WYROK TRYBUNAŁU (druga izba)
z dnia 21 października 2004 r. *

W sprawie C-288/02

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 226 WE, uchybienia zobowiązaniom Państwa Członkowskiego,

wniesioną w dniu 9 sierpnia 2002 r.,

Komisja Wspólnot Europejskich, reprezentowana przez K. Simonssona i M. Patakię, działających w charakterze pełnomocników, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona skarżąca,

przeciwko

Republice Greckiej, reprezentowanej przez E.-M. Mamounę, działającą w charakterze pełnomocnika, z adresem do doręczeń w Luksemburgu,

strona pozwana,

* Język postępowania: grecki.

TRYBUNAŁ (druga izba),

w składzie: C. W. A. Timmermans (sprawozdawca), prezes izby, C. Gulmann i R. Schintgen, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Tizzano,
sekretarz: L. Hewlett, główny administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 25 marca 2004 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione przez strony,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 19 maja 2004 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 W skardze Komisja Wspólnot Europejskich wnosi o stwierdzenie, że:

— zastrzegając wprost prawo do przewożenia pasażerów między greckimi portami kontynentalnymi, jak również prawo do przeprowadzania wycieczek między wyspami greckimi statkami o pojemności większej niż 650 gt wyłącznie na rzecz greckich statków pasażerskich,

— wymagając od wspólnotowych statków, wpisanych do drugiego rejestru lub do rejestru międzynarodowego, zaświadczenia wydanego przez władze państwa bandery, stwierdzającego, iż statek jest uprawniony do świadczenia usług kabotażu,

— traktując Peloponez jak wyspę,

— stosując do tankowców, statków towarowych, statków pasażerskich i statków turystycznych, jak również wspólnotowych statków wycieczkowych, wykonujących kabotaż morski, własne reguły krajowe w charakterze państwa przyjmującego w zakresie obejmującym załogę oraz zmuszając armatorów do składania wniosku do dyrekcji kontroli statków handlowych (DEEP) o dokonanie pomiaru całkowitej ładowności statku celem umożliwienia władzom greckim oceny składu załogi,

Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom Państwa Członkowskiego, które na niej ciążą na mocy art. 1, 3 i 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364, str. 7, zwanego dalej „rozporządzeniem").

Ramy prawne

Uregulowania wspólnotowe

2 Rozporządzenie w art. 1 ust. 1 stanowi, co następuje:

„Od dnia 1 stycznia 1993 r. swobodę w świadczeniu usług transportu morskiego w obrębie Państwa Członkowskiego (kabotażu morskiego) mają ci armatorzy

Wspólnoty, których statki są zarejestrowane i pływają pod banderą Państwa Członkowskiego, pod warunkiem że statki te spełniają wszystkie warunki wykonywania kabotażu w tym Państwie Członkowskim, łącznie ze statkami zarejestrowanymi w Euros, po przyjęciu tego rejestru przez Radę".

3 Przepis art. 2 rozporządzenia przewiduje, że:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

1) »usługi transportu morskiego w obrębie Państwa Członkowskiego (kabotaż morski)« oznaczają usługi świadczone za wynagrodzeniem i obejmują zwłaszcza:

a) kabotaż kontynentalny: przewóz pasażerów lub towarów drogą morską między portami położonymi na terenie kontynentu lub głównego terytorium jednego i tego samego Państwa Członkowskiego bez zawijania na wyspy;

[...]

c) kabotaż wyspowy: przewóz pasażerów lub towarów drogą morską między:

— portami położonymi na kontynencie a jedną lub więcej wyspami jednego i tego samego Państwa Członkowskiego;

— portami położonymi na wyspach jednego i tego samego Państwa Członkowskiego;

Zarówno Ceuta, jak i Melilla są uważane za porty położone na wyspie;

[...]".

4 Zgodnie z art. 3 rozporządzenia:

„1. W przypadku statków wykonujących kabotaż kontynentalny i statków wycieczkowych odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące ich załogi spoczywać będzie na państwie, w którym dany statek jest zarejestrowany (państwo bandery), z wyjątkiem statków o wielkości [pojemności] mniejszej niż 650 gt, kiedy mogą być stosowane warunki państwa przyjmującego.

2. W przypadku statków wykonujących kabotaż wyspowy odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące ich załogi spoczywać będzie na państwie, w którym dany statek wykonuje usługi transportu morskiego (państwo przyjmujące).

[...]".

5 Artykuł 6 rozporządzenia stanowi:

„1. W drodze odstępstwa wyłącza się czasowo obowiązywanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do następujących rodzajów morskich usług transportowych prowadzonych w rejonie Morza Śródziemnego i wzdłuż wybrzeży Hiszpanii, Portugalii i Francji:

— usługi statków wycieczkowych do dnia 1 stycznia 1995 r.,

— transport towarów strategicznych (ropa naftowa, produkty pochodzące z ropy naftowej i woda pitna) do dnia 1 stycznia 1997 r.,

— usługi statków mniejszych [o pojemności mniejszej] niż 650 gt do dnia 1 stycznia 1998 r.,

— usługi statków pasażerskich i promów regularnych linii do dnia 1 stycznia 1999 r.

2. W drodze odstępstwa wyłącza się czasowo do dnia 1 stycznia 1999 r. obowiązywanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do kabotażu wykonywanego w rejonie Morza Śródziemnego oraz kabotażu dotyczącego archipelagów Wysp Kanaryjskich, Azorów i Madery, wysp Ceuta i Melilla, wysp Francji wzdłuż wybrzeża atlantyckiego i francuskich departamentów zamorskich.

3. Z uwagi na spójność społeczno-gospodarczą odstępstwo, o którym mowa w ust. 2, jest rozszerzone na Grecję do dnia 1 stycznia 2004 r. dla regularnych usług pasażerskich oraz promowych prowadzonych statkami mniejszymi [o pojemności mniejszej] niż 650 gt".

6 Zgodnie z art. 9 rozporządzenia:

„Przed przyjęciem przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych we wdrażaniu niniejszego rozporządzenia Państwa Członkowskie przeprowadzą konsultacje z Komisją. Poinformują one Komisję o wszystkich przyjętych w tej sprawie środkach".

7 Przepis art. 10 rozporządzenia stanowi:

„Do dnia 31 grudnia 1994 r. Komisja złoży Radzie sprawozdanie z wprowadzania niniejszego rozporządzenia w życie, a następnie składać będzie w tej sprawie sprawozdania co dwa lata i, gdy to właściwe, przedstawi wszelkie niezbędne propozycje".

Uregulowania krajowe

8 W sierpniu i grudniu 1998 r. Ypourgeio Emporikis Naftilias (minister ds. żeglugi handlowej) wydał trzy okólniki skierowane do wewnętrznych władz portowych.

9 Okólnik nr 1151.65/1/98 z dnia 4 sierpnia 1998 r. zatytułowany „Działalność statków towarowych i tankowców wykonujących kabotaż morski pod banderą wspólnotową" podkreśla, iż rozporządzenie stanowi integralną część ustawodawstwa greckiego i ma pierwszeństwo przed wszelkimi sprzecznymi z nim przepisami. Ponadto art. 2.1.1. owego okólnika wymienia porty Peloponezu wśród portów położonych na wyspach.

10 Przepis art. 2.1.2. przewiduje, iż aby móc wykonywać kabotaż na wodach greckich, przedsiębiorca eksploatujący statki wpisane również do drugiego rejestru lub do rejestru międzynarodowego ma obowiązek przedstawić dowód na to, że dany statek może być wykorzystywany do transportu w państwie, pod którego banderą pływa.

11 Okólnik nr 1151.65/2/98 z dnia 18 grudnia 1998 r., zatytułowany „Działalność statków pasażerskich, turystycznych i wycieczkowych, pływających pod banderą wspólnotową, które dokonują rejsów turystycznych na wodach greckich (wycieczki)", po powtórzeniu przepisów pierwszego okólnika, dotyczących Peloponezu, w art. 2.4.1 stanowi:

„Co do zasady ustawodawstwo greckie (jako ustawodawstwo państwa przyjmującego) stosuje się do składu załogi wspólnotowych statków pasażerskich, turystycznych i wycieczkowych, uprawnionych do przeprowadzania wycieczek między portami kontynentalnymi a wyspami lub między portami wyspowymi naszego kraju, podczas gdy ustawodawstwo państwa bandery stosuje się do wycieczek między portami położonymi na terenie kontynentu".

12 Okólnik nr 2311.10/10/98 z dnia 21 grudnia 1998 r., zatytułowany „Załoga statków towarowych, tankowców i statków wycieczkowych pływających pod banderą wspólnotową, które wykonują kabotaż morski" przewiduje stosowanie greckich przepisów morskich dotyczących załogi.

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

13 Po pierwszej wymianie pism w przedmiocie wprowadzania w życie rozporządzenia przez Republikę Grecką po dniu 1 stycznia 1999 r. oraz zważywszy, iż Republika Grecka nie zastosowała się do wszystkich zobowiązań wynikających z tego rozporządzenia, dnia 3 maja 2000 r. Komisja wystosowała do niej pismo wzywające ją do usunięcia uchybienia, na które Republika Grecka odpowiedziała pismem z dnia 28 lipca 2000 r.

14 Oceniając otrzymaną odpowiedź oraz informacje otrzymane w trakcie spotkania roboczego w dniu 16 lutego 2001 r. jako niesatysfakcjonujące, w dniu 18 lipca 2001 r. Komisja wystosowała do Republiki Greckiej uzasadnioną opinię, na którą ta ostatnia odpowiedziała pismem z dnia 12 października 2001 r.

15 Uznając, iż władze greckie nie podjęły kroków niezbędnych do zastosowania się do zobowiązań wynikających z rozporządzenia, Komisja postanowiła wnieść niniejszą skargę.

Co do istoty sprawy

16 Biorąc pod uwagę pewne wyjaśnienia przedstawione przez rząd grecki, Komisja w swej replice zrezygnowała z drugiej części czwartego zarzutu, zaś podczas rozprawy — z pierwszego zarzutu.

17 Uwzględniając ową rezygnację, jedynie drugi, trzeci oraz pierwsza część czwartego zarzutu, spośród zarzutów sformułowanych przez Komisję, będą przedmiotem rozpatrzenia.

W przedmiocie drugiego zarzutu

Argumentacja stron

18 Komisja uznaje, iż żądając od przedsiębiorców wspólnotowych, którzy eksploatują statki wpisane do drugiego rejestru lub do rejestru międzynarodowego, przedstawienia zaświadczenia wydanego przez władze państwa bandery, z którego wynika, że statki te są dopuszczone do świadczenia usług kabotażu, władze greckie stwarzają przeszkodę dla swobodnego świadczenia usług.

19 Nawet gdyby uznać, iż przeszkoda ta jest uzasadniona nadrzędnymi względami interesu ogólnego, zdaniem Komisji, stanowi ona środek nieproporcjonalny, który wykracza ponad to, co jest ściśle konieczne dla osiągnięcia zamierzonego celu.

20 Taki sam skutek mógłby bowiem zostać osiągnięty za pomocą mniej restrykcyjnych środków, takich jak zobowiązanie do przedstawienia przepisów prawnych Państwa Członkowskiego, które zezwalają statkom wpisanym do rejestrów międzynarodowych na świadczenie usług transportu wewnętrznego lub też zobowiązanie właściwych władz innych Państw Członkowskich do corocznego przedstawiania władzom krajowym informacji dotyczących zmian systemu prawnego w zakresie obejmującym sektor morski. W ten sposób w razie wątpliwości władze greckie mogłyby zwrócić się z tą kwestią do Komisji.

21 Ponadto sprawozdania publikowane co dwa lata przez Komisję na użytek Państw Członkowskich, zgodnie z przepisem art. 10 rozporządzenia, stanowią, jej zdaniem, skuteczny instrument weryfikacji tego, czy spełnione są przesłanki prawne świadczenia usług kabotażu w państwie bandery.

22 Nadto ich skuteczność jest wzmocniona przez zobowiązanie Komisji do regularnego informowania Państw Członkowskich w przedmiocie zmian przepisów krajowych dotyczących drugich rejestrów, w tym zmian dokonanych w okresie między dwoma sprawozdaniami, o ile zmiany te były przedmiotem zawiadomienia Komisji w trybie art. 9 rozporządzenia.

23 Rząd grecki wyjaśnia, że w niektórych Państwach Członkowskich istnieją rejestry nazywane właśnie drugimi rejestrami czy też rejestrami międzynarodowymi, do których wpisywane są statki, które niekoniecznie są dopuszczone do świadczenia usług kabotażu wewnątrz tych Państw Członkowskich. Stąd celem właściwego stosowania przepisu art. 1 rozporządzenia państwo przyjmujące musiałoby upewnić się, że statek ubiegający się o dopuszczenie do świadczenia usług kabotażu spełnia wymogi do wykonywania kabotażu w państwie bandery.

24 Rząd grecki zaprzecza istnieniu w stosunku do tych statków środków mniej ograniczających swobodę świadczenia usług niż zobowiązanie do przedstawienia zaświadczenia wydanego przez państwo bandery, potwierdzającego, iż wymogi konieczne dla wykonywania kabotażu w tym państwie zostały spełnione.

25 W kwestii art. 9 rząd grecki zauważa, że przepis ten dotyczy raczej informowania Komisji przez Państwa Członkowskie, a nie odwrotnie. Stąd przepis ten tak naprawdę nie przewiduje stałego informowania Państw Członkowskich przez Komisję.

26 Odnośnie do sprawozdania, które powinno być sporządzane w myśl art. 10 rozporządzenia, rząd grecki podnosi, iż sprawozdanie to jest publikowane z ponadrocznym opóźnieniem w stosunku do dwuletniego okresu, którego dotyczy. Z tego wynikałoby, że inne Państwa Członkowskie są informowane, za pomocą tego typu sprawozdania, o zmianach przepisów dokonanych w pewnym momencie w danym państwie, otwierających możliwość kabotażu wewnątrz tego Państwa Członkowskiego, dopiero ze znacznym opóźnieniem.

27 Stąd, zdaniem rządu greckiego, grecki system zaświadczeń pozostaje w większej zgodności ze swobodą świadczenia usług, albowiem pozwala on na zapewnienie natychmiastowej informacji w przedmiocie zmian przepisów prawnych dokonanych w innym Państwie Członkowskim.

28 Ponadto rozwiązanie zaproponowane przez Komisję, sprowadzające się do przedstawiania przepisów prawnych Państwa Członkowskiego, pozwalających na wykonywanie kabotażu w tym Państwie Członkowskim statkom wpisanym do rejestrów międzynarodowych, nie jest, zdaniem tego rządu, proporcjonalne do zamierzonego celu. Przeciwnie, rozwiązanie to byłoby bardziej skomplikowane, albowiem wymagałoby sporządzenia tłumaczenia całego aktu prawnego przez organ urzędowy oraz przedstawienia go władzom portowym państwa przyjmującego.

Ocena Trybunału

29 Należy przypomnieć, iż przepis art. 1 rozporządzenia w sposób jasny ustanawia zasadę swobodnego świadczenia usług kabotażu morskiego we Wspólnocie (zob. wyrok z dnia 20 lutego 2001 r. w sprawie C-205/99 Analir i in., Rec. str. I-1271, pkt 20).

30 Krajowy przepis prawny wymagający od wspólnotowych statków wpisanych do drugiego rejestru lub rejestru międzynarodowego zaświadczenia wydanego przez władze państwa bandery, potwierdzającego, iż przedmiotowy statek ma prawo świadczenia usług kabotażu, ma charakter utrudniający lub zmniejszający atrakcyjność świadczenia tych usług, a zatem stanowi ograniczenie ich swobodnego przepływu (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Analir i in., pkt 22).

31 W kwestii dopuszczalności tego typu ograniczenia należy przede wszystkim stwierdzić, że samo w sobie brzmienie przepisu art. 1 ust. 1 rozporządzenia nie dostarcza żadnej wskazówki pozwalającej na udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy

możliwe jest wymaganie zaświadczenia celem zweryfikowania, czy statek spełnia wszystkie wymogi konieczne do dopuszczenia go do kabotażu w danym państwie bandery, jak przewiduje to ów przepis (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Analir i in., pkt 24).

32 Następnie należy przypomnieć, że swoboda świadczenia usług, jako podstawowa zasada Traktatu WE, może być ograniczana jedynie na mocy uregulowań uzasadnionych nadrzędnymi względami interesu ogólnego, znajdujących zastosowanie do każdej osoby lub jednostki organizacyjnej, wykonujących działalność na terytorium przyjmującego Państwa Członkowskiego. Ponadto dla jego uzasadnienia przedmiotowe krajowe uregulowanie prawne musi być właściwe do zapewnienia realizacji zamierzonego celu i nie może wykraczać ponad to, co jest konieczne dla jego osiągnięcia (ww. wyrok w sprawie Analir i in., pkt 25 oraz powoływane tam orzecznictwo).

33 Drugi zarzut Komisji wpisuje się w powyższy kontekst dotyczący proporcjonalnego charakteru spornego uregulowania krajowego. W istocie Komisja zarzuca Republice Greckiej, iż wymaga ona od statku wspólnotowego zaświadczenia wydanego przez państwo bandery, podczas gdy istnieją inne środki, mniej ograniczające swobodę świadczenia usług prowadzące do tego samego celu, które pozwalają na weryfikację, czy dany statek spełnia wszystkie kryteria, aby móc być dopuszczonym do kabotażu w tym państwie.

34 Tym niemniej — jak wyjaśnia to rzecznik generalny w pkt 27–37 opinii — alternatywne rozwiązania zaproponowane przez Komisję albo nie pozwalają na osiągnięcie w pełni zamierzonego celu, albo w praktyce okazują się bardziej skomplikowane i ograniczające swobodę świadczenia usług niż istniejący obecnie system zaświadczeń.

35 W tych okolicznościach Komisja, na której spoczywa ciężar dowodu w ramach postępowania o stwierdzenie uchybienia (zob. w szczególności wyrok z dnia 23 października 1997 r. w sprawie C-159/94 Komisja przeciwko Francji, Rec. str. I-5815, pkt 102 oraz powołane tam orzecznictwo) nie wykazała, by Republika Grecka, wymagając przedmiotowego zaświadczenia, uchybiła swym zobowiązaniom wynikającym z rozporządzenia.

36 Z powyższego wynika, że drugi zarzut należy oddalić.

W przedmiocie trzeciego zarzutu

Argumentacja stron

37 Komisja uważa, że władze greckie niesłusznie utrzymują — bazując wyłącznie na etymologii nazwy — iż Peloponez jest wyspą, rozciągając w ten sposób sztucznie wyjątek przewidziany w art. 6 ust. 3 rozporządzenia na usługi kabotażu morskiego między portami Peloponezu oraz między portami kontynentalnymi i portami Peloponezu.

38 W tym względzie Komisja przypomina, iż Peloponez był w przeszłości połączony z kontynentalną Grecją, od której został oddzielony za pomocą kanału zbudowanego przez człowieka. Ponadto połączenie komunikacyjne między Peloponezem i kontynentalną Grecją jest, jej zdaniem, zapewnione dzięki linii kolejowej oraz dzięki drodze krajowej, które przebiegają nad Kanałem Korynckim.

39 Rząd grecki podkreśla, że rozporządzenie używa innych kryteriów niż faktyczne otoczenie morzem dla celów uznania portów za porty położone na wyspach. W tym względzie powołuje się on na Ceutę i Melillę, które na mocy art. 2 ust. 1 lit. c) rozporządzenia są uważane za porty położone na wyspach, mimo iż są one bez wątpienia położone na kontynencie, albowiem znajdują się one na wybrzeżu kontynentu afrykańskiego.

40 Ponadto powołując się na wyrok z dnia 19 października 2000 r. w sprawie Włochy i Sardegna Lines przeciwko Komisji (C-15/98 i C-105/99, Rec. str. I-8855), rząd grecki podnosi, że dla ustalenia, czy dany obszar geograficzny jest wyspą czy też nie, zasadnicze kryterium stanowi analiza statystyczna wymiany handlowej dokonywanej drogą morską.

41 Wreszcie, biorąc pod uwagę ducha tolerancji i zrozumienia dla niektórych systemów gospodarczych Wspólnoty, które wykazują odrębności — na co dowodem jest, zdaniem rządu greckiego, zarówno preambuła, jak i art. 6 ust. 3, który przewiduje odstępstwo na rzecz Grecji z uwagi na spójność społeczno-gospodarczą — należałoby stosować przedmiotowe odstępstwo również w stosunku do Peloponezu.

Ocena Trybunału

42 Ponieważ rozporządzenie nie zawiera definicji pojęcia „wyspy", należy uciec się do potocznego znaczenia tego pojęcia, zgodnie z którym w kontekście morskim pod pojęciem wyspy rozumie się część lądu, która w sposób trwały wynurzona jest z morza.

43 Stąd — jak zauważa rzecznik generalny w pkt 44 opinii — nie ma wątpliwości, iż historycznie Peloponez był z punktu widzenia geograficznego półwyspem. Został on oddzielony od reszty Grecji jedynie za pomocą sztucznego kanału o szerokości kilkudziesięciu metrów. W tych okolicznościach nie może on zostać zakwalifikowany jako wyspa w rozumieniu rozporządzenia.

44 Na przeszkodzie takiej wykładni nie stoi fakt, iż art. 2 rozporządzenia zrównuje porty Ceuty i Melilli z portami położonymi na wyspie.

45 W istocie te dwa porty stanowią porty położone na wyspie jedynie dlatego, że zostały one uznane za takowe w art. 2 rozporządzenia. Nie są wszakże ze swej natury portami położonymi na wyspie. Stąd dokonywanie porównania, z jednej strony, Ceuty i Melilli, a z drugiej portów Peloponezu, które nie są zrównane z portami położonymi na wyspie na mocy art. 2 rozporządzenia, ze swej natury raczej kwestionuje, niż potwierdza tezę rządu greckiego, zgodnie z którą Peloponez stanowi wyspę.

46 Zresztą — jak podnosi rzecznik generalny w pkt 45 opinii — choć prawdą jest, iż w stosunku do kontynentu afrykańskiego niektóre porty są portami kontynentalnymi, prawdą jest również, iż w stosunku do kontynentu europejskiego, a zwłaszcza Półwyspu Iberyjskiego, są one porównywalne z portami położonymi na wyspach, dlatego że nie posiadają połączeń lądowych z Hiszpanią.

47 Odnośnie do powołanego wyroku w sprawie Włochy i Sardegna Lines przeciwko Komisji, na który powołuje się rząd grecki, wystarczy stwierdzić, iż w wyroku tym Trybunał nie zajął stanowiska w przedmiocie pojęcia „wyspy".

48 Wreszcie proponowana przez rząd grecki rozszerzająca wykładnia art. 6 ust. 3 rozporządzenia jest nie do przyjęcia, ponieważ przepis ten — jako wyjątek od ogólnych zasad przewidzianych w rozporządzeniu w dziedzinie swobodnego świadczenia usług transportu morskiego wewnątrz jednego z Państw Członkowskich — podlega ścisłej wykładni.

49 Z powyższych rozważań wynika, że trzeci zarzut Komisji jest zasadny.

W przedmiocie pierwszej części czwartego zarzutu

Argumentacja stron

50 Podczas rozprawy Komisja wyjaśniła, że pierwsza część czwartego zarzutu dotyczy jedynie faktu, iż na podstawie art. 2.4.1. okólnika nr 1151.65/2/98 greckie uregulowania w dziedzinie załogi statków mają zastosowanie do wspólnotowych statków wycieczkowych o pojemności powyżej 650 gt, które wykonują kabotaż wyspowy.

51 Komisja podnosi, że cytowany przepis okólnika jest sprzeczny z przepisem art. 3 ust. 1 rozporządzenia, który przewiduje, że odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące załogi spoczywać będzie na państwie bandery, z wyjątkiem statków o pojemności mniejszej niż 650 gt, kiedy mogą być stosowane warunki państwa przyjmującego. Zdaniem Komisji, z brzmienia cytowanego przepisu wynika, że stosuje się on do wszystkich statków wycieczkowych, bez względu na to, czy wykonują one kabotaż kontynentalny, czy też kabotaż wyspowy.

52 Rząd grecki ocenia, że zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia odpowiedzialność za wszystkie sprawy dotyczące załogi w zakresie wszystkich kategorii statków wykonujących kabotaż wyspowy — w tym statków wycieczkowych — spoczywać będzie na państwie przyjmującym.

Ocena Trybunału

53 Jak wynika z brzmienia art. 3 ust. 1 rozporządzenia, przepis ten stosuje się do statków wykonujących kabotaż kontynentalny oraz do statków wycieczkowych. Jeśli zaś chodzi o przepis art. 3 ust. 2, to stosuje się on do statków wykonujących kabotaż wyspowy.

54 Z braku uściślenia pojęcia „statków wycieczkowych" w art. 3 ust. 1 rozporządzenia wynika, iż przepis ten stosuje się do wszystkich statków wycieczkowych, bez względu na rodzaj wykonywanego przez nie kabotażu.

55 Wykładnia ta znajduje potwierdzenie w fakcie, że — jak podnosi rzecznik generalny w pkt 54 opinii — gdyby statki wycieczkowe wykonujące kabotaż wyspowy miały być objęte zakresem art. 3 ust. 2 rozporządzenia, odniesienie do statków wycieczkowych w ust. 1 przestałoby mieć jakikolwiek sens, skoro pojęcie „statków wykonujących kabotaż kontynentalny" zawierałoby już w sobie statki wycieczkowe wykonujące kabotaż tego typu.

56 A zatem odpowiedzialność za wszystkie kwestie dotyczące załogi statków wycieczkowych o pojemności większej niż 650 gt wykonujących kabotaż wyspowy spoczywa na państwie bandery. Stąd, ponieważ art. 2.4.1. okólnika nr 1151.65/2/98 stanowi odmiennie, Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom Państwa Członkowskiego wynikającym z rozporządzenia.

57 Z powyższego wynika, iż pierwsza część czwartego zarzutu jest zasadna.

W przedmiocie kosztów

58 Zgodnie z przepisem art. 69 § 2 regulaminu strona przegrywająca zostaje obciążana kosztami postępowania, jeśli o to wniesiono. Tym niemniej, zgodnie z art. 69 § 3 akapit pierwszy regulaminu, w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań Trybunał może postanowić, że każda ze stron poniesie swoje własne koszty. Ponieważ zarówno żądania Komisji, jak i żądania Republiki Greckiej zostały uwzględnione jedynie częściowo, postanawia się, iż każda z nich poniesie własne koszty.

Z powyższych względów Trybunał (druga izba) orzeka, co następuje:

1) **Traktując Peloponez jak wyspę i stosując jako państwo przyjmujące swoje własne przepisy dotyczące załogi do wspólnotowych statków wycieczkowych o pojemności większej niż 650 gt, które wykonują kabotaż wyspowy, Republika Grecka uchybiła zobowiązaniom Państwa Członkowskiego, które na niej ciążą na mocy art. 1, 3 i 6 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski).**

2) **W pozostałej części skarga zostaje oddalona.**

3) **Każda ze stron poniesie własne koszty.**

Podpisy