η Ένωση δεσμεύεται ουσιαστικώς από τη σύμβαση του Σικάγου. Αφενός, στηρίζουν την άποψη αυτή στο άρθρο 351 ΣΛΕΕ και, αφετέρου, επικαλούνται τη θεωρία περί λειτουργικής διαδοχής.

54. Εντούτοις, αμφότερα τα επιχειρήματα αυτά δεν ευσταθούν.

ι) Καμία δέσμευση από τη σύμβαση του Σικάγου κατά το άρθρο 351 ΣΛΕΕ

55. Κατά το άρθρο 351, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 307 ΕΚ και πρώην άρθρο 234 της Συνθήκης ΕΟΚ) τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κρατών μελών έναντι τρίτων χωρών δεν θίγονται από τις Συνθήκες

(δηλαδή από τη ΣΕΕ και από τη ΣΛΕΕ³⁷), εφόσον πρόκειται για δικαιώματα και υποχρεώσεις που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις συναφθείσες πριν από την ημερομηνία προσχωρήσεως κάθε κράτους μέλους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

χωρών⁴⁰. Συναφώς, ισχύει η γενική αρχή περί σχετικής ισχύος των συμβάσεων, την οποία αναγνωρίζει και το διεθνές δίκαιο, κατά την οποία οι συμβάσεις δεν δημιουργούν υποχρεώσεις και δικαιώματα για τρίτα κράτη (*acta tertiis nec nocent nec prosunt*)⁴¹.

56. Καθόσον το δίκαιο της Ένωσης αναγνωρίζει αυτές τις προγενέστερες συμβάσεις των κρατών μελών με τρίτες χώρες κατά το άρθρο 351, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, καθίσταται πρόδηλο ότι σέβεται τη γενική αρχή του διεθνούς δικαίου *acta sunt servanda*³⁸. Επομένως, η προσχώρηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να αθετήσουν τις υποχρεώσεις τους έναντι τρίτων κρατών οι οποίες απορρέουν από προγενέστερες διεθνείς συμβάσεις³⁹.

57. Τα όργανα της Ένωσης όμως δεσμεύονται μόνο να μην εμποδίζουν την τήρηση των υποχρεώσεων των κρατών μελών οι οποίες απορρέουν από αυτές τις προγενέστερες συμβάσεις Ένωση καθεαυτή δεν δεσμεύεται από τις εν λόγω συμβάσεις στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου έναντι των οικείων τρίτων

58. Εξάλλου, η έλλειψη δεσμεύσεως της Ένωσης από προγενέστερες συμβάσεις των κρατών μελών καθίσταται πρόδηλη συγκρίνοντας το άρθρο 351 ΣΛΕΕ σχετικά με τις προγενέστερες συμβάσεις με το άρθρο 216 ΣΛΕΕ το οποίο αφορά τις συμφωνίες τις οποίες συνάπτει η ίδια η Ένωση. Ενώ, δηλαδή, το άρθρο 216, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ ορίζει ότι οι συμφωνίες που συνάπτει η Ένωση δεσμεύουν τα θεσμικά όργανά της και τα κράτη μέλη, στο άρθρο 351 ΣΛΕΕ δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη όσον αφορά τις προγενέστερες συμβάσεις των κρατών μελών. Από το άρθρο 351 ΣΛΕΕ δεν προκύπτει υποχρέωση των οργάνων της Ένωσης να προσαρμόσουν το δίκαιο της Ένωσης στις προγενέστερες συμβάσεις των κρατών μελών. Τουναντίον, κατά το άρθρο 351, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη οφείλουν να προσφεύγουν σε όλα τα πρόσφορα μέσα, για να άρουν τα διαπιστωθέντα ασυμβίβαστα μεταξύ των προγενέστερων συμβάσεών τους και των βασικών Συνθηκών της Ένωσης (ΣΕΕ και ΣΛΕΕ). Εν ανάγκη, τα κράτη μέλη

37 — Βλ. άρθρο 1, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, ΣΕΕ και άρθρο 1, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.

38 — Όσον αφορά την αρχή *acta sunt servanda*, βλ. άρθρο 26 καθώς και άρθρο 30, παράγραφος 4, στοιχείο β', της συμβάσεως της Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών της 23ης Μαΐου 1969 (*RTNU* τόμος 1155, σ. 331).

39 — Βλ., συναφώς, απόφαση της 14ης Οκτωβρίου 1980, 812/79, *Burgoa* (Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 71, σκέψη 8), της 14ης Ιανουαρίου 1997, C-124/95, *Centro-Com* (Συλλογή 1997, σ. I-81, σκέψη 56), της 4ης Ιουλίου 2000, C-62/98, *Επιτροπή κατά Πορτογαλίας* (Συλλογή 2000, σ. I-5171, σκέψη 44), της 18ης Νοεμβρίου 2003, C-216/01, *Budejovický Budvar* (Συλλογή 2003, σ. I-13617, σκέψεις 144 και 145), και της 19ης Νοεμβρίου 2009, C-118/07, *Επιτροπή κατά Φινλανδίας* (Συλλογή 2009, σ. I-10889, σκέψη 27).

40 — Απόφαση *Burgoa* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 39, σκέψη 9).

41 — Απόφαση της 25ης Φεβρουαρίου 2010, C-386/08, *Brita* (Συλλογή 2010, σ. I-1289, σκέψη 44).

οφείλουν να τροποποιούν τις προγενέστερες συμβάσεις τους με τρίτες χώρες ή και να τις καταγγέλλουν⁴².

59. Από το άρθρο 351 ΣΛΕΕ δεν προκύπτει, λοιπόν, καμία δέσμευση της Ένωσης από τη σύμβαση του Σικάγου.

ii) Καμία δέσμευση από τη σύμβαση του Σικάγου λόγω λειτουργικής διαδοχής

60. Ούτε με τη συνδρομή της θεωρίας περί λειτουργικής διαδοχής μπορεί να θεμελιωθεί δέσμευση της Ένωσης από τη σύμβαση του Σικάγου.

61. Η θεωρία περί λειτουργικής διαδοχής ανάγεται στην απόφαση του Δικαστηρίου επί της υποθέσεως *International Fruit Company*. Με τη σχετική απόφασή του το Δικαστήριο έκρινε ότι η τότε Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα δεσμευόταν από τις διατάξεις της GATT 1947, μολοντί δεν είχε προσχωρήσει τυπικώς σε αυτήν, καθόσον λόγω της Συνθήκης ΕΟΚ είχε αναλάβει αρμοδιότητες του τομέα αυτού οι οποίες ασκούσαν προγενέστερα από τα κράτη μέλη της⁴³.

62. Ωστόσο, η νομολογία αυτή σχετικά με την GATT δεν δύναται να μεταφερθεί άνευ ετέρου και σε άλλες διεθνείς συμφωνίες⁴⁴. Δεν μπορεί, ιδίως, να εφαρμοσθεί στον επίμαχο, εν προκειμένω, τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

63. Αφενός, διότι στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών —αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών της κύριας δίκης και των ενώσεων που τις υποστηρίζουν— η Ένωση έχει αναλάβει μεν πολλές αρμοδιότητες από τα κράτη μέλη, αλλά όχι όλες⁴⁵. Για τον λόγο αυτό, άλλωστε, οι συμβάσεις αεροπορικών μεταφορών συνάπτονται μέχρι σήμερα ως «μικτές συμβάσεις», στις οποίες μετέχουν ως συμβαλλόμενα μέρη και τα κράτη μέλη από κοινού με την Ένωση⁴⁶.

64. Αφετέρου, δεν υφίσταται καμία ένδειξη ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση ή η πρώην Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα μπορούσε να διαδεχθεί τα κράτη μέλη της στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ και ότι η συμμετοχή της θα γινόταν δεκτή από τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη της συμβάσεως του Σικάγου, όπως συνέβη αντίστοιχα στην

42 — Αποφάσεις Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 39, σκέψεις 49 και 52) και *Budejovický Budvar* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 39, σκέψη 170).

43 — Απόφαση *International Fruit Company* κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, ιδίως σκέψη 18) σχετικά με τη θεωρία της λειτουργικής διαδοχής, βλ. επίσης, τις αποφάσεις της 22ας Οκτωβρίου 2009, C-301/08, *Bogiatzi* (Συλλογή 2009, σ. I-10185, σκέψη 25), και της 4ης Μαΐου 2010, C-533/08, *TNT Express Nederland* (Συλλογή 2010, σ. I-4107, σκέψη 62).

44 — Αποφάσεις της 14ης Ιουλίου 1994, C-379/92, *Peralta* (Συλλογή 1994, σ. I-3453, σκέψη 16), της 24ης Ιουνίου 2008, C-188/07, *Commune de Mesquer* (Συλλογή 2008, σ. I-4501, σκέψη 85), και *Intertanko* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 48).

45 — Συναφώς —σε σχέση με τη Σύμβαση της Βαρσοβίας της 12ης Οκτωβρίου 1929 περί ενοποίησης διατάξεων σχετικών προς τας διεθνείς αερομεταφοράς—, απόφαση *Bogiatzi* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 43, σκέψεις 32 και 33).

46 — Βλ. τις προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 32, συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με το Μαρόκο και τον Καναδά.

περίπτωση της GATT 1947⁴⁷. Εξάλλου, όπως προκύπτει και από τη δικογραφία, η Ένωση έχει μόνον ιδιότητα παρατηρητή εντός του ΔΟΠΑ ενώ συντονίζει και τις θέσεις των κρατών μελών της πριν από τις συνεδριάσεις των οργάνων του ΔΟΠΑ, αλλά δεν μετέχει στις σχετικές επιτροπές —τουλάχιστον προς το παρόν— αντί των κρατών μελών της⁴⁸. Τούτο παραδέχτηκαν μάλιστα ενώπιον του Δικαστηρίου και οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης καθώς και οι ενώσεις που τις υποστηρίζουν μετά από σχετική ερώτηση η οποία υποβλήθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση.

65. Υπό αυτές τις συνθήκες δεν μπορεί να γίνει δεκτή καμία λειτουργική διαδοχή, βάσει της οποίας η Ένωση θα είχε αναλάβει τη θέση των κρατών μελών της εντός του ΔΟΠΑ και ως εκ τούτου θα δεσμευόταν —σε ουσιαστικό επίπεδο— από τη σύμβαση του Σικάγου. Μόνον το γεγονός ότι όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι συμβαλλόμενα κράτη της συμβάσεως του Σικάγου δεν επαρκεί για να παραγάγει δέσμευση της Ένωσης από την εν λόγω σύμβαση⁴⁹.

iii) Ενδιάμεσο συμπέρασμα

66. Συνεπώς, καθόσον η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν δεσμεύεται από τη σύμβαση του Σικάγου,

η εν λόγω σύμβαση δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101. Ωστόσο, το γεγονός ότι όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι συμβαλλόμενα κράτη της συμβάσεως του Σικάγου μπορεί να ασκεί επιρροή κατά την ερμηνεία των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης⁵⁰ τούτο προκύπτει από τη γενική αρχή της καλής πίστωσης, η οποία ισχύει και στο διεθνές δίκαιο ενώ εξειδικεύεται περαιτέρω στο πλαίσιο του δικαίου της Ένωσης με το άρθρο 4, παράγραφος 3, ΣΕΕ⁵¹.

β) Το πρωτόκολλο του Κιότο και η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» (πρώτο ερώτημα, στοιχεία στ' και ζ')

67. Το πρωτόκολλο του Κιότο και η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» δεσμεύουν αναμφίβολα την Ευρωπαϊκή Ένωση —πρώην Ευρωπαϊκή Κοινότητα— ως συμβαλλόμενο μέρος τους (βλ., επίσης, άρθρο 216, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 1, παράγραφος 3, τρίτο εδάφιο, ΣΕΕ). Συνεπώς, όσον αφορά και τις δύο αυτές συμφωνίες συντρέχει η πρώτη εκ των προαναφερθεισών ανωτέρω, υπό σημείο 49, αναφερόμενων προϋποθέσεων. Πρέπει να εξετασθεί όμως αν πληρούται και η δεύτερη προϋπόθεση, αν δηλαδή η φύση και η οικονομία του πρωτοκόλλου του Κιότο και της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» καθιστά δυνατή τη χρήση αμφότερου αυτών των συμφωνιών ως κριτηρίων ελέγχου

47 — Βλ., συναφώς, τις προτάσεις μου της 20ής Νοεμβρίου 2007 στην απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σημείο 44).

48 — Βλ. και τις παρατηρήσεις της Επιτροπής στην ιστοσελίδα της, διαθέσιμες στην αγγλική γλώσσα στη διεύθυνση < http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/european_community_icao/european_community_icao_en.htm > (ημερομηνία τελευταίας ενημέρωσεως: 30 Ιουνίου 2011).

49 — Συναφώς, αποφάσεις Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 49) και Bogiatzi (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 43, σκέψη 33).

50 — Βλ., σχετικά, τις κατωτέρω παρατηρήσεις μου επί του τρίτου και τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος (σημεία 161 έως 236 των παρούσων προτάσεων).

51 — Απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 52, in fine).

του κύρους πράξεως της Ένωσης, και αν οι επίμαχες διατάξεις των εν λόγω συμφωνιών παρίστανται, από απόψεως περιχομένου, άνευ αιρέσεων και ακρούτως ακριβείς.

σε περιορισμένο βαθμό κατά τον δικαστικό έλεγχο του κύρους των πράξεων των οργάνων της Ένωσης.

ι) Προκαταρκτική παρατήρηση

68. Κάθε διεθνής συμφωνία την οποία συνάπτει η Ευρωπαϊκή Ένωση δεσμεύει την Ένωση έναντι των άλλων συμβαλλόμενων μερών στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου. Το κύρος όμως αυτών των συμφωνιών εντός της Ένωσης δεν είναι ζήτημα του διεθνούς δικαίου αλλά του δικαίου της Ένωσης. Κατά πάγια νομολογία, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι από της θέσεως σε ισχύ των διεθνών συμφωνιών που συνάπτει η Ένωση οι διατάξεις τους αποτελούν ουσιώδες («αναπόσπαστο») τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης⁵². Επιπλέον, από το άρθρο 216, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ προκύπτει ότι οι συμφωνίες αυτές δεσμεύουν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης και τα κράτη μέλη. Εντούτοις, η εξέταση που αφορά μόνον το κύρος διεθνούς συμφωνίας πρέπει να διακρίνεται από την εξέταση των αποτελεσμάτων τα οποία μπορεί να παράγουν οι διατάξεις αυτής της συμφωνίας επί συγκεκριμένης διαφοράς. Πράγματι, από τη φύση και την οικονομία κάθε συμφωνίας ενδέχεται να προκύψει ότι στο πλαίσιο της Ένωσης οι διατάξεις της δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν καθόλου ή ότι μπορούν να συνεκτιμηθούν

69. Κατά την κρίση σχετικά με τα αποτελέσματα τα οποία παράγουν εντός της Ένωσης οι διατάξεις συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτων χωρών, δεν μπορεί να μη ληφθεί υπόψη ότι οι εν λόγω διατάξεις εμπίπτουν στο πεδίο του διεθνούς δικαίου. Αν η συμφωνία —όπως συμβαίνει κατά κανόνα— δεν ρυθμίζει ρητώς τα αποτελέσματα των διατάξεων της εντός της έννομης τάξεως των συμβαλλόμενων μερών, απόκειται στα αρμόδια δικαστήρια να επιλύσουν το ζήτημα διά της ερμηνευτικής οδού⁵³, στηριζόμενα ιδίως στο πνεύμα, στην οικονομία ή στο γράμμα της συμφωνίας αυτής⁵⁴. Σε κάθε περίπτωση, απόκειται στο Δικαστήριο να προσδιορίσει, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα προαναφερθέντα κριτήρια, αν οι διατάξεις διεθνούς συμφωνίας παρέχουν στους πολίτες της Ένωσης το δικαίωμα να επικαλούνται την εν λόγω συμφωνία ενώπιον των δικαστηρίων προκειμένου να θέσουν υπό αμφισβήτηση το κύρος πράξεως της Ένωσης⁵⁵.

70. Επί παραδείγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει, κατά πάγια νομολογία, ότι οι κανόνες του ΠΟΕ [Παγκόσμιος Οργανισμός

52 — Αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1974, 181/73, Haegeman (Συλλογή τόμος 1974, σ. 245, σκέψη 5), IATA και ELFAA (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, σκέψη 36), Brita (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 41, σκέψη 39), και της 8ης Μαρτίου 2011, C-240/09, Lesoochránárske zoskupenie (Συλλογή 2011, σ. I-1255, σκέψη 30).

53 — Απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 1982, 104/81, Kupferberg (Συλλογή 1982, σ. 3641, σκέψη 17), της 23ης Νοεμβρίου 1999, C-149/96, Πορτογαλία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1999, σ. I-8395, σκέψη 34), και FIAMM (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, σκέψη 108).

54 — Αποφάσεις International Fruit Company κ.λπ. (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 20), της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-280/93, Γερμανία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1994, σ. I-4973, σκέψη 110), και FIAMM (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, σκέψη 108 in fine) επίσης, απόφαση Kupferberg (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 52, σκέψη 18).

55 — Απόφαση FIAMM (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, σκέψη 109).

Εμπορίου] και οι αποφάσεις των οργάνων του ΠΟΕ δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεως της Ένωσης λόγω της φύσεως και της οικονομίας τους. Το Δικαστήριο θεμελιώνει κατ' ουσία αυτή τη θέση στη μεγάλη «ελαστικότητα» (ή «χαλαρότητα», στη γαλλική γλώσσα: «souplesse») της GATT (ή του δικαίου του ΠΟΕ πλέον), η οποία στηρίζεται στην επίλυση μέσω διαπραγματεύσεων και στη λογική των αμφίδρομων πλεονεκτημάτων (αμοιβαιότητα)⁵⁶.

71. Επιπλέον, ισχύει εν γένει ότι στο πλαίσιο ένδικων διαδικασιών οι οποίες κινούνται από ιδιώτες (δηλαδή φυσικά ή νομικά πρόσωπα) οι διεθνείς συμφωνίες μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεων των οργάνων της Ένωσης, εφόσον είναι κατάλληλες ως εκ της φύσεως και της οικονομίας τους να θεμελιώσουν δικαιώματα τα οποία μπορεί να επικαλεσθεί ο ιδιώτης ενώπιον των δικαστηρίων⁵⁷. Επομένως, λοιπόν, κάθε

σχετική διεθνής συμφωνία πρέπει να αφορά τη νομική κατάσταση του ιδιώτη⁵⁸.

72. Η νομική κατάσταση του ιδιώτη επηρεάζεται ιδίως όταν διεθνής συμφωνία του απονέμει αυτοτελή δικαιώματα και ελευθερίες⁵⁹, όπως συμβαίνει, για παράδειγμα, σε πολλές συμφωνίες συνδέσεως, συνεργασίας ή εταιρικής σχέσεως τις οποίες συνάπτει η Ευρωπαϊκή Ένωση⁶⁰. Οι συμφωνίες προστασίας του περιβάλλοντος ενδέχεται επίσης να περιέχουν διατάξεις τις οποίες δύναται να επικαλεσθεί κάθε ενδιαφερόμενος ενώπιον δικαστηρίου⁶¹.

73. Η δυνατότητα των ιδιωτών να επικαλεσθούν διεθνή συμφωνία ενώπιον δικαστηρίου

56 — Βλ., μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις *International Fruit Company κ.λπ.* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψεις 19 έως 27, ιδίως σκέψη 21), *Γερμανία κατά Συμβουλίου* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 54, σκέψεις 106 έως 109), της 12ης Δεκεμβρίου 1995, C-469/93, *Chiquita Italia* (Συλλογή 1995, σ. I-4533, σκέψεις 26 έως 29), *Πορτογαλία κατά Συμβουλίου* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 53, ιδίως σκέψη 47), της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, C-93/02 P, *Biret International κατά Συμβουλίου* (Συλλογή 2003, σ. I-10497, ιδίως σκέψη 52), και C-94/02 P, *Biret et Cie κατά Συμβουλίου* (Συλλογή 2003, σ. I-10565, ιδίως σκέψη 55), της 1ης Μαρτίου 2005, C-377/02, *Van Parys* (Συλλογή 2005, σ. I-1465, ιδίως σκέψη 39), και *FIAMM* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, ιδίως σκέψη 111).

57 — Απόφαση *International Fruit Company κ.λπ.* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψεις 8 και 19). Ομοίως κρίνει το Δικαστήριο όταν εξετάζει αν ιδιώτες μπορούν να επικαλεσθούν διατάξεις διεθνών συμφωνιών τις οποίες έχει συνάψει η Ευρωπαϊκή Ένωση βάλλοντας κατά εθνικών Αρχών ή εθνικών μέτρων: βλ., προοφάτως, απόφαση της 20ής Μαΐου 2010, C-160/09, *Ιωάννης Καταβαρδάς — Νικόλαος Τσίτσικας* (Συλλογή 2010, σ. I-4591, σκέψη 45).

58 — Αναλόγως με την κάθε περίπτωση, το εν λόγω ζήτημα χρήζει λιγότερο ή περισσότερο διεξοδικής ανάλυσεως. Στην απόφαση *IATA και ELFAA* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, σκέψη 39) μπορούσε να θεωρηθεί ως αυτονόητη προϋπόθεση ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999 (Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που αφορούν τις εναέριες μεταφορές, ΕΕ 2001, L 194, σ. 39; *RTNU* τόμος 2242, σ. 369) ασκεί επιρροή στη νομική κατάσταση ιδιωτών. Πράγματι, οι επίμαχες διατάξεις της συμβάσεως αφορούσαν τις αστικές φύσεως αξιώσεις αποζημιώσεως ιδιωτών έναντι επιχειρήσεων αερομεταφορών καθώς και τον περιορισμό της αστικής ευθύνης αυτών των επιχειρήσεων.

59 — Έτσι η απόφαση *Intertanko* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 59).

60 — Βλ., μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις της 31ης Ιανουαρίου 1991, C-18/90, *Kziber* (Συλλογή 1991, σ. I-199, σκέψεις 15 έως 23), της 29ης Ιανουαρίου 2002, C-162/00, *Rokrzertowicz-Meyer* (Συλλογή 2002, σ. I-1049, σκέψεις 19 έως 30), και της 12ης Απριλίου 2005, C-265/03, *Simutenkov* (Συλλογή 2005, σ. I-2579, σκέψεις 22 έως 29) συναφώς, απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 2010, C-300/09 και C-301/09, *Toprak* (Συλλογή 2010, σ. I-12845) το Δικαστήριο είχε κρίνει ήδη με την απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 1987, 12/86, *Demirel* (Συλλογή 1987, σ. 3719, σκέψη 14), ότι οι συμβάσεις αυτού του είδους δύνανται, κατ' αρχήν, να εφαρμοσθούν απευθείας.

61 — Απόφαση της 15ης Ιουλίου 2004, C-213/03, *Pêcheurs de l'étang de Berre* (Συλλογή 2004, σ. I-7357, ιδίως σκέψη 47).

περιορίζεται μόνον όσον αφορά τον έλεγχο κύρους σχετικής πράξεως και τούτο λόγω του σκοπού της προστασίας των ατομικών δικαιωμάτων: κατά το δίκαιο της Ένωσης — αλλά και στην έννομη τάξη των περισσότερων κρατών μελών— οι ιδιώτες απολαύουν κατά κανόνα έννομης προστασίας στο μέτρο που είναι αναγκαίο για την εξασφάλιση των αναγνωρισμένων δικαιωμάτων ή ελευθεριών τους (βλ. άρθρο 47, παράγραφος 1, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

διεθνούς δικαίου υποχρεώσεις τους⁶². Υπέρ αυτής της λογικής συνηγορεί ότι το διεθνές δίκαιο είναι ατμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης και οι προσφεύγοντες οι οποίοι απολαύουν προνομιακής μεταχείρισεως στο πλαίσιο του συστήματος των βασικών Συνθηκών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να επικαλούνται όχι μόνον τα δικά τους δικαιώματα, αλλά και να ενεργούν στο πλαίσιο του γενικού συμφέροντος με σκοπό τον έλεγχο νομιμότητας των πράξεων των οργάνων της Ένωσης. Συναφώς, είναι ιδιαίτερος σημαντική κατά το άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, ΣΕΕ και η εξασφάλιση της αυστηρής τηρήσεως του διεθνούς δικαίου.

74. Υπό αυτό το πρίσμα πρέπει και στην προκειμένη περίπτωση να εξετασθεί, κατ' αρχάς, αν η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» και το πρωτόκολλο του Κιότο δύνανται ως εκ της φύσεως και της οικονομίας τους να θεμελιώσουν δικαιώματα τα οποία μπορεί να επικαλεσθεί ιδιώτης κατόπιν πρέπει να εξετασθεί συγκεκριμένα αν οι επίμαχες σε κάθε περίπτωση διατάξεις αυτών των συμφωνιών είναι, από απόψεως περιεχομένου, απαλλαγμένες αιρέσεων και αρκούντως ακριβείς, ώστε να μπορεί να τις επικαλεσθεί ο ιδιώτης ενώπιον του δικαστηρίου.

ii) Το πρωτόκολλο του Κιότο (πρώτο ερώτημα, στοιχείο ζ')

76. Όσον αφορά, κατ' αρχάς, το πρωτόκολλο του Κιότο μόνον οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης και οι ενώσεις που παρεμβαίνουν υπέρ αυτών υποστηρίζουν ότι θα μπορούσε να εφαρμοσθεί απευθείας. Τα όργανα και οι κυβερνήσεις που μετέχουν στη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, καθώς και οι περιβαλλοντικές ενώσεις εκφράζουν εκ

75. Στην προκειμένη περίπτωση, παρέλκει η εξέταση του ζητήματος αν θα έπρεπε να προβλέπονται διαφορετικές, ευνοϊκότερες προϋποθέσεις επί προσφυγών ακυρώσεως οι οποίες ασκούνται από προνομιούχους δικαιούχους κατά την έννοια του άρθρου 263, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, οι οποίοι ισχυρίζονται ότι πράξη της Ένωσης αντιβαίνει στις

62 — Στην απόφαση Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, ιδίως σκέψεις 53 και 54) το Δικαστήριο έκρινε παραδεκτή την προσφυγή την οποία άσκησε κράτος μέλος κατά οδηγίας του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τον ισχυρισμό ότι η οδηγία αντιβαίνει στις διεθνούς δικαίου υποχρεώσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (νυν Ευρωπαϊκής Ένωσης) από τη σύμβαση για τη βιολογική ποικιλομορφία η οποία υπογράφηκε στο Ρίο ντε Τζανέιρο στις 5 Ιουνίου 1992 (ΕΕ 1993, L 309, σ. 3 *RTNU* τόμος 1760, σ. 79). Κατά το Δικαστήριο, ο σχετικός έλεγχος είναι δυνατός ακόμα και όταν οι διατάξεις της εν λόγω συμβάσεως δεν έχουν άμεσο αποτέλεσμα, όταν δηλαδή δεν γεννούν δικαιώματα τα οποία οι ιδιώτες θα μπορούσαν να επικαλεσθούν ευθέως ενώπιον δικαστηρίου (σκέψη 54 αυτής της αποφάσεως).

διαμέτρου αντίθετη άποψη και θεωρούν ότι το πρωτόκολλο του Κιότο δεν μπορεί να συνεκτιμηθεί κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101.

77. Η τελευταία άποψη είναι πειστική. Ούτε η φύση και η οικονομία του πρωτοκόλλου του Κιότο εν γένει ούτε ειδικότερα η συγκεκριμένη, εν προκειμένω, διάταξη (το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο) παρέχουν στοιχεία τα οποία θα συνηγορούσαν υπέρ της απευθείας εφαρμογής.

— Η φύση και η οικονομία του πρωτοκόλλου του Κιότο

78. Το πρωτόκολλο του Κιότο είναι συμφωνία προστασίας του περιβάλλοντος και του κλίματος. Πρόκειται για πρόσθετο πρωτόκολλο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές⁶³.

79. Απώτερος σκοπός αυτής της συμβάσεως-πλαisiού και κάθε σχετικής νομικής πράξεως είναι η σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδο που να αποτρέπει την επικίνδυνη ανθρωπογενή παρεμβολή στο κλιματικό σύστημα⁶⁴. Στο προοίμιο της

συμβάσεως-πλαisiού υπογραμμίζεται, μεταξύ άλλων, ότι οι μεταβολές του κλίματος της Γης και οι δυσμενείς επιπτώσεις τους αποτελούν μέλημα όλης της ανθρωπότητας⁶⁵, καλούνται όλες οι χώρες στην ευρύτερη δυνατή συνεργασία⁶⁶, και επιβεβαιώνεται η εθνική κυριαρχία κατά τη διεθνή συνεργασία για την αντιμετώπιση των κλιματικών μεταβολών⁶⁷.

80. Ο ανωτέρω σκοπός καθώς και το γενικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το πρωτόκολλο του Κιότο υποδηλώνουν ότι πρόκειται για ένα νομικό εργαλείο το οποίο ρυθμίζει μόνον τις σχέσεις μεταξύ κρατών⁶⁸ και τις σχετικές υποχρεώσεις κάθε κράτους στο πλαίσιο της παγκόσμιας προσπάθειας αντιμετώπισεως των κλιματικών μεταβολών.

81. Η εντύπωση αυτή επιβεβαιώνεται παρατηρώντας τις σημαντικότερες διατάξεις του πρωτοκόλλου του Κιότο: με σκοπό την προαγωγή της αειφόρου αναπτύξεως παρατίθεται μη αποκλειστικός κατάλογος πολιτικών και μέτρων που πρέπει να υλοποιηθούν από συγκεκριμένα συμβαλλόμενα μέρη (ουσιαστικά από τις ανεπτυγμένες χώρες) προκειμένου αυτά να τηρήσουν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά τον περιορισμό και τη μείωση των εκπομπών⁶⁹.

63 — Πρώτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμβάσεως-πλαisiού.

64 — Έκτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμβάσεως-πλαisiού.

65 — Ένατη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμβάσεως-πλαisiού.

66 — Συμβαλλόμενα μέρη του πρωτοκόλλου του Κιότο μπορούν να είναι εκτός από κράτη και περιφερειακοί οργανισμοί οικονομικής ολοκλήρωσης. Τούτο ισχύει ιδίως για την Ευρωπαϊκή Ένωση (πρώην Ευρωπαϊκή Κοινότητα).

67 — Άρθρο 2, παράγραφοι 1 και 3, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του πρωτοκόλλου του Κιότο.

63 — Βλ., επί παραδείγματι, τον τίτλο του πρωτοκόλλου του Κιότο και την πρώτη αιτιολογική σκέψη στο προοίμιο του.

64 — Βλ. το άρθρο 2 της συμβάσεως-πλαisiού, στο οποίο αναφέρεται και το προοίμιο του Πρωτοκόλλου του Κιότο.

82. Ασφαλώς, μπορεί να γίνει δεκτό ότι τα μέτρα προστασίας του κλίματος τα οποία λαμβάνουν τα συμβαλλόμενα μέρη στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο θα ωφελήσουν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα τους ιδιώτες, καθόσον σκοπούν στη διατήρηση του περιβάλλοντος. Επίσης, είναι πιθανό ορισμένα από τα προβλεπόμενα μέτρα να συνεπάγονται επιβαρύνσεις για τους ιδιώτες. Οι συνέπειες αυτές όμως έχουν μόνον έμμεσο χαρακτήρα. Ούτε στη σύμβαση-πλαίσιο ούτε στο πρωτόκολλο του Κιότο υφίστανται συγκεκριμένες διατάξεις οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν άμεσα τη νομική κατάσταση ιδιωτών. Τα εν λόγω νομικά εργαλεία περιλαμβάνουν μόνον ορισμένες γενικές αναφορές στην «ανθρωπότητα» και στους «ανθρώπους»⁷⁰.

83. Όλα αυτά, βεβαίως, δεν συνηγορούν υπέρ της απόψεως ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλεσθούν το πρωτόκολλο του Κιότο ενώπιον δικαστηρίου, ιδίως μάλιστα όταν ανήκουν σε κράτη τα οποία δεν το έχουν κυρώσει⁷¹.

84. Επιπροσθέτως, οι απορρέουσες από το πρωτόκολλο του Κιότο υποχρεώσεις περιορισμού και μείωσης των εκπομπών είναι μεν ποσοτικοποιημένες, αλλά στα συμβαλλόμενα μέρη παρέχεται ευρεία ευχέρεια επιλογής του συγκεκριμένου τρόπου υλοποίησης των αναγκαίων πολιτικών και μέτρων σύμφωνα

με τις εθνικές συνθήκες⁷². Όλες οι υποχρεώσεις από το πρωτόκολλο του Κιότο χρήζουν μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη και, εξάλλου, δεν είναι αρκούντως ακριβείς ώστε να παράγουν άμεσο αποτέλεσμα προς όφελος ή εις βάρος ιδιωτών⁷³.

— Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο

85. Η συγκεκριμένη διάταξη του άρθρου 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο στην οποία αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο εμπίπτει κάλλιστα στην προηγηθείσα ανάλυση. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν (στον βαθμό που έχει σημασία εν προκειμένω) να επιδιώξουν τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών συγκεκριμένων αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ.

86. Συνεπώς, η επίμαχη διάταξη περιορίζεται στη ρύθμιση συγκεκριμένων εννόμων

70 — Βλ., για παράδειγμα την πρώτη, δεύτερη και έβδομη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμβάσεως-πλαisiού.

71 — Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης έχουν την έδρα τους στις ΗΠΑ, ήτοι σε κράτος το οποίο δεν έχει κυρώσει το πρωτόκολλο του Κιότο.

72 — Βλ. ιδίως τη διατύπωση του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του πρωτοκόλλου του Κιότο, κατά το οποίο κάθε συμβαλλόμενο μέρος του παραρτήματος Ι της συμβάσεως-πλαisiού υποχρεούται «να εφαρμόσει και/ ή να αναπτύξει περαιτέρω πολιτικές και μέτρα σύμφωνα με τις εθνικές συνθήκες».

73 — Συναφώς, παραδείγματος χάρι, αποφάσεις Demirel (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 60, σκέψη 14), Pêcheurs de l'étang de Berre (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 61, σκέψη 39) και Lesoochranárske zoskupenie (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 52, σκέψη 44) κατά τις αποφάσεις αυτές, διάταξη συμφωνίας που συνήφθη από την Ένωση με τρίτες χώρες πρέπει να θεωρείται ότι εφαρμόζεται απευθείας, όταν συνεπάγεται σαφή και συγκεκριμένη υποχρέωση που δεν εξαρτάται, ως προς την εφαρμογή ή τα αποτελέσματά της, από τη θέσπιση οποιασδήποτε μεταγενέστερης πράξεως.

σχέσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών του πρωτοκόλλου του Κιότο. Περιγράφει δε το οργανωτικό πλαίσιο εντός του οποίου επιθυμούν να συνεργασθούν τα συμβαλλόμενα μέρη με σκοπό τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών συγκεκριμένων αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές. Συναφώς, δεν ασκεί όμως επιρροή στη νομική κατάσταση των ιδιωτών. Ιδίως η μέθοδος η οποία επιλέγεται στο άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο —η συνεργασία των συμβαλλομένων μερών στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ— δεν έχει χαρακτήρα διαδικαστικής εγγυήσεως, η οποία θα ήταν προορισμένη ή απλώς κατάλληλη να εξασφαλίσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή συμφέροντα ιδιωτών.

87. Κατά συνέπεια, οι ιδιώτες δεν δύνανται να επικαλεσθούν ενώπιον δικαστηρίου το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο και, ως εκ τούτου, η εν λόγω διάταξη δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη στην προκειμένη περίπτωση ως κριτήριο κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101.

iii) Η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» (πρώτο ερώτημα, στοιχείο στ')

88. Όσον αφορά τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί», η πλειονότητα των οργάνων και κυβερνήσεων που μετέχουν στη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δεν δέχονται εν γένει ότι μπορεί να επηρεάσει τη νομική κατάσταση ιδιωτών. Η Επιτροπή και η Γαλλική Κυβέρνηση αναγνωρίζουν όμως, καταρχήν, ότι τα φυσικά και νομικά πρόσωπα

μπορούν να επικαλούνται τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» ενώπιον δικαστηρίου⁷⁴.

89. Θα συμφωνήσω με την τελευταία άποψη. Ανταποκρίνεται καλύτερα τόσο στη φύση και στην οικονομία της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» όσο και στις εξεταζόμενες, εν προκειμένω, διατάξεις αυτής της συμφωνίας.

— Η φύση και η οικονομία της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

90. Ασφαλώς, από ορισμένες εκφράσεις της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η εν λόγω συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, δηλαδή της Ευρωπαϊκής Ένωσης —πρώην Ευρωπαϊκής Κοινότητας— και των κρατών μελών της, αφενός, και των ΗΠΑ, αφετέρου⁷⁵.

74 — Πιο συγκεκριμένα, κατά την Επιτροπή, όλες οι διατάξεις της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» τις οποίες αναφέρει το αιτούν δικαστήριο μπορούν να ληφθούν υπόψη ως κριτήρια κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101, ενώ η Γαλλική Κυβέρνηση δέχεται ως κριτήρια ελέγχου μόνον το άρθρο 7 και το άρθρο 11, παράγραφος 2, της εν λόγω συμφωνίας και όχι το άρθρο 15, παράγραφος 3.

75 — Βλ., για παράδειγμα, το άρθρο 3, παράγραφος 1 («Κάθε μέρος χορηγεί στο άλλο μέρος τα κατωτέρω δικαιώματα εκμετάλλευσής για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών μεταφορών από τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου μέρους: [...]»), το άρθρο 3, παράγραφος 4 («Κάθε μέρος επιτρέπει σε κάθε αεροπορική εταιρεία να καθορίζει τη συχνότητα και τη χωρητικότητα της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς που προσφέρει [...]»), ή το άρθρο 11, παράγραφος 7, της Συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» («Ενα μέρος μπορεί να ζητεί τη συνδρομή του άλλου μέρους, για λογαριασμό μίας ή πολλών αεροπορικών εταιρειών του [...]»).

91. Εντούτοις, πλήθος άλλων εκφράσεων στη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» αφορούν συγκεκριμένα δικαιώματα και υποχρεώσεις ιδιωτών ενώ η συμφωνία περιλαμβάνει ιδίως άμεσες αναφορές σε αεροπορικές εταιρίες και λοιπούς παρέχοντες υπηρεσίες⁷⁶. Εν μέρει, μάλιστα, προβλέπονται και δικαιώματα για «κάθε πρόσωπο»⁷⁷. Από τις εκφράσεις αυτές συνάγεται ευλόγως το συμπέρασμα ότι η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» αφορά τουλάχιστον και τη νομική κατάσταση ιδιωτών, ιδιαίτερος επιχειρήσεων.

92. Τούτο επιβεβαιώνεται από το προοίμιο της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί». Εκεί γίνεται λόγος για «ανταγωνισμό μεταξύ αεροπορικών εταιρειών μέσα στην αγορά» ο οποίος πρέπει να προωθείται «με ελάχιστη κρατική παρέμβαση και ρύθμιση»⁷⁸, να ενισχύεται⁷⁹ και να προστατεύεται από τις

δυσμενείς επιρροές λόγω κρατικών επιδοτήσεων⁸⁰. Τίθεται ως σκοπός «το άνοιγμα της πρόσβασης στις αγορές»⁸¹, και εκφράζεται η επιθυμία «να καταστ[εί] για τις αεροπορικές εταιρείες εφικτή [η] προσφορά ανταγωνιστικών τιμών και υπηρεσιών μεταφοράς στο κοινό που ταξιδεύει και χρησιμοποιεί υπηρεσίες μεταφοράς στα πλαίσια ανοικτών αγορών»⁸² επίσης, κρίνεται σκόπιμη η βελτίωση της πρόσβασης των αεροπορικών εταιρειών στις παγκόσμιες αγορές κεφαλαίου⁸³. Πρόκειται, λοιπόν, για την υλοποίηση κλασικών οικονομικών ελευθεριών. Οι σκοποί αυτού του είδους χαρακτηρίζουν διεθνείς συμφωνίες, οι οποίες δεν εξαντλούν το περιεχόμενό τους στη ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, αλλά λαμβάνουν υπόψη, επιπλέον, και τη νομική κατάσταση μεμονωμένων οικονομικών φορέων. Άλλωστε, η σημασία του ατόμου στη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» καθίσταται πρόδηλη, δεδομένου ότι γίνεται σ' αυτήν μνεία περί (αεροπορικών) εταιριών, επιβατών, ταξιδιωτών, φορτωτών, καταναλωτών καθώς και εργαζομένων⁸⁴.

93. Η απόφαση Intertanko⁸⁵, στην οποία παραπέμπουν με τις παρατηρήσεις τους ενώπιον του Δικαστηρίου πολλοί φορείς και κυβερνήσεις, δεν αποκλείει το βάσιμο της απόψεως ότι η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» επηρεάζει τη νομική κατάσταση των ιδιωτών.

76 — Βλ., για παράδειγμα, το άρθρο 3, παράγραφος 2 («Κάθε αεροπορική εταιρεία μπορεί, σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις της και κατά την προαίρεσή της [...]»), το άρθρο 3, παράγραφος 5 («Κάθε αεροπορική εταιρεία μπορεί να εκτελεί διεθνείς αεροπορικές μεταφορές χωρίς περιορισμούς [...] με την προϋπόθεση ότι [...]»), το άρθρο 10, παράγραφος 1 («Οι αεροπορικές εταιρείες κάθε μέρους έχουν δικαίωμα να εγκαθιστούν γραφεία στην επικράτεια του άλλου μέρους για την προώθηση και την πώληση αεροπορικών μεταφορών και συναφών δραστηριοτήτων»), το άρθρο 10, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο («Κάθε αεροπορική εταιρεία έχει το δικαίωμα να πωλεί [...] μεταφορές [...]»), το άρθρο 10, παράγραφος 5 («Κάθε αεροπορική εταιρεία έχει το δικαίωμα να μετατρέπει και να εμβάζει [...] στη χώρα της [...] τα τοπικά έσοδα [...]») και το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» («Οι δημόσιες ηλεκτρονικών συστημάτων κράτησης θέσεων [...] δικαιούνται [...]»).

77 — Άρθρο 10, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»: «[...] κάθε πρόσωπο είναι ελεύθερο [...]».

78 — Πρώτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

79 — Ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

80 — Έβδομη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

81 — Δέκατη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

82 — Τρίτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

83 — Ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

84 — Βλ., σχετικά, τη δεύτερη, τρίτη, τέταρτη και δέκατη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

85 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29.

94. Στην υπόθεση Intertanko το Δικαστήριο έκρινε, πράγματι, ότι η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας⁸⁶, λόγω της φύσεως και της οικονομίας της, ρυθμίζει μόνον τις σχέσεις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και δεν απονέμει αυτοτελή δικαιώματα και ελευθερίες, μολοντί περιλαμβάνει σποραδικές αναφορές στα πλοία και στα δικαιώματά τους⁸⁷. Κατά την απόφαση Intertanko, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις όσων διαπλέουν θαλάσσιες εκτάσεις με πλοία απορρέουν αποκλειστικώς από τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των εκάστοτε κρατών σημαίας⁸⁸.

95. Ωστόσο, μόνον το γεγονός ότι η άσκηση των δικαιωμάτων τα οποία απορρέουν από διεθνή συμφωνία εξαρτάται από την ιθαγένεια του ενδιαφερόμενου προσώπου ή την εθνικότητα του πλοίου ή του αεροσκάφους δεν επαρκεί προκειμένου να αποκλείσει την απευθείας εφαρμογή της εκάστοτε κρίσιμης διατάξεως αυτής της συμφωνίας⁸⁹. Ακόμα και η γενικώς αναγνωρισμένη αρχή ότι κάθε

κράτος θέτει τους όρους υπό τους οποίους χορηγεί ιθαγένεια ή εθνικότητα⁹⁰ δεν αποκλείει το ενδεχόμενο οι διατάξεις διεθνών συμφωνιών οι οποίες συνδέονται με την ιθαγένεια ή την εθνικότητα να αφορούν τη νομική κατάσταση ιδιωτών.

96. Οι περισσότερες διεθνείς συμφωνίες προβλέπουν δικαιώματα και υποχρεώσεις μόνο για τους έχοντες την ιθαγένεια των συμβαλλομένων μερών. Αν γινόταν δεκτό ότι η εν λόγω σύνδεση με την ιθαγένεια αποκλείει την απευθείας εφαρμογή, οι ιδιώτες δεν θα μπορούσαν να επικαλεσθούν ποτέ τις σχετικές με αυτούς διατάξεις διεθνών συμφωνιών.

97. Πέραν τούτου όμως η λύση η οποία ανευρίσκεται στην απόφαση Intertanko όσον αφορά τη σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας δεν θα μπορούσε να εφαρμοσθεί άνευ ετέρου στην επίμαχη εν προκειμένω συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί».

86 — Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (ΕΕ 1998, L 179, σ. 3· *RTNU* τόμος 1833, σ. 397) υπογράφηκε στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982 και τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994. Με την απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998 (ΕΕ L 179, σ. 1), εγκρίθηκε από την πρώην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

87 — Απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, ιδίως σκέψεις 58, 59, 61 και 64).

88 — Απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, ιδίως σκέψεις 60 έως 62).

89 — Συναφώς, παραδείγματος χάρι, η απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου (ΔΔ) της 27ης Ιουνίου 2001 στην υπόθεση LaGrand (Γερμανία κατά Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής), *C.I.J. Recueil* 2001, σ. 466 (σημείο 77 in fine, σε συνδυασμό με το σημείο 76 in fine), κατά την οποία, το άρθρο 36, παράγραφος 1, της Συμβάσεως της Βιέννης για τις διπλωματικές σχέσεις της 24ης Απριλίου 1963 (*RTNU* τόμος 596, σ. 261) θεμελιώνει αναπαλλοτρίωτα δικαιώματα των ιδιωτών σε αντίθεση προς τα ατομικά δικαιώματα τα οποία απορρέουν από τα δικαιώματα των κρατών (διατύπωση στη γαλλική γλώσσα: «des droits intransmissibles de l'individu par opposition à des droits individuels dérivés des droits des États» διατύπωση στην αγγλική γλώσσα: «immutable individual rights, as opposed to individual rights derivative of the rights of States»).

98. Όντως, η σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας εστιάζει κατά μείζονα λόγο στη ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ των κρατών και αφορά σε πολύ μικρότερο βαθμό τη νομική κατάσταση των ιδιωτών εν συγκρίσει προς τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί». Συγκεκριμένα, κύριος σκοπός της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας είναι η κωδικοποίηση,

90 — Την αρχή αυτή αντανακλά το άρθρο 19 της συμβάσεως του Σικάγου και το άρθρο 91, παράγραφος 1, της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

η αποσαφήνιση και η ανάπτυξη των κανόνων του γενικού διεθνούς δικαίου σχετικά με την ειρηνική συνεργασία της διεθνούς κοινότητας κατά την εξερεύνηση, τη χρήση και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων εκτάσεων⁹¹ καθώς και η δημιουργία «καταστατικού χάρτη της θάλασσας»⁹². Επιδιώκεται, επίσης, η εγκαθίδρυση μιας δίκαιης ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των εχόντων την ιδιότητα των παράκτιων κρατών και των συμφερόντων των εχόντων την ιδιότητα των κρατών της σημιάας, συμφερόντων τα οποία συγκρούονται ενδεχομένως συναφώς, τα συμβαλλόμενα μέρη προτίθενται να καθορίζουν τα ουσιαστικά και εδαφικά όρια των αντίστοιχων κυριαρχικών δικαιωμάτων τους⁹³.

99. Σε σχέση με τη σύμβαση για το δικαίο της θάλασσας η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» περιλαμβάνει προδήλως πιο σημαντικές αναφορές σε ιδιώτες και επιχειρήσεις⁹⁴ ενώ, όπως επισημάνθηκε ήδη⁹⁵, το προοίμιο της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» τονίζει τη σημασία του ατόμου και των επιχειρήσεων κατά τρόπο ρητό ο οποίος δεν έχει αντίστοιχο στη σύμβαση για το δικαίο της θάλασσας.

100. Εξάλλου, η πρόβλεψη κοινής επιτροπής και διαιτησίας όσον αφορά διαφορές μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σχετικά με την εφαρμογή ή την ερμηνεία της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»⁹⁶ δεν αποκλείει αναγκαστικώς ότι η εν λόγω συμφωνία μπορεί να επηρεάζει τη νομική κατάσταση ιδιωτών

και ότι ορισμένες διατάξεις της μπορούν να εφαρμοσθούν απευθείας έναντι φυσικών ή νομικών προσώπων⁹⁷. Σε αντίθεση προς το δίκαιο του ΠΟΕ, άλλωστε, η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» στηρίζεται πολύ λιγότερο στις διαπραγματεύσεις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών και στην αμοιβαιότητα⁹⁸.

101. Κατά συνέπεια, εκτιμώ συνολικά ότι η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί», ως εκ της φύσεως και της οικονομίας της, μπορεί να αφορά τη νομική κατάσταση ιδιωτών. Ως εκ τούτου, η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» μπορεί, κατ' αρχήν, να λαμβάνεται υπόψη ως κριτήριο κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεων της Ένωσης στο πλαίσιο ένδικων διαδικασιών οι οποίες κινούνται από ιδιώτες.

— Το άνευ αιρέσεων και αρκούντως ακριβές περιεχόμενο των επίμαχων εν προκειμένω διατάξεων της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

102. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινισθούν ειδικότερα τρεις διατάξεις της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»: το άρθρο 7, το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', και το

91 — Απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 55) βλ., επίσης, την τέταρτη αιτιολογική σκέψη της σύμβασης για το δικαίο της θάλασσας.

92 — Βλ. τις προτάσεις μου στην απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σημείο 55).

93 — Απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 58).

94 — Βλ., ανωτέρω, σημείο 91 των παρουσών προτάσεων.

95 — Βλ., ανωτέρω, σημείο 92 των παρουσών προτάσεων.

96 — Άρθρα 18 και 19 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

97 — Αντίστοιχες διατάξεις οι οποίες αφορούν τη σύσταση κοινών επιτροπών και τη διατησία υφίστανται και σε πολλές άλλες συμφωνίες συνδέσεως, συνεργασίας ή εταιρικής σχέσεως τις οποίες συνάπτει η Ευρωπαϊκή Ένωση με τρίτα κράτη, δίχως τούτο να έχει προβληθεί ως επιχείρημα από το Δικαστήριο κατά της ευθείας εφαρμογής των σχετικών συμφωνιών βλ., μεταξύ άλλων, άρθρα 22 έως 25 της Συμφωνίας συνδέσεως μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Τουρκίας της 12ης Σεπτεμβρίου 1963 (ΕΕ ειδ. έκδ. 11/001, σ. 49) καθώς και τα άρθρα 105 και 111 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο της 2ας Μαΐου 1992 (ΕΕ 1994, L 1, σ. 3).

98 — Συναφώς, κανένας μετέωρος στην προκειμένη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δεν στηρίχθηκε στις διατάξεις σχετικά με την κοινή επιτροπή ή τη διατησία προκειμένου να καταρρίψει τη δυνατότητα ευθείας εφαρμογής της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

άρθρο 15, παράγραφος 3. Ως προς κάθε μεμονωμένη διάταξη εξ αυτών πρέπει να εξετασθεί χωριστά αν το περιεχόμενο της είναι απαλλαγμένο από αιρέσεις και αρκούντως ακριβές, προκειμένου οι εν λόγω διατάξεις να συνεκτιμηθούν κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101.

103. Το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» προβλέπει —σε απλουστευμένη απόδοση— ότι οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις οι οποίες ισχύουν στην επικράτεια συμβαλλόμενου μέρους ισχύουν και ως προς τα αεροσκάφη, καθώς και τους επιβάτες, τα πληρώματα και το φορτίο των αεροσκαφών των άλλων συμβαλλομένων μερών και πρέπει να τηρούνται δεόντως. Η διάταξη αυτή δεν περιέχει αιρέσεις από απόψεως περιεχομένου και κυρίως δεν προϋποθέτει αναγκαστικώς τη θέσπιση διατάξεων μεταφοράς της στην εσωτερική έννομη τάξη εκ μέρους των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί». Επίσης, η διάταξη είναι αρκούντως ακριβής, προκειμένου να παραγάγει συγκεκριμένες έννομες συνέπειες για τους ιδιώτες: περιγράφει λεπτομερώς το είδος των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων το οποίο αφορά⁹⁹ και ορίζει κατηγορηματικά ότι οι εν λόγω νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις «εφαρμόζονται» και «τηρούνται». Επιπλέον, απευθύνεται συγκεκριμένα στους ιδιώτες, διότι οι σχετικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ισχύουν ειδικά για τις αεροπορικές εταιρίες (αντιστοίχως και για τα αεροσκάφη τους και το φορτίο τους), καθώς και για τους επιβάτες και τα πληρώματα και πρέπει να τηρούνται

από αυτούς. Ως εκ τούτου, το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» πληροί όλες τις προϋποθέσεις απευθείας εφαρμογής.

104. Το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» προβλέπει —σε απλουστευμένη απόδοση— απαλλαγή φόρων, εισφορών, δασμών, τελών και επιβαρύνσεων όσον αφορά τα καύσιμα, τα λιπαντικά και τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια τα οποία προορίζονται για τα αεροσκάφη των συμβαλλομένων μερών. Η διάταξη αυτή είναι μεν αρκούντως ακριβής, προκειμένου να εφαρμοσθεί απευθείας, καθόσον ορίζει συγκεκριμένα τα αντικείμενα τα οποία τυγχάνουν απαλλαγής καθώς και τις επιβαρύνσεις από τις οποίες απαλλάσσονται. Ωστόσο, η διάταξη δεν είναι ελεύθερη αιρέσεων διότι παρέχει την απαλλαγή μόνο «σε βάσει αμοιβαιότητας»¹⁰⁰. Συνεπώς, η δυνατότητα αεροπορικής εταιρίας να αξιώσει την απαλλαγή σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή από συγκεκριμένο συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» εξαρτάται από τη στάση του έτερου συμβαλλόμενου μέρους τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Αεροπορική εταιρία των ΗΠΑ μπορεί να ζητήσει από ευρωπαϊκές Αρχές την προβλεπόμενη από τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» απαλλαγή μόνον εφόσον κατά την ίδια χρονική στιγμή οι Αρχές του κράτους όπου η εν λόγω εταιρία έχει την έδρα της παρέχουν αντίστοιχες απαλλαγές και στις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες. Δεδομένης αυτής της αιρέσεως δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις απευθείας εφαρμογής

99 — Πρόκειται για νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις οι οποίες αφορούν την είσοδο αεροσκάφους στην επικράτεια και την αποχώρησή του από αυτήν ή την εκμετάλλευσή και τις πτήσεις αεροσκαφών (άρθρο 7, παράγραφοι 1 και 2, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί») πρόκειται, επίσης, για κανονισμούς εισόδου, ελευθεροεπικοινωνίας, μετανάστευσης, διαβατηρίων, τελωνείων, καραντίνας και ταχυδρομείου (άρθρο 7, παράγραφος 2, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»).

100 — Στην απόφαση *International Fruit Company κ.λπ.* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 21) το Δικαστήριο έκρινε ότι η αρχή της αμοιβαιότητας στο προοίμιο της GATT 1947 («βάσει της αμοιβαιότητας και των αμοιβαίων πλεονεκτημάτων») συνιστά ένα από τα στοιχεία τα οποία δεν συνηγορούν υπέρ της ευθείας εφαρμογής των διατάξεων της.

του άρθρου 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

105. Το άρθρο 15, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» προβλέπει ότι κατά τη θέσπιση περιβαλλοντικών μέτρων ακολουθούνται τα αεροπορικά πρότυπα για το περιβάλλον που έχει καταρτίσει ο ΔΟΠΑ «εκτός εάν έχουν καταχωρισθεί διαφορές». Η διάταξη αυτή δεν είναι προφανώς ούτε απαλλαγμένη αιρέσεων ούτε αρκούντως ακριβής, προκειμένου να τύχει ευθείας εφαρμογής: στην τελευταία περίοδο της («εκτός εάν [...]») παραπέμπει στο δίκαιο του ΔΟΠΑ και δεν ρυθμίζει αυτοτελώς τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι δυνατόν να υπάρξουν διαφορές από τα πρότυπα για το περιβάλλον του ΔΟΠΑ. Εξάλλου, δεν είναι πρόδηλο ότι η εν λόγω διάταξη θα μπορούσε να ασκήσει καθ' οιονδήποτε τρόπο επιρροή στη νομική κατάσταση ιδιωτών: αφορά τη «θέσπιση» περιβαλλοντικών μέτρων στο πλαίσιο του γενικού συμφέροντος και όχι την εφαρμογή τους έναντι των αεροπορικών εταιριών.

106. Με το άρθρο 15, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να εφαρμόζουν κάθε περιβαλλοντικό μέτρο που αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 2 και το άρθρο 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί». Σε αντίθεση προς το άρθρο 15, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, η διάταξη αυτή αφορά ειδικά την εφαρμογή

περιβαλλοντικών μέτρων έναντι αεροπορικών εταιριών και ως εκ τούτου μπορεί να επηρεάσει με συγκεκριμένο τρόπο τη νομική κατάσταση τους. Από απόψεως περιεχομένου, η διάταξη ορίζει ότι τα περιβαλλοντικά μέτρα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με την αρχή των θεμιτών και ίσων ευκαιριών όσον αφορά τις αεροπορικές εταιρίες (άρθρο 2 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»). Επίσης, πρέπει να εξασφαλισθεί ιδιαιτέρως το δικαίωμα των αεροπορικών εταιριών να καθορίζουν τη συχνότητα και τη χωρητικότητα της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς που προσφέρουν με βάση την εμπορική συλλογιστική στην αγορά (άρθρο 3, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»). Περαιτέρω, πρέπει να εφαρμόζονται ενιαίοι όροι σύμφωνα με το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου («σύμβαση ΔΟΠΑ») (άρθρο 3, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»). Τέλος, κοινό στοιχείο όλων αυτών των απαιτήσεων συνιστά ότι τα περιβαλλοντικά μέτρα οφείλουν να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις έναντι των αεροπορικών εταιριών και δεν πρέπει να θίγουν τις ισότιμες ευκαιρίες ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιριών. Οι απαιτήσεις αυτές στερούνται αιρέσεων και είναι αρκούντως ακριβείς. Ως εκ τούτου, μπορούν να τύχουν απευθείας εφαρμογής όπως συμβαίνει τόσο με τις απαγορεύσεις διακρίσεων οι οποίες προβλέπονται σε διάφορες συμφωνίες συνδέσεως, συνεργασίας ή εταιρικής σχέσεως όσο και με τις αρχές του ανταγωνισμού οι οποίες ισχύουν στην ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά¹⁰¹.

101 — Ως προς τις απαγορεύσεις διακρίσεων, βλ. την προπαρατεθείσα νομολογία στην υποσημείωση 60. Όσον αφορά τις αρχές του ανταγωνισμού, δεν αμφισβητείται η ευθεία εφαρμογή των άρθρων 101 ΣΛΕΕ και 102 ΣΛΕΕ (βλ. απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 1974, 127/73, BRT κ.λπ. κατά SABAM κ.λπ., Συλλογή τόμος 1974, σ. 53, σκέψεις 15 έως 17).

iv) Ενδιάμεσο συμπέρασμα

107. Συνεπώς, στην προκειμένη περίπτωση, μόνον τα άρθρα 7 και 15, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» μπορούν να ληφθούν υπόψη ως κριτήρια κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101.

2. Το εθμικό διεθνές δίκαιο (πρώτο ερώτημα, στοιχεία α' έως δ')

108. Γενικώς γίνεται δεκτό ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν δεσμεύεται μόνον από τις ισχύουσες για αυτήν διεθνείς συμφωνίες, αλλά και από το εθμικό διεθνές δίκαιο¹⁰² και τούτο επιβεβαιώνει, μάλιστα, το άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, ΣΕΕ («αυστηρή τήρηση και ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου»). Οι σχετικές αρχές του εθμικού διεθνούς δικαίου συνιστούν τμήμα της έννομης τάξεως της Ένωσης¹⁰³.

109. Εντούτοις, από τη μέχρι τούδε νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης δεν

προκύπτουν σαφή κριτήρια βάσει των οποίων θα μπορούσε να εκτιμηθεί αν και σε ποιον βαθμό δύναται αρχή του εθμικού διεθνούς δικαίου να ληφθεί υπόψη ως προς τον έλεγχο του κύρους των πράξεων της Ένωσης. Άλλωστε, εξ όσων γνωρίζω, δεν είχε ζητηθεί στο παρελθόν από τα δικαιοδοτικά όργανα της Ένωσης να προβούν σε αντίστοιχο έλεγχο κύρους το εθμικό διεθνές δίκαιο είχε ληφθεί υπόψη στη νομολογία μόνον κατά την ερμηνεία διατάξεων και αρχών του δικαίου της Ένωσης¹⁰⁴.

110. Όπως ορθώς επισημαίνουν πολλοί από τους φορείς και τις κυβερνήσεις που μετέχουν στη διαδικασία, τα εν λόγω κριτήρια δεν θα έπρεπε να διαφέρουν από εκείνα τα οποία εφαρμόζονται προκειμένου να διαπιστωθεί αν και σε ποιο βαθμό μπορούν να ληφθούν

102 — Απόφασεις του Δικαστηρίου στις υποθέσεις Poulsen και Diva Navigation (σκέψεις 9 και 10), Racke (σκέψεις 45 και 46) και Intertanko (σκέψη 51), προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 29, καθώς και απόφαση Brita (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 41, σκέψεις 40 έως 42) βλ., επίσης, απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Ιανουαρίου 1997, T-115/94, Opel Austria κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1997, σ. II-39, ιδίως σκέψη 90).

103 — Απόφαση Racke (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 46).

104 — Στις αποφάσεις της 24ης Νοεμβρίου 1993, C-405/92, Mondiet (Συλλογή 1993, σ. I-6133, σκέψεις 11 έως 16), Poulsen και Diva Navigation (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 11, τελευταία περίοδος) και Brita (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 41, ιδίως σκέψη 45) το εθμικό διεθνές δίκαιο λαμβάνεται υπόψη μόνον κατά την ερμηνεία πράξεων των οργάνων της Ένωσης. Στην απόφαση Racke (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 47) τονίζεται ότι το ζήτημα του κύρους κανονισμού τίθεται μόνον παρεμπιπτόντως ενώ η προσφεύγουσα επικαλείται δικαιώματα τα οποία αντλεί ευθέως από συμφωνία της Κοινότητας με τρίτη χώρα. Στην απόφαση Opel Austria κατά Συμβουλίου (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 102, σκέψεις 93 και 94) το Δικαστήριο εφάρμοσε την αναγνωρισμένη στο δίκαιο της Ένωσης γενική αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, επισημαίνοντας ότι η εν λόγω αρχή αντιστοιχεί στην αρχή της καλής πίστωσης του εθμικού διεθνούς δικαίου εν τέλει όμως ως κριτήριο για το κύρος της υπό κρίση πράξεως της Ένωσης το Δικαστήριο έλαβε υπόψη διεθνή συμφωνία (τη Συμφωνία για τον ΕΟΧ) και όχι γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης ή του εθμικού διεθνούς δικαίου (απόφαση Opel Austria κατά Συμβουλίου, σκέψη 95).

υπόψη διεθνείς συμφωνίες κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεων της Ένωσης.

της Ένωσης μόνον εφόσον πληρούνται δύο προϋποθέσεις:

111. Όντως, αφενός, δεν υφίσταται σοβαρός λόγος ο οποίος θα δικαιολογούσε την επίκληση των αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου από ιδιώτες υπό ευνοϊκότερες προϋποθέσεις εν συγκρίσει προς τις προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να τηρούνται όσον αφορά την επίκληση διεθνών συμφωνιών. Σχετικός λόγος δεν προβλήθηκε, μάλιστα, ούτε από τις προσφεύγουσες της κύριας δίκης και τις ενώσεις που τις υποστηρίζουν κατά τη διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου.

— Πρώτον, πρέπει να υφίσταται αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου η οποία να δεσμεύει την Ευρωπαϊκή Ένωση.

— Δεύτερον, αυτός ο έλεγχος κύρους δεν πρέπει να προσκρούει στη φύση και στην οικονομία της εκάστοτε αρχής του εθιμικού δικαίου, και η σχετική αρχή πρέπει να παρίσταται, από απόψεως περιεχομένου, άνευ αιρέσεων και αρκούντως ακριβής.

112. Αφετέρου, πολυάριθμες αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου έχουν κωδικοποιηθεί εν τω μεταξύ στα κείμενα διεθνών συμφωνιών¹⁰⁵. Ως εκ τούτου, δεν θα ήταν εύλογη η διαφοροποίηση των προϋποθέσεων για την επίκληση της ίδιας αρχής του διεθνούς δικαίου από ιδιώτες αναλόγως του αν αυτή λαμβάνεται υπόψη ως αρχή απορρέουσα από το εθιμικό διεθνές δίκαιο ή από διεθνή συμφωνία.

114. Ως προς τη δεύτερη προϋπόθεση, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι, στην προκείμενη περίπτωση, το ζήτημα περί κύρους της οδηγίας 2008/101 τίθεται στο πλαίσιο ένδικης διαδικασίας η οποία κινείται από ιδιώτες —από μεγάλο αριθμό αεροπορικών εταιριών και μία ένωση αεροπορικών εταιριών¹⁰⁷.

113. Κατόπιν της προηγηθείσας εξετάσεως της νομολογίας σχετικά με τις διεθνείς συμφωνίες¹⁰⁶ προτείνω στο Δικαστήριο να αναγνωρίσει τις αρχές του εθιμικού δικαίου ως κριτήρια ελέγχου του κύρους πράξεων

α) Επί της υπάρξεως των επίμαχων εν προκείμενω αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου και επί της δεσμεύσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης από αυτές

115. Όπως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από το άρθρο 38, παράγραφος 1, στοιχείο β', του καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου¹⁰⁸,

105 — Βλ., σχετικά, για παράδειγμα, τις αποφάσεις *Poulsen* και *Diva Navigation* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 10), *Mondiet* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 104, σκέψη 13), και *Brita* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 41, σκέψη 40).

106 — Παρατίθεται ανωτέρω, στην υποσημείωση 35 ομοίως, οι προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F. Jacobs της 4ης Δεκεμβρίου 1997 στην απόφαση *Racke* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, ιδίως σημεία 84 και 85).

107 — Βλ., ανωτέρω, σημείο 50 των παρουσών προτάσεων συναφείς, οι προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F. Jacobs στην απόφαση *Racke* (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, ιδίως σημεία 71 και 84).

108 — Το καταστατικό του Διεθνούς Δικαστηρίου της 26ης Ιουνίου 1945 συνιστά τμήμα του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών (*RTNU* τόμος 1, σ. XVI).

το εθιμικό διεθνές δίκαιο συνιστά γενικώς αναγνωρισμένη πηγή του διεθνούς δικαίου. Η δημιουργία του στηρίζεται στη γενική πρακτική των οικείων σε κάθε περίπτωση υποκειμένων του διεθνούς δικαίου (*consuetudo antikeimενικό στοιχείο*), η οποία γίνεται δεκτή ως κανόνας δικαίου (*opinio iuris sive necessitatis υποκειμενικό στοιχείο*)¹⁰⁹.

116. Σε πολυμερείς συμφωνίες, στις οποίες μετέχει πολύ μεγάλος, αντιπροσωπευτικός αριθμός υποκειμένων του διεθνούς δικαίου, κωδικοποιούνται ενίοτε συγκεκριμένες αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου. Τούτο συμβαίνει ιδίως σε ορισμένες διατάξεις της συμβάσεως του Σικάγου¹¹⁰, στη σύμβαση για την ανοικτή θάλασσα¹¹¹ και σε τμήματα της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας¹¹².

117. Οι μετέχοντες στην προκειμένη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως συμφωνούν, κατ' αρχήν, ότι το περιεχόμενο της συμβάσεως του Σικάγου και της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας είναι κρίσιμο όσον αφορά την ύπαρξη ή μη των επίμαχων εν προκειμένω αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου και τη δεσμευτική ισχύ τους για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

i) Η κυριαρχία των κρατών επί του εναέριου χώρου τους (πρώτο ερώτημα, στοιχείο α')

109 — Βλ., σχετικά, ιδίως τις αποφάσεις του Διεθνούς Δικαστηρίου της 20ής Φεβρουαρίου 1969 στις υποθέσεις της *Ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας* (Γερμανία κατά Κάτω Χωρών και Γερμανία κατά Δανίας), *C.I.J. Recueil* 1969, σ. 4 (σημείο 77), και της 27ης Ιουνίου 1986 στην υπόθεση *Στρατιωτικών και παραστρατιωτικών δραστηριοτήτων των ΗΠΑ στη Νικαράγουα* (Νικαράγουα κατά Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής), «Νικαράγουα», *C.I.J. Recueil* 1986, σ. 14 (σημεία 183 και 184).

110 — Το σχετικό, εν προκειμένω, άρθρο 1 της συμβάσεως του Σικάγου περιέχει τη φράση «Τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν [...]» η οποία υποδηλώνει την κωδικοποίηση προγενέστερης αρχής του διεθνούς δικαίου.

111 — Η διεθνής Σύμβαση για την ανοικτή θάλασσα η οποία τέθηκε προς υπογραφή στις 29 Απριλίου 1958 στη Γενεύη και τέθηκε σε ισχύ στις 30 Σεπτεμβρίου 1962 (*RTNU* τόμος 450, σ. 11 [82]) επισημάνει ήδη από την πρώτη αιτιολογική σκέψη του προομίου της την επιθυμία των συμβαλλόμενων μερών να «κωδικοποιηθούν τους κανόνες του διεθνούς δικαίου για την ανοικτή θάλασσα» τούτο αναγνωρίζει και το Δικαστήριο στην απόφαση Poulsen και Diva Navigation (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 10).

112 — Στην έβδομη αιτιολογική σκέψη του προομίου της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας γίνεται λόγος για την «κωδικοποίηση και προοδευτική ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας που επετεύχθηκε στην παρούσα σύμβαση». Τούτο επιβεβαιώνεται και από τη νομολογία βλ., επί παραδείγματι, την απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου στην υπόθεση Νικαράγουα (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 109, σκέψη 212) και τις αποφάσεις του Δικαστηρίου μας στις υποθέσεις Poulsen και Diva Navigation (προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 29, σκέψη 10), Mondiet (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 104, σκέψη 13) και Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 55).

118. Η αρχή της κυριαρχίας των κρατών επί του εναέριου χώρου τους (αναφέρεται ενίοτε και ως «εναέρια κυριαρχία») απορρέει από την κυριαρχία των κρατών επί του εδάφους τους¹¹³. Η εν λόγω αρχή θεμελιώθηκε ήδη από το 1919 στο άρθρο 1 της συμβάσεως των Παρισίων για την εναέρια κυκλοφορία¹¹⁴ σήμερα έχει κωδικοποιηθεί στο άρθρο 1 της συμβάσεως του Σικάγου, στην οποία μετέχουν πλέον 190 κράτη ως συμβαλλόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνάφως, η εν λόγω ρύθμιση της συμβάσεως του Σικάγου, η οποία εμπίπτει στο πλαίσιο διεθνούς συμφωνίας, διατυπώνει απλώς μια επί

113 — Διεθνές Δικαστήριο, απόφαση Νικαράγουα (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 109, σημείο 212).

114 — Convention portant réglementation de la navigation aérienne (συνάφθηκε στο Παρίσι στις 13 Οκτωβρίου 1919 και τέθηκε σε ισχύ το 1922, *Recueil des Traités de la Société des Nations*, σειρά XI [1922], σ. 173 επ.). Η εν λόγω σύμβαση κυρώθηκε τότε από 33 κράτη. Το άρθρο 1 αυτής της συμβάσεως και το άρθρο 1 της συμβάσεως του Σικάγου είναι κατ' ουσία ίδια ως προς το γράμμα τους.

μακρόν σταθερή αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου, όπως αναγνώρισε και το Διεθνές Δικαστήριο¹¹⁵.

119. Το ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μετέχει ως συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση του Σικάγου δεν αποκλείει τη δέσμευσή της από την αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου περί της κυριαρχίας των κρατών επί του εναέριου χώρου τους η οποία κωδικοποιείται στην εν λόγω σύμβαση¹¹⁶. Πράγματι, οι αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου υφίστανται κατά τρόπο ανεξάρτητο από τις διεθνείς συμφωνίες στις οποίες κωδικοποιούνται¹¹⁷.

ii) Η ακυρότητα διεκδικήσεων για την κυριαρχία στην ανοικτή θάλασσα (πρώτο ερώτημα, στοιχείο β')

120. Η αρχή ότι κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του συνιστά εξελιγμένη έκφραση της «ελευθερίας της ανοικτής

θάλασσας», η οποία ως σύλληψη ανάγεται τουλάχιστον στο έτος 1609¹¹⁸. Το αργότερο από τις αρχές του 20ου αιώνα η «ελευθερία της ανοικτής θάλασσας» έχει αναγνωρισθεί διεθνώς¹¹⁹.

121. Κατά το έτος 1958, η αρχή ότι κανένα κράτος δεν μπορεί νομίμως να διεκδικήσει την υπαγωγή οποιουδήποτε μέρους της ανοικτής θάλασσας υπό την κυριαρχία του κωδικοποιήθηκε στο άρθρο 2, εδάφιο 1, της συμβάσεως για την ανοικτή θάλασσα και αργότερα περιλήφθηκε υπό τον τίτλο «Ακυρότης διεκδικήσεων για την κυριαρχία στην ανοικτή θάλασσα» στο άρθρο 89 της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Στη σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας μετέχουν σήμερα 162 συμβαλλόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων και η Ευρωπαϊκή Ένωση —πρώην Ευρωπαϊκή Κοινότητα—¹²⁰ καθώς και όλα τα κράτη μέλη της.

122. Δεδομένης αυτής της πρακτικής των κρατών η οποία εφαρμόζεται τουλάχιστον επί έναν αιώνα —αν όχι περισσότερο— και της ευρείας αναγνώρισής της με τη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όλων των κρατών μελών της, μπορεί να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 89 της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας κωδικοποιεί αρχή του εθιμικού

115 — Στη γαλλική γλώσσα: «Il est hors de doute pour la Cour que ces prescriptions du droit conventionnel ne font que correspondre à des convictions qui, depuis longtemps, sont bien établies en droit international coutumier» στην αγγλική γλώσσα: «The Court has no doubt that these prescriptions of treaty-law merely respond to a firmly established and longstanding tenets of customary international law» (Διεθνές Δικαστήριο, απόφαση Νικαράγουα, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 109, σημείο 212 in fine).

116 — Συναφώς, σε σχέση με τη σύμβαση της Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών, αποφάσεις Racke (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψεις 24, 45 και 46) και Brita (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 41, σκέψη 42) ομοίως, σε σχέση με το δίκαιο της θάλασσας, απόφαση Mondiet (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 104, σκέψη 13).

117 — Συναφώς, Διεθνές Δικαστήριο, απόφαση Νικαράγουα (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 109, σημεία 174 έως 179).

118 — Βλ., σχετικά, το μέχρι σήμερα πρωτοποριακό σύγγραμμα «Mare liberum» («Ελεύθερη θάλασσα») του Hugo Grotius (1609).

119 — Βλ., σχετικά, για παράδειγμα, την απόφαση του Διαρκούς Διεθνούς Δικαστηρίου (ΔΔΔ) της 7ης Σεπτεμβρίου 1927 στην υπόθεση Lotus (Γαλλία κατά Τουρκίας), *C.P.J.I Recueil* 1927, σειρά Α, αριθ. 10 (σ. 25).

120 — Βλ. την προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 86 απόφαση περί εγκρίσεως του Συμβουλίου.

διεθνούς δικαίου¹²¹ η οποία δεσμεύει την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τούτο δεν αμφισβητήθηκε από κανέναν εκ των μετεχόντων στην προκειμένη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως.

123. Κατά τη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως τέθηκε ακροθιγώς εν αμφιβόλω αν η αρχή της ακυρότητας των δικεικλήσεων για την κυριαρχία στην ανοικτή θάλασσα έχει σημασία όσον αφορά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101. Ωστόσο, συναφώς, αρκεί απλώς να σημειωθεί ότι κατά πάγια νομολογία τα ερωτήματα που υποβάλλει το αιτούν δικαστήριο απολαύουν τεκμηρίου λυσιτέλειας¹²². Εφόσον δεν προκύπτει προδήλως ότι η απάντηση στο πρώτο ερώτημα, στοιχείο β', δεν είναι αναγκαία για την επίλυση της κύριας διαφοράς, το Δικαστήριο οφείλει να εξετάσει το επίμαχο ερώτημα.

iii) Η ελευθερία των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα (πρώτο ερώτημα, στοιχείο γ')

124. Η ελευθερία των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα («ελευθερία υπέρπτησης») περιλαμβανόταν, επίσης, ήδη από το

121 — Συναφώς και η απόφαση του Διεθνούς Δικαστηρίου της 25ης Ιουλίου 1974 στην υπόθεση της δικαιοδοσίας αλιείας (Ηνωμένο Βασίλειο κατά Ισλανδίας), *C.I.J. Recueil* 1974, σ. 3 (σημείο 50).

122 — Αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-333/07, *Régie Networks* (Συλλογή 2008, σ. I-10807, σκέψεις 46 και 47), της 12ης Οκτωβρίου 2010, C-45/09, *Rosenblatt* (Συλλογή 2010, σ. I-9391, σκέψη 33), και της 5ης Απριλίου 2011, C-119/09, *Société fiduciaire nationale d'expertise comptable* (Συλλογή 2011, σ. I-2551, σκέψη 21).

1958 στο άρθρο 3, τρίτο εδάφιο, σημείο 4, της συμβάσεως για την ανοικτή θάλασσα και σήμερα έχει κωδικοποιηθεί στο άρθρο 87, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο, στοιχείο β', της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

125. Για τους ίδιους λόγους οι οποίοι αναλύθηκαν σε σχέση με την ακυρότητα των δικεικλήσεων για την κυριαρχία στην ανοικτή θάλασσα¹²³ πρέπει και η ελευθερία των πτήσεων πάνω από την ανοικτή θάλασσα να θεωρηθεί ως αρχή του εθνικού διεθνούς δικαίου η οποία δεσμεύει την Ένωση.

iv) Η προβαλλόμενη αποκλειστική δικαιοδοσία επί των αεροσκαφών που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας (πρώτο ερώτημα, στοιχείο δ')

126. Σε αντίθεση προς τις προαναφερθείσες αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου η ύπαρξη της τέταρτης αρχής ως προς την οποία ζητεί διευκρίνιση το αιτούν δικαστήριο τίθεται υπό αμφισβήτηση.

127. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης και οι ενώσεις που τις υποστηρίζουν ισχυρίζονται ότι κατά το εθνικό διεθνές δίκαιο τα αεροσκάφη που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους νηολογήσεώς τους, εκτός αν υφίσταται ρητή διάταξη διεθνούς

123 — Σημεία 120 έως 122 των παρούσων προτάσεων.

συνθήκης η οποία να ορίζει διαφορετικά. Μολονότι μέρος των κυβερνήσεων και των οργάνων δεν εξετάζει ιδιαίτέρως αυτό το ζήτημα, άλλοι μετέχοντες στη διαδικασία —συγκεκριμένα η Γερμανική Κυβέρνηση, η Γαλλική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Νορβηγική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή και οι περιβαλλοντικές ενώσεις— τάσσονται ρητώς υπέρ της απόψεως ότι δεν υφίσταται τέτοια αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου.

128. Στην πράξη, αντίστοιχη αρχή, κατά την οποία —σε απλουστευμένη απόδοση— τα σκάφη στην ανοικτή θάλασσα υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους της σημαίας τους, έχει κωδικοποιηθεί μόνον όσον αφορά τα πλοία και όχι τα αεροσκάφη. Τούτο επιβεβαιώνει η εξέταση του άρθρου 92, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, αλλά και της προγενέστερης διατάξεως του άρθρου 6, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της συμβάσεως για την ανοικτή θάλασσα του 1958.

129. Οι διατάξεις του άρθρου 6, παράγραφος 1, της συμβάσεως για την ανοικτή θάλασσα και του άρθρου 92 της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας δεν μπορούν άνευ ετέρου να εφαρμοστούν κατ' αναλογία ως προς τα αεροσκάφη. Όπως προκύπτει, συγκεκριμένα, από τη συνολική θεώρηση αμφότερων αυτών των πολυμερών συμφωνιών, οι συντάκτες τους διέκριναν σαφώς μεταξύ πλοίων και αεροσκαφών και σε πολυάριθμες διατάξεις οι οποίες ισχύουν και για τα δύο

είδη σκαφών ή ειδικά για τα αεροσκάφη περιέλαβαν ρητή αναφορά στα αεροσκάφη¹²⁴.

130. Υπό αυτές τις συνθήκες, το άρθρο 6 της συμβάσεως για την ανοικτή θάλασσα και το άρθρο 92 της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας δεν συνιστούν αξιόπιστα τεκμήρια ως προς την ύπαρξη της προβαλλόμενης αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου, εφόσον δεν περιέχουν αναφορά σε αεροσκάφη. Η άποψη αυτή ενισχύεται καθόσον ούτε στη σύμβαση του Σικάγου, η οποία αφορά ειδικά τις αεροπορικές μεταφορές, θεμελιώνεται σχετική αρχή αποκλειστικής δικαιοδοσίας των κρατών νηολογήσεως επί των αεροσκαφών τους που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας. Επιπλέον, η σύμβαση του Τόκιο¹²⁵, η οποία έχει διεθνή ισχύ αντίστοιχη της συμβάσεως του Σικάγου, προβλέπει στο άρθρο 4 ότι τα κράτη δύνανται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις να παρενοχλήσουν την πτήση αεροσκαφών με σκοπό την ενάσκηση της ποινικής τους δικαιοδοσίας ακόμα και όταν τα εν λόγω αεροσκάφη δεν είναι εγγεγραμμένα στα οικεία μητρώα νηολογήσεως.

124 — Βλ., επί παραδείγματι, τα άρθρα 15, 17, 19 έως 21, 23, παράγραφοι 4 και 5, στοιχείο β', της Συμβάσεως για την ανοικτή θάλασσα καθώς και τα άρθρα 1, πέμπτο εδάφιο, 18, παράγραφος 2, 19, παράγραφος 2, στοιχείο ε', 38, 39, 42, παράγραφος 4, 53, παράγραφος 1, 53, παράγραφοι 5 και 12, 54, 58, παράγραφος 1, 87, παράγραφος 1, στοιχείο β', 101 έως 107, 110, παράγραφοι 4 και 5, 111, 212, παράγραφος 1, 216, παράγραφος 1, στοιχείο β', 222, 224, 236, 262 και 298, παράγραφος 1, στοιχείο β', της συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

125 — Η σύμβαση περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών (στο εξής: σύμβαση του Τόκιο, *RTNI* τόμος 704, σ. 219) συνομολογήθηκε στις 14 Σεπτεμβρίου 1963 στο Τόκιο και τέθηκε σε ισχύ στις 4 Δεκεμβρίου 1969. Σήμερα απαρτίζει 185 συμβαλλόμενα κράτη.

131. Η μέχρι τούδε νομολογία σχετικά με την επίμαχη, εν προκειμένω, αρχή αφορά —εξ όσον γνωρίζω— μόνον πλοία και όχι αεροσκάφη¹²⁶.

132. Κατόπιν τούτου, προτείνω στο Δικαστήριο να αποφανθεί ότι κατά το παρόν στάδιο δεν υφίστανται επαρκή στοιχεία ως προς την ύπαρξη αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου κατά την οποία «τα αεροσκάφη που υπερίπτανται της ανοικτής θάλασσας υπάγονται στην αποκλειστική δικαιοδοσία του κράτους νηολογήσεώς τους, εκτός αν υφίσταται ρητή διάταξη διεθνούς συνθήκης η οποία να ορίζει διαφορετικά».

133. Συνεπώς, η προβαλλόμενη αρχή δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη ως κριτήριο κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεων της Ένωσης όπως της οδηγίας 2008/101.

β) Επί της καταλληλότητας των επίμαχων εν προκειμένω αρχών του εθιμικού διεθνούς δικαίου ως κριτηρίων κατά τον έλεγχο κύρους στο πλαίσιο ένδικων διαδικασιών οι οποίες κινούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα

134. Ακόμα και αν γίνει δεκτό ότι κάθε αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου, η οποία

δεσμεύει την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει δεσμευτική ισχύ στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, ενδέχεται, στο πλαίσιο της Ένωσης, η φύση και η οικονομία της εκάστοτε αρχής να καθιστά αδύνατη ή περιορισμένη τη δυνατότητα χρήσεώς της κατά τον δικαστικό έλεγχο του κύρους των πράξεων των οργάνων της Ένωσης¹²⁷, ιδίως στο πλαίσιο ένδικων διαδικασιών οι οποίες κινούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

135. Οι τρεις αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου ως προς τις οποίες το High Court ζητεί διευκρινίσεις στο πρώτο ερώτημά του, στοιχεία α' έως γ', της αιτήσεώς του για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως έχουν ως κοινό στοιχείο ότι καθορίζουν την εμβέλεια των κυριαρχικών δικαιωμάτων των κρατών και οριοθετούν τις περιοχές δικαιοδοσίας κάθε κράτους.

136. Οι αρχές αυτού του είδους, λόγω της φύσεως και της οικονομίας τους, δεν είναι σε καμία περίπτωση κατάλληλες να επηρεάσουν τη νομική κατάσταση των ιδιωτών¹²⁸. Τούτο επισήμαναν ορθώς οι φορείς οι οποίοι μετέχουν στη διαδικασία και οι περισσότερες από τις μετέχουσες κυβερνήσεις.

137. Κατά συνέπεια, οι αρχές αυτές δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη ως κριτήρια κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεων της Ένωσης στο πλαίσιο ένδικων διαδικασιών οι οποίες κινούνται από φυσικά και νομικά πρόσωπα¹²⁹.

126 — Βλ. ιδίως την απόφαση του Διαρκούς Διεθνούς Δικαστηρίου στην υπόθεση Lotus (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 119) και την απόφαση του Δικαστηρίου μας στην υπόθεση Poulsen και Diva Navigation (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29). Σε περίπτωση που θεωρηθεί κρίσιμη για την προκειμένη διαδικασία η απόφαση του Εφετείου της Νέας Ζηλανδίας (New Zealand Court of Appeal) της 5ης Νοεμβρίου 1998 στην υπόθεση Sellers κατά Maritime Safety Inspector ([1999] 2 NZLR 44), στην οποία αναφέρονται οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης, επαρκεί η σημείωση ότι και αυτή η απόφαση —όπως φαίνεται— δεν αφορά αεροσκάφη.

127 — Βλ., συναφώς —σε σχέση με τις διεθνείς συμφωνίες—, σημεία 68 και 69 των παρουσών προτάσεων.

128 — Διαφορετική μπορεί να είναι η κατάσταση όσον αφορά, για παράδειγμα, συγκεκριμένους κανόνες του ανθρωπίνου εθιμικού διεθνούς δικαίου βλ., σχετικά, τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F. Jacobs στην απόφαση Rasche (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σημείο 84, τελευταία περίοδος).

129 — Διαφορετική μπορεί να είναι η κατάσταση όσον αφορά ένδικες διαδικασίες οι οποίες κινούνται από προνομιούχους προσφεύγοντες κατά την έννοια του άρθρου 263, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ (βλ., ανωτέρω, σημείο 75 των παρουσών προτάσεων).

3. Ενδιάμεσο συμπέρασμα

138. Συνοψίζοντας, επομένως, από τις διατάξεις και τις αρχές του διεθνούς δικαίου οι οποίες αναφέρονται στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα μόνον το άρθρο 7 και το άρθρο 15, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» μπορούν να ληφθούν υπόψη ως κριτήρια κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεων της Ένωσης στο πλαίσιο ένδικων διαδικασιών οι οποίες κινούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

B — Επί της συμβατότητας της οδηγίας 2008/101 με τις προβαλλόμενες διεθνείς συμφωνίες και αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου (δεύτερο έως τέταρτο ερώτημα)

139. Το δεύτερο έως και το τέταρτο ερώτημα αφορούν τη συμβατότητα της οδηγίας 2008/101 με τις διεθνείς συνθήκες και τις αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου τις οποίες θέτει υπό εξέταση το αιτούν δικαστήριο. Τα ερωτήματα αυτά υποβάλλονται μόνο για την περίπτωση που δοθεί καταφατική απάντηση στο πρώτο ερώτημα. Κατά τις ανωτέρω παρατηρήσεις μου, τούτο συμβαίνει μόνον ως προς το άρθρο 7 και το άρθρο 15, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί». Ωστόσο, επικουρικός και για λόγους πληρότητας, θα εξετάσω τη συμβατότητα της οδηγίας 2008/101 και με τις λοιπές διατάξεις και αρχές του διεθνούς δικαίου στις οποίες αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο.

140. Κατά τη διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου υποστηρίχθηκαν ιδιαίτερως αντικρουόμενες απόψεις. Συγκεκριμένα, ενώ

οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης και οι ενώσεις που τις υποστηρίζουν ισχυρίζονται ότι παραβιάζονται όλες οι επίμαχες, εν προκειμένω, διεθνείς συμφωνίες και αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου, τα όργανα και οι κυβερνήσεις καθώς και οι περιβαλλοντικές ενώσεις που μετέχουν στη διαδικασία υιοθετούν ομόφωνα εκ διαμέτρου αντίθετη άποψη.

1. Η συμβατότητα με συγκεκριμένες αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου (δεύτερο ερώτημα)

141. Με το δεύτερο ερώτημά του το αιτούν δικαστήριο ζητεί να αποσαφηνισθεί αν οι αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου τις οποίες επικαλούνται οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης καθιστούν ανίσχυρη την οδηγία 2008/101 καθόσον η εν λόγω οδηγία επεκτείνει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ σε τμήματα πτήσεων τα οποία πραγματοποιούνται εκτός του εναέριου χώρου των κρατών μελών της ΕΕ.

142. Γενικώς γίνεται δεκτό ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να τηρεί το εθιμικό διεθνές δίκαιο κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της¹³⁰.

130 — Αποφάσεις Poulsen και Diva Navigation (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 9), Ræcke (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 45), και της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 και 125/85 έως 129/85, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής (αποκαλούμενη «Zellstoff», Συλλογή 1988, σ. 5193, σκέψεις 15 έως 18).

143. Στην προκειμένη περίπτωση, οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης και οι ενώσεις που τις υποστηρίζουν προσάπτουν, κατ' ουσία, στον νομοθέτη της Ένωσης ότι κατά την άσκηση του νομοθετικού έργου του παραβίασε τις αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου σχετικά με τα όρια των αρμοδιοτήτων των κρατών. Λαμβάνοντας υπόψη, δηλαδή, τα τμήματα πτήσεων εκτός του εναέριου χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης θέσπισε κανόνα εξωεδαφικού χαρακτήρα, ο οποίος προσβάλλει, αφενός, τα κυριαρχικά δικαιώματα τρίτων κρατών και, αφετέρου, την ελευθερία της ανοικτής θάλασσας.

144. Ο ισχυρισμός αυτός δεν ευσταθεί. Στηρίζεται σε πεπλανημένη και ιδιαιτέρως επιφανειακή προσέγγιση των ρυθμίσεων της οδηγίας 2008/101.

α) Επί της απουσίας εξωεδαφικού αποτελέσματος του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ

145. Όπως ορθώς υποστηρίχθηκε εκ μέρους πολλών εκ των φορέων και των κυβερνήσεων που μετέχουν στη διαδικασία, η οδηγία 2008/101 δεν περιλαμβάνει καμία διάταξη εξωεδαφικού χαρακτήρα. Η εν λόγω οδηγία δεν επιβάλλει την εφαρμογή οποιωνδήποτε αναγκαστικών διατάξεων στο πλαίσιο του δικαίου της Ένωσης όσον αφορά τη δραστηριότητα των αεροπορικών εταιριών τόσο στον εναέριο χώρο τρίτων κρατών όσο και πάνω από την ανοικτή θάλασσα. Η οδηγία 2008/101 δεν σκοπεί, ιδίως, να επιβάλει με οποιονδήποτε τρόπο στις αεροπορικές εταιρίες την υποχρέωση να ακολουθούν

συγκεκριμένη πορεία πτήσεως με τα αεροσκάφη τους, να τηρούν συγκεκριμένα όρια ταχύτητας ή συγκεκριμένα όρια τιμών καταναλώσεως καυσίμων και τιμών καυσαερίων.

146. Το αντικείμενο της ρυθμίσεως της οδηγίας 2008/101 συνίσταται αποκλειστικώς στις απογειώσεις και προσγειώσεις αεροσκαφών σε αεροδρόμια εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μόνο σε σχέση με αυτές τις απογειώσεις και προσγειώσεις ασκείται η κυριαρχική εξουσία έναντι των αεροπορικών εταιριών: οι εν λόγω εταιρίες οφείλουν για κάθε πτήση να αναλώνουν διαφορετικό αριθμό δικαιωμάτων εκπομπής¹³¹, ενώ σε περίπτωση παραβάσεως προβλέπονται κυρώσεις οι οποίες μπορεί να συνίστανται και στην απαγόρευση λειτουργίας¹³².

147. Το ότι ο υπολογισμός των απαιτούμενων δικαιωμάτων εκπομπής βασίζεται στο σύνολο της αποστάσεως που διανύεται σε κάθε πτήση δεν προσδίδει εξωεδαφικό χαρακτήρα στις διατάξεις της οδηγίας 2008/101. Αναμφίβολα, με τον τρόπο αυτό *συνυπολογίζονται εν μέρει γεγονότα* τα οποία λαμβάνουν χώρα πάνω από την ανοικτή θάλασσα ή στον εναέριο χώρο τρίτων κρατών. Συναφώς,

131 — Βλ. άρθρο 12, παράγραφος 2α, σε συνδυασμό με το παράρτημα IV, μέρος Β, της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101.

132 — Άρθρο 16 της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101.

μάλιστα, μπορεί να παρέχεται εμμέσως κίνητρο στις αεροπορικές εταιρίες να τηρούν συγκεκριμένη συμπεριφορά όσον αφορά τις πτήσεις πάνω από την ανοικτή θάλασσα ή στον εναέριο χώρο τρίτων κρατών, προκειμένου να καταναλώνουν κατά το δυνατόν λιγότερα καύσιμα ή να εκπέμπουν κατά το δυνατόν λιγότερα αέρια θερμοκηπίου. Εντούτοις, δεν υφίσταται συγκεκριμένη *ρύθμιση* όσον αφορά τη συμπεριφορά των εν λόγω εταιριών εκτός του εναέριου χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

κράτους έχει καταπλεύσει σε λιμένα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹³⁴.

149. Από απόψεως διεθνούς δικαίου είναι κρίσιμο αν τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά συνδέονται επαρκώς με το οικείο κράτος ή με τον οικείο διεθνή οργανισμό αντίστοιχα. Το εκάστοτε στοιχείο της εδαφικότητας¹³⁵, στην αρχή της προσωπικότητας¹³⁶ ή —σπανιότερα— στην αρχή της οικουμενικότητας.

148. Εξάλλου, δεν είναι ασύνηθες τα κράτη ή οι διεθνείς οργανισμοί, κατά την άσκηση της κυριαρχικής εξουσίας τους, να συνεκτιμούν γεγονότα τα οποία λαμβάνουν ή έλαβαν χώρα εκτός της περιοχής εδαφικής δικαιοδοσίας τους. Σε πολλά κράτη ισχύει, επί παραδείγματι, η αρχή του συνολικού εισοδήματος στο πλαίσιο του δικαίου φορολογίας εισοδήματος. Επίσης, στο πλαίσιο του δικαίου των συμπράξεων καθώς και κατά τον έλεγχο των συγκεντρώσεων συνιστά διεθνώς συνήθη πρακτική η επέμβαση των Αρχών ανταγωνισμού σε συμφωνίες επιχειρήσεων ακόμα και αν αυτές πραγματοποιήθηκαν εκτός της περιοχής εδαφικής δικαιοδοσίας των εν λόγω αρχών ή ενδεχομένως παράγουν αποτελέσματα ως επί το πλείστον εκτός της περιοχής αυτής¹³³. Σε υπόθεση σχετική με την αλιεία το Δικαστήριο έκρινε, μάλιστα, ότι φορτίο ιχθύων το οποίο έχει αλιευθεί στην ανοικτή θάλασσα μπορεί να κατασχεθεί εφόσον το οικείο πλοίο το οποίο φέρει σημαία τρίτου

β) Επί της επαρκούς εδαφικής συνδέσεως

150. Στην προκειμένη περίπτωση, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να στηριχθεί στην αρχή της εδαφικότητας.

151. Η Ένωση δύναται εν γένει να απαιτεί από όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες επιθυμούν

133 — Δύο γνωστά παραδείγματα από τον τομέα του ευρωπαϊκού ελέγχου των συγκεντρώσεων προκύπτουν από τις αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 25ης Μαρτίου 1999, T-102/96, Gencor κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. II-753, σκέψεις 88 και 90), και της 14ης Δεκεμβρίου 2005, T-210/01, General Electric κατά Επιτροπής (Συλλογή 2005, σ. II-5575).

134 — Απόφαση Poulsen και Diva Navigation (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψεις 3, 4 και 30 έως 34) ομοίως και η απόφαση Commune de Mesquer (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 44, σκέψεις 60 και 61) σε σχέση με το πετρέλαιο το οποίο απορρίφθηκε λόγω ναυαγίου πλοίου στην αποκλειστική οικονομική ζώνη κράτους μέλους και εν συνεχεία παρασύρθηκε στις ακτές του.

135 — Απόφαση Zellstoff (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 130, σκέψη 18) και στην προαναφερθείσα απόφαση Poulsen και Diva Navigation (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψεις 30 έως 34) η αρμοδιότητα για την κατάσχεση φορτίου πλοίου στηρίζεται εν τέλει στην αρχή της εδαφικότητας.

136 — Συναφώς, απόφαση Mondiet (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 104, σκέψη 15), στην οποία η αρμοδιότητα της τότε Ευρωπαϊκής Κοινότητας όσον αφορά τη λήψη μέτρων για τη διατήρηση των αλιευτικών πόρων στην ανοικτή θάλασσα στηρίζεται στην αρμοδιότητα του κράτους σημαίας.

να παρέχουν υπηρεσίες επί του εδάφους της να τηρούν τις προδιαγραφές τις οποίες θεσπίζει το δίκαιο της Ένωσης. Κατά συνέπεια, μπορεί να επιβάλλει την εφαρμογή των μέτρων τα οποία προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος και του κλίματος¹³⁷, εν προκειμένω του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, στις αεροπορικές εταιρίες, όσον αφορά κάθε απογείωση και κάθε προσγείωση των αεροσκαφών τους σε αεροδρόμιο επί του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

152. Η απογείωση και η προσγείωση συνιστούν, πράγματι, ουσιώδη και χαρακτηριστικά στοιχεία κάθε πτήσεως. Αν ο τόπος αναχωρήσεως ή αφίξεως είναι αεροδρόμιο επί του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υφίσταται επαρκής εδαφική σύνδεση για να εφαρμοσθεί το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ στην επίμαχη πτήση.

153. Κατ' εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ μπορεί να ζητηθεί από την εκάστοτε αεροπορική εταιρία να αναλώνει κατά την απογείωση και κατά την προσγείωση σε ευρωπαϊκό αεροδρόμιο αριθμό δικαιωμάτων εκπομπής ο οποίος αυξάνει όσο διευρύνεται η απόσταση μεταξύ του τόπου αναχωρήσεως και του τόπου αφίξεως. Αυτός ο συνυπολογισμός της διανυθείσας συνολικής αποστάσεως πτήσεως συνιστά εν τέλει έκφραση της αρχής της αναλογικότητας και

αντανακλά την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» του δικαίου περιβάλλοντος.

154. Κατά την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, η αρχή της εδαφικότητας δεν αποκλείει τον συνυπολογισμό τμημάτων πτήσεων τα οποία διανύονται εκτός του εναέριου χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η μέθοδος αυτή συνάδει, μάλιστα, τόσο με τη φύση όσο και με το περιεχόμενο και τον σκοπό των μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και του κλίματος. Είναι γνωστό ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση δεν γνωρίζει σύνορα και τα αέρια θερμοκηπίου συμβάλλουν στο παγκόσμιο φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής ανεξαρτήτως του τόπου εκπομπής τους οι συνέπειές τους μπορούν να επηρεάσουν το περιβάλλον και το κλίμα σε κάθε κράτος ή ένωση κρατών, συνεπώς και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

155. Επίσης, στο πλαίσιο αυτό, αξίζει να γίνει σύγκριση με την προαναφερθείσα περίπτωση η οποία αφορούσε ζητήματα αλιείας. Αν βάσει της αρχής της εδαφικότητας επιτρέπεται η κατάσχεση φορτίου ιχθύων, το οποίο έχει αλιευθεί εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε πλοίο το οποίο φέρει σημαία τρίτου κράτους και έχει καταπλεύσει σε λιμένα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹³⁸, δεν είναι δυνατόν να απαγορεύεται να λαμβάνονται υπόψη τα καυσάγια τα οποία εκπέμπονται εκτός του εναέριου χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς τον υπολογισμό των δικαιωμάτων εκπομπής τα οποία πρέπει να αναλώνονται κατά την απογείωση και την προσγείωση σε αεροδρόμιο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

137 — Το αν η σχετική αρμοδιότητα στη συγκεκριμένη περίπτωση υπόκειται σε περιορισμούς λόγω διεθνών συμφωνιών θα εξετασθεί χωριστά στο πλαίσιο του τρίτου και του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος βλ., σχετικά, κατωτέρω, σημεία 161 έως 236 των παρούσων προτάσεων.

138 — Απόφαση Poulsen και Diva Navigation (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέυεις 3, 4 και 30 έως 34).

γ) Επί της απουσίας προσβολής της κυριαρχίας τρίτων κρατών

ευρέως αποδεκτό το φαινόμενο της διπλής φορολογίας¹³⁹.

156. Αντιθέτως προς την άποψη των προσφευγουσών της κύριας δίκης και των ενώσεων που τις υποστηρίζουν, η οδηγία 2008/101 δεν εμποδίζει, ούτε σε νομικό ούτε σε πρακτικό επίπεδο, τα τρίτα κράτη να θεσπίσουν και να εφαρμόσουν το δικό τους σύστημα εμπορίας εκπομπών για τις αεροπορικές μεταφορές.

159. Η εφαρμογή δύο διαφορετικών συστημάτων εμπορίας εκπομπών επί της ίδιας πτήσεως μπορεί να αποτραπεί μόνο με λήψη μονομερών μέτρων ή με συμβατικές συμφωνίες μεταξύ των οικείων κρατών και διεθνών οργανισμών. Συναφώς, ο νομοθέτης της Ένωσης —μολονότι δεν έφερε σχετική υποχρέωση κατά το εθνικό διεθνές δίκαιο— επισήμανε ρητώς την ετοιμότητά του στην οδηγία 2008/101, προβλέποντας μάλιστα συγκεκριμένη ρήτρα παρεκκλίσεως¹⁴⁰.

157. Ομολογουμένως, λαμβάνοντας υπόψη τα τμήματα της αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύονται πάνω από την ανοικτή θάλασσα υφίσταται κίνδυνος «διπλής ρυθμίσεως», δηλαδή εφαρμογής δύο συστημάτων εμπορίας εκπομπών διαφορετικών κρατών επί της ίδιας αποστάσεως. Τούτο ενδέχεται να συμβεί, ιδίως, όταν τόσο στον τόπο αναχώρησης όσο και στον τόπο αφίξεως διεθνούς πτήσεως ισχύει σύστημα εμπορίας εκπομπών το οποίο —όπως η οδηγία 2008/101— αφορά τη συνολική απόσταση της πτήσεως.

δ) Ενδιάμεσο συμπέρασμα

160. Συνοψίζοντας, επομένως, η εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ σε τμήματα της αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύονται εκτός του εναέριου χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν θέτει εν αμφιβόλω τη συμβατότητα της οδηγίας 2008/101 με τις επίμαχες, εν προκειμένω, αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου.

158. Εντούτοις, αυτή η διπλή εφαρμογή, μολονότι επιβαρύνει τις οικείες αεροπορικές εταιρίες, δεν απαγορεύεται από τις επίμαχες, εν προκειμένω, αρχές του εθνικού διεθνούς δικαίου. Τουναντίον, γίνεται αποδεκτή στο πλαίσιο του εθνικού διεθνούς δικαίου, όπως και στον τομέα των άμεσων φόρων γίνεται

139 — Κατά το παρόν στάδιο, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν υφίσταται καμία γενική απαγόρευση της διπλής φορολογίας στον τομέα των άμεσων φόρων (αποφάσεις της 14ης Νοεμβρίου 2006, C-513/04, Kerckhaert και Morres, Συλλογή 2006, σ. I-10967, σκέψεις 20 έως 24, και της 12ης Φεβρουαρίου 2009, C-67/08, Block, Συλλογή 2009, σ. I-883, σκέψεις 28 έως 31).

140 — Βλ. τη δέκατη έβδομη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101 και το άρθρο 25α της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101.

2. Η συμβατότητα με συγκεκριμένες διεθνείς συμφωνίες (τρίτο και τέταρτο ερώτημα)

161. Με το τρίτο και το τέταρτο ερώτημά του το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσία να αποσαφηνισθεί αν η οδηγία 2008/101 συνάδει με διάφορες διατάξεις διεθνών συμφωνιών. Συναφώς, ζητεί από το Δικαστήριο να ελέγξει προδικαστικώς τη νομιμότητα της εντάξεως των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, την οποία προβλέπει η οδηγία 2008/101, υπό το πρίσμα τεσσάρων παραγόντων: πρώτον, όσον αφορά τον συνυπολογισμό τμημάτων της αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύονται εκτός του εναέριου χώρου της ΕΕ (τρίτο ερώτημα), δεύτερον, ως προς τη μεμονωμένη δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτός του ΔΟΠΑ (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο α'), τρίτον, δεδομένης της απαγορεύσεως επιβολής επιβαρύνσεων κατά την είσοδο και έξοδο (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο β') και, τέταρτον, λαμβάνοντας υπόψη την απαγόρευση επιβολής φόρων και δασμών επί των καυσίμων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο γ').

α) Η νομιμότητα της εφαρμογής του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ επί των τμημάτων της αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύονται εκτός του εναέριου χώρου της ΕΕ (τρίτο ερώτημα)

162. Με το τρίτο ερώτημά του το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινισθεί αν ορισμένες διατάξεις της συμβάσεως του Σικάγου και της

συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» καθιστούν ανίσχυρη την οδηγία 2008/101, καθόσον η εν λόγω οδηγία επεκτείνει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ σε τμήματα πτήσεων τα οποία πραγματοποιούνται εκτός του εναέριου χώρου των κρατών μελών της ΕΕ.

ι) Η συμβατότητα με τα άρθρα 1, 11 και 12 της συμβάσεως του Σικάγου (τρίτο ερώτημα, στοιχείο α')

163. Όπως αναφέρθηκε ήδη στο πλαίσιο του πρώτου ερωτήματος, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν δεσμεύεται από τη σύμβαση του Σικάγου ως εκ τούτου, αυτή η σύμβαση δεν συνιστά κριτήριο ελέγχου του κύρους πράξεων της Ένωσης¹⁴¹. Εντούτοις, δεδομένου ότι όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμβάσεως του Σικάγου, η εν λόγω σύμβαση πρέπει να συνεκτιμάται κατά την ερμηνεία των διατάξεων του παράγωγου δικαίου¹⁴². Συνεπώς, η οδηγία 2008/101 (ή η οδηγία 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101) πρέπει να ερμηνεύεται, αν είναι δυνατόν, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να συνάδει με τη σύμβαση του Σικάγου.

164. Ωστόσο, από την εξέταση των διατάξεων της συμβάσεως του Σικάγου τις οποίες αναφέρει το αιτούν δικαστήριο προκύπτει ότι οι διατάξεις αυτές ούτως ή άλλως δεν είναι αντίθετες προς την οδηγία 2008/101.

141 — Βλ., ανωτέρω, σημεία 51 έως 66 των παρούσων προτάσεων.

142 — Συναφώς, απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 52 in fine).

165. Κατ' αρχάς, το άρθρο 1 της συμβάσεως του Σικάγου συνιστά απλώς έκφραση της αρχής της κυριαρχίας των κρατών και ιδίως της κυριαρχίας τους επί του εναέριου χώρου τους¹⁴³. Όπως επισημάνθηκε ήδη ανωτέρω¹⁴⁴, σε σχέση με το εθνικό διεθνές δίκαιο, η οδηγία 2008/101 δεν περιέχει καμία ρύθμιση εξωεδαφικού χαρακτήρα και δεν προσβάλλει τα κυριαρχικά δικαιώματα τρίτων κρατών. Οι σκέψεις αυτές ισχύουν άνευ ετέρου και ως προς το άρθρο 1 της συμβάσεως του Σικάγου.

166. Ως προς το άρθρο 11 της συμβάσεως του Σικάγου πρέπει να σημειωθεί ότι οι ρυθμίσεις του αφορούν, σύμφωνα με το γράμμα τους, μόνον την είσοδο και την έξοδο αεροσκαφών, τα οποία εκτελούν διεθνείς αεροπορικές πτήσεις, προς και από το έδαφος των συμβαλλομένων μερών αντίστοιχα, καθώς και την κίνηση και τις πτήσεις αυτών των αεροσκαφών εντός του εδάφους των συμβαλλομένων μερών. Τούτο επιβεβαιώνεται και από το συνολικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το εν λόγω άρθρο 11: η διάταξη ανήκει στο κεφάλαιο II της συμβάσεως του Σικάγου το οποίο αφορά τις πτήσεις ύπέρθεν του εδάφους συμβαλλομένων κρατών. Το άρθρο 11 της συμβάσεως του Σικάγου δεν περιέχει αναφορές σχετικά με το αν συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να εφαρμόσει το σύστημα εμπορίας εκπομπών του επί τμημάτων αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύονται εκτός του εναέριου χώρου του.

167. Η μοναδική ουσιαστική προϋπόθεση την οποία θέτει το άρθρο 11 της συμβάσεως

του Σικάγου όσον αφορά τους νόμους και τους κανονισμούς των συμβαλλομένων κρατών περί εισόδου ή εξόδου και περί κινήσεως αεροσκαφών συνίσταται στην απαγόρευση διακριτικής μεταχειρίσεως των αεροσκαφών λόγω εθνικότητας: οι σχετικοί νόμοι και οι κανονισμοί «θα εφαρμόζονται εις τα αεροσκάφη πάντων των συμβαλλομένων Κρατών αδιακρίτως εθνικότητος». Κανένας εκ των μετεχόντων στη διαδικασία δεν αμφισβήτησε ότι το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ πληροί αυτήν την προϋπόθεση.

168. Επίσης, από το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 11 της συμβάσεως του Σικάγου δεν απορρέει καμία απαγόρευση η οποία να αποκλείει την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών συμβαλλόμενου κράτους επί τμημάτων αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύθηκαν εκτός του εναέριου χώρου του εν λόγω κράτους. Το εδάφιο αυτό ορίζει μόνον ότι τα αεροσκάφη οφείλουν, «κατά την είσοδον ή αναχώρησίν των ή καθ' ον χρόνον ευρίσκονται εντός του εδάφους [...] [συμβαλλόμενου] κράτους να συμμορφούνται» προς τους νόμους και τους κανονισμούς αυτού του κράτους. Ακριβώς αυτό και μόνον αυτό —την τήρηση των κανόνων κατά την είσοδο και αναχώρηση— απαιτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση από τις αεροπορικές εταιρίες στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας εκπομπών της. Το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν περιλαμβάνει κανόνες οι οποίοι θα έπρεπε να τηρούνται στα τμήματα της αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύονται εκτός του εναέριου χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

169. Τέλος, το άρθρο 12 της συμβάσεως του Σικάγου αφορά τους κανονισμούς αέρος. Ωστόσο, η οδηγία 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101 δεν περιέχει αντίστοιχους κανόνες ούτε σε σχέση με το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ούτε ως προς τον εναέριο χώρο τρίτων κρατών ή την

143 — Βλ., ανωτέρω, σημείο 118 των παρουσών προτάσεων.

144 — Βλ. τις παρατηρήσεις μου επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος (σημεία 145 έως 160 των παρουσών προτάσεων).

ανοικτή θάλασσα η οποία λαμβάνεται υπόψη ειδικώς στο άρθρο 12, τρίτο εδάφιο, της συμβάσεως του Σικάγου. Όπως επισημάνθηκε ήδη, το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν επιβάλλει, ιδίως, στις αεροπορικές εταιρίες και στα αεροσκάφη τους συγκεκριμένη πορεία πτήσεως ούτε συγκεκριμένα όρια ταχύτητας ή τιμών καταναλώσεως καυσίμων και εκπομπής καυσαερίων.

170. Περαιτέρω, η παραπομπή των προσφευγουσών της κύριας δίκης στο παράρτημα 2 της συμβάσεως του Σικάγου¹⁴⁵, το οποίο περιλαμβάνει συγκεκριμένους κανονισμούς αέρος, δεν δύναται επίσης να στηρίξει τη θέση τους. Στο σημείο 3.1.4 του εν λόγω παραρτήματος υφίσταται διάταξη περί «απορρίψεως και ψεκασμού»¹⁴⁶ εκ των αεροσκαφών κατά τη διάρκεια της πτήσεως. Σε καμία περίπτωση όμως δεν χωρεί σύγκριση μεταξύ του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ και ρυθμίσεως περί απορρίψεως και ψεκασμού ουσιών, καθόσον το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν περιέχει κανόνες ή όρια τιμών σχετικά με την απόρριψη αερίων θερμοκηπίου από τους κινητήρες μεμονωμένων αεροσκαφών για κάθε πτήση τους από και προς αεροδρόμια εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

171. Εφόσον, επομένως, δεν υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως με τα άρθρα 1, 11 και 12 της συμβάσεως του Σικάγου δεν είναι αναγκαία η συσταλτική ερμηνεία και εφαρμογή της οδηγίας 2008/101 υπό το πρίσμα της συμβάσεως του Σικάγου. Ως επί το πλείστον, η εν λόγω σύμβαση δεν επιτάσσει

τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ σε τμήματα αποστάσεως πτήσεων τα οποία διανύονται εντός του εναέριου χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ii) Η συμβατότητα με το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» (τρίτο ερώτημα, στοιχείο β')

172. Αντιθέτως προς τις ανωτέρω εξετασθείσες διατάξεις της συμβάσεως του Σικάγου, το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» μπορεί να ληφθεί υπόψη άμεσα ως κριτήριο κατά τον έλεγχο του κύρους της οδηγίας 2008/101¹⁴⁷.

173. Επί της ουσίας, δεν χωρεί αμφιβολία ως προς τη συμβατότητα του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ με την εν λόγω διάταξη του διεθνούς δικαίου. Το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» προβλέπει κατ' ουσία ότι στο έδαφος συμβαλλόμενου μέρους ισχύουν και πρέπει να τηρούνται οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του οικείου κράτους οι οποίες αφορούν την είσοδο, την αποχώρηση και την εκμετάλλευση αεροσκαφών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, στο μέτρο που αφορά την προκειμένη εξέταση, η διάταξη του άρθρου 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» είναι σε μεγάλο βαθμό παρόμοια, από απόψεως περιεχομένου, με το άρθρο 11 της συμβάσεως του Σικάγου. Επομένως, οι

145 — Δημοσιεύθηκε από τον ΔΟΠΑ στο «Rules of the Air», 10η έκδοση, Ιούλιος 2005.

146 — Στην αγγλική γλώσσα: «dropping or spraying».

147 — Βλ., ανωτέρω, ιδίως σημείο 103 των παρούσων προτάσεων.

παρατηρήσεις σχετικά με την τελευταία διάταξη¹⁴⁸ αφορούν άνευ ετέρου και το άρθρο 7 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

υποστηρίζουν, το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο απαγορεύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση να επιδιώξει τον περιορισμό ή τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εκτός του πλαισίου του ΔΟΠΑ.

β) Η νομιμότητα της μεμονωμένης δράσεως της ΕΕ εκτός του ΔΟΠΑ (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο α')

174. Το πρώτο σκέλος του τέταρτου ερωτήματος (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο α') έχει σκοπό να αποσαφηνίσει αν η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε δικαίωμα να επεκτείνει μεμονωμένα το σύστημα εμπορίας εκπομπών της στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές χωρίς να προηγηθεί η επεξεργασία επιλύσεως σε πολυμερές επίπεδο στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ. Για τον σκοπό αυτό το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να κρίνει το κύρος της οδηγίας 2008/101 βάσει δύο κριτηρίων: αφενός, ως προς τη συμβατότητα της εν λόγω οδηγίας με το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο και, αφετέρου, ενόψει ενδεχόμενης αντιθέσεως της εν λόγω οδηγίας προς το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

176. Η ανωτέρω άποψη δεν με πείθει. Όπως ορθώς επισήμαναν πολλά από τα όργανα και τις κυβερνήσεις που μετέχουν στη διαδικασία, το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο δεν καθιστά τον περιορισμό και τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες αποκλειστική αρμοδιότητα του ΔΟΠΑ. Τούτο προκύπτει, εξάλλου, τόσο από το γράμμα της εν λόγω διατάξεως όσο και από το σχετικό πλαίσιο στο οποίο αυτή εμπίπτει καθώς και από τους σκοπούς της.

ι) Η συμβατότητα με το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο

177. Από το γράμμα του άρθρου 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο λείπει οποιαδήποτε αναφορά σε σχέση με κάθε είδους αποκλειστικότητα. Ιδίως ο περιορισμός ή η μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες δεν μπορεί να επιδιώκεται «κατ' αποκλειστικότητα» ή «μόνο» στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ. Αν τα συμβαλλόμενα μέρη του πρωτοκόλλου του Κιότο επιθυμούσαν να θεμελιώσουν αποκλειστική αρμοδιότητα του ΔΟΠΑ, θα ήταν αναμενόμενο να το ορίσουν αυτό ρητώς στο γράμμα της επίμαχης διατάξεως.

175. Κατά την άποψη των προσφευγουσών της κύριας δίκης και των ενώσεων που τις

178. Επιπλέον, το πρωτόκολλο του Κιότο εμπίπτει στο γενικό πλαίσιο της συμβάσεως-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές, και συνομολογήθηκε

148 — Βλ., ανωτέρω, σημεία 166 έως 168 των παρούσων προτάσεων.

με σκοπό την εφαρμογή της εν λόγω συμβάσεως¹⁴⁹ υπό το πρίσμα της οποίας, επομένως, πρέπει να ερμηνεύεται. Η σύμβαση-πλαίσιο δεν επιτρέπει μόνον πολιτικές και μέτρα για τον περιορισμό ή τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου σε επίπεδο πολυμερών συμφωνιών, αλλά και σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

179. Συναφώς, το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο β', της συμβάσεως-πλαisiού προβλέπει ρητώς ότι τα συμβαλλόμενα μέρη «διαμορφώνουν, εφαρμόζουν, δημοσιεύουν και ενημερώνουν τακτικά τα εθνικά και, όπου ενδείκνυται, τα περιφερειακά προγράμματα, τα οποία περιέχουν μέτρα για τον μετριασμό της αλλαγής του κλίματος, μέσω της αντιμετώπισης των ανθρωπογενών εκπομπών [...] όλων των αερίων θερμοκηπίου που δεν ελέγχονται από το πρωτόκολλο του Μόντρεαλ [...]». Το άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο α', της συμβάσεως-πλαisiού ορίζει, σχετικά, ότι κάθε συμβαλλόμενο ανεπτυγμένο κράτος εγκρίνει «εθνικές πολιτικές» και λαμβάνει «μέτρα για τον μετριασμό της αλλαγής του κλίματος», ενώ σε αντίστοιχη υποσημείωση διευκρινίζεται ότι συμπεριλαμβάνονται πολιτικές και μέτρα που εγκρίνουν οι περιφερειακοί οργανισμοί οικονομικής ολοκλήρωσης.

180. Αντιθέτως προς την άποψη την οποία υποστήριξαν οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης στην επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Δικαστηρίου, δεν υφίσταται καμία ένδειξη ότι το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο θα έπρεπε να αποκλίνει από τις ανωτέρω αρχές του άρθρου 4 της συμβάσεως-πλαisiού.

181. Πράγματι, η λήψη μέτρων για τον περιορισμό ή τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες μόνο σε επίπεδο πολυμερούς συμφωνίας στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ θα αντέβαινε στους σκοπούς της συμβάσεως-πλαisiού εν γένει και του πρωτοκόλλου του Κιότο ειδικότερα. Δεν υφίσταται, άλλωστε, καμία ταύτιση μεταξύ του κύκλου των μερών της συμβάσεως-πλαisiού και του πρωτοκόλλου του Κιότο, αφενός, και της συμβάσεως του Σικάγου και του βασιζόμενου σε αυτήν ΔΟΠΑ, αφετέρου. Αν ο ΔΟΠΑ είχε αποκλειστική αρμοδιότητα, τα μέλη του ΔΟΠΑ τα οποία δεν θα δεσμευόνταν από το πρωτόκολλο του Κιότο θα μπορούσαν να εμποδίσουν την επίτευξη των σκοπών του Κιότο. Αντιστρόφως, θα ήταν δυσχερής η ενεργή συμμετοχή στην επίτευξη των σκοπών του Κιότο εκ μέρους των συμβαλλόμενων μερών του, αν τα εν λόγω μέρη —όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση— δεν ήταν συγχρόνως μέλη του ΔΟΠΑ.

182. Κατόπιν αυτών των σκέψεων πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα συμβαλλόμενα μέρη του πρωτοκόλλου του Κιότο δεν δεσμεύονται κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο να επιδιώξουν τον περιορισμό ή τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες *αποκλειστικώς* στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ.

183. Ασφαλώς, στο άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο εκφράζεται η προτίμηση των συμβαλλομένων μερών να επιλυθεί σε πολυμερές επίπεδο το ζήτημα του περιορισμού ή της μείωσης των αερίων θερμοκηπίου στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ. Τούτο οφείλει να ληφθεί υπόψη και από την

149 — Βλ., για παράδειγμα, τον τίτλο του πρωτοκόλλου του Κιότο και την πρώτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου του.

Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τη διαμόρφωση και την εφαρμογή της πολιτικής της περί προστασίας του περιβάλλοντος και του κλίματος, μολοντί δεν μετέχει η ίδια στον ΔΟΠΑ, αλλά μόνον τα κράτη μέλη της¹⁵⁰.

184. Εντούτοις, η προτίμηση των συμβαλλομένων μερών όσον αφορά την επίλυση σε πολυμερές επίπεδο στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο συνίσταται μόνο σε μια ιδιαιτέρως γενική υποχρέωση προς ενέργεια (στη γαλλική γλώσσα: «obligation de moyeu», στην αγγλική γλώσσα: «obligation of conduct»). Αν δεν επιτευχθεί συμφωνία στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ εντός ευλόγου χρόνου, πρέπει να διατηρείται η δυνατότητα των συμβαλλομένων μερών του πρωτοκόλλου του Κιότο να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την υλοποίηση των σκοπών του Κιότο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο¹⁵¹. Ειδάλως θα υφίστατο σοβαρός κίνδυνος να μην επιτευχθούν οι εν λόγω σκοποί.

185. Το αν και σε ποιο χρονικό σημείο η Ευρωπαϊκή Ένωση λαμβάνει μονομερώς μέτρα για τον περιορισμό ή τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες εκτός του πλαισίου του ΔΟΠΑ συνιστά εν τέλει ζήτημα σκοπιμότητας το οποίο κρίνεται από τα πολιτικά όργανα της Ένωσης. Τούτο δεν σημαίνει βεβαίως ότι οι

συναφείς πράξεις των αρμοδίων οργάνων της Ένωσης απαλλάσσονται του δικαστικού ελέγχου. Ωστόσο, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα εν λόγω όργανα διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια όσον αφορά αποφάσεις κατά τις οποίες απαιτείται η εκτίμηση περίπλοκων οικονομικών και κοινωνικών δεδομένων, όπως στις πολυσύνθετες αποφάσεις του τομέα εξωτερικής δράσεως¹⁵². Ειδικά κατά τη στάθμιση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων μεμονωμένης περιφερειακής δράσεως για τον περιορισμό ή τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες καθώς και κατά την επιλογή του χρονικού σημείου της εν λόγω δράσεως πρέπει να παρέχεται στα αρμόδια όργανα η σχετική ευχέρεια.

186. Στην προκειμένη περίπτωση είναι δεδομένο και δεν αμφισβητείται ότι τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετείχαν επί σειρά ετών στις πολυμερείς διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ σχετικά με τη λήψη μέτρων για τον περιορισμό ή τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες¹⁵³. Δεν θα ήταν εύλογο να απαιτηθεί από τα όργανα της Ένωσης να αναμένουν επ' αόριστον μέχρι οι επιτροπές του ΔΟΠΑ να επιλύσουν το ζήτημα σε πολυμερές επίπεδο. Εξάλλου, πρέπει να

150 — Συναφώς, απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 52 in fine).

151 — Υπό αυτήν την έννοια μπορεί να ερμηνευθεί και το άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο ε', περίπτωση i, της Συμβάσεως-πλαίσιο, κατά το οποίο κάθε συμβαλλόμενο μέρος «συντονίζει, ανάλογα με τις ανάγκες» με τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη τα κατάλληλα οικονομικά και διοικητικά μέτρα.

152 — Ως προς τη διακριτική ευχέρεια ή το περιθώριο εκτίμησης των οργάνων της Ένωσης κατά την αξιολόγηση περίπλοκων οικονομικών και κοινωνικών δεδομένων, βλ. αποφάσεις IATA και ELFAA (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, σκέψη 80), της 10ης Ιουλίου 2008, C-413/06 P, Bertelsmann και Sony Corporation of America κατά Impala (Συλλογή 2008, σ. I-4951, σκέψεις 69 και 144), και της 8ης Ιουνίου 2010, C-58/08, Vodafone κ.λπ. (Συλλογή 2010, σ. I-4999, σκέψη 52) ως προς την ευχέρεια των οργάνων της Ένωσης στον τομέα της εξωτερικής δράσεως, βλ. αποφάσεις Racke (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 52), και της 27ης Σεπτεμβρίου 2007, C-351/04, Ikea Wholesale (Συλλογή 2007, σ. I-7723, σκέψη 40).

153 — Βλ. και την ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101.

συνεκτιμηθεί η χρονική πίεση η οποία ασκείται στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και σε πολυάριθμα άλλα συμβαλλόμενα μέρη προκειμένου να επιτύχουν τους ποσοτικοποιημένους στόχους όσον αφορά τον περιορισμό και τη μείωση των εκπομπών: το πρωτόκολλο του Κιότο ορίζει συγκεκριμένη δεσμευτική χρονική περίοδο η οποία εκτείνεται από το έτος 2008 έως το έτος 2012.

εκτιμήσεως το οποίο διαθέτουν κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο εκδίδοντας την οδηγία 2008/101. Η εν λόγω οδηγία δεν αντιβαίνει στο άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο.

ii) Η συμβατότητα με το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

187. Υπό αυτές τις συνθήκες δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί πρόωγη η απόφαση του 2008 του νομοθέτη της Ένωσης να εφαρμόσει από το έτος 2012 το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ στις αεροπορικές δραστηριότητες. Η θέση αυτή ενισχύεται, καθόσον η οδηγία 2008/101 δεν αποκλείει επ' ουδενί τη δυνατότητα μεταγενέστερης επιλύσεως σε πολυμερές επίπεδο στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ. Τουναντίον, η Ένωση και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να επιδιώκουν ρητώς «συμφωνία για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές»¹⁵⁴. Η σχετική ρήτρα παρεκκλίσεως στην τροποποιημένη οδηγία¹⁵⁵ καθιστά δυνατή τη λήψη βραχυπρόθεσμων μέτρων προς αποφυγή διπλών ρυθμίσεων.

189. Κατά τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί», όταν θεσπίζονται περιβαλλοντικά μέτρα, ακολουθούνται τα αεροπορικά πρότυπα για το περιβάλλον που έχει καταρτίσει ο ΔΟΠΑ σε παραρτήματα της συμβάσεως του Σικάγου¹⁵⁶, εκτός εάν έχουν καταχωρισθεί διαφορές (άρθρο 15, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»). Επίσης, κάθε περιβαλλοντικό μέτρο πρέπει να εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 2 και το άρθρο 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» (άρθρο 15, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»).

— Η απουσία αντίθετων αεροπορικών προτύπων του ΔΟΠΑ για το περιβάλλον

188. Συνοψίζοντας, επομένως, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπερέβησαν το περιθώριο

190. Κατ' αρχάς, ως προς το άρθρο 15, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», αρκεί να υπομνησθεί

154 — Δέκατη έβδομη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101.

155 — Άρθρο 25α της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101.

156 — Στο άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» η σύμβαση του Σικάγου χαρακτηρίζεται κατά μη συνήθη τρόπο ως «σύμβαση ΔΟΠΑ».

ότι επί του παρόντος —τουλάχιστον σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχονται προδικαστικώς στο Δικαστήριο στο πλαίσιο της προκειμένης διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως— δεν υφίστανται αεροπορικά πρότυπα του ΔΟΠΑ για το περιβάλλον τα οποία να αποκλείουν την ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων σε σύστημα εμπορίας εκπομπών όπως αυτό της ΕΕ τούτο ισχύει και όσον αφορά το παράρτημα 16 της συμβάσεως του Σικάγου.

191. Κατά την 36η συνέλευση του ΔΟΠΑ, η οποία διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007, ζητήθηκε επιμόνως από τα συμβαλλόμενα κράτη της συμβάσεως του Σικάγου να μην εφαρμόσουν σύστημα εμπορίας εκπομπών σε φορείς αεροπορικών μεταφορών άλλων συμβαλλομένων μερών εκτός αν υπάρχουν αμοιβαίες συμφωνίες με τα οικεία κράτη¹⁵⁷. Συναφώς όμως δεν θεσπίστηκε από νομικής απόψεως δεσμευτικό αεροπορικό πρότυπο, ούτε βεβαίως πρότυπο για το περιβάλλον κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί». Αντιθέτως, πρόκειται μόνο για μη δεσμευτική προγραμματική διακήρυξη εκ μέρους των συμβαλλομένων κρατών τα οποία εκπροσωπούνται στη συνέλευση του ΔΟΠΑ.

192. Ωστόσο, ακόμα και αν θεωρηθεί ότι το εν λόγω ψήφισμα της 36ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ παράγει νομικά αποτελέσματα, σε κάθε περίπτωση αυτά δεν αφορούν την Ευρωπαϊκή Ένωση, διότι όλα τα κράτη μέλη της ως συμβαλλόμενα κράτη της συμβάσεως του

Σικάγου διατύπωσαν επιφύλαξη ως προς το συγκεκριμένο ψήφισμα επιφυλάχθηκαν ρητώς του δικαιώματος να θέσουν σε ισχύ και να εφαρμόσουν χωρίς διακρίσεις μέτρα προσανατολισμένα στην αγορά σε όλους τους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών όλων των κρατών που παρέχουν υπηρεσίες προς, από και εντός της επικρατείας τους¹⁵⁸.

193. Εξάλλου, το εν λόγω ψήφισμα της 36ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ του 2007 υπερκαλύφθηκε εν τω μεταξύ από νεότερο ψήφισμα της 37ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ του 2010¹⁵⁹. Το τελευταίο ψήφισμα, το οποίο υποστηρίχθηκε, κατ' αρχήν, και από τα ευρωπαϊκά μέλη του ΔΟΠΑ, αναγνωρίζει την ιδιαίτερη σημασία μέτρων προσανατολισμένων στην αγορά όπως τα συστήματα εμπορίας εκπομπών και παρέχει στο παράρτημα του κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό τη θέσπιση τέτοιων συστημάτων από τα συμβαλλόμενα κράτη της συμβάσεως του Σικάγου. Μολονότι το ψήφισμα της 37ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ στερείται επίσης δεσμευτικής ισχύος, κανένας εκ των μετεχόντων στην προκειμένη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δεν ισχυρίστηκε ότι η οδηγία 2008/101 δεν συνάδει με αυτό. Άλλωστε, αυτό το τελευταίο ψήφισμα επισημαίνει ότι εφεξής θα τηρείται πιο θετική στάση στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ όσον αφορά την ένταξη των αεροπορικών

157 — Ψήφισμα A36-22 της 36ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ, παράρτημα L, σημείο 1, στοιχείο β', σημείο 1 (λαμβάνεται υπόψη και στην ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101).

158 — Βλ., σχετικά, την ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101.

159 — Ψήφισμα A37-19 της 37ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ η οποία διεξήχθη τον Οκτώβριο του 2010.

δραστηριοτήτων στα εθνικά και περιφερειακά συστήματα εμπορίας εκπομπών.

εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις έναντι των αεροπορικών εταιριών¹⁶¹ και δεν πρέπει να θίγουν τις ισότιμες ευκαιρίες ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών εταιριών.

194. Συνολικά, λοιπόν, από την αναφορά του άρθρου 15, παράγραφος 3, εδάφιο 1, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» στα πρότυπα του ΔΟΠΑ για το περιβάλλον δεν προκύπτει κανένα στοιχείο το οποίο θα μπορούσε να θέσει εν αμφιβόλω το κύρος της οδηγίας 2008/101.

— Καμία παραβίαση της απαγορεύσεως διακρίσεων της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»

195. Κατά το άρθρο 15, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», η εφαρμογή κάθε περιβαλλοντικού μέτρου που αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών εξαρτάται από την τήρηση της αρχής των θεμιτών και ίσων ευκαιριών ανταγωνισμού για τις αεροπορικές εταιρίες (άρθρο 2 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί») και του δικαιώματος κάθε αεροπορικής εταιρίας να καθορίζει τη συχνότητα και τη χωρητικότητα της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς που προσφέρει (άρθρο 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»). Όπως επισημάνθηκε ήδη¹⁶⁰, κοινό στοιχείο όλων αυτών των απαιτήσεων είναι ότι τα περιβαλλοντικά μέτρα οφείλουν να

196. Η απαγόρευση διακρίσεων κατά τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» αποτελεί ειδικότερη έκφραση της αντίστοιχης γενικής αρχής του δικαίου η οποία αναγνωρίζεται και από το δίκαιο της Ένωσης και θεμελιώνεται στα άρθρα 20 και 21 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων¹⁶². Δεν υφίσταται κανένα στοιχείο το οποίο θα δικαιολογούσε την ερμηνεία αυτής της αρχής στο πλαίσιο της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» κατά τρόπο διαφορετικό από αυτόν ο οποίος ισχύει εν γένει στο πλαίσιο του δικαίου της Ένωσης. Κατά πάγια νομολογία, η γενική αρχή της απαγορεύσεως διακρίσεων, ως γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης, επιτάσσει να μην επιφυλάσσεται σε όμοιες καταστάσεις διαφορετική μεταχείριση ούτε σε διαφορετικές καταστάσεις όμοια μεταχείριση, εκτός αν η διαφοροποίηση δικαιολογείται αντικειμενικώς¹⁶³.

197. Κατά την οδηγία 2008/101 το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ εφαρμόζεται στις πτήσεις όλων των αεροπορικών εταιριών

161 — Βλ., σχετικά, την αναφορά σε «ενιαίους όρους» στο άρθρο 3, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», in fine.

162 — Απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2010, C-550/07 P, Akzo Nobel Chemicals και Akros Chemicals κατά Επιτροπής κ.λπ. (αποκαλούμενη «Akzo», Συλλογή 2010, σ. I-8301, σκέψη 54).

163 — Αποφάσεις IATA και ELFAA (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 35, σκέψη 95), της 16ης Δεκεμβρίου 2008, C-127/07, Arcelor Atlantique et Lorraine κ.λπ. (αποκαλούμενη «Arcelor», Συλλογή 2008, σ. I-9895, σκέψη 23), Akzo (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 162, σκέψη 55), και της 1ης Μαρτίου 2011, C-236/09, Association Belge des Consommateurs Test-Achats κ.λπ. (αποκαλούμενη «Test-Achats», Συλλογή 2011, σ. I-773, σκέψη 28).

160 — Βλ., ανωτέρω, σημείο 106 των παρουσών προτάσεων.

από και προς τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, χωρίς να γίνεται διάκριση, συναφώς, ανάλογα με την εθνικότητα ή τον τόπο αναχωρήσεως και αφίξεως κάθε πτήσεως. Συνεπώς, στο πλαίσιο της επίμαχης οδηγίας, η απαγορευόμενη διάκριση κατά τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» θα μπορούσε να υφίσταται μόνον αν η όμοια μεταχείριση αφορούσε διαφορετικές καταστάσεις.

198. Η ομοιότητα των καταστάσεων πρέπει να εκτιμάται υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της πράξεως της Ένωσης που θεσπίζει την εν λόγω διάκριση¹⁶⁴. Η οδηγία 2008/101, ως πράξη η οποία αφορά τον περιορισμό των κλιματικών επιπτώσεων από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, έχει σκοπό να μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου οι οποίες οφείλονται στον επίμαχο τομέα οικονομικής δραστηριότητας¹⁶⁵. Η εν λόγω οδηγία καθιστά δυνατή την εφαρμογή της συμβάσεως-πλασίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές και του πρωτοκόλλου του Κιότο¹⁶⁶. Ενόψει των ανωτέρω σκοπών δεν έχει σημασία η εθνικότητα της εκάστοτε αεροπορικής εταιρίας. Συναφώς, δεν είναι κρίσιμος ούτε ο τόπος αναχωρήσεως πτήσεως προς ευρωπαϊκό αεροδρόμιο ούτε ο τόπος αφίξεως πτήσεως από ευρωπαϊκό αεροδρόμιο. Οι σχετικές καταστάσεις

είναι όμοιες. Ως εκ τούτου, τα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» επιβάλλουν την όμοια μεταχείριση αυτών των καταστάσεων, όπως προβλέπει και η οδηγία 2008/101.

199. Αν ο νομοθέτης της Ένωσης εξαιρούσε από την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ τις αεροπορικές εταιρίες οι οποίες έχουν την εθνικότητα τρίτου κράτους, οι εταιρίες αυτές θα αποκτούσαν αδικαιολόγητο πλεονέκτημα έναντι των ευρωπαϊκών ανταγωνιστών τους. Τούτο, βεβαίως, θα αντέβαινε στην αρχή των θεμιτών και ίσων ευκαιριών ανταγωνισμού η οποία θεμελιώνεται στο άρθρο 2 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» και επί της οποίας στηρίζεται, άλλωστε, και η οδηγία 2008/101¹⁶⁷.

200. Αν ο νομοθέτης της Ένωσης εξαιρούσε από την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ τις πτήσεις από και προς αεροδρόμια τρίτων κρατών, θα υφίστατο ο κίνδυνος —για παράδειγμα όσον αφορά τις υπερατλαντικές πτήσεις— ευνοϊκής μεταχείρισεως των πτήσεων μεγάλων αποστάσεων σε σχέση με τις πτήσεις μικρών αποστάσεων. Αυτή η ευνοϊκή μεταχείριση όμως δεν θα μπορούσε επίσης να δικαιολογηθεί, δεδομένου του σκοπού της οδηγίας 2008/101: ο νομοθέτης της Ένωσης επιδίωξε την ευρύτερη δυνατή εφαρμογή του συστήματος εμπορίας

164 — Αποφάσεις Arcelor (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 163, σκέψη 26), Test-Achats (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 163, σκέψη 29), της 17ης Μαρτίου 2011, C-221/09, AJD Tuna (Συλλογή 2011, σ. I-1655, σκέψη 93), και της 12ης Μαΐου 2011, C-176/09, Λουξεμβούργο κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (Συλλογή 2011, σ. I-3727, σκέψη 32).

165 — Τρίτη, τέταρτη, δέκατη και ενδέκατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101.

166 — Δεύτερη, έβδομη και όγδοη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101, αναγνωστές σε συνδυασμό με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2003/87.

167 — Δέκατη έκτη σκέψη της οδηγίας 2008/101.

εκπομπών της ΕΕ στις αεροπορικές δραστηριότητες με σκοπό τον περιορισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου οι οποίες οφείλονται στις εν λόγω δραστηριότητες.

201. Συνολικά, επομένως, δεν διαπιστώνεται καμία παραβίαση της αρχής απαγορεύσεως των διακρίσεων η οποία θεμελιώνεται στα άρθρα 2 και 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

— Καμία απαγόρευση μεμονωμένης δράσεως εκτός του πλαισίου του ΔΟΠΑ

202. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης επικαλούνται, επίσης, το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», καθόσον αυτό —μέσω της παραπομπής του άρθρου 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί»— αναφέρεται στο άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης στηρίζονται στην ανωτέρω αλυσίδα παραπομπών και υποστηρίζουν, όπως και σε σχέση με το άρθρο 2, παράγραφος 2, του πρωτοκόλλου του Κιότο, ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έπρεπε να εφαρμόσει μεμονωμένα σύστημα εμπορίας εκπομπών στις αεροπορικές δραστηριότητες, αλλά να αναμένει την επίλυση του ζητήματος σε πολυμερές επίπεδο στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ.

203. Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου, το οποίο αφορά τέλη αερολιμένων και παρόμοιες επιβαρύνσεις καθώς και εν γένει την πρόσβαση στους αερολιμένες, δεν περιλαμβάνει

καμία συγκεκριμένη ρύθμιση ως προς το παραδεκτό ή μη της μονομερούς εφαρμογής συστήματος εμπορίας εκπομπών στις αεροπορικές δραστηριότητες. Συνεπώς, δύσκολα μπορεί να υποστηριχθεί ότι τα μέρη της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» είχαν σκοπό να θεσπίσουν «εμμέσως» τέτοιου είδους ρύθμιση διά της απλής αναφοράς του άρθρου 15 της συμβάσεως του Σικάγου, δεδομένου μάλιστα ότι δεν υπήρξε ομοφωνία ως προς το συγκεκριμένο ζήτημα¹⁶⁸.

204. Τουναντίον, το νέο άρθρο 15, παράγραφος 7, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», όπως διαμορφώθηκε με το τροποποιητικό πρωτόκολλο του 2010, επιβεβαιώνει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δεν θέλησαν επ' ουδενί να αποκλείσουν την εφαρμογή «βασισμένων στην αγορά μέτρων που αφορούν τις εκπομπές των αερομεταφορών» ακόμα και

168 — Στο σημείο 54 του μνημονίου διαβουλεύσεων της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» (ΕΕ 2007, L 134, σ. 33) και στο σημείο 11 του μνημονίου διαβουλεύσεων του τροποποιητικού πρωτοκόλλου του 2010 (ΕΕ 2010, L 223, σ. 16) αμφότερες οι αντιπροσωπείες αναγνωρίζουν ότι καμία διάταξη της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» δεν θίγει, καθ' οιονδήποτε τρόπο, «τις αντίστοιχες νομικές θέσεις τους και τις θέσεις πολιτικής τους όσον αφορά διάφορα περιβαλλοντικά ζητήματα που σχετίζονται με την αεροπορία». Στο σημείο 35 του μνημονίου του 2007 τονίζεται μιν, σε σχέση με το άρθρο 15 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», η σημασία της διεθνούς συναίνεσης σε θέματα που άπτονται του περιβάλλοντος στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ καθώς και η σημασία του ψηφίσματος Α35-5 της 35ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ η οποία διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2004. Ωστόσο, ούτε από το εν λόγω μνημόνιο ούτε από το ψήφισμα Α35-5 προκύπτει ρητή, νομικώς δεσμευτική απαγόρευση μονομερούς λήψεως μέτρων όσον αφορά την εμπορία εκπομπών. Αντιθέτως, το ψήφισμα Α35-5, στο παράρτημα Η, σημείο 2, στοιχείο c, τάσσεται υπέρ της ελεύθερης εμπορίας εκπομπών και δεν αποκλείει την εκ μέρους των κρατών εφαρμογή συστημάτων εμπορίας εκπομπών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (βλ., σχετικά, και την ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2008/101).

αν αυτά τα μέτρα θεσπίζονται μονομερώς. Όντως, η νέα αυτή παράγραφος αναφέρεται ρητώς σε αλληλεπικαλύψεις και συστάσεις της κοινής επιτροπής με σκοπό να αποφευχθούν «περιττά μέτρα και κόστος».

γ) Καμία παραβίαση της απαγορεύσεως επιβολής επιβαρύνσεων κατά την άφιξη ή αναχώρηση αεροσκαφών (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο β')

205. Τέλος, το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου μπορεί να ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 4, σε συνδυασμό με το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» μόνο στο μέτρο που συμβαλλόμενο μέρος περιορίζει μονομερώς τον όγκο της κίνησης, τη συχνότητα ή την τακτικότητα των δρομολογίων, ή τον ή τους τύπους των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται, ή απαιτεί την κατάρτιση πινάκων δρομολογίων, προγραμμάτων ναυλωμένων πτήσεων, ή επιχειρησιακών σχεδίων από τις αεροπορικές εταιρείες. Στις περιπτώσεις αυτές το άρθρο 3, παράγραφος 4, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» προβλέπει «ενιαίους όρους σύμφωνους με το άρθρο 15 [της συμβάσεως του Σικάγου], εκφράζοντας απλώς την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων η οποία —όπως ήδη αναλύθηκε ανωτέρω¹⁶⁹— δεν παραβιάζεται από την οδηγία 2008/101.

206. Όσον αφορά, τέλος, το ζήτημα σχετικά με το αν το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ εμπίπτει στα τέλη αερολιμένων ή σε παρόμοιες επιβαρύνσεις κατά την έννοια του άρθρου 15 της συμβάσεως του Σικάγου, παραπέμπω στις ακόλουθες παρατηρήσεις μου επί του δευτέρου σκέλους του τέταρτου ερωτήματος (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο β')¹⁷⁰.

207. Το δεύτερο σκέλος του τέταρτου ερωτήματος αφορά το ζήτημα αν η επέκταση της εφαρμογής του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές συνιστά παραβίαση της απαγορεύσεως επιβολής επιβαρύνσεων κατά την είσοδο ή έξοδο αεροσκαφών στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου κατά το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου, το οποίο λαμβάνεται υπόψη καθαυτό ή σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 4, και το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

208. Όπως αναλύθηκε ήδη, η σύμβαση του Σικάγου δεν αποτελεί αυτοτελώς κριτήριο ελέγχου του κύρους πράξεων της Ένωσης¹⁷¹. Το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου όμως εφαρμόζεται κατά παραπομπή από το άρθρο 3, παράγραφος 4, σε συνδυασμό με το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

209. Συναφώς, είναι κρίσιμο το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 15 της συμβάσεως του Σικάγου το οποίο ορίζει ότι «ουδέν δικαίωμα, τέλος ή έτεραι επιβαρύνσεις επιβάλλονται υφ' οιουδήποτε συμβαλλομένου Κράτους δια μόνον το δικαίωμα της μετακομίσεως υπεράνω του εδάφους του ή της εισόδου ή εξόδου εξ αυτού, οιουδήποτε αεροσκάφους

169 — Βλ., σχετικά, ανωτέρω, σημεία 195 έως 201 των παρούσων προτάσεων.

170 — Βλ., κατωτέρω, σημεία 207 έως 221 των παρούσων προτάσεων.

171 — Βλ., ανωτέρω, σημεία 51 έως 66 των παρούσων προτάσεων.

συμβαλλομένου Κράτους ή προσώπων ή αντικειμένων ιδιοκτησίας ευρισκομένων επί αυτού του αεροσκάφους».

210. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης και οι ενώσεις που τις υποστηρίζουν ισχυρίζονται ότι το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ συνεπάγεται σχετική επιβάρυνση κατά την είσοδο και έξοδο και ως εκ τούτου αντιβαίνει στο τελευταίο εδάφιο του άρθρου 15 της συμβάσεως του Σικάγου.

211. Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί ότι το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 15 της συμβάσεως του Σικάγου δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη χωριστά από το συνολικό πλαίσιο της σχετικής διατάξεως. Όπως προκύπτει συγκεκριμένα από την πρώτη παράγραφο του άρθρου 15, σκοπός της διατάξεως αυτής είναι να εξασφαλίσει την πρόσβαση όλων των αεροσκαφών ανεξαρτήτως της εθνικότητάς τους και «υπό ομοιόμορφους όρους» στους αερολιμένες δημόσιας χρήσεως των συμβαλλομένων μερών. Εν συνεχεία, η δεύτερη παράγραφος του άρθρου 15 προβλέπει, σχετικά, ότι τα τέλη τα οποία επιβάλλονται για τη χρήση των αερολιμένων και των αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων σε αεροσκάφη άλλων συμβαλλομένων κρατών δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα αντίστοιχα τέλη τα οποία επιβάλλονται στα εθνικά αεροσκάφη. Συνεπώς, το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου θεσπίζει απαγόρευση διακρίσεων λόγω της εθνικότητας των αεροσκαφών όσον αφορά την πρόσβασή τους στα αεροδρόμια. Σε αυτήν την απαγόρευση της δεύτερης παραγράφου αναφέρεται η τρίτη παράγραφος του επίμαχου άρθρου 15 με τη διατύπωση «Άπαντα τα τοιαύτα τέλη [...]».

212. Αν γίνει δεκτό ότι το άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου συνιστά, στη συνολική του θεώρηση, έκφραση της απαγορεύσεως διακρίσεων λόγω εθνικότητας, δεν χωρεί αμφιβολία ως προς τη συμβατότητα του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ με την εν λόγω διάταξη, καθόσον το σύστημα αυτό εφαρμόζεται ομοιόμορφα σε όλα τα αεροσκάφη ανεξαρτήτως της εθνικότητάς τους.

213. Ωστόσο, ακόμα και σε περίπτωση που θεωρηθεί ότι το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 15 της συμβάσεως του Σικάγου εκφράζει κάτι πέραν της ανωτέρω απαγορεύσεως διακρίσεων και ότι από αυτό απορρέει ευρύτερη απαγόρευση συγκεκριμένων τελών και επιβαρύνσεων, το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν αντιβαίνει στη διάταξη αυτή. Στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν επιβάλλεται κανένα τέλος και καμία παρόμοια επιβάρυνση στις αεροπορικές εταιρίες, ειδικά «δια μόνον το δικαίωμα της μετακομίσεως υπεράνω του εδάφους [...] ή της εισόδου ή εξόδου».

214. Τα τέλη επιβάλλονται ως αντιπαροχή έναντι ληφθείσας δημόσιας παροχής¹⁷². Το ύψος των τελών ορίζεται μονομερώς από το

172 — Υπό την έννοια αυτή ερμηνεύεται, όπως φαίνεται, ο όρος «τέλος» και στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ: «a charge is a levy that is designed and applied specifically to recover the costs of providing facilities and services for civil aviation» βλ. την έκθεση του συμβουλίου του ΔΟΠΑ «ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services», 7η έκδοση, 2004 (αριθ. εγγράφου 9082/7), πρόλογος σημείο 3 βλ., περαιτέρω, την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της αποφάσεως του συμβουλίου του ΔΟΠΑ της 9ης Δεκεμβρίου 1996 για τις επιβαρύνσεις και τους φόρους που αφορούν το περιβάλλον (ICAO Council Resolution on environmental charges and taxes).

Δημόσιο και είναι γνωστό εκ των προτέρων. Οι λοιπές επιβαρύνσεις, ιδίως οι φόροι, θεσπίζονται επίσης μονομερώς και προσδιορίζονται βάσει προκαθορισμένων κριτηρίων όπως, για παράδειγμα, ο φορολογικός συντελεστής και η φορολογική βάση.

215. Αντιθέτως, τα συστήματα εμπορίας εκπομπών, όπως αυτό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνιστούν μέτρα προσανατολισμένα στην αγορά. Για την απόκτηση δικαιωμάτων εκπομπής δεν προβλέπονται τέλη ή επιβαρύνσεις. Τουναντίον, το αρχικό 85 % των δικαιωμάτων κατανέμεται εντελώς δωρεάν και μόνον το υπολειπόμενο 15 % των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό (άρθρο 3δ, παράγραφοι 1 και 2, της οδηγίας 2003/87). Ως προς τα δικαιώματα που τίθενται σε πλειστηριασμό δεν υπάρχει εκ προοιμίου ορισμένο αντίτιμο, καθώς αυτό διαμορφώνεται αποκλειστικώς από τις συνθήκες της προσφοράς και της ζήτησης. Αν τα δικαιώματα εκπομπής διατεθούν στην αγορά από τις αρμόδιες Αρχές μετά την περίοδο κατανομής, η τιμή τους διαμορφώνεται επίσης βάσει της προσφοράς και της ζήτησης και δεν ορίζεται εκ των προτέρων.

216. Θα ήταν τουλάχιστον ασύνηθες να χαρακτηριστεί ως τέλος ή ως φόρος το τίμημα αγοράς δικαιώματος εκπομπής το οποίο διαμορφώνεται στο πλαίσιο της ελευθερίας της αγοράς βάσει της προσφοράς και της ζήτησης, μολονότι τα κράτη μέλη διαθέτουν εύλογη ευχέρεια όσον αφορά τον τρόπο χρήσης αυτών των εσόδων (άρθρο 3δ, παράγραφος 4, της οδηγίας 2003/87).

217. Εξάλλου, το αντίτιμο για τα δικαιώματα εκπομπής δεν αφορά «μόνον το δικαίωμα

της μετακομίσεως υπεράνω του εδάφους [...] ή της εισόδου ή εξόδου», όπως θα επέβαλλε η εφαρμογή του άρθρου 15, τελευταίο εδάφιο, της συμβάσεως του Σικάγου. Ο φορέας εκμεταλλεύσεως αεροσκάφους υποχρεούται μάλιστα να αναλώνει εντός συγκεκριμένης προθεσμίας τα απαιτούμενα δικαιώματα εκπομπής για κάθε απογείωση και κάθε προσγείωση αεροσκάφους σε αεροδρόμια εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (άρθρο 12, παράγραφος 2α, της οδηγίας 2003/87). Με τον τρόπο αυτό όμως δεν καταβάλλεται τίμημα ως προς τις απογειώσεις ή τις προσγειώσεις καθαυτές, αλλά λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου οι οποίες οφείλονται στις αντίστοιχες πτήσεις και μάλιστα ανεξαρτήτως του αν πρόκειται για πτήσεις εντός της Ένωσης ή και πέραν των συνόρων της Ένωσης.

218. Οι επιτροπές του ΔΟΠΑ διακρίνουν επίσης μεταξύ επιβαρύνσεων που αφορούν το περιβάλλον, αφενός, και συστημάτων εμπορίας εκπομπών, αφετέρου¹⁷³. Τούτο επισημάνει μεγάλος αριθμός φορέων και κυβερνήσεων που μετέχουν στη διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως.

219. Αν ο ΔΟΠΑ έκρινε ότι τα συστήματα εμπορίας εκπομπών εμπίπτουν στην απαγόρευση επιβολής τελών και παρόμοιων επιβαρύνσεων, κατά την έννοια του άρθρου 15 της συμβάσεως του Σικάγου, δεν θα ήταν εύλογο να απευθύνει συστάσεις στο πλαίσιο των επιτροπών του με σκοπό τη θέσπιση

173 — Σχετική διάκριση γίνεται, επί παραδείγματι, στο ψήφισμα A36-22 της 36ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ η οποία διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007, παράρτημα L, σημείο 1 συγκεκριμένα, το στοιχείο α αφορά τέλη και φόρους σχετικά με τις εκπομπές («Emissions-related charges and taxes») ενώ το στοιχείο b αναφέρεται στην εμπορία εκπομπών («Emissions trading»).

αντίστοιχων συστημάτων από τα συμβαλλόμενα κράτη του¹⁷⁴.

220. Από το νέο άρθρο 15, παράγραφος 7, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», όπως διαμορφώθηκε με το τροποποιητικό πρωτόκολλο του 2010, προκύπτει ότι και τα συμβαλλόμενα κράτη της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» δέχονται, κατ' αρχήν, την εφαρμογή μέτρων προσανατολισμένων στην αγορά. Αυτή η νέα διάταξη θα στερούσαν νοήματος αν τα συμβαλλόμενα μέρη θεωρούσαν ότι μέτρα αυτού του είδους αντιβαίνουν στο άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου, στην οποία, ως γνωστόν, παραπέμπει η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί».

221. Κατόπιν αυτών των σκέψεων, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ αντιβαίνει στο άρθρο 15 της συμβάσεως του Σικάγου σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 4, και το άρθρο 15, παράγραφος 3, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

δ) Καμία παραβίαση της απαγορεύσεως επιβολής φόρων και επιβαρύνσεων επί των καυσίμων (τέταρτο ερώτημα, στοιχείο γ')

222. Τέλος, το τρίτο σκέλος του τέταρτου ερωτήματος έχει σκοπό να αποσαφηνίσει

αν η απόφαση του νομοθέτη της Ένωσης να εφαρμόσει το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές συνιστά παραβίαση της απαγορεύσεως επιβολής φόρων και δασμών επί των καυσίμων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου, κατά το άρθρο 24, στοιχείο α', της συμβάσεως του Σικάγου και κατά το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

223. Δεδομένου ότι η σύμβαση του Σικάγου, όπως αναλύθηκε ήδη, δεν αποτελεί κριτήριο ελέγχου του κύρους πράξεων της Ένωσης¹⁷⁵, σε αυτό το τελευταίο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου μπορεί να δοθεί απάντηση μόνο σχετικά με τη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί»¹⁷⁶. Ωστόσο, το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της εν λόγω συμφωνίας πρέπει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του άρθρου 24, στοιχείο α', της συμβάσεως του Σικάγου της οποίας είναι συμβαλλόμενα μέρη τόσο οι ΗΠΑ όσο και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹⁷⁷.

224. Κατά το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', σε συνδυασμό με την παράγραφο 1, της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», τα κύριμα τα οποία εισάγονται ή παρέχονται με σκοπό να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφος το οποίο χρησιμοποιείται στις διεθνείς αερομεταφορές απαλλάσσονται, σε βάση αμοιβαιότητας, συγκεκριμένων επιβαρύνσεων ιδίως δασμών και ειδικών φόρων καταναλώσεως. Το άρθρο 24, στοιχείο α', δεύτερο εδάφιο, της συμβάσεως του Σικάγου ορίζει ότι η

175 — Βλ., ανωτέρω, σημεία 51 έως 56 των παρούσων προτάσεων.

176 — Ωστόσο, όπως αναλύθηκε ανωτέρω (βλ. σημείο 104 των παρούσων προτάσεων), οι ιδιώτες δεν μπορούν να επικαλεσθούν απευθείας το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί».

177 — Συναφώς, απόφαση Intertanko (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 29, σκέψη 52 in fine).

174 — Οι εν λόγω συστάσεις περιλαμβάνονται στο παράρτημα του ψηφίσματος A37-19 της 37ης συνελεύσεως του ΔΟΠΑ η οποία διεξήχθη τον Οκτώβριο του 2010.

επί αεροσκάφους ευρισκόμενη καύσιμος ύλη απαλλάσσεται τελωνειακού δασμού, εξόδων ελέγχου ή ομοίων εθνικών ή τοπικών δασμών ή επιβαρύνσεων. Συνεπώς, αμφότερες οι διατάξεις απαγορεύουν, κατ' ουσία, μεταξύ άλλων την επιβάρυνση των καυσίμων αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές με δασμούς και ειδικούς φόρους καταναλώσεως.

i) Επί της απαγορεύσεως επιβολής ειδικών φόρων καταναλώσεως στα καύσιμα

225. Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης και οι ενώσεις που τις υποστηρίζουν ισχυρίζονται ότι με την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ θεσπίζεται ειδικός φόρος καταναλώσεως επί των καυσίμων κατά παράβαση του άρθρου 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» και του άρθρου 24, στοιχείο α', της συμβάσεως του Σικάγου.

226. Εκτιμώ ότι η προσέγγιση αυτή δεν είναι πειστική.

227. Το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν συνιστά φόρο και μάλιστα για τους ίδιους λόγους για τους οποίους δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τέλος¹⁷⁸.

228. Εξάλλου, το άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» και το άρθρο 24, στοιχείο α', της συμβάσεως του Σικάγου διαφέρουν από το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ ως προς τους σκοπούς τους αλλά και ως προς το αντικείμενό τους.

229. Όσον αφορά τους σκοπούς τους, το άρθρο 11 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» και το άρθρο 24 της συμβάσεως του Σικάγου προστατεύουν τις αεροπορικές εταιρίες συμβαλλόμενου κράτους προκειμένου τα αεροσκάφη τους και το φορτίο τους να μην θεωρούνται κατά την προσγγείωση σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη ως «εισαγόμενα προϊόντα» πρέπει δηλαδή να απαλλάσσονται συγκεκριμένων επιβαρύνσεων, οι οποίες επιβάλλονται κανονικά στα εισαγόμενα προϊόντα. Αντιθέτως, το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ θέτει εντελώς διαφορετικούς σκοπούς: αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και του κλίματος και δεν έχει ουδεμία σχέση με την εισαγωγή και την εξαγωγή αγαθών. Κατά συνέπεια, τα δικαιώματα εκπομπής, τα οποία πρέπει να αναλώνονται κατά την αναχώρηση ή την άφιξη πτήσεων στα αεροδρόμια εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιβάλλονται λόγω της εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και όχι μόνο λόγω της καταναλώσεως καυσίμων.

230. Όσον αφορά το αντικείμενό τους, πρέπει να σημειωθεί ότι το άρθρο 11 της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» και το άρθρο 24, στοιχείο α', της συμβάσεως του Σικάγου αφορούν την ευρισκόμενη ή την παρεχόμενη σε κάθε αεροσκάφος ποσότητα καυσίμου, ήτοι το *φορτίο καυσίμων* του αεροσκάφους. Απεναντίας, το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ στηρίζεται στην πραγματική ποσότητα

178 — Βλ., σχετικά, τις παρατηρήσεις μου επί του τέταρτου ερωτήματος, στοιχείο β' (σημεία 213 έως 221 των παρούσων προτάσεων).

καυσίμων την οποία καταναλώνει το αεροσκάφος σε κάθε συγκεκριμένη πτήση. Το φορτίο καυσίμων αεροσκάφους το οποίο λαμβάνεται υπόψη στη συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» και στη σύμβαση του Σικάγου δεν καθιστά δυνατή τη συναγωγή άμεσων συμπερασμάτων σχετικά με την πραγματική εκπομπή αερίων θερμοκηπίου του αεροσκάφους σε συγκεκριμένη πτήση¹⁷⁹. Τα δικαιώματα εκπομπής δεν αναλώνονται λόγω των καυσίμων τα οποία φέρει ή με τα οποία ανεφοδιάζεται αεροσκάφος, αλλά λόγω των αερίων θερμοκηπίου τα οποία εκπέμπονται από την καύση αυτών των καυσίμων κατά τη διάρκεια της πτήσεως του αεροσκάφους.

231. Η άποψη ότι με την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ τα καύσιμα των αεροσκαφών υπόκεινται καθαυτά σε ειδικό φόρο καταναλώσεως δεν μπορεί να στηριχθεί ούτε στην απόφαση Braathens¹⁸⁰, την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης και οι ενώσεις που τις υποστηρίζουν. Ομολογουμένως, στην υπόθεση αυτή το Δικαστήριο έκρινε σε σχέση με συνηθισμένο φόρο περιβάλλοντος επί των εσωτερικών αεροπορικών μεταφορών ότι αυτός συνιστά ειδικό φόρο καταναλώσεως, καθόσον —τουλάχιστον εν μέρει— προσδιορίζεται βάσει της καταναλώσεως καυσίμων των αεροσκαφών. Εντούτοις, η απόφαση Braathens δεν μπορεί να τύχει εφαρμογής στην προκειμένη περίπτωση για δύο λόγους.

179 — Η πραγματική κατανάλωση καυσίμων υπολογίζεται αφαιρώντας από την ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την πτήση, την ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την επόμενη πτήση και προσθέτοντας τον εφοδιασμό με καύσιμο για την επόμενη πτήση (παράρτημα IV, μέρος Β, τρίτη παράγραφος, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101).

180 — Απόφαση της 10ης Ιουνίου 1999, C-346/97, Braathens (Συλλογή 1999, σ. I-3419).

232. Πρώτον, η απόφαση Braathens αφορά δύο οδηγίες για τη δημιουργία της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς με τις οποίες εναρμονίζονται στο πλαίσιο της Ένωσης οι διαρθρώσεις των ειδικών φόρων καταναλώσεως που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή¹⁸¹. Υπό το πρίσμα των εν λόγω σκοπών σε σχέση με την πολιτική της εσωτερικής αγοράς δύναται να δικαιολογηθεί αυτή η ευρεία ερμηνεία της έννοιας του ειδικού φόρου καταναλώσεως εκ μέρους του Δικαστηρίου. Τέτοια ανάγκη όμως δεν υφίσταται εν προκειμένω. Όντως, τόσο η συμφωνία «Ανοικτοί Ουρανοί» όσο και η σύμβαση του Σικάγου δεν σκοπούν να εναρμονίσουν, κατά τρόπο αντίστοιχο με αυτόν των ανωτέρω οδηγιών, τις διαρθρώσεις των εθνικών δικαίων περί ειδικών φόρων καταναλώσεως.

233. Δεύτερον, στην υπόθεση Braathens υφίστατο άμεση και αναπόσπαστη σύνδεση μεταξύ της καταναλώσεως καυσίμων και της εκπομπής επιβλαβών ουσιών από τα αεροσκάφη και, ως εκ τούτου, επιβλήθηκε ο συνηθισμένος φόρος περιβάλλοντος¹⁸². Τουναντίον, στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν υφίσταται τέτοια άμεση και αναπόσπαστη σύνδεση. Συγκεκριμένα, από την κατανάλωση καυσίμων καθαυτή δεν μπορούν να συναχθούν άμεσα συμπεράσματα σχετικά με την εκπομπή αερίων θερμοκηπίου σε κάθε πτήση, εάν δεν ληφθεί υπόψη ένας επιπρόσθετος παράγοντας εκπομπής ανάλογος προς το είδος καυσίμων που χρησιμοποιείται. Ο παράγοντας αυτός ενδέχεται να είναι μηδενικός σε περιπτώσεις καυσίμων τα οποία θεωρούνται

181 — Οδηγία 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316, σ. 12) και οδηγία 92/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης (ΕΕ L 76, σ. 1).

182 — Απόφαση Braathens (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 180, σκέψη 23).

από τον νομοθέτη της Ένωσης ως ιδιαίτέρως φιλικά προς το περιβάλλον, όπως ισχύει για τη βιομάζα¹⁸³.

iii) Ενδιάμεσο συμπέρασμα

234. Συνοψίζοντας, επομένως, το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν συνιστά απαγορευόμενο ειδικό φόρο καταναλώσεως επί των καυσίμων κατά την έννοια του άρθρου 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί» ή του άρθρου 24, στοιχείο α', της συμβάσεως του Σικάγου.

236. Η οδηγία 2008/101 δεν αντιβαίνει στο άρθρο 11, παράγραφος 2, στοιχείο γ', της συμφωνίας «Ανοικτοί Ουρανοί», όπως αυτό ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του άρθρου 24, στοιχείο α', της συμβάσεως του Σικάγου.

ii) Επί της απαγορεύσεως επιβολής δασμών στα καύσιμα

235. Συμπληρώνω, μόνο για λόγους πληρότητας, ότι με το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ δεν επιβάλλονται ούτε δασμοί επί των καυσίμων. Οι δασμοί είναι επιβαρύνσεις στις οποίες υπόκειται ένα αγαθό λόγω της διελεύσεώς του από τα σύνορα, δηλαδή λόγω της εισαγωγής ή της εξαγωγής του. Αντιθέτως, η ανάλωση δικαιωμάτων εκπομπής δεν έχει σχέση με τη μεταφορά των καυσίμων μέσω των τελωνειακών συνόρων, αλλά με την εκπομπή αερίων θερμοκηπίου κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης πτήσεως. Εξάλλου, τα δικαιώματα εκπομπής πρέπει να αναλώνονται ακόμα και για τις πτήσεις εντός της Ένωσης κατά τις οποίες δεν πραγματοποιείται διέλευση τελωνειακών συνόρων.

237. Συνοψίζοντας, η οδηγία 2008/101 (ή η οδηγία 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101) συνάδει με όλες τις διατάξεις και αρχές του διεθνούς δικαίου οι οποίες παρατίθενται στην αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως.

238. Κατά συνέπεια, από τα ερωτήματα τα οποία εξετάστηκαν στην προκειμένη διαδικασία δεν προέκυψε κανένας λόγος ο οποίος θα επέβαλλε τη συσταλτική ερμηνεία και εφαρμογή της σχετικής οδηγίας υπό το πρίσμα οποιασδήποτε εκ των αναφερομένων διατάξεων ή αρχών.

239. Το Δικαστήριο πρέπει να δώσει συνολικά την απάντηση ότι από την εξέταση των προδικαστικών ερωτημάτων δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101.

183 — Παράρτημα IV, μέρος Β, πέμπτη παράγραφος, τελευταίο εδάφιο, της οδηγίας 2003/87 όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101.

VI — Πρόταση

240. Σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει την ακόλουθη απάντηση στην αίτηση του High Court of Justice για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως:

- 1) Από τις διατάξεις και τις αρχές του διεθνούς δικαίου οι οποίες αναφέρονται στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα μόνον το άρθρο 7 και το άρθρο 15, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, αφενός, και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, αφετέρου, η οποία υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2007, μπορούν να ληφθούν υπόψη ως κριτήρια κατά τον έλεγχο του κύρους πράξεων της Ένωσης στο πλαίσιο ένδικων διαδικασιών οι οποίες κινούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

- 2) Από την εξέταση των προδικαστικών ερωτημάτων δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2008/101/ΕΚ.