ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (druhá komora)
z 21. októbra 2004 *

Vo veci C-288/02,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 226 ES, podaná 9. augusta 2002,

Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: K. Simonsson a M. Patakia, splnomocnení zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobkyňa,

proti

Gréckej republike, v zastúpení: E.-M. Mamouna, splnomocnená zástupkyňa, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalovanej,

* Jazyk konania: gréčtina.

SÚDNY DVOR (druhá komora),

v zložení: predseda druhej komory C. W. A. Timmermans (spravodajca), sudcovia C. Gulmann a R. Schintgen,

generálny advokát: A. Tizzano,
tajomník: L. Hewlett, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 25. marca 2004,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili účastníci konania,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 19. mája 2004,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Komisia Európskych spoločenstiev sa svojou žalobou domáha, aby Súdny dvor vyslovil, že Helénska republika si tým, že:

— výslovne vyhradila právo prepravovať cestujúcich medzi pevninskými gréckymi prístavmi, ako i právo uskutočňovať plavby osobnými loďami s tonážou viac ako 650 ton brutto medzi gréckymi ostrovmi len gréckym osobným lodiam,

— vyžadovala, aby lode Spoločenstva registrované v druhom registri alebo v medzinárodnom registri mali potvrdenie vydané orgánom vlajkového štátu osvedčujúce, že uvedená loď je oprávnená poskytovať služby kabotáže,

— Peloponéz považovala za ostrov,

— na cisternové lode, nákladné lode, osobné lode a turistické lode, ako i výletné lode Spoločenstva, ktoré vykonávajú námornú dopravnú kabotáž, uplatňovala ako hostiteľský štát svoje vnútroštátne normy týkajúce sa posádky a tým, že vlastníkom lodí uložila povinnosť predložiť Riaditeľstvu kontroly obchodných lodí (DEEP) žiadosť o zmeranie celkovej kapacity lode, aby grécke orgány mohli posúdiť zloženie posádky,

nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 1, 3 a 6 nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, s. 7, ďalej len „nariadenie").

Právny rámec

Právna úprava Spoločenstva

2 Nariadenie v článku 1 ods. 1 stanovuje:

„Od 1. januára 1993 budú slobodu poskytovania námorných dopravných služieb v členskom štáte (námorná kabotáž) uplatňovať majitelia lodí spoločenstva, ktorí

majú svoje plavidlá registrované v členskom štáte a plávajúce pod vlajkou členského štátu za predpokladu, že tieto plavidlá spĺňajú všetky podmienky pre vykonávanie kabotáže v tomto členskom štáte, vrátane plavidiel registrovaných v Euros, pokiaľ je tento register schválený Radou."

3 Článok 2 nariadenia uvádza:

„Na účely tohto nariadenia:

1. ‚námorné dopravné služby v členskom štáte (námorná kabotáž)' znamenajú služby normálne vykonávané za odplatu a zahŕňajú najmä:

a) ‚pevninskú kabotáž': prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori medzi prístavmi situovanými na pevnine alebo na hlavnom území jedného a toho istého štátu bez zastávok na ostrovoch;

...

c) ‚ostrovnú kabotáž': prepravu cestujúcich alebo tovaru po mori medzi:

— prístavmi situovanými na pevnine a jedným alebo viacerými ostrovmi jedného a toho istého členského štátu,

— ostrovmi [prístavmi — *neoficiálny preklad*] situovanými na ostrovoch jedného a toho istého členského štátu,

Ceuta a Melilla budú považované za ostrovné prístavy.

...“

4 Podľa článku 3 nariadenia:

„1. Za plavidlá vykonávajúce pevninskú kabotáž a za výletné parníky [výletné lode — *neoficiálny preklad*], za všetky záležitosti týkajúce sa posádky, bude zodpovedný štát, v ktorom je plavidlo registrované (vlajkový štát), s výnimkou plavidiel menších ako 650 brt [s tonážou do 650 ton brutto — *neoficiálny preklad*], kde môžu byť uplatniť [uplatnené] podmienky hostiteľského štátu.“

2. Za plavidlá vykonávajúce ostrovnú kabotáž, za všetky záležitosti týkajúce sa posádky, bude zodpovedný štát, v ktorom plavidlo vykonáva námorné dopravné služby (hostiteľský štát).

...“

5 Článok 6 nariadenia stanovuje:

„1. Z vykonávania tohto nariadenia budú dočasne vyňaté tieto námorné dopravné služby v Stredozemnom mori a pri pobreží Španielska, Portugalska a Francúzska:

— výletné plavby do 1. januára 1995,

— preprava strategického tovaru (ropa, ropné výrobky, pitná voda) do 1. januára 1997,

— prepravy plavidlami menšími než 650 brt [s tonážou do 650 ton brutto — *neoficiálny preklad*], do 1. januára 1998,

— pravidelné osobné a trajektové prepravy do 1. januára 1999.

2. Ostrovná kabotáž v Stredozemnom mori [a kabotáž — *neoficiálny preklad*] týkajúca sa Kanárskych, Azorských ostrovov a Madeiry, Ceuty a Melilly, francúzskych ostrovov na atlantickom pobreží a francúzskych zámorských departementov bude dočasne vyňatá z vykonávania tohto nariadenia do 1. januára 1999.

3. Z dôvodov sociálnej a hospodárskej súdržnosti budú výnimky podľa odseku 2 rozšírené na Grécko do 1. januára 2004 pre pravidelné osobné a trajektové prepravy vykonávané plavidlami do 650 brt [s tonážou do 650 ton brutto — *neoficiálny preklad*]."

6 Podľa článku 9 nariadenia:

„Pred prijatím zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení pri vykonávaní tohto nariadenia, sa členské štáty poradia s Komisiou. Budú ju informovať o akýchkoľvek opatreniach takto prijatých."

7 Článok 10 nariadenia stanovuje:

„Komisia predloží Rade správu o vykonávaní tohto nariadenia pred 1. januárom 1995, a potom každé dva roky, v prípade potreby predloží vhodné návrhy."

Vnútroštátna právna úprava

8 Ypourgeio Emporikis Naftilias (ministerstvo námorného obchodu) uverejnilo v auguste a decembri 1998 tri obežníky určené vnútroštátnym prístavným orgánom.

9 Obežník č. 1151.65/1/98 zo 4. augusta 1998 nazvaný „Činnosti nákladných lodí a cisternových lodí plaviacich sa pod vlajkou Spoločenstva, ktoré vykonávajú námornú kabotáž" uvádza, že nariadenie tvorí neoddeliteľnú súčasť gréckej právnej úpravy a že má prednosť pred akýmkoľvek protichodným ustanovením. Ďalej článok 2.1.1 tohto obežníka zaraďuje prístavy Peloponézu medzi prístavy situované na ostrovoch.

10 Článok 2.1.2 stanovuje, že subjekt, ktorý prevádzkuje lode zapísané v registri iného štátu alebo v medzinárodnom registri, musí nato, aby mohol v gréckych vodách vykonávať kabotáž, predložiť dôkaz, že daná loď môže zabezpečovať prepravnú činnosť v pôvodnom vlajkovom štáte.

11 Obežník č. 1151.65/2/98 z 18. decembra 1998 nazvaný „Činnosť osobných lodí, turistických lodí a výletných lodí plaviacich sa pod vlajkou Spoločenstva a vykonávajúcich turistické okruhy v gréckych vodách (výletné plavby)" opakuje ustanovenia predchádzajúceho obežníka týkajúce sa Peloponézu. Jeho bod 2.4.1 stanovuje:

„Grécka právna úprava (ako právna úprava hostiteľského členského štátu) sa vo všeobecnosti uplatňuje na zloženie posádok lodí Spoločenstva na prepravu cestujúcich, turistických lodí a výletných lodí, ktoré majú oprávnenie na vykonávanie plavieb medzi pobrežnými pevninskými prístavmi a ostrovmi alebo medzi ostrovnými prístavmi našej krajiny, zatiaľ čo na výletné plavby medzi prístavmi a pevninským pobrežím sa vzťahuje právna úprava vlajkového štátu."

12 Obežník č. 2311.10/10/98 z 21. decembra 1998 nazvaný „Posádky nákladných lodí, cisternových lodí a výletných lodí plaviacich sa pod vlajkou Spoločenstva, ktoré vykonávajú námornú kabotáž", predpokladá uplatňovanie ustanovení gréckeho námorníctva v oblasti posádky.

Konanie pred podaním žaloby

13 Keďže po prvej výmene listov, ktorých predmetom bolo vykonanie nariadenia Helénskou republikou po 1. januári 1999, Komisia usúdila, že Helénska republika si nesplnila všetky povinnosti, ktoré jej vyplývajú z tohto nariadenia, doručila jej 3. mája 2000 výzvu, na ktorú Helénska republika odpovedala listom z 28. júla 2000.

14 Keďže Komisia považovala danú odpoveď a informácie, ktoré dostala počas pracovného stretnutia uskutočneného 16. februára 2001, za neuspokojujúce, zaslala 18. júla 2001 Helénskej republike odôvodnené stanovisko, na ktoré táto odpovedala listom z 12. októbra 2001.

15 Keďže Komisia usúdila, že opatrenia potrebné na splnenie povinností vyplývajúcich z nariadenia neboli gréckymi orgánmi prijaté, rozhodla sa podať žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

O veci samej

16 Vzhľadom na určité upresnenia, ktoré podala grécka vláda, vzala Komisia v replike späť druhú časť štvrtého žalobného dôvodu a na pojednávaní aj prvý žalobný dôvod.

17 Vzhľadom na toto späťvzatie sa budú skúmať len druhý a tretí žalobný dôvod a prvá časť štvrtého žalobného dôvodu, ktoré podala Komisia.

O druhom žalobnom dôvode

Tvrdenia účastníkov konania

18 Komisia usudzuje, že grécke orgány tým, že vyžadovali, aby lode Spoločenstva registrované v druhom registri alebo v medzinárodnom registri mali potvrdenie vydané orgánom vlajkového štátu osvedčujúce, že uvedená loď je oprávnená poskytovať služby kabotáže, vytvorili prekážku slobodného poskytovania služieb.

19 Hoci sa pripúšťa, že táto prekážka je odôvodnená naliehavými dôvodmi všeobecného záujmu, podľa Komisie zakladá neprimerané opatrenie presahujúce to, čo je nevyhnutne potrebné na dosiahnutie sledovaného cieľa.

20 Taký istý výsledok by totiž bolo možné dosiahnuť menej obmedzujúcimi prostriedkami, ako napríklad povinnosťou predložiť kópiu právneho predpisu členského štátu, ktorý oprávňuje lode registrované v medzinárodných registroch vykonávať vnútroštátnu dopravu alebo tým, že vnútroštátne orgány by boli každoročne informované zodpovedajúcimi orgánmi iných členských štátov o vývoji legislatívnej úpravy v námornom sektore. V prípade pochybností by grécke orgány v tejto súvislosti mohli položiť otázky Komisii.

21 Ďalej správy určené členským štátom, ktoré Komisia uverejňuje každé dva roky v súlade s článkom 10 nariadenia, sú užitočným nástrojom na preverenie toho, či sa dodržiavajú podmienky vykonávania služieb kabotáže vo vlajkovom štáte.

22 Okrem iného, ich užitočnosť je údajne posilnená tým, že Komisia sa zaviazala pravidelne informovať členské štáty o vnútroštátnych legislatívnych zmenách týkajúcich sa druhých registrov vrátane tých zmien, ktoré nastali medzi oboma správami, pokiaľ boli tieto zmeny Komisii oznámené podľa článku 9 nariadenia.

23 Grécka vláda vysvetľuje, že v určitých členských štátoch existujú registre, ktoré sa nazývajú napríklad druhé registre alebo medzinárodné registre a v ktorých sú zapísané lode, ktorým sa nemusí nevyhnutne povoliť kabotáž na území týchto istých členských štátov. Preto by sa na účely správneho uplatnenia článku 1 nariadenia mal hostiteľský štát uistiť, že loď, ktorá si želá získať oprávnenie vykonávať kabotáž, spĺňa podmienky požadované na vykonávanie kabotáže vo vlajkovom štáte.

24 Pokiaľ ide o tieto lode, grécka vláda odmieta, že by mohli existovať opatrenia, ktoré by obmedzovali slobodné poskytovanie služieb menej ako povinnosť predložiť potvrdenie vydané vlajkovým štátom, ktoré osvedčuje, že sú splnené podmienky požadované na vykonávanie kabotáže v tomto štáte.

25 V súvislosti s článkom 9 nariadenia grécka vláda poukazuje na to, že toto ustanovenie odkazuje skôr na informovanie Komisie členskými štátmi a nie naopak. Toto ustanovenie teda v skutočnosti nepredvída to, že Komisia bude členským štátom priebežne poskytovať informácie.

26 Pokiaľ ide o správu vypracovanú na základe článku 10 nariadenia, grécka vláda uvádza, že táto správa sa vydáva viac ako rok po uplynutí dvojročného obdobia, ktorého sa týka. Z toho vyplýva, že o legislatívnych zmenách, ku ktorým v určitom čase dôjde v členskom štáte a ktoré umožnia kabotáž na území tohto štátu, sú iné členské štáty informované prostredníctvom takejto správy až so značným oneskorením.

27 Z tohto dôvodu je jej systém potvrdení vo väčšej miere v súlade so slobodným poskytovaním služieb než systém navrhovaný Komisiou, keďže umožňuje okamžité informovanie o legislatívnej zmene, ku ktorej došlo v inom členskom štáte.

28 Ďalej riešenie, ktoré navrhuje Komisia a ktoré spočíva v predložení kópie právneho predpisu členského štátu, ktorý oprávňuje lode registrované v medzinárodných registroch vykonávať kabotáž v tomto členskom štáte, nie je primerané sledovanému cieľu. Toto riešenie by bolo naopak komplexnejšie, pretože text právneho predpisu by musel byť v celom rozsahu úradne preložený a predložený prístavným orgánom hostiteľského štátu.

Posúdenie Súdnym dvorom

29 Je vhodné pripomenúť, že článok 1 nariadenia jasne zakotvuje princíp slobodného poskytovania služieb námornej kabotáže v Spoločenstve (rozsudok z 20. februára 2001, Analir a i., C-205/99, Zb. s. I-1271, bod 20).

30 Vnútroštátne opatrenie, ktoré spočíva v tom, že vyžaduje od lodí Spoločenstva zapísaných v druhom registri alebo v medzinárodnom registri potvrdenie vydané orgánom vlajkového štátu osvedčujúce, že uvedená loď je oprávnená poskytovať služby kabotáže, je spôsobilé prekážať poskytovaniu týchto služieb alebo ho urobiť menej príťažlivým, a preto zakladá obmedzenie ich voľného pohybu (v tomto zmysle pozri rozsudok Analir a i., už citovaný, bod 22).

31 Pokiaľ ide o prípustnosť tohto obmedzenia, je vhodné na prvom mieste uviesť, že text článku 1 ods. 1 nariadenia sám osebe neposkytuje žiadny náznak umožňujúci odpovedať na otázku, či možno vyžadovať potvrdenie na účel preverenia, či tak, ako

to stanovuje toto ustanovenie, loď spĺňa všetky podmienky vyžadované na to, aby jej bolo umožnené vykonávanie kabotáže vo vlajkovom štáte (v tomto zmysle pozri rozsudok Analir a i., už citovaný, bod 24).

32 Na druhom mieste je dôležité pripomenúť, že slobodné poskytovanie služieb ako základný princíp Zmluvy ES možno obmedziť len úpravami odôvodnenými naliehavými dôvodmi všeobecného záujmu, ktoré sa uplatňujú na všetky osoby alebo podniky vykonávajúce činnosť na území hostiteľského členského štátu. Na účel takéhoto odôvodnenia musí byť daná vnútroštátna úprava spôsobilá zaručiť dosiahnutie cieľa, ktorý sleduje, a nepresahuje rámec toho, čo je na jeho dosiahnutie potrebné (rozsudok Analir a i., už citovaný, bod 25 a uvedená judikatúra).

33 Druhý žalobný dôvod Komisie sa zaraďuje do uvedeného kontextu týkajúceho sa primeranosti spornej vnútroštátnej úpravy. Komisia totiž vyčíta Helénskej republike, že vyžadovala od lodí Spoločenstva potvrdenie vydané vlajkovým štátom, hoci existujú opatrenia menej obmedzujúce slobodné poskytovanie služieb umožňujúce dosiahnutie cieľa, ktorým je preveriť, či loď spĺňa všetky podmienky požadované na to, aby jej bolo umožnené poskytovať kabotáž v tomto štáte.

34 Ako však vysvetľuje generálny advokát v bodoch 27 až 37 svojich návrhov, alternatívne riešenia, ktoré navrhla Komisia, buď neumožňujú úplne dosiahnuť sledovaný cieľ, alebo sa v praxi javia ako komplexnejšie a viac obmedzujúce slobodné poskytovanie služieb ako režim potvrdení, ktorý existuje v súčasnosti.

35 Za týchto podmienok sa Komisii, ktorá v konaní o nesplnenie povinnosti nesie dôkazné bremeno (pozri najmä rozsudok z 23. októbra 1997, Komisia/Francúzsko, C-159/94, Zb. s. I-5815, bod 102 a uvedená judikatúra), nepodarilo preukázať, že Helénska republika si vyžadovaním uvedeného potvrdenia nesplnila povinnosti vyplývajúce z nariadenia.

36 Druhý žalobný dôvod preto musí byť zamietnutý.

O treťom žalobnom dôvode

Tvrdenia účastníkov konania

37 Komisia usudzuje, že grécke orgány, opierajúc sa o samotnú etymológiu názvu, nesprávne tvrdia, že Peloponéz je ostrovom, pričom umelo rozširujú oslobodenie upravené v článku 6 ods. 3 nariadenia na služby námornej kabotáže medzi prístavmi Peloponézu navzájom a medzi pevninskými prístavmi a prístavmi Peloponézu.

38 V tejto súvislosti pripomína, že Peloponéz bol v minulosti spojený s pevninovou časťou Grécka, od ktorej bol oddelený prieplavom vybudovaným ľuďmi. Spojenie medzi Peloponézom a pevninovou časťou Grécka je zabezpečené železničnou traťou a cestou prvej triedy, ktorá vedie ponad prieplav Korintu.

39 Grécka vláda zdôrazňuje, že nariadenie používa na to, aby sa prístav mohol považovať za ostrovný, iné kritériá ako to, či je prístav skutočne obklopený morom. V tejto súvislosti poukazuje na Ceutu a Melillu, ktoré článok 2 bod 1 písm. c) nariadenia považuje za ostrovné prístavy, hoci sú zjavne na pevnine, keďže sa nachádzajú na pobreží afrického kontinentu.

40 Grécka vláda ďalej tvrdí, poukazujúc na rozsudok z 19. októbra 2000, Taliansko a Sardegna Lines/Komisia (C-15/98 a C-105/99, Zb. s. p. I-8855), že na určenie toho, či geografický región je alebo nie je ostrovom, je rozhodujúcim kritériom štatistická analýza výmen uskutočnených po mori.

41 Napokon, vzhľadom na duch tolerancie a porozumenia voči určitým hospodárstvam Spoločenstva vykazujúcim zvláštnosti, o ktorom svedčí preambula nariadenia, ako aj jeho článok 6 ods. 3 predvídajúci pre Grécko výnimku z dôvodov sociálnej a hospodárskej súdržnosti, by sa táto výnimka mala uplatňovať tiež aj na Peloponéz.

Posúdenie Súdnym dvorom

42 Keďže nariadenie neobsahuje definíciu pojmu „ostrov", je vhodné odkázať na všeobecný význam tohto pojmu, podľa ktorého je ostrov v námorníckom kontexte definovaný ako pevný úsek zeme trvalo vyčnievajúci z morských vôd.

43 Ako však poukazuje generálny advokát v bode 44 svojich návrhov, je nepopierateľné, že Peloponéz je z geografického hľadiska polostrovom. Od zvyšnej časti Grécka bol oddelený len umelým prieplavom širokým niekoľko desiatok metrov. Za týchto podmienok sa nemôže považovať za ostrov v zmysle nariadenia.

44 Skutočnosť, že článok 2 nariadenia považuje prístavy Ceuty a Melilly za ostrovné prístavy, nie je s takýmto výkladom v rozpore.

45 Tieto dva prístavy sú totiž ostrovnými prístavmi výlučne preto, že ich za ostrovné prístavy považuje článok 2 nariadenia. Nie sú nimi od prírody. Preto porovnanie medzi na jednej strane Ceutou a Melillou a na druhej strane prístavmi Peloponézu, ktoré článok 2 nariadenia za ostrovné prístavy nepovažuje, skôr vyvracia ako potvrdzuje tvrdenie gréckej vlády, podľa ktorého je Peloponéz ostrovom.

46 Ostatne, ako to uvádza generálny advokát v bode 45 svojich návrhov, je síce pravdou, že vo vzťahu k africkému kontinentu sa prístavy týchto miest nachádzajú na pevnine, ale práve takisto platí, že vo vzťahu k európskemu kontinentu, najmä k Iberskému polostrovu, sú tieto prístavy prirovnateľné ostrovným prístavom, keďže neexistuje ich pozemné spojenie so Španielskom.

47 V súvislosti s už uvedeným rozsudkom Taliansko a Sardegna Lines/Komisia, na ktorý odkazuje grécka vláda, stačí uviesť, že v tomto rozsudku Súdny dvor nezaujal postoj k pojmu „ostrov".

48 Nakoniec, rozširujúci výklad článku 6 ods. 3 nariadenia, ktorý grécka vláda navrhuje, naráža na to, že toto ustanovenie ako výnimka zo všeobecných pravidiel stanovených nariadením v oblasti slobodného poskytovania služieb námornej dopravy vo vnútri členského štátu sa musí vykladať doslovne.

49 Z predchádzajúceho vyplýva, že tretí žalobný dôvod Komisie je dôvodný.

O prvej časti štvrtého žalobného dôvodu

Tvrdenia účastníkov konania

50 Komisia na pojednávaní upresnila, že prvá časť štvrtého žalobného dôvodu sa týka výlučne skutočnosti, že podľa bodu 2.4.1 obežníka č. 1151.65/2/98 sa na výletné lode Spoločenstva s tonážou viac ako 650 ton brutto, ktoré vykonávajú ostrovnú kabotáž, vzťahuje grécka právna týkajúca sa posádky.

51 Tvrdí, že uvedené ustanovenie obežníka je v rozpore s článkom 3 ods. 1 nariadenia, ktorý stanovuje, že za všetky záležitosti týkajúce sa posádky je zodpovedný vlajkový štát s výnimkou plavidiel s tonážou do 650 ton brutto, na ktoré sa môžu uplatniť podmienky hostiteľského štátu. Podľa Komisie z textu uvedeného ustanovenia vyplýva, že sa uplatňuje na všetky výletné lode bez ohľadu na to, či vykonávajú pevninskú alebo ostrovnú kabotáž.

52 Grécka vláda usudzuje, že podľa článku 3 ods. 2 nariadenia je za všetky záležitosti týkajúce sa posádky všetkých kategórií lodí vykonávajúcich kabotáž medzi ostrovnými prístavmi vrátane výletných lodí zodpovedný hostiteľský štát.

Posúdenie Súdnym dvorom

53 Článok 3 ods. 1 nariadenia sa uplatňuje, tak ako to vyplýva z jeho textu, na lode vykonávajúce pevninskú kabotáž a na výletné lode. Článok 3 ods. 2 sa zas uplatňuje na lode vykonávajúce ostrovnú kabotáž.

54 Keďže pojem „výletné lode" nie je v článku 3 ods. 1 nariadenia definovaný, vyplýva z toho, že toto ustanovenie sa uplatňuje na všetky výletné lode nezávisle od povahy kabotáže, ktorú vykonávajú.

55 Tento výklad potvrdzuje skutočnosť, že ako to uvádza generálny advokát v bode 54 svojich návrhov, pokiaľ by sa na výletné lode vykonávajúce ostrovnú kabotáž malo hľadieť tak, že sa na ne vzťahuje článok 3 ods. 2 nariadenia, potom by odkaz na výletné lode v odseku 1 nemal žiadny význam, pretože pojem „lode vykonávajúce pevninskú kabotáž" už pokrýva výletné lode, ktoré takúto kabotáž vykonávajú.

56 Z tohto dôvodu je, pokiaľ ide o výletné lode s tonážou viac ako 650 ton brutto, ktoré vykonávajú ostrovnú kabotáž, za všetky záležitosti týkajúce sa posádky zodpovedný vlajkový štát. Keďže bod 2.4.1 obežníka č. 1151.65/2/98 stanovuje opak, Helénska republika si nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z nariadenia.

57 Z uvedeného vyplýva, že prvá časť štvrtého žalobného dôvodu je dôvodná.

O trovách

58 Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Podľa článku 69 ods. 3 prvý pododsek tohto rokovacieho poriadku však môže Súdny dvor rozhodnúť tak, že každý z účastníkov konania znáša svoje vlastné trovy konania, ak účastníci konania nemajú úspech v jednej časti alebo vo viacerých častiach predmetu konania. Keďže Komisia a Helénska republika nemali úspech v častiach svojich dôvodov, je opodstatnené rozhodnúť, že znášajú svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (druhá komora) rozhodol a vyhlásil:

1) **Helénska republika si tým, že považovala Peloponéz za ostrov, a tým, že na výletné lode Spoločenstva s tonážou viac ako 650 ton brutto, ktoré vykonávajú ostrovnú kabotáž, uplatňovala ako hostiteľský štát svoje vnútroštátne normy týkajúce sa posádky, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článkov 1, 3 a 6 nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž).**

2) **V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.**

3) **Každý z účastníkov konania znáša svoje vlastné trovy konania.**

Podpisy