

ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ ΚΑΤΑ RÜFFER

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 16ης Δεκεμβρίου 1980 *

Στην υπόθεση 814/79,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Hoge Raad των Κάτω Χωρών προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3 του Πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1971 για την ερμηνεία από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της συμβάσεως της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του παραπέμποντος δικαστηρίου μεταξύ

Ολλανδικού Δημοσίου (Υπουργείο Συγκοινωνιών και Πλωτών Οδών)

και

Reinhold Rüffer, κατοίκου της περιοχής Hameln/Pyrmont (Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας),

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία πολλών διατάξεων της συμβάσεως των Βρυξελλών της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους J. Mertens de Wilmars, Πρόεδρο, P. Pescatore και T. Koopmans, προέδρους τμήματος, Mackenzie Stuart, A. O'Keefe, G. Bosco και A. Touffait, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J.-P. Warner
γραμματέας: A. Van Houtte

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

(το μέρος που περιέχει τα περιστατικά παραλείπεται)

Σκεπτικό

- 1 Με απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1979 που περιήλθε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 17 Δεκεμβρίου 1979, το Hoge Raad υπέβαλε αίτηση στο Δικαστήριο σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 1 του «Πρωτοκόλλου για την ερμηνεία από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της συμβάσεως της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις».
- 2 Η αίτηση αυτή αποφασίστηκε στο πλαίσιο διαφοράς που έχει ως αντικείμενο αγωγή εξ αναγωγής του ολλανδικού κράτους κατά πλοιάρχου, πλοιοκτήτη του γερμανικού ποταμόπλοιου «Otrate», το οποίο, στις 26 Οκτωβρίου 1971 συγκρούστηκε με το ολλανδικό ατμόπλοιο «Vechtborg» στον κόλπο του Βατούμ με συνέπεια να βυθιστεί επί τόπου.
- 3 Ο κόλπος του Βατούμ είναι δημοσία πλωτή οδός στις εκβολές του Ems, κείμενη σε ζώνη επί της οποίας διεκδικούν κυριαρχικά δικαιώματα τόσο το Βασίλειο των Κάτω Χωρών όσο και η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Η συνεργασία μεταξύ των δύο παραποταμίων κρατών επί της πλωτής αυτής οδού ρυθμίζεται από τη συνθήκη Ems-Dollart της 8ης Απριλίου 1960. Το άρθρο 19, παράγραφος 1, α, της συνθήκης αυτής προβλέπει ότι το Βασίλειο των Κάτω Χωρών ασκεί μεταξύ άλλων, στον κόλπο του Βατούμ, τα καθήκοντα ποτάμιας ακτοφυλακής, τα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 20, παράγραφος 2, δ, περιλαμβάνουν «την ανέλκυση των ναυαγίων». Το άρθρο 21 της ίδιας αυτής συνθήκης ορίζει εξάλλου ότι «κάθε συμβαλλόμενο μέρος, όταν εκτελεί καθήκοντα ακτοφυλακής, εφαρμόζει ίδιους κανονισμούς», τους οποίους «πρέπει να γνωστοποιεί στην επιτροπή του Ems».
- 4 Σύμφωνα με τη συνθήκη αυτή και με βάση τις διατάξεις του ολλανδικού νόμου περί ναυαγίων της 19ης Ιουνίου 1934 (εφεξής «Wrakkenwet»), το Βασίλειο των Κάτω Χωρών ανέθεσε σε μία ολλανδική επιχείρηση να ανελκύσει το ναυάγιο του γερμανικού πλοίου που βυθίστηκε στον κόλπο του Βατούμ. Τα τμήματα του πλοίου, που περισυνελέγησαν έτσι, και το φορτίο του εκπλειστηριάστηκαν κατ'εφαρμογή του άρθρου 6 του Wrakkenwet προκειμένου να καλυφθούν τα έξοδα,

στα οποία υπεβλήθη το ολλανδικό κράτος, για την ανέλκυση του ναυαγίου. Αφού αφαιρέθηκε το εκπλειστηρίασμα από το ποσό των εν λόγω εξόδων, προέκυψε αρνητικό υπόλοιπο, την απόδοση του οποίου το ολλανδικό κράτος ζήτησε από τον εν λόγω πλοίαρχο-πλοιοκτήτη με την προαναφερθείσα αγωγή εξ αναγωγής.

- 5 Το δικαστήριο της περιφέρειας της Χάγης, στο οποίο ασκήθηκε σε πρώτο βαθμό η αγωγή, κήρυξε εαυτό αναρμόδιο για να κρίνει επί της αγωγής. Η αιτιολογία γι' αυτό είναι ότι, επειδή το βυθισθέν σκάφος είναι γερμανικό, ως τόπος επελεύσεως του ζημιογόνου γεγονότος, δηλαδή του ναυαγίου του Otrate, πρέπει να θεωρηθεί στην προκειμένη περίπτωση, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, οπότε αρμόδιο για να κρίνει επί της αγωγής είναι το γερμανικό δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, της συμβάσεως των Βρυξελλών της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (εφεξής «σύμβαση των Βρυξελλών»). Επειδή η απόφαση αυτή επικυρώθηκε από το *Gerechtshof* της Χάγης, το ολλανδικό κράτος άσκησε αναίρεση ενώπιον του *Hoge Raad* των Κάτω Χωρών. Το τελευταίο αυτό δικαστήριο αποφάσισε, πριν εκδώσει οριστική απόφαση επί της ουσίας, να υποβάλει στο Δικαστήριο πολλά προδικαστικά ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία της συμβάσεως των Βρυξελλών.

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 6 Με το πρώτο ερώτημα το *Hoge Raad* ερωτά, καταρχάς, το Δικαστήριο αν ο όρος «αστικές και εμπορικές υποθέσεις» του άρθρου 1 της συμβάσεως έχει την έννοια ότι περιλαμβάνει αγωγή εξ αναγωγής, όπως η ασκηθείσα εν προκειμένω από το ολλανδικό κράτος.
- 7 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει (απόφαση της 14ης Οκτωβρίου 1976, *LTU*, 29/76, *Jurisprudentie* σ. 1541· απόφαση της 14ης Ιουλίου 1977, *Bavaria-Germanair*, 9 και 10/77, *Jurisprudentie* σ. 1517· απόφαση της 22ας Φεβρουαρίου 1979, *Gourdain*, 133/78, *Jurisprudentie* σ. 733) ότι στη φράση «αστικές και εμπορικές υποθέσεις» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 1 της συμβάσεως των Βρυξελλών πρέπει να αποδίδεται αυτοτελής έννοια, η οποία πρέπει να ερμηνεύεται σε συνάρτηση αφενός με τους στόχους και το σύστημα της συμβάσεως και αφετέρου με τις γενικές αρχές που απορρέουν από το σύνολο των εθνικών συστημάτων δικαίου.
- 8 Υπό το φως αυτών των σκέψεων, το Δικαστήριο έκρινε με την ίδια αυτή νομολογία ότι, ναι μεν ορισμένες αποφάσεις που εκδίδονται επί διαφοράς μεταξύ δημοσίας αρχής και ιδιώτου εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως, δεν συμβαίνει όμως το ίδιο όταν η δημοσία αρχή ενεργεί κατά την άσκηση της δημοσίας εξουσίας.

- 9 Αυτό ιδίως συμβαίνει σε διαφορά σχετικά με την αναζήτηση δαπανών που προήλθαν από ανέλκυση ναυαγίου από πλωτή δημοσία οδό, που επιχειρήθηκε από το αρμόδιο κράτος σε εκτέλεση διεθνούς υποχρέωσης βάσει διατάξεων εσωτερικού δικαίου που αναγνωρίζουν στο κράτος αυτό κατά τη διαχείριση της πλωτής οδού, άσκηση κυριαρχικής εξουσίας έναντι των ιδιωτών.
- 10 Είναι δεδομένο ότι στην προκειμένη περίπτωση το ολλανδικό κράτος ανέθεσε την ανέλκυση του ναυαγίου του Otrate σε εκτέλεση υποχρέωσης που υπέχει από τα άρθρα 19, παράγραφος 1, α και 20, παράγραφος 2, δ της συνθήκης Ems-Dollart στο πλαίσιο των καθηκόντων της ακτοφυλακής, τα οποία της έχουν ανατεθεί σ' αυτή την πλωτή οδό από την εν λόγω συνθήκη και, επομένως, στην προκειμένη περίπτωση, ενήργησε ως φορέας δημοσίας εξουσίας.
- 11 Το να αναγνωρίζεται, εξάλλου, τέτοια θέση στον αρμόδιο για την ακτοφυλακή των δημοσίων πλωτών οδών διαχειριστή σχετικά με την ανέλκυση ναυαγίων που βρίσκονται στις οδούς αυτές, ανταποκρίνεται στις γενικές αρχές που απορρέουν από το σύνολο των εθνικών συστημάτων των κρατών μελών, από τις διατάξεις των οποίων σχετικά με τη διαχείριση των δημοσίων πλωτών οδών προκύπτει ειδικότερα ότι κατά την ανέλκυση ναυαγίων ο διαχειριστής των οδών αυτών ασκεί δημοσία εξουσία.
- 12 Ενόψει αυτών των στοιχείων η αγωγή του ολλανδικού κράτους ενώπιον εθνικού δικαστηρίου πρέπει να θεωρηθεί ότι αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως των Βρυξελλών, όπως καθορίζεται από τη φράση «αστικές και εμπορικές υποθέσεις» του άρθρου 1, εδάφιο πρώτο, της συμβάσεως αυτής, εφόσον διαπιστώνεται ότι το ολλανδικό κράτος άσκησε εν προκειμένω δημοσία εξουσία.
- 13 Το γεγονός ότι στην προκειμένη περίπτωση η εκκρεμούσα ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου διαφορά δεν αφορά την ίδια την επιχείρηση ανελεύσεως του ναυαγίου αλλά την απόδοση των δαπανών που συνδέονται με την ανέλκυση αυτή και ότι η απόδοση των δαπανών αυτών επιδιώκεται από το Ολλανδικό Δημόσιο με αγωγή εξ αναγωγής και όχι, όπως προβλέπει το εσωτερικό δίκαιο άλλων κρατών μελών, διά της διοικητικής οδού, δεν αρκεί για να θεωρηθεί ότι το επίδικο ζήτημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως των Βρυξελλών.
- 14 Όπως έκρινε το Δικαστήριο με την προαναφερθείσα νομολογία του, η σύμβαση των Βρυξελλών πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο που να εξασφαλίζει, στο μέτρο του δυνατού, ισότητα και ομοιομορφία των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτήν για τα συμβαλλόμενα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα. Σύμφωνα με την ίδια αυτή νομολογία τέτοια απαίτηση απο-

κλείει τη δυνατότητα ερμηνείας της συμβάσεως σε συνάρτηση με τη μόνη κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των διαφόρων δικαιοδοτικών οργάνων που υφίστανται σε ορισμένα κράτη: συνεπάγεται, αντίθετα, ότι το πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως προσδιορίζεται κυρίως ανάλογα με τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη φύση των εννόμων σχέσεων μεταξύ των διαδίκων και του ίδιου του αντικειμένου της διαφοράς.

- 15 Το γεγονός ότι ο διαχειριστής, επιδιώκοντας την απόδοση των εν λόγω δαπανών ενεργεί επί τη βάσει αξιώσεως που πηγάζει από πράξη δημοσίας εξουσίας αρκεί για να θεωρηθεί ότι η αγωγή του, ανεξάρτητα από το είδος της διαδικασίας που του παρέχει για το σκοπό αυτό το εθνικό δίκαιο, αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως των Βρυξελλών.
- 16 Για τους λόγους αυτούς στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο όρος «αστικές και εμπορικές υποθέσεις» του άρθρου 1, πρώτο εδάφιο, της συμβάσεως της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση των αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, δεν περιλαμβάνει διαφορές, όπως η εκκρεμούσα ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, μεταξύ του διαχειριστή των δημοσίων πλωτών οδών και του κατά νόμο υπεύθυνου σχετικά με την αναζήτηση δαπανών που προέκυψαν από την ανέλκυση ναυαγίου, στην οποία προέβη ο ίδιος ο διαχειριστής, ή την οποία ανέθεσε σε τρίτο κατά την άσκηση δημοσίας εξουσίας.

Επί των λοιπών ερωτημάτων

- 17 Τα άλλα ερωτήματα υποβλήθηκαν από το εθνικό δικαστήριο για την περίπτωση που θα δινόταν καταφατική απάντηση στο πρώτο ερώτημα. Ενόψει της αρνητικής απαντήσεως σ' αυτό, η εξέτασή τους κατέστη άνευ αντικειμένου.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε το Hoge Raad με απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 1979 αποφάινεται:

Ο όρος «αστικές και εμπορικές υποθέσεις» του άρθρου 1, πρώτο εδάφιο, της συμβάσεως της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση των αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, δεν περιλαμβάνει

διαφορές, όπως η εκκρεμούσα ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου μεταξύ του διαχειριστή των δημοσίων πλωτών οδών και του κατά νόμο υπεύθυνου προσώπου σχετικά με την αναζήτηση των δαπανών που προέκυψαν από την ανέλκυση ναυαγίου, στην οποία προέβη ο ίδιος ο διαχειριστής, ή την οποία ανέθεσε σε τρίτο κατά την άσκηση δημοσίας εξουσίας.

Mertens de Wilmars

Pescatore

Koopmans

Mackenzie Stuart

O'Keeffe

Bosco

Touffait

Δημοσιεύτηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 16 Δεκεμβρίου 1980.

Ο Γραμματέας
A. Van Houtte

Ο Πρόεδρος
J. Mertens de Wilmars