A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2004. október 21. *

A C-288/02. sz. ügyben,

az EK 226. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt

a Bírósághoz 2002. augusztus 9-én

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: K. Simonsson és M. Patakia, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

a **Görög Köztársaság** (képviseli: E.-M. Mamouna, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen

* Az eljárás nyelve: görög.

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: C. W. A. Timmermans tanácselnök (előadó), C. Gulmann és R. Schintgen bírák,

főtanácsnok: A. Tizzano,
hivatalvezető: L. Hewlett főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2004. március 25-i tárgyalásra,

tekintettel a felek által benyújtott írásbeli észrevételekre,

a főtanácsnok indítványának a 2004. május 19-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az Európai Közösségek Bizottsága keresetében a következők megállapítását kéri a Bíróságtól:

— mivel a görög kontinentális kikötők közötti utasszállítás jogát, illetve a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb utasszállító hajókkal a görög szigetek közötti vonalhajózás jogát kizárólagosan a görög utasszállító hajóknak tartotta fenn;

— mivel a második vagy nemzetközi lajstromba bejegyzett közösségi hajókat arra kötelezte, hogy a lobogó szerinti államnak valamely hatósága által kiállított olyan igazolást mutassanak be, amely az adott hajó kabotázsszolgáltatás nyújtására való jogosultságát igazolja;

— mivel Peloponnészoszt szigetnek minősítette;

— mivel mint fogadó ország a tengeri kabotázsszolgáltatást nyújtó közösségi tartályhajókra, teherhajókra, utasszállító hajókra és turistahajókra, valamint vonalhajózásban részt vevő hajókra — a személyzettel kapcsolatos ügyekben — saját nemzeti szabályait alkalmazta, és mivel a hajótulajdonosokat arra kötelezte, hogy — annak érdekében, hogy a görög hatóságok értékeljék a személyzet összetételét — a hajók teljes befogadóképességének megállapítása iránt a kereskedelmi hajókat ellenőrző igazgatósághoz (DEEP) kérelmet nyújtsanak be,

a Görög Köztársaság nem teljesítette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 364., 7. o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o.; a továbbiakban: rendelet) 1., 3. és 6. cikkéből eredő kötelezettségeit.

A jogi háttér

A közösségi szabályozás

2 A rendelet 1. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„1991. január 1-jétől a tengeri fuvarozási szolgáltatások (tengeri kabotázs) szabad mozgása érvényes azokra a közösségbeli hajótulajdonosokra, akik valamely

tagállamban jegyeztették be hajóikat, és ezen tagállam lobogója alatt hajóznak, azzal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tagállamban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik, ideértve az Euros-lajstromozású hajókat is, miután a Tanács jóváhagyta ezt a lajstromot."

3 A rendelet 2. cikke előírja:

„E rendelet alkalmazásában:

1. «tengeri fuvarozási szolgáltatások egy tagállamon belül (tengeri kabotázs)», olyan szolgáltatások, amelyeket rendszerint díjazás fejében végeznek, és különösen magukban foglalják:

   a) kontinentális kabotázs: utasok vagy áruk tengeri fuvarozása a kontinensen található kikötők között, egyazon tagállam kontinensen lévő kikötői között, szigeteken történő kikötés nélkül;

   [...]

   c) szigetközi kabotázs: utasok vagy áruk fuvarozása tengeren:

   — egyazon tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői,

— egyazon tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között;

Ceuta és Melilla szigeti kikötőnek tekintendő;

[...]"

4 A rendelet 3. cikke értelmében:

„1. A kontinentális kabotázs szolgáltatást nyújtó és vonalhajózásban részt vevő hajók számára a személyzettel kapcsolatos minden ügy annak az államnak a joghatósága alá tartozik, amelyben a hajót lajstromozták (amely lobogója alatt hajóznak), kivéve a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajókat, amelyek esetében a fogadó ország feltételeit kell alkalmazni.

2. Szigetközi kabotázs szolgáltatást nyújtó hajók esetén a személyzettel kapcsolatos minden ügy annak az országnak a joghatósága alá tartozik, amely területén a hajó a tengeri fuvarozási szolgáltatást végzi (fogadó ország).

[...]"

5 A rendelet 6. cikke kimondja:

„(1) Eltérés útján a következő, a Földközi-tengeren, Spanyolország, Portugália és Franciaország partjai mentén végzett tengeri fuvarozási szolgáltatások vonhatók ki e rendelet hatálya alól:

— körutazások 1995. január 1-jéig,

— stratégiai termékek fuvarozása (olaj, olajtermékek és ivóvíz) 1997. január 1-jéig,

— 650 bruttó űrtartalomnál kisebb hajók által nyújtott szolgáltatások 1998. január 1-jéig,

— menetrendszerinti utasfuvarozási és kompszolgáltatások 1999. január 1-jéig.

(2) Eltérés útján a szigetközi kabotázs szolgáltatások a Földközi-tengeren és a kereskedelmi hajózási szolgáltatások a Kanári-, Azori- és Madeira szigetcsoportokon, Ceután és Melillán, a francia szigeteken az Atlanti-óceán partja mentén, a francia tengerentúli területeken időszakosan kivonhatók e rendelet hatálya alól 1999. január 1-jéig.

(3) A társadalmi-gazdasági kohézió miatt a (2) bekezdés szerinti eltérés Görögországban a menetrend szerinti utasszállító szolgáltatást nyújtó hajók és 650 bruttó űrtartalomnál kisebb, kompszolgáltatást nyújtó hajók esetében meghosszabbítható 2004. január 1-jéig."

6 A rendelet 9. cikke értelmében:

„E rendelet végrehajtására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések elfogadása előtt a tagállamok konzultálnak a Bizottsággal. Bármilyen így elfogadott intézkedésről tájékoztatják a Bizottságot."

7 A rendelet 10. cikke kimondja:

„A Bizottság 1995. január 1. előtt, majd azt követően minden második évben, jelentést nyújt be a Tanácsnak e rendelet végrehajtásáról és amennyiben szükséges, megteszi a szükséges javaslatokat."

A nemzeti szabályozás

8 A Ypourgeio Emporikisz Naftiliasz (kereskedelmi tengerészeti minisztérium) 1998 decemberében és augusztusában három, a belső kikötői hatóságoknak címzett körlevelet bocsátott ki.

9 A „Tengeri kabotázs szolgáltatást nyújtó, közösségi lobogó alatt hajózó teherhajók és tartályhajók tevékenységei" címet viselő, 1998. augusztus 4-i 1151.65/1/98. sz. körlevél kimondja, hogy a rendelet a görög szabályozás szerves részét képezi, és minden ezzel ellentétes rendelkezéssel szemben elsődlegességet élvez. Az említett körlevél 2.1.1. cikke ugyanakkor Peloponnészosz kikötőit a szigetek kikötői közé sorolja.

10 A 2.1.2. cikk előírja, hogy a görög vizeken való kabotázsszolgáltatás nyújtása érdekében a valamely második vagy nemzetközi lajstromba bejegyzett hajót működtető személy köteles bizonyítani, hogy a kérdéses hajó az eredeti lobogó szerinti államban fuvarozási tevékenységet végezhet.

11 A „Közösségi lobogó alatt közlekedő és a görög vizeken turista körutazást biztosító utasszállító, turista- és vonalhajózásban részt vevő hajók (körutazások) tevékenységei" címet viselő, 1998. december 18-i 1151.65/2/98. sz. körlevél az előzőekben említett körlevél Peloponnészosszal kapcsolatos rendelkezéseit megismétli. A 2.4.1. pontja előírja:

„A görög szabályozás (mint a fogadó ország szabályozása) általánosságban azon közösségi utasszállító, turista- és vonalhajózásban részt vevő hajók személyzetének összetételére alkalmazandó, amelyek országunk kontinentális partja mentén fekvő kikötői, illetve a szigetei közti vagy a szigeteinek kikötői közti vonalhajózásra jogosultak, míg a lobogó szerinti államnak szabályozása alkalmazandó a kontinentális part menti kikötők közti vonalhajózásra".

12 A „Közösségi lobogó alatt közlekedő, tengeri kabotázsszolgáltatást nyújtó teherhajók, tartályhajók és vonalhajózásban részt vevő hajók személyzete" címet viselő, 1998. december 21-i 2311.10/10/98. sz. körlevél a személyzettel kapcsolatos ügyekben előírja a görög tengerészeti rendelkezések alkalmazását.

A pert megelőző eljárás

13 A rendeletnek a Görög Köztársaság által 1991. április 1-je utáni végrehajtásával kapcsolatos első levélváltást követően, valamint tekintettel arra, hogy e levélváltás nem felelt meg az említett rendeletből eredő minden kötelezettségnek, a Bizottság 2000. május 3-án felszólító levelet intézett a Görög Köztársasághoz, amelyre utóbbi 2000. július 28-i levelében válaszolt.

14 A Bizottság, mivel a 2001. február 16-án megtartott munkaértekezlet alkalmával kapott válaszokat, illetve rendelkezésére bocsátott információkat nem találta kielégítőnek, indokolással ellátott véleményt intézett a Görög Köztársasághoz, amelyre ez utóbbi a 2001. október 12-i levelében válaszolt.

15 Tekintettel arra, hogy a görög hatóságok a rendeletből fakadó kötelezettségeknek való megfelelés érdekében a szükséges intézkedéseket nem tették meg, a Bizottság úgy döntött, hogy benyújtja e keresetet.

Az ügy érdeméről

16 A Bizottság, figyelembe vette a görög kormány által tett néhány pontosítást, ennek megfelelően válaszában, illetve a tárgyalás alkalmával visszavonta a negyedik kifogás második részét, valamint az első kifogást.

17 Ezen visszavonásra tekintettel, csupán a Bizottság által megfogalmazott második és harmadik kifogás, valamint a negyedik kifogás első része képezi a vizsgálat tárgyát.

A második kifogásról

A felek érvelése

18 A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a görög hatóságok azzal, hogy a második vagy a nemzetközi lajstromba bejegyzett közösségi hajókat arra kötelezik, hogy a lobogó szerinti államnak valamely hatósága által kiállított olyan igazolást szolgáltassanak, amely bizonyítja, hogy az adott hajó kabotázsszolgáltatás nyújtására jogosult, akadályozzák a szolgáltatások szabad nyújtását.

19 Még ha el is fogadható, hogy e korlátozás a közérdeken alapuló kényszerítő indokkal igazolható, a Bizottság szerint az a cél eléréséhez feltétlenül szükséges mértékhez képest aránytalan intézkedésnek minősül.

20 Azonos eredményt lehetne ugyanis elérni olyan kevésbé korlátozó eszközökkel is, mint a nemzetközi lajstromba vett hajók részére belső fuvarozást engedélyező tagállam szabályozásáról másolat szolgáltatásának kötelezettsége, vagy a nemzeti hatóságok más tagállamok megfelelő hatóságai által történő éves tájékoztatása a hajózási szektor szabályozási rendszerének fejlődéséről. Kétség esetén a görög hatóságok e tekintetben megkereshetnék a Bizottságot is.

21 Ugyanakkor a rendelet 10. cikkének megfelelően a Bizottság által két évenként közzétett, a tagállamok figyelmébe ajánlott jelentés hasznos eszköz lehet annak ellenőrzésére, hogy a lobogó szerinti államban a kabotázsszolgáltatások végrehajtásának jogi feltételeit tiszteletben tartják-e.

22 Ezek hatékonyságát továbbá fokozná a Bizottság által vállalt azon elkötelezettség, amelynek értelmében az rendszeresen tájékoztatná a tagállamokat a második lajstromokkal kapcsolatos nemzeti szabályozások módosításáról, beleértve a két jelentés között bekövetkezett módosításokat, feltéve, hogy a rendelet 9. cikkének értelmében a Bizottságot ezekről tájékoztatták.

23 A görög kormány kifejti, hogy néhány tagállamban olyan, különösen második vagy nemzetközi lajstromnak nevezett hajólajstromok léteznek, amelyekben olyan hajókat is lajstromba vesznek, amelyeket nem szükségszerűen fogadnak el az ugyanezen tagállamon belül végzendő kabotázsszolgáltatás nyújtására. Következésképpen, a rendelet 1. cikkének helyes alkalmazása végett a fogadó országnak kellene azt biztosítania, hogy a kabotázsszolgáltatást nyújtani kívánó hajó teljesítse a lobogó szerinti államban a kabotázsszolgáltatás nyújtása tekintetében megkövetelt feltételeket.

24 Ezen hajókat illetően megkérdőjelezi, hogy léteznek a szolgáltatások szabad nyújtását kevésbé korlátozó eszközök, mint a lobogó szerinti állam által kiállított, az ezen államban a kabotázsszolgáltatás nyújtására előírt feltételek teljesítését bizonyító igazolás bemutatásának kötelezettsége.

25 A rendelet 9. cikkével kapcsolatban a görög kormány megállapítja, hogy ez a rendelkezés inkább a Bizottságnak a tagállamok által történő tájékoztatására utal, és nem pedig fordítva. Ez a rendelkezés tehát nem írja elő a Bizottság részéről a tagállamoknak nyújtott rendszeres tájékoztatását.

26 A rendelet 10. cikke értelmében elkészítendő jelentéssel kapcsolatban a görög kormány megemlíti, hogy az az általa lefedett kétéves időszak lejártát követő több mint egy év elteltével kerül nyilvánosságra. Ebből az következne, hogy a valamely tagállamban egy bizonyos időpontban bekövetkező azon jogszabályi változásokról, amelyek lehetővé teszik a kabotázsszolgáltatásnak e területen való nyújtását, egy ilyen jelentés csupán jelentős késedelemmel tájékoztatná a tagállamokat.

27 Következésképpen az igazolási rendszer jobban megfelel a szolgáltatások szabad nyújtásának, mivel a más tagállamban bekövetkező jogszabályi változásokról azonnali tájékoztatást ad.

28 Továbbá, a Bizottság által javasolt azon megoldás, amely abból áll, hogy a nemzetközi lajstromba vett hajók számára a tagállam területén kabotázsszolgáltatás nyújtását lehetővé tevő ezen tagállam szabályozásáról másolatot kell bemutatni, nem állna arányban a kitűzött céllal. Ellenkezőleg, ez a megoldás bonyolultabb lenne, mivel a jogi szöveget adott hivatalos hatóságnak teljes egészében le kellene fordítania, és be kellene mutatnia fogadó ország kikötői hatóságainak.

A Bíróság álláspontja

29 Emlékeztetni kell arra, hogy a rendelet 1. cikke világosan megfogalmazza a Közösségen belüli tengeri kabotázsszolgáltatás nyújtása szabadságának elvét (a C-205/99. sz., Analir és társai ügyben 2001. február 20-án hozott ítélet [EBHT 2001., I–1271. o.] 20. pontja).

30 Olyan nemzeti intézkedés, amely a második vagy nemzetközi lajstromba bejegyzett közösségi hajók tekintetében megköveteli, hogy a lobogó szerinti államnak valamely hatósága által kiállított olyan igazolást mutassanak be, amely bizonyítja, hogy az adott hajó kabotázsszolgáltatás nyújtására jogosult, ezen szolgáltatások nyújtásának megzavarására vagy kevésbé vonzóvá tételére alkalmas, és következésképpen e szolgáltatások szabad mozgását korlátozza (lásd e tekintetben a fent hivatkozott Analir és társai ítélet 22. pontját).

31 Ezen korlátozás megengedhetőségét tekintve elsősorban meg kell említeni, hogy a rendelet 1. cikke (1) bekezdésének szövegezése önmagában semmiféle utalást nem tartalmaz azon kérdésre válaszul, hogy vajon lehet-e igazolást követelni annak

ellenőrzése érdekében, hogy — amint azt e rendelkezés előírja — valamely hajó teljesíti-e a lobogó szerinti államban kabotázsszolgáltatás nyújtásához előírt valamennyi feltételt (lásd e tekintetben a fent hivatkozott Analir és társai ítélet 24. pontját).

32 Másodsorban fontos azt felidézni, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadsága mint az EK-Szerződés alapelve csupán a közérdeken alapuló kényszerítő indokkal igazolt, és a fogadó tagállam területén tevékenységet végző bármely személyre és vállalkozásra alkalmazandó szabályozások által korlátozható. Továbbá, ezen igazolhatóság végett a szóban forgó nemzeti szabályozásnak alkalmasnak kell lennie az általa követett cél megvalósítására, és nem terjedhet túl az annak megvalósításához szükséges mértéken (a fent hivatkozott Analir és társai ítélet 25. pontja, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

33 A Bizottság második kifogása ez utóbbi összefüggésben a kérdéses nemzeti szabályozás arányos jellegében jelentkezik. Ez a Görög Köztársaságnak tulajdonképpen azt rója fel, hogy a közösségi hajóktól a lobogó szerinti állam által kiállított igazolást követelt meg, jóllehet a szolgáltatásnyújtás szabadságát kevésbé korlátozó eszközök is rendelkezésre állnának a cél elérésére — vagyis azt ellenőrizendő, hogy az adott hajó teljesíti-e a kabotázsszolgáltatás nyújtásának az e tagállamban előírt minden feltételét.

34 Ugyanakkor, amint azt a főtanácsnok az indítványának 27–37. pontjában elemzi, a Bizottság által javasolt alternatív megoldások vagy nem teszik lehetővé a kitűzött cél teljes megvalósítását, vagy pedig a gyakorlatban bonyolultabbnak és a szolgáltatásnyújtás szabadságát nagyobb mértékben korlátozónak bizonyulnak, mint a jelenleg fennálló igazolási rendszer.

35 Ezen feltételek mellett, a kötelezettségszegés tárgyában folyó eljárásban a bizonyítás terhét viselő Bizottságnak (lásd különösen a C-159/94. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 1997. október 23-án hozott ítélet [EBHT 1997., I-5815. o.] 102. pontját, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot) nem sikerül bizonyítania, hogy a Görög Köztársaság az említett igazolás megkövetelésével nem tett eleget a rendeletből fakadó kötelezettségeinek.

36 Következésképpen a második kifogást el kell utasítani.

A harmadik kifogásról

A felek érvelése

37 A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a görög hatóságok — csupán a megnevezés eredetére támaszkodva — hibásan tartják Peloponnészoszt szigetnek, mesterségesen kiterjesztve ezáltal a rendelet 6. cikke (3) bekezdésébe foglalt mentességet Peloponnészosz kikötői között, valamint a peloponnészoszi és a kontinentális kikötők közti tengeri kabotázsszolgáltatásra.

38 E tekintetben emlékeztet arra, hogy Peloponnészosz valaha a nem szigetvilág Görögországhoz kapcsolódott, amelytől egy ember alkotta csatornával választották el. A Peloponnészosz és a nem szigetvilág Görögország közti kapcsolatot ugyanakkor a Korinthoszi-csatornán átívelő vasútvonal és országút biztosítja.

39 A görög kormány hangsúlyozza, hogy a rendelet a szigeten fekvő kikötő elismeréséhez más kitételeket alkalmaz, mint a tenger által való tényleges körbezártság ténye. Utal e tekintetben Ceutára és Melillára, amelyek a rendelet 2. cikke 1. pontjának c) alpontja értelmében szigeti kikötőknek tekintendők, jóllehet annyiban tisztán kontinentálisak, amennyiben az afrikai kontinens partján helyezkednek el.

40 A görög kormány ugyanakkor a C-15/98. sz. és C-105/99. sz., Olaszország és Sardegna Lines kontra Bizottság ügyben 2000. október 19-én hozott ítéletre (EBHT 2000., I-8855. o.) utalva azzal érvel, hogy annak megállapítására, hogy valamely földrajzi terület szigetnek minősül-e, a meghatározó feltétel a tengeren lebonyolított kereskedelem statisztikai elemzésében rejlik.

41 Végül figyelembe véve a Közösség egyes, sajátosságokkal rendelkező gazdaságaival szembeni megértés és tolerancia szellemét, amelyről a rendelet is tanúskodik úgy annak preambulumában, mint a társadalmi-gazdasági kohézió miatt Görögország számára eltérést tartalmazó 6. cikkének (3) bekezdésében, ezt az eltérést Peloponnészoszra is alkalmazni kellene.

A Bíróság álláspontja

42 Mivel a rendelet nem határozza meg a „sziget" fogalmát, a szó általános értelmét kell figyelembe venni, amely szerint a sziget tengerészeti értelemben olyan szárazföldi kiterjedés, amely tartós jelleggel kiemelkedik a tengerből.

43 Kétségtelen tehát, amint azt a főtanácsnok is megállapítja indítványának 44. pontjában, hogy Peloponnészosz földrajzi értelemben véve félsziget. Görögország többi részétől csupán néhány tíz méter széles, mesterséges csatorna választja el. Ezen feltételek mellett a rendelet értelmében nem minősülne szigetnek.

44 Ezen értelmezésnek nem mond ellent az a tény, hogy a rendelet 2. cikke Ceuta és Melilla kikötőjét szigeti kikötőként azonosítja.

45 Ez a két kikötő tulajdonképpen kizárólag azért tekinthető szigeti kikötőnek, mert a rendelet 2. cikke ilyen kikötőként azonosítja. Természetüknél fogva ugyanis nem azok. Következésképpen, az összehasonlítás egyrészt Ceuta és Melilla, másrészt pedig Peloponnészosz kikötői között, amely utóbbiakat a rendelet 2. cikke nem azonosít szigeti kikötőkként, inkább ellentmond, mintsem megerősíti a görög kormány azon állítását, miszerint Peloponnészosz szigetnek tekintendő.

46 Végeredményben, amint azt a főtanácsnok indítványának 45. pontjában felhozza, ha igaz az, hogy az afrikai kontinenshez viszonyítva ezen városok kikötői kontinentálisak, nem kevésbé igaz, hogy az európai kontinenshez, és különösen az Ibériai-félszigethez viszonyítva ezek a kikötők a Spanyolországgal való szárazföldi kapcsolat hiányában szigeti kikötőknek tekinthetők.

47 A fent hivatkozott Olaszország és Sardegna Lines kontra Bizottság ítéletek tekintetében, amelyekre a görög kormány utal, elegendő azt megállapítani, hogy ezen ítéletekben a Bíróság nem foglalt állást a „sziget" fogalmával kapcsolatban.

48 Végül, a rendelet 6. cikke (3) bekezdésének a görög kormány által javasolt kiterjesztő értelmezése sérti azt a tényt, hogy ezen rendelkezést — mint a valamely tagállamon belül a tengeri fuvarozási szolgáltatás szabad mozgásának terén a rendelet által előírt főszabály alóli kivételt — megszorítóan kell értelmezni.

49 A fentiekből következik, hogy a Bizottság harmadik kifogása megalapozott.

A negyedik kifogás első részéről

A felek érvelése

50 A tárgyaláson a Bizottság tisztázta, hogy a negyedik kifogás első része kizárólag azon ténnyel foglalkozik, hogy — a 1151.65/2/98. sz. körlevél 2.4.1. pontja értelmében — a hajószemélyzettel kapcsolatos görög szabályozás a szigetközi kabotázsszolgáltatást nyújtó, 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb, közösségi vonalhajózásban részt vevő hajókra alkalmazandó.

51 Érvelése szerint a körlevél fent hivatkozott rendelkezése ellentétes a rendelet 3. cikkének (1) bekezdésével, amely előírja, hogy a személyzettel kapcsolatos minden ügy annak az államnak a joghatósága alá tartozik, amely lobogója alatt hajóznak, kivéve a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál kisebb hajókat, amelyek esetében a fogadó ország feltételeit kell alkalmazni. A Bizottság szerint a fent hivatkozott rendelkezés szövegéből kitűnik, hogy minden, a vonalhajózásban részt vevő hajóra érvényes, függetlenül attól, hogy az kontinentális vagy szigetközi kabotázsszolgáltatást nyújt.

52 A görög kormány úgy ítéli meg, hogy a rendelet 3. cikkének (2) bekezdése értelmében a személyzettel kapcsolatos minden ügy, a szigeti kikötők között kabotázsszolgáltatást nyújtó minden hajótípus tekintetében, beleértve a vonalhajózásban részt vevő hajókat, a fogadó ország joghatósága alá tartozik.

A Bíróság álláspontja

53 Amint az a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének szövegezéséből következik, ez a kontinentális kabotázsszolgáltatást nyújtó és vonalhajózásban részt vevő hajókra vonatkozik. A 3. cikk (2) bekezdése viszont a szigetközi kabotázst nyújtó hajókra vonatkozik.

54 A rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében szereplő „vonalhajózásban részt vevő hajók" kifejezés minősítésének hiányából következik, hogy ez a rendelkezés a vonalhajózásban részt vevő minden hajóra vonatkozik, függetlenül a kabotázs jellegétől.

55 Ezt az értelmezést megerősíti az a tény, hogy — amint azt a főtanácsnok indítványának 54. pontjában felhozza — amennyiben a szigetközi kabotázsszolgáltatást nyújtó vonalhajózásban részt vevő hajókra a rendelet 3. cikkének (2) bekezdése vonatkozik, akkor az (1) bekezdésben a vonalhajózásban részt vevő hajókra tett hivatkozásnak nem lenne értelme, hiszen a „kontinentális kabotázsszolgáltatást nyújtó hajók" kifejezés magában foglalja az ezen kabotázsszolgáltatást nyújtó vonalhajózásban részt vevő hajókat.

56 Következésképpen, a vonalhajózásban részt vevő, 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb, szigetközi kabotázsszolgáltatást nyújtó hajók tekintetében a személyzettel kapcsolatos minden ügy a lobogó szerinti állam joghatósága alá tartozik. Mivel a 1151.65/2/98. sz. körlevél 2.4.1. pontja ennek ellenkezőjét írja elő, a Görög Köztársaság nem tett eleget a rendeletből eredő kötelezettségének.

57 Következésképpen a negyedik kifogás első része megalapozott.

A költségekről

58 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Ugyanakkor ugyanezen szabályzat 69. cikke 3. §-ának (1) bekezdése értelmében a Bíróság határozhat úgy, hogy a felek maguk viselik költségeiket, amennyiben a felek egy vagy több kereseti pontban pervesztesek lettek. A Bizottság és a Görög Köztársaság, mivel részben pervesztesek lettek, maguk viselik saját költségeiket.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

1) **A Görög Köztársaság, mivel Peloponnészoszt szigetnek minősítette, és mivel mint fogadó ország a 650 bruttó regisztertonna űrtartalomnál nagyobb, szigetközi kabotázsszolgáltatást nyújtó, vonalhajózásban részt vevő közösségi hajókra a személyzettel kapcsolatos ügyekben nemzeti szabályait alkalmazta, nem teljesítette a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri szállításra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet 1., 3. és 6. cikkeiből eredő kötelezettségeit.**

2) **A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**

3) **A felek maguk viselik saját költségeiket.**

Aláírások