DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

21. oktober 2004 *

I sag C-288/02,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 226 EF,

anlagt den 9. augustus 2002,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved K. Simonsson og M. Patakia, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

Den Hellenske Republik ved E.-M. Mamouna, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøgt,

* Processprog: græsk.

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, C.W.A. Timmermans (refererende dommer), og dommerne C. Gulmann, R. Schintgen, F. Macken og N. Colneric,

generaladvokat: A. Tizzano
justitssekretær: ekspeditionssekretær L. Hewlett,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 25. marts 2004,

efter at der er afgivet indlæg af parterne,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 19. maj 2004,

afsagt følgende

Dom

1 Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber har nedlagt påstand om, at Domstolen fastslår, at Den Hellenske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til artikel 1, 3 og 6 i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364, s. 7, herefter »forordningen«), idet den:

— udtrykkeligt forbeholder retten til passagertransport mellem de græske fastlandshavne for græske passagerskibe samt forbeholder retten til at udføre krydstogter med passagerskibe på over 650 bruttotons (BT) mellem de græske øer for græske passagerskibe

— stiller krav om, at skibe under fællesskabsflag, der er indregistrerede i et sekundært eller et internationalt register, skal fremlægge et certifikat udstedt af en myndighed i flagstaten, hvorved det attesteres, at det pågældende skib har tilladelse til at udføre cabotagesejlads

— anser Peloponnes for at være en ø

— som værtsstat pålægger nationale bestemmelser om bemanding af tankskibe, fragtskibe, passagerskibe og turistskibe, såvel som krydstogtskibe under fællesskabsflag, som udfører cabotagesejlads, og idet den forpligter skibsredere til at indgive en anmodning til kontrolmyndigheden for handelsskibe (DEEP) om opgørelse af skibets samlede kapacitet, med henblik på, at de græske myndigheder kan vurdere bemandingens sammensætning.

Retsforskrifter

Fællesskabsbestemmelser

2 Forordningen bestemmer i sin artikel 1, stk. 1:

»Fra den 1. januar 1993 gælder princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i en medlemsstat (cabotagesejlads) for EF-redere, hvis skibe er

registreret i en medlemsstat og fører dennes flag, forudsat at skibene opfylder alle betingelserne for at få adgang til cabotage i denne medlemsstat; dette gælder også skibe registreret i EUROS, så snart Rådet har godkendt dette register.«

3 Forordningens artikel 2 har følgende ordlyd:

»I denne forordning forstås ved:

1) »Tjenesteydelser inden for søtransport i en medlemsstat (cabotagesejlads)«, tjenesteydelser, der sædvanligvis udføres mod betaling, herunder især:

a) fastlandscabotage: søtransport af passagerer eller gods mellem havne på en og samme medlemsstats fastland eller hovedområde uden anløb af øer

[...]

c) ø-cabotage: søtransport af passagerer eller gods mellem:

— havne på en enkelt medlemsstats fastland eller hovedområde og havne på en eller flere af dens øer

— havne på en enkelt medlemsstats øer.

— Ceuta og Melilla behandles på samme måde som ø-havne

— [...]«

4 Forordningen artikel 3 bestemmer:

»1. For så vidt angår skibe, som udfører fastlandscabotage, og krydstogtskibe skal alle anliggender vedrørende bemanding henhøre under registreringsstatens (flagstatens) kompetence; dette gælder ikke skibe på under 650 BT, som kan underlægges værtsstatens betingelser.

2. For så vidt angår skibe, som udfører ø-cabotage, skal alle anliggender vedrørende bemanding henhøre under den stat, i hvilken skibet udfører en tjenesteydelse inden for søtransport (værtsstaten).

[...]«

5 Forordningens artikel 6 har følgende ordlyd:

»1. Følgende tjenesteydelser inden for transport i Middelhavet og langs Spaniens, Portugals og Frankrigs kyster undtages midlertidigt fra denne forordnings anvendelsesområde:

— krydstogter, indtil den 1. januar 1995

— fragt af strategiske produkter (olie, olieprodukter og drikkevand), indtil den 1. januar 1997

— tjenesteydelser, som udføres af skibe på under 650 BT, indtil den 1. januar 1998

— fast passager- og færgefart, indtil den 1. januar 1999.

2. Ø-cabotage i Middelhavet og cabotage til og fra De Kanariske Øer, Azorerne og Madeira, Ceuta og Melilla, de franske øer langs Atlanterhavskysten og de franske oversøiske departementer undtages indtil den 1. januar 1999 midlertidigt fra denne forordnings anvendelsesområde.

3. Af hensyn til den socioøkonomiske samhørighed forlænges den i stk. 2 nævnte undtagelse for Grækenlands vedkommende indtil den 1. januar 2004 for så vidt angår fast passager- og færgefart og tjenesteydelser, som udføres af skibe på under 650 BT.«

6 Forordningens artikel 9 er affattet således:

»Inden vedtagelsen af love eller administrative bestemmelser i henhold til denne forordning rådfører medlemsstaterne sig med Kommissionen. De meddeler denne alle således vedtagne bestemmelser.«

7 Forordningens artikel 10 bestemmer:

»Kommissionen forelægger inden den 1. januar 1995 og derefter hvert andet år Rådet en rapport om forordningens gennemførelse, i givet fald ledsaget af de nødvendige forslag.«

Nationale bestemmelser

8 Ypourgeio Emporikis Naftilias (ministeriet for handelsflåden) udstedte i august og september 1998 tre cirkulærer rettet til havnemyndighederne for de indre havne.

9 I cirkulære nr. 1151.65/1/98 af 4. august 1998, der har overskriften »Fragtskibe og tankskibe under fællesskabsflag, der udfører cabotagesejlads«, anføres det, at forordningen udgør en integrerende del af den græske lovgivning og har forrang for enhver modstående bestemmelse. Desuden fremgår det af nævnte cirkulæres artikel 2.1.1, at havnene på Peloponnes anses for at være ø-havne.

10 Artikel 2.1.2 bestemmer, at for at kunne udføre cabotage i græsk farvand skal en ejer af skibe, der er indregistreret i et sekundært eller et internationalt register, fremlægge bevis for, at det pågældende skib kan udføre transportvirksomhed i flagstaten.

11 Cirkulære nr. 1151.65/2/98 af 18. december 1998, der har overskriften »Passagerskibe, turistskibe og krydstogtskibe under fællesskabsflag, der udfører turistfart i de græske farvande (krydstogter)«, gentager bestemmelserne i ovennævnte cirkulære vedrørende Peloponnes. Cirkulærets punkt 2.4.1 bestemmer:

»Generelt finder den græske lovgivning (som lovgivningen i værtsstaten) anvendelse for sammensætningen af besætningen på passagerskibe, turistskibe og krydstogtskibe under fællesskabsflag, som har tilladelse til at udføre krydstogter mellem fastlandshavne og ø-havne eller mellem havne på halvøer i indlandet, mens flagstatens lovgivning finder anvendelse for krydstogter mellem fastlandshavne.«

12 Cirkulære nr. 2311.10/10/98 af 21. december 1998, der har overskriften »Bemanding af cargoskibe, tankskibe og krydstogtskibe under fællesskabsflag, der udfører cabotagesejlads«, bestemmer, at de græske søfartsbestemmelser vedrørende bemanding finder anvendelse.

Den administrative procedure

13 Efter en første skriftudveksling vedrørende gennemførelsen af forordningen i Den Hellenske Republik efter 1. januar 1999, og idet Kommissionen fandt, at Den Hellenske Republik ikke havde iagttaget alle de forpligtelser, der påhviler den i medfør af nævnte forordning, tilsendte Kommissionen Den Hellenske Republik en åbningsskrivelse den 3. maj 2000, som denne besvarede ved skrivelse af 28. juli 2000.

14 Da Kommissionen fandt, at besvarelsen samt de oplysninger, der var blevet fremlagt for den på et arbejdsmøde den 16. februar 2001, var utilfredsstillende, fremsatte den den 18. juli 2001 en begrundet udtalelse til Den Hellenske Republik, som denne besvarede ved skrivelse af 12. oktober 2001.

15 Da Kommissionen fandt, at de græske myndigheder ikke havde truffet de nødvendige foranstaltninger med henblik på at iagttage de forpligtelser, der påhviler Den Hellenske Republik i medfør af forordningen, besluttede den at anlægge denne sag.

Realiteten

16 Under hensyn til visse præciseringer foretaget af den græske regering har Kommissionen i sin replik og under retsmødet frafaldet henholdsvis anden del af sit fjerde klagepunkt samt første klagepunkt.

17 På dette grundlag er det kun nødvendigt at tage stilling til andet og tredje klagepunkt samt første del af Kommissionens fjerde klagepunkt.

Om det andet klagepunkt

Parternes argumenter

18 Kommissionen har gjort gældende, at de græske myndigheder har skabt en hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser ved at kræve, at skibe under fællesskabsflag, der er indregistreret i et sekundært eller et internationalt register, skal fremlægge et certifikat udstedt af en myndighed i flagstaten, hvorved det attesteres, at det pågældende skib har tilladelse til at udføre cabotagesejlads.

19 Selv hvis det antages, at denne hindring er begrundet i almene hensyn, udgør den ifølge Kommissionen en uforholdsmæssig foranstaltning, der går videre end strengt nødvendigt for at sikre det formål, der forfølges.

20 Samme resultat ville nemlig kunne opnås ved mindre indgribende foranstaltninger, eksempelvis ved at stille krav om fremlæggelse af en kopi af lovgivningen i den medlemsstat, der giver tilladelse til, at skibe, der er indregistreret i internationale registre, kan udføre interne transporter, eller af myndighedsårsrapporter fra de tilsvarende myndigheder i andre medlemsstater om udviklingen i lovgivningen inden for søfartssektoren. I tvivlstilfælde kunne de græske myndigheder tillige rette henvendelse til Kommissionen.

21 Desuden er de rapporter, Kommissionen udarbejder til medlemsstaterne hvert andet år i overensstemmelse med forordningens artikel 10, et nyttigt instrument med henblik på vurderingen af, om de retlige betingelser for udøvelse af cabotagesejlads i flagstaten er overholdt.

22 Rapporternes effektive virkning styrkes ved, at Kommissionen har påtaget sig regelmæssigt at informere medlemsstaterne om ændringer i de nationale lovgivninger for så vidt angår de sekundære registre, herunder de ændringer, der sker mellem to rapporter, i det omfang disse ændringer er blevet meddelt Kommissionen i medfør af forordningens artikel 9.

23 Den græske regering har forklaret, at der i visse medlemsstater findes registre, bl.a. de såkaldte sekundære registre eller internationale registre, hvori der er registreret skibe, som ikke nødvendigvis har tilladelse til at udføre cabotagesejlads i indlandet i selv samme medlemsstater. Med henblik på en korrekt anvendelse af forordningens artikel 1 skal værtsmedlemsstaten sikre, at det skib, som ønsker at udføre cabotage, opfylder de nødvendige betingelser med henblik på at udføre cabotage i flagstaten.

24 For så vidt angår disse skibe har den græske regering gjort gældende, at det ikke er muligt at træffe mindre indgribende foranstaltninger for den frie udveksling af tjenesteydelser end at stille krav om fremlæggelse af et certifikat udstedt i flagstaten, som attesterer, at betingelserne for at udøve cabotage i denne stat er opfyldt.

25 Hvad angår forordningens artikel 9 har den græske regering anført, at denne bestemmelse snarere angår de oplysninger, som medlemsstaterne skal give Kommissionen, end omvendt. Bestemmelsen indeholder således ikke direkte forskrifter om løbende oplysninger fra Kommissionen til medlemsstaterne.

26 For så vidt angår den rapport, der skal udarbejdes i henhold til forordningens artikel 10, har den græske regering anført, at den offentliggøres mere end et år efter udløbet af den toårsperiode, den omfatter. Det følger heraf, at de ændringer af lovgivningerne, der er sket på et givent tidspunkt i en medlemsstat, og som gør det muligt at udføre cabotage i indlandet, først meddeles de andre medlemsstater med væsentlig forsinkelse i forbindelse med en sådan rapport.

27 Dermed er den græske regerings ordning med certifikater i højere grad i overensstemmelse med princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, idet ordningen gør det muligt straks at få oplysning om ændringer af lovgivningen, der er sket i en anden medlemsstat.

28 Endvidere er Kommissionens forslag, som går ud på, at der skal fremlægges en kopi af lovgivningen i den medlemsstat, som giver skibe indregistreret i internationale registre mulighed for at udføre cabotage i denne medlemsstat, ikke forholdsmæssigt i forhold til det forfulgte formål. Denne løsning ville tværtimod være mere kompliceret, idet lovgivningsteksten ville skulle oversættes i det hele af en officiel instans og fremlægges for havnemyndighederne i værtsstaten.

Domstolens bemærkninger

29 Det bemærkes, at forordningens artikel 1 klart fastsætter princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i Fællesskabet (dom af 20.1.2001, sag C-205/99, Analir m.fl., Sml. I, s. 1271, præmis 20).

30 En national foranstaltning, hvorved der stilles krav om, at skibe under fællesskabsflag, der er indregistreret i et sekundært eller et internationalt register, skal fremlægge et certifikat udstedt af en myndighed i flagstaten, hvorved det attesteres, at det pågældende skib har tilladelse til at udføre cabotagesejlads, kan være til gene for leveringen af sådanne tjenesteydelser eller gøre den mindre interessant, hvorfor den udgør en hindring for den frie udveksling af tjenesteydelser (jf. dommen i sagen Analir m.fl., præmis 22).

31 Hvad angår spørgsmålet, om denne hindring kan anses for at være begrundet, skal det for det første bemærkes, at ordlyden af forordningens artikel 1, stk. 1, ikke i sig selv giver noget holdepunkt, der gør det muligt at afgøre spørgsmålet, om der kan

stilles krav om fremlæggelse af et certifikat med henblik på vurderingen af, om et skib opfylder alle betingelserne for at udføre cabotage i værtsstaten som omhandlet i denne bestemmelse (jf. i denne retning dommen i sagen Analir m.fl., præmis 24).

32 Det må for det andet tillægges betydning, at den frie udveksling af tjenesteydelser, som er et grundlæggende princip i EF-traktaten, kun kan begrænses ved regler, der er begrundet i tvingende almene hensyn, og som gælder for enhver person eller ethvert selskab, der driver virksomhed på værtsmedlemsstatens område. De nationale regler må for at kunne opfylde dette begrundelseskrav være et passende middel for gennemførelsen af det tilstræbte mål og ikke gå videre end nødvendigt for at nå dette (dommen i sagen Analir m.fl., præmis 25 og den deri nævnte retspraksis).

33 Kommissionens andet klagepunkt vedrører sidstnævnte betingelse om de omtvistede nationale bestemmelsers forholdsmæssighed. Kommissionen har i den forbindelse gjort gældende, at Den Hellenske Republik stiller krav om, at et skib under fællesskabsflag fremlægger et certifikat udstedt af flagstaten, selv om der kan træffes foranstaltninger med henblik på vurderingen af, om det pågældende skib opfylder alle betingelser for at udføre cabotage i værtsstaten, der er mindre indgribende for den frie udveksling af tjenesteydelser.

34 Som generaladvokaten har anført i punkt 27-37 i forslaget til afgørelse, gør de alternative muligheder, som Kommissionen har foreslået, det imidlertid enten ikke muligt fuldt ud at sikre det formål, der forfølges, eller vil i praksis være mere komplicerede og mere indgribende for den frie udveksling af tjenesteydelser end den nuværende ordning med certifikater.

35 Under disse betingelser har Kommissionen, som har bevisbyrden inden for rammerne af en traktatbrudssag (jf. bl.a. dom af 23.10.1997, sag C-159/94, Kommissionen mod Frankrig, Sml. I, s. 5815, præmis 102 og den deri nævnte retspraksis), ikke godtgjort, at Den Hellenske Republik ved at stille krav om nævnte certifikat har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i medfør af forordningen.

36 Det følger heraf, at Den Hellenske Republik bør frifindes for så vidt angår det andet klagepunkt.

Om det tredje klagepunkt

Parternes argumenter

37 Kommissionen har anført, at de græske myndigheder ikke med rette kan henvise til navnets oprindelse til støtte for at anse Peloponnes for at være en ø, og derved kunstigt udstrække anvendelsesområdet for undtagelsen i forordningens artikel 6, stk. 3, til cabotagesejlads mellem Peloponnes' havne såvel som mellem fastlandshavne og havnene på Peloponnes.

38 I denne henseende har Kommissionen anført, at Peloponnes tidligere var forbundet med det græske fastland, som den er blevet adskilt fra ved en menneskeskabt kanal. Desuden er forbindelsen mellem Peloponnes og det græske fastland sikret ved en jernbaneforbindelse og en landevej, der krydser Korinth-kanalen.

39 Den græske regering har understreget, at der i forordningen lægges andre kriterier til grund end den omstændighed, at et sted er omgivet af hav, for at afgøre, om havne på det sted kan anses for at være ø-havne. Den græske regering har i denne forbindelse henvist til, at Ceuta og Melilla i forordningens artikel 2, stk. 1, litra c), anses for at være ø-havne, selv om de helt klart er landfaste, for så vidt som de er beliggende på det afrikanske kontinents kyst.

40 Under henvisning til dom af 19. oktober 2000, Italien og Sardegna Lines mod Kommissionen (forenede sager C-15/98 og C-105/99, Sml. I, s. 8855), har den græske regering desuden gjort gældende, at det afgørende kriterium med henblik på afgørelsen af, om et geografisk område er en ø eller ej, er den statistiske opgørelse af den handel, der sker via havet.

41 Endelig har den græske regering gjort gældende, at i lyset af den tolerance og forståelse for visse økonomier inden for Fællesskabet, hvor der gør sig særlige forhold gældende — hvilket såvel forordningens præambel som artikel 6, stk. 3, der fastsætter en undtagelse for Grækenland af socioøkonomiske grunde, vidner om — bør denne undtagelse ligeledes finde anvendelse for Peloponnes.

Domstolens bemærkninger

42 Da forordningen ikke indeholder en definition af begrebet »ø«, skal der henses til den almindelige forståelse af dette begreb, hvorefter en ø i henseende til søfart er en fast landstrækning, der på varig måde er omgivet af hav.

43 Som generaladvokaten har anført i punkt 44 i forslaget til afgørelse, er det ubestrideligt, at Peloponnes ud fra et geografisk synspunkt er en halvø. Den er kun blevet adskilt fra resten af Grækenland ved en kunstig kanal med en bredde på en femogtyve meter. Under disse betingelser kan Peloponnes ikke anses for at være en ø i forordningens forstand.

44 Den omstændighed, at forordningens artikel 2 sidestiller havnene i Ceuta og Melilla med ø-havne, er ikke til hinder for en sådan fortolkning.

45 Disse to havne udgør nemlig alene ø-havne, fordi de sidestilles med sådanne i forordningens artikel 2. De er ikke ø-havne i sig selv. En sammenligning mellem Ceuta og Melilla på den ene side og Peloponnes' havne på den anden side, der ikke sidestilles med ø-havne i forordningens artikel 2, taler således snarere imod end for den græske regerings synspunkt, hvorefter Peloponnes skulle være en ø.

46 I øvrigt bemærkes, som generaladvokaten har anført i punkt 45 i forslaget til afgørelse, at selv om det er korrekt, at havnene i nævnte byer er fastlandshavne i forhold til det afrikanske kontinent, forholder det sig ikke desto mindre således, at i forhold til det europæiske kontinent, og navnlig Den Iberiske Halvø, kan disse havne sidestilles med ø-havne på grund af den manglende landforbindelse med Spanien.

47 For så vidt angår dommen i sagen Italien og Sardegna Lines mod Kommissionen, som den græske regering har henvist til, er det tilstrækkeligt at bemærke, at Domstolen i den dom ikke tog stilling til begrebet »ø«.

48 Endelig kan den vide fortolkning af forordningens artikel 6, stk. 3, som den græske regering har foreslået, ikke tiltrædes, idet denne bestemmelse, som en undtagelse til forordningens generelle regler om fri udveksling af tjenesteydelser i forbindelse med søtransport inden for en medlemsstats område, skal fortolkes strengt.

49 Det følger af ovenstående, at Kommissionens tredje klagepunkt skal tages til følge.

Om første del af det fjerde klagepunkt

Parternes argumenter

50 Under retsmødet har Kommissionen præciseret, at første del af det fjerde klagepunkt udelukkende vedrører den omstændighed, at den græske lovgivning om bemanding af skibe i henhold til punkt 2.4.1 i cirkulære nr. 1151.65/2/98 finder anvendelse for krydstogtskibe under fællesskabsflag på over 650 bruttotons, der udfører cabotage mellem øer.

51 Kommissionen har gjort gældende, at ovennævnte bestemmelse i cirkulæret er i strid med forordningens artikel 3, stk. 1, som bestemmer, at alle anliggender vedrørende bemanding skal henhøre under flagstatens kompetence. Dette gælder ikke skibe på under 650 bruttotons, som kan underlægges værtsstatens betingelser. Ifølge Kommissionen følger det af denne bestemmelses ordlyd, at den finder anvendelse for alle krydstogtskibe, uanset om de udfører fastlandscabotage eller ø-cabotage.

52 Den græske regering har gjort gældende, at det følger af ordlyden af forordningens artikel 3, stk. 2, at for så vidt angår skibe, som udfører ø-cabotage, herunder krydstogtskibe, skal alle anliggender vedrørende bemanding henhøre under værtsstaten.

Domstolens bemærkninger

53 Som det fremgår af ordlyden af forordningens artikel 3, stk. 1, finder den anvendelse på skibe, som udfører fastlandscabotage og krydstogtskibe. Artikel 3, stk. 2, finder for sin del anvendelse på skibe, som udfører ø-cabotage.

54 Det følger af den omstændighed, at udtrykket »krydstogtskibe« ikke er nærmere defineret i forordningens artikel 3, stk. 1, at denne bestemmelse finder anvendelse på alle krydstogtskibe, uanset hvilken type cabotage de udfører.

55 Denne fortolkning bekræftes af det forhold, således som generaladvokaten har anført i punkt 54 i forslaget til afgørelse, at hvis krydstogtskibe, som udfører ø-cabotage, skulle anses for at være omfattet af forordningens artikel 3, stk. 2, ville henvisningen til krydstogtskibe i stk. 1 være uden betydning, idet ordene »skibe, som udfører fastlandscabotage«, i så tilfælde allerede ville omfatte krydstogtskibe, der udfører sådan cabotage.

56 Derfor skal alle anliggender vedrørende bemanding henhøre under flagstatens kompetence for så vidt angår krydstogtskibe på over 650 bruttotons, der udfører ø-cabotage. Eftersom punkt 2.4.1 i cirkulære nr. 1151.65/2/98 fastsætter det modsatte, har Den Hellenske Republik tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i medfør af forordningen.

57 Det følger heraf, at første del af det fjerde klagepunkt skal tages til følge.

Sagens omkostninger

58 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. I henhold til artikel 69, stk. 3, første afsnit, kan Domstolen dog fordele sagens omkostninger eller bestemme, at hver part skal bære sine egne omkostninger, hvis hver af parterne henholdsvis taber eller vinder på et eller flere punkter. Kommissionen og Den Hellenske Republik har delvis tabt sagen, og hver part bør derfor pålægges at bære sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Anden Afdeling):

1) **Den Hellenske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til artikel 1, 3 og 6 i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), idet den anser Peloponnes for at være en ø, og idet den anvender sine nationale regler om bemanding som værtsstat på krydstogtskibe under fællesskabsflag på over 650 bruttotons.**

2) **I øvrigt frifindes Den Hellenske Republik.**

3) **Hver part bærer sine egne omkostninger.**

Underskrifter.