CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. WALTER VAN GERVEN

présentées le 9 février 1994 *

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

1. Les questions qui ont été posées à la Cour, à titre préjudiciel, par le Tribunale di Genova (ci-après la « juridiction de renvoi ») ont pour objet l'interprétation des articles 5, 7, 30, 59, 85, 86 et 90 du traité CEE. Ces questions se sont posées dans le cadre d'une procédure d'injonction par laquelle Corsica Ferries Italia Srl (ci-après « Corsica Ferries ») entendait obtenir de la Corporazione dei piloti del porto di Genova (ci-après la « Corporation ») le remboursement de sommes qu'elle lui avait payées en rémunération de services de pilotage, paiement qui, selon elle, était incompatible avec le droit communautaire. Les services de pilotage consistent à faire accompagner le capitaine d'un navire par un pilote durant les manœuvres nécessaires pour entrer dans le port et pour accoster, le pilote ayant pour tâche d'indiquer le chemin à suivre et d'assister le capitaine dans les manœuvres.

L'examen des questions nécessite un exposé du contexte — pas tout à fait transparent — des éléments de fait et de droit de l'affaire.

Contexte factuel et juridique

2. Corsica Ferries — dont la raison sociale a été transformée en « Tour Ship Italia Srl » au cours d'une assemblée générale extraordinaire qui s'est tenue le 4 décembre 1992 — est une société à responsabilité limitée de droit italien dont le siège est établi à Cagliari et qui assure des services intérieurs et internationaux de transport maritime au moyen de ferries. Il ressort des observations écrites de Corsica Ferries que, depuis le 4 décembre 1992, son capital social est détenu à 90 % par Tour Ship Group SA, une société anonyme de droit luxembourgeois [1].

Selon ses propres dires, c'est en qualité d'agent maritime représentant l'armateur que Corsica Ferries assure la gestion de la flotte dont dispose le groupe Tour Ship (sur l'identité de l'armateur, voir le point 22 ci-après). Depuis 1989, elle assure en outre, en tant qu'entreprise de transport maritime, la gestion directe de la ligne qui relie le port

* Langue originale: le néerlandais.

1 — Il ressort du procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires qui s'est tenue le 4 décembre 1992 (et dont une copie est produite en annexe aux observations écrites présentées par Corsica Ferries) que ce n'est qu'à l'occasion de l'augmentation de capital qui a été décidée au cours de ladite assemblée que Tour Ship Group SA est devenue actionnaire: jusqu'à cette date, 99 % du capital social (20 000 000 LIT) étaient aux mains d'une société du Lichtenstein, Allgemeine Tourist Organisation Anstalt. L'assemblée a décidé d'augmenter le capital pour le porter à 199 000 000 LIT. Tour Ship Group a immédiatement souscrit, pour un montant de 179 000 000 LIT, des parts qu'il a immédiatement libérées.

de Gênes à différents ports de Corse (Bastia, Calvi, Ajaccio). Elle assure le service de cette ligne au moyen de deux car-ferries qu'elle a pris en location, à savoir le Corsica Regina et le Corsica Victoria, qui battent pavillon panaméen [2]. Selon les déclarations que le conseiller de Corsica Ferries a faites au cours de l'audience, ces bateaux appartiennent à la société Tour Ship Panama [3].

Ajoutons encore un mot à propos de la structure du groupe Tour Ship: le conseiller de Corsica Ferries a déclaré à l'audience que le seul actionnaire de la société luxembourgeoise Tour Ship Group est M. Frédéric Lota, un Français résidant à Bastia (en Corse). Par le biais du holding luxembourgeois, M. Lota ne contrôle pas seulement Corsica Ferries mais également les sociétés Corsica Ferries France et Corsica Ferries Panama qui ont été récemment rebaptisées et s'appellent désormais Tour Ship France et Tour Ship Panama.

3. Au cours de la période qui s'étend de la fin 1989 au 31 juillet 1992, Corsica Ferries a versé à la Corporation un montant total de 901 156 960 LIT pour l'utilisation de ses services de pilotage. Elle soutient qu'elle est la victime d'une discrimination tarifaire incompatible avec les règles de la concurrence et de la libre circulation instituées par le traité CEE et demande à la Corporation de lui rembourser, pour la période de 1989 à 1992, la différence entre le tarif de base, qui lui a été appliqué, et le tarif réduit applicable aux navires qui battent pavillon italien et qui assurent un service de ligne entre des ports nationaux. Cette différence s'élève à 588 752 000 LIT.

4. Les règles de droit italien qui régissent les services de pilotage sont inscrites aux articles 86 à 100 du Codice della Navigazione (ci-après le « Codice ») et dans les articles 98 à 137 du Regolamento di esecuzione (navigazione marittima).

Conformément à l'article 86 du Codice, une corporation de pilotes, dotée de la personnalité juridique, est instituée par décret du président de la République dans les ports et autres voies d'accès ou de passage des navires où la nécessité d'un service de pilotage a été reconnue.

Bien qu'elle soit en principe facultative, l'institution d'un service de pilotage peut, conformément à l'article 87 du Codice, être rendue obligatoire par décret du président de la République dans les ports où elle est jugée indiquée. Sur la base de cette disposition, le service de pilotage a été rendu obligatoire dans la quasi-totalité des ports italiens, y compris celui de Gênes. Le capitaine d'un navire qui ne respecte pas son obligation de recourir aux services d'un pilote est passible de sanctions pénales (articles 1170 et 1171 du Codice).

2 — Le conseiller de Corsica Ferries a précisé à l'audience que seuls ces deux navires battent pavillon panaméen, les autres navires de Corsica Ferries battant pavillon italien.

3 — Selon l'extrait du « Lloyd's Register of Shipping », qui est produit en annexe aux observations écrites de la Commission, ces deux navires sont la propriété de la société Tour Ship Co. SA.

5. Concrètement, entre la Corporation et le commandant du navire, représentant l'armateur, s'établit un contrat de prestation de services à titre onéreux en vertu duquel un pilote, associé de la Corporation, assiste le capitaine.

Conformément à l'article 91 du Codice, les tarifs de pilotage sont approuvés par le ministre de la Marine marchande après avis des associations syndicales intéressées. Ces tarifs sont rendus exécutoires dans chaque port par décret de l'autorité maritime compétente.

Par circulaire du 16 novembre 1990, le ministre de la Marine marchande a informé toutes les directions maritimes que les associations d'armateurs et la Fédération italienne des pilotes de port avaient trouvé un accord pour procéder à une adaptation des tarifs pour les années 1991 et 1992 et qu'en application de l'article 91 du Codice, le ministère avait approuvé ces tarifs. Le directeur maritime du port de Gênes a rendu ces tarifs applicables par voie de décret.

6. Il apparaît des décrets du directeur maritime [4] que, au moment des faits en cause dans la procédure principale, deux tarifs distincts étaient en vigueur selon que le navire avait ou non une licence de cabotage pour les côtes italiennes [5]. Les navires qui disposent d'une licence de cabotage se voient appliquer un tarif qui est de 30 % inférieur aux tarifs que doivent acquitter pour le même service de pilotage les navires qui ne disposent pas d'une licence de cabotage. De surcroît, une réduction de 50 % sur le tarif de base est accordée aux navires de ligne exécutant des trajets réguliers entre les ports italiens selon un itinéraire fixe et effectuant au moins une escale hebdomadaire dans le port de Gênes. Enfin, d'autres remises sont accordées aux navires de plus de 2 000 tonnes de jauge brute qui font du cabotage et qui recourent au service de pilotage un certain nombre de fois par mois.

Au moment des faits, seuls les navires battant pavillon italien pouvaient obtenir une licence de cabotage en application de l'article 224 du Codice. Le 1er janvier 1993 est entré en vigueur le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (voir le point 12 ci-après) [6]. C'est en application de ce règlement que, par circulaire du 18 décembre 1992, le ministre de la Marine marchande a étendu, avec effet au 1er janvier 1993, le tarif applicable aux navires détenteurs d'une licence de cabotage aux navires battant pavillon d'un autre État membre.

4 — Il s'agit des décrets 29/89, 50/90 et 28/91, dont une copie est produite en annexe aux observations écrites de Corsica Ferries.

5 — Voir la définition de « cabotage » dans Power, V.: *EC Shipping Law*, Londres, Lloyd's of London Press, 1992, p. 211, n° 7.6.2.1: « cabotage is the carriage of passengers or goods by sea between ports in any one Member State, including the overseas territories of that State » (le cabotage est le transport de passagers ou de marchandises par mer entre des ports d'un État membre, y compris les territoires outre-mer de cet État).

6 — JO L 364, p. 7.

7. La Corporation estime que le droit communautaire n'a pas été enfreint et refuse de rembourser les montants réclamés par Corsica Ferries. Estimant qu'une « interprétation exacte et précise du contenu et de la portée » des dispositions du traité relatives à la concurrence et à la libre circulation des personnes, des marchandises et des services est nécessaire pour déterminer s'il y a lieu ou non d'accueillir le recours, le juge de renvoi a saisi la Cour des questions préjudicielles suivantes:

« 1) Les articles 5 et 7 du traité CEE s'opposent-ils à des dispositions nationales qui, dans le cas de navires assurant un service de ligne régulier entre des ports de deux États membres, prévoient l'application de tarifs réduits pour le service de pilotage, obligatoire aux fins de la sécurité de la navigation, en faveur des seuls navires habilités au 'cabotage' entre les ports nationaux, alors que ledit cabotage entre ports nationaux, en l'état actuel du droit communautaire, est réservé aux seuls navires battant pavillon national?

2) L'article 30 du traité CEE s'oppose-t-il à des règles ou usages nationaux qui imposent de faire appel à l'entreprise chargée du pilotage, même si les opérations qu'elle effectue peuvent, en toute sécurité pour la navigation, être effectuées à moindres frais, en tout ou en partie, à l'aide du personnel, des moyens et des technologies dont le navire est doté?

3) Dans le cas de navires assurant un service de ligne régulier entre deux États membres, l'article 59 du traité s'oppose-t-il à des dispositions nationales qui permettent de pratiquer, à l'égard des seuls navires battant pavillon national, des réductions sur les tarifs obligatoires appliqués pour le service de pilotage dans les ports nationaux?

4) L'approbation, par l'autorité publique, d'un tarif obligatoire qui résulte d'un accord et/ou d'une concertation entre les associations d'entreprises du secteur constitue-t-elle un 'aval' à une entente prohibée par l'article 85 paragraphe 1, du traité CEE et, en cas de réponse affirmative, pareil 'aval' peut-il être compatible avec les dispositions combinées de l'article 90, paragraphe 1, et des articles 5 et 85 du traité CEE?

5) Les dispositions de l'article 90, paragraphe 1, et de l'article 86 du traité CEE s'opposent-elles à des dispositions nationales qui permettent à une entreprise occupant une position dominante, à laquelle sont attribués des droits exclusifs sur une partie substantielle du marché commun:

a) de pratiquer des conditions dissemblables, pour des prestations équivalentes, à l'égard de navires qui assurent un service de ligne régulier entre deux États membres, si le système tarifaire en vigueur prévoit, pour un même service, des réductions de tarifs concrètement

applicables aux seuls navires battant pavillon national?

b) d'appliquer ainsi aux navires battant pavillon étranger des tarifs qui prévoient des droits d'un montant 'trois fois' plus élevé que pour les navires battant pavillon national?

c) de s'abstenir de réduire les coûts d'un service obligatoire tel que celui en cause, alors que — en continuant d'assurer à tous égards le plus grand respect des exigences de sécurité de la navigation — le navire concerné est en mesure d'accomplir lui-même les opérations, au moins en partie? »

Recevabilité des questions préjudicielles

8. La Corporation et le gouvernement italien contestent la recevabilité des questions préjudicielles. La procédure au principal n'étant pas contradictoire, le juge de renvoi a omis de constater que les navires de Corsica Ferries qui sont en cause battent pavillon panaméen. Cette omission ôterait toute pertinence aux questions sur les discriminations intracommunautaires. Aux termes du règlement n° 3577/92, en effet, seuls les armateurs communautaires qui effectuent des transports au moyen de navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon d'un État membre peuvent se prévaloir du droit à la libre prestation de services de transport maritime. C'est pourquoi aussi bien la Corporation que le gouvernement italien concluent, à titre principal, à ce que la Cour déclare irrecevables toutes les questions qui lui ont été déférées par le juge de renvoi. A titre subsidiaire, ils suggèrent à la Cour de reformuler la première et la troisième question en fonction des circonstances de l'espèce et de déclarer irrecevables toutes les autres questions. A l'audience, le gouvernement français s'est rallié à cette dernière opinion.

Le point de vue de la Commission est plus nuancé. Elle fait observer que la Cour a déjà répondu souvent à des questions préjudicielles qui lui avaient été posées dans le cadre d'une procédure telle que la procédure au principal. Pour apprécier la pertinence des questions posées par la juridiction de renvoi, il faut, selon la Commission, partir de la nature spécifique de la procédure engagée devant le juge national: il s'agit en l'espèce d'une procédure d'injonction par laquelle Corsica Ferries demande le remboursement de la différence entre les tarifs qui lui ont été appliqués au cours de la période 1989-1992 et les tarifs applicables aux navires battant pavillon italien. La Commission conclut donc que seules les questions relatives à la hauteur des tarifs des services de pilotage sont pertinentes, ce qui ne serait pas le cas des questions relatives au caractère obligatoire du service de pilotage et à la manière dont les tarifs ont été fixés.

9. Nous nous rallions en grande partie au point de vue de la Commission. En prémisse de notre raisonnement, nous posons la philosophie qui est à la base de la procédure de

renvoi préjudiciel instituée par l'article 177 du traité CEE:

« La procédure prévue à l'article 177 du traité est ... un instrument de coopération entre la Cour et les juridictions nationales grâce auquel la première fournit aux secondes les éléments d'interprétation du droit communautaire qui leur sont nécessaires pour la solution des litiges qu'elles sont appelées à trancher » [7].

Autrement dit, la Cour ne peut fournir des éléments d'interprétation du droit communautaire que dans la mesure où ils sont nécessaires au déroulement du litige au principal. Pour déterminer si et dans quelle mesure les questions posées nécessitent une réponse, il faut donc tenir compte de la nature de la procédure suivie au principal. Comme nous l'avons déjà indiqué, il s'agit en l'espèce d'une procédure d'injonction, à savoir d'une forme de procédure sommaire (« procedimento sommario ») organisée par les articles 633 et suivants du Codice di Procedura Civile. Cette procédure a pour particularité de déboucher sur une injonction judiciaire (« decreto ingiuntivo ») par laquelle le juge fait droit à la demande sans entendre la partie adverse. Elle ne prend un caractère contradictoire que lorsque la partie succombée forme opposition contre l'injonction. Eu égard à ces caractéristiques, seul le créancier d'une somme liquide et certaine qui ne peut pas faire l'objet de calculs ou d'ajouts, si ce n'est de nature purement technique, peut avoir recours à cette procédure.

10. La Cour s'est toujours montrée particulièrement souple vis-à-vis de la recevabilité de questions préjudicielles soulevées dans le cadre d'une telle procédure d'injonction. A plusieurs reprises, elle a rejeté l'exception d'irrecevabilité prise — généralement par le gouvernement italien — de la nature spécifique de cette procédure. C'est dans l'arrêt du 14 décembre 1971, Politi, qu'elle a rejeté cette exception pour la première fois. A la question de savoir si les conditions d'application de l'article 177 deuxième alinéa, du traité CEE étaient remplies, elle a répondu

« qu'il suffit de constater que le président du tribunal de Turin exerce une fonction juridictionnelle au sens de l'article 177 et qu'une interprétation du droit communautaire a été, par lui, estimée nécessaire pour rendre sa décision, sans qu'il y ait lieu pour la Cour de considérer le stade de la procédure où la question a été posée » [8].

Dans l'arrêt Birra Dreher, précité, la Cour a repris ce considérant, tout en lui ajoutant

7 — Arrêt du 18 octobre 1990, C-297/88 et C-197/89, Dzodzi, Rec. p. I-3763, point 33.

8 — 43/71, Rec. p. 1039, point 5. Pour des confirmations ultérieures, voir arrêts du 21 février 1974, Birra Dreher (162/73, Rec. p. 201, point 3); du 28 juin 1978, Simmenthal (70/77, Rec. p. 1453, point 9); du 9 novembre 1983, San Giorgio (199/82, Rec. p. 3595, point 9), et, récemment, du 15 décembre 1993, Ligur Carni e.a. (C-277/91, C-318/91 et C-319/91, Rec. p. I-6621, point 19). Voir déjà les conclusions présentées par l'avocat général M. Roemer, publiées en annexe à l'arrêt du 17 décembre 1970, SACE (33/70, Rec. p. 1213): « Au sujet de la recevabilité du renvoi, il n'existe aucune objection. Peu importe notamment que la procédure au principal ait seulement un caractère sommaire, c'est-à-dire vise uniquement à obtenir une injonction de payer. »

« que l'article 177 ne subordonne pas la saisine de la Cour au caractère contradictoire, ou non, de la procédure en conclusion de laquelle le juge national a formulé la question préjudicielle » [9].

La Cour a confirmé ces deux arrêts dans l'arrêt Simmenthal, précité, mais elle a toutefois précisé que

« si l'article 177 ne subordonne pas la saisine de la Cour au caractère contradictoire de la procédure au cours de laquelle le juge national formule une question préjudicielle, il peut, le cas échéant, s'avérer de l'intérêt d'une bonne justice que la question préjudicielle ne soit posée qu'à la suite d'un débat contradictoire;

qu'il appartient cependant à la seule juridiction nationale d'apprécier cette nécessité » [10].

11. Il ressort donc de cette jurisprudence que la juridiction de renvoi est incontestablement une « juridiction » au sens de l'article 177 du traité [11] et que — bien que la Cour indique sa préférence pour une procédure contradictoire — le caractère non contradictoire de la procédure au principal n'a, en principe, aucune influence sur la recevabilité des questions posées. Il résulte néanmoins d'une jurisprudence constante que, eu égard à la finalité de l'article 177 du traité CEE, la Cour ne s'estime pas compétente à fournir une réponse lorsque les questions qui lui sont déférées présentent un caractère manifestement hypothétique [12] ou lorsqu'il apparaît clairement que l'interprétation du droit communautaire demandée par le juge national n'a aucun rapport avec les faits ou l'objet de la procédure au principal [13] et qu'elle ne répond donc pas à un besoin objectif pour la solution du litige au principal [14] ou encore lorsque le juge national ne fournit pas à la Cour des éléments de fait ou de droit suffisants qui lui permettraient de constater une telle nécessité objective [15].

En ce qui concerne ce dernier point, les constatations faites par la juridiction de renvoi permettent de déduire que Corsica Ferries a produit suffisamment de documents

9 — Arrêt Birra Dreher, précité, point 3 in fine.

10 — Arrêt Simmenthal, précité, points 10 et 11; ce point de vue a été récemment confirmé au point 16 de l'arrêt Ligur Carni e.a., déjà cité à la note 8.

11 — Il s'agit en effet d'« une juridiction appelée à statuer dans le cadre d'une procédure destinée à aboutir à une décision de caractère juridictionnel »: ordonnances du 18 juin 1980, Borker (138/80, Rec. p. 1975, point 4); du 5 mars 1986, *Greis Unterweger* (318/85, Rec. p. 955, *point* 4). Il est également satisfait à la condition posée par l'arrêt du 30 mars 1993, Corbiau, à savoir qu'il doit s'agir d'« une autorité qui a la qualité de tiers par rapport à celle qui a adopté la décision faisant l'objet du recours » (C-24/92, Rec. p. I-1277, point 15).

12 — La Cour avait déjà confirmé qu'elle n'est pas compétente à formuler des opinions consultatives sur des questions générales ou hypothétiques, dans l'arrêt qu'elle a rendu le 16 décembre 1981 dans l'affaire Foglia (244/80, Rec. p. 3045, point 18). C'est dans l'arrêt qu'elle a rendu le 16 juillet 1992 dans l'affaire Meilicke (C-83/91, Rec. p. I-4871), que la Cour a refusé pour la première fois de répondre à des questions préjudicielles.

13 — Arrêts du 16 juin 1981, Salonia (126/80, Rec. p. 1563, point 6); du 11 juillet 1991, Crispoltoni (C-368/89, Rec. p. I-3695, point 11); voir également arrêt du 28 novembre 1991, Durighello (C-186/90, Rec. p. I-5773, point 9); arrêts du 16 juillet 1992, Lourenço Dias (C-343/90, Rec. p. I-4673, point 18), Asociación Española de Banca Privada e.a. (C-67/91, Rec. p. I-4785, point 26). Voir également ordonnance du 26 janvier 1990, Falciola (C-286/88, Rec. p. I-191, point 8).

14 — Ordonnance rendue par la Cour dans l'affaire Falciola, citée à la note précédente, point 9 in fine.

15 — Voir arrêt du 26 janvier 1993, Telemarsicabruzzo e.a. (C-320/90, C-321/90 et C-322/90, Rec. p. I-393, points 6 à 10); ordonnances du 19 mars 1993, Banchero (C-157/92, Rec. p. I-1085, points 4 à 7), et du 26 avril 1993, Monin Automobiles (C-386/92, Rec. p. I-2049, points 6 à 9).

pour démontrer qu'elle a bien payé à la Corporation les montants dont elle exige le remboursement et que — pourvu que les arguments au moyen desquels elle soutient que les différences tarifaires en cause sont incompatibles avec le droit communautaire s'avèrent fondés — elle dispose dès lors d'une créance liquide au sens de l'article 633 du Codice di Procedura Civile et portant sur un *montant* certain, à savoir le montant desdites différences tarifaires. Les autres arguments avancés par Corsica Ferries — à savoir que l'obligation de recourir aux services de pilotage est incompatible en soi avec le droit communautaire (objet de la deuxième question) ou que la manière dont leurs tarifs sont fixés (objet de la quatrième question) ou les circonstances dans lesquelles une rémunération peut être facturée pour des services de pilotage (cinquième question, sous c) rendent la réglementation nationale incompatible avec le droit communautaire — ne présentent cependant aucun rapport avec le montant de la créance. Au contraire, ils portent sur la *base juridique* de la créance et, partant, sur sa *naissance*. Si la manière dont cette créance a vu le jour n'est pas valide, le paiement qui en résulte est indu et le montant ainsi versé peut être intégralement répété. La Commission signale à ce propos qu'un tel litige ne peut pas faire l'objet d'une procédure en injonction sur la base de l'article 633 du Codice di Procedura Civile parce qu'il ne concerne pas une créance liquide. Sans vouloir nous prononcer formellement sur cette question, nous estimons que la juridiction de renvoi a esquissé le cadre juridique national d'une manière insuffisante pour permettre à la Cour de se déclarer compétente à répondre aux deuxième, quatrième et cinquième questions, sous c), sur la base de cette description.

12. La Cour doit donc se limiter à répondre aux questions 1, 3 et 5 lettres a) et b), c'est-à-dire aux questions qui portent sur le statut en droit communautaire des différences tarifaires en cause. Si l'on reformule ces questions afin d'en extraire les éléments de droit communautaire qui nécessitent une interprétation [16], il demeure deux questions principales: i) les tarifs différenciés appliqués pour les services de pilotage sont-ils conformes au principe communautaire de la libre prestation des services et ii) est-il compatible avec les articles 90 et 86 du traité CEE qu'une autorité nationale mette une entreprise telle que la Corporation en mesure d'appliquer des tarifs différents pour des prestations identiques?

La compatibilité de tarifs de pilotage différenciés avec le principe communautaire de la libre prestation des services

A — *Inapplicabilité des articles 5, 6 et 59 du traité CEE. Applicabilité ratione materiae du règlement (CEE) n° 4055/86*

13. Dans sa première et sa troisième question, la juridiction de renvoi interroge la Cour sur la compatibilité de tarifs de pilotage différenciés avec trois dispositions du traité CEE, à savoir l'article 5, l'article 6 (il s'agissait de l'article 7 avant l'entrée en vigueur du traité sur l'Union européenne) ainsi que l'article 59.

16 — La Cour se réserve ce pouvoir dans une jurisprudence constante: voir notamment arrêts du 29 novembre 1978, Pigs Marketing Board (83/78, Rec. p. 2347, point 26), et du 20 avril 1988, Bekaert (204/87, Rec. p. 2029, point 7).

Signalons d'emblée que l'article 5 du traité CEE est, selon nous, dénué de pertinence en l'espèce. Il ressort de la jurisprudence de la Cour que cette disposition, qui impose aux États membres l'obligation de s'acquitter loyalement de leurs obligations communautaires, ne sortit aucun effet autonome dans une situation qui, à l'instar de la situation présente et comme nous le verrons plus tard, est régie par une disposition spécifique de droit communautaire [17].

La question qui se pose alors est celle de savoir si les articles 6 et 59 du traité CEE sont applicables en l'espèce. Rappelons à cet égard que, selon la jurisprudence constante de la Cour, l'interdiction de discrimination énoncée à l'article 6 n'a vocation à s'appliquer de façon autonome que « dans des situations régies par le droit communautaire pour lesquelles le traité ne prévoit pas de règles spécifiques de non-discrimination » [18]. L'article 59 du traité CEE prévoyant une telle règle spécifique de non-discrimination [19], il nous faut à présent examiner s'il est applicable dans une situation telle que celle de l'espèce.

14. Si on le place dans le contexte d'une entreprise de transport telle que Corsica Ferries, il est clair que l'article 59 du traité CEE n'est pas applicable en soi. En effet, aux termes de l'article 61, paragraphe 1, du traité CEE, « la libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif aux transports » [20]. Dans l'arrêt fameux qu'elle a rendu le 22 mai 1985 dans l'affaire Parlement/Conseil, la Cour a déduit de cette disposition dérogatoire que l'application des principes de liberté des prestations de services, tels qu'établis en particulier par les articles 59 et 60 du traité, doit donc être réalisée, selon le traité, *par la mise en oeuvre de la politique commune des transports* [21]. C'est en raison de cette obligation que le Conseil a été condamné dans cet arrêt, sur la base de l'article 175 du traité CEE, pour n'avoir pas assuré la libre prestation des services dans le domaine des transports internationaux. Les articles 59 et 60 ne sont donc pas directement applicables dans le secteur des transports [22] — ce qui n'empêche cependant pas (ainsi qu'on le verra au point 23 ci-après) qu'ils servent néanmoins de point de référence lorsqu'il s'agit pour le Conseil de mettre en œuvre la libre prestation des services dans ce secteur.

15. La Commission, il est vrai, fait observer que Corsica Ferries peut également être considérée comme un *destinataire* de services au sens de l'article 60 du traité CEE. Les services de pilotage sont, en effet, des prestations de services fournies contre rémunération qui, au sens strict, ne sont pas des services de transport (dès lors que rien ni personne n'est transporté, le service résidant

17 — Voir arrêt du 11 mars 1992, Compagnie commerciale de l'Ouest e.a. (C-78/90 à C-83/90, Rec. p. I-1847, point 19).

18 — Arrêts du 30 mai 1989, Commission/Grèce (305/87, Rec. p. 1461, point 13); du 7 mars 1991, Masgio (C-10/90, Rec. p. I-1119, point 12); du 10 décembre 1991, Merci convenzionali porto di Genova (C-179/90, Rec. p. I-5889, point 11).

19 — Voir récemment encore arrêt du 1er juillet 1993, Hubbard (C-20/92, Rec. p. I-3777, point 10).

20 — Les dispositions relatives aux transports figurent sous le titre IV de la deuxième partie du traité CEE intitulée « Les fondements de la Communauté »; depuis l'entrée en vigueur du traité sur l'Union européenne, elle figure sous le titre IV de la troisième partie du traité CEE intitulée « Les politiques de la Communauté ».

21 — 13/83, Rec. p. 1513, point 62.

22 — Arrêt Parlement/Conseil, précité, point 63; voir également arrêt du 13 juillet 1989, Lambregts Transportbedrijf (4/88, Rec. p. 2583, point 14).

dans l'assistance prêtée au transporteur). Dans cette optique, on pourrait affirmer, selon la Commission, dans la ligne des arrêts du 31 janvier 1984, Luisi et Carbone [23], et du 2 février 1989, Cowan [24], que, en tant que victime de tarifs discriminatoires, Corsica Ferries peut se prévaloir de l'article 59 du traité CEE. Nous doutons cependant que l'arrêt Luisi et Carbone et l'arrêt Cowan puissent revêtir sans plus une valeur de précédent en l'espèce: il s'agissait dans ces deux affaires de personnes physiques qui n'exerçaient aucune activité économique au sens du traité CEE et qui ne relevaient du champ d'application du droit communautaire que parce qu'elles se rendaient dans un autre État membre en tant que touristes ou en tant que patientes, c'est-à-dire en tant que *destinataires* d'un service intracommunautaire. Tout autre est la situation d'une entreprise telle que Corsica Ferries qui *offre* des services de transport maritime intérieurs et internationaux et qui subit une entrave dans ses prestations de services transfrontaliers en ce que ses lignes internationales se voient appliquer des tarifs de pilotage plus élevés que ceux qui sont applicables aux navires qui battent pavillon italien et font du cabotage entre des ports italiens. Les tarifs différenciés doivent donc être examinés du point de vue des entraves qu'ils constituent pour Corsica Ferries en tant que fournisseur de services intracommunautaires bien plus que sous l'angle des restrictions qu'ils comportent pour Corsica Ferries en tant que destinataire de services de pilotage qui ne sont pour elle que des services auxiliaires. Comme nous l'avons dit plus haut, cela n'empêche cependant pas que les principes de libre prestation des services qui sont inscrits aux articles 59 et suivants du traité CEE sont applicables en l'espèce également mais, alors, dans le cadre des mesures prises par le Conseil sur la base de l'article 84, paragraphe 2, du traité CEE.

23 — 286/82 et 26/83, Rec. p. 377.

24 — 186/87, Rec. p. 195.

16. Conformément à l'interprétation de l'article 61, paragraphe 1, du traité CEE que la Cour a donnée dans son arrêt Parlement/Conseil, précité, ce dernier était donc tenu d'assurer la liberté des prestations de services dans le secteur des transports. Le secteur des *transports maritimes* dispose d'une base juridique spécifique, à savoir l'article 84, paragraphe 2, premier alinéa, du traité CEE, aux termes duquel le Conseil, statuant à la majorité qualifiée — au lieu de l'unanimité requise avant l'acte unique — pourra décider « si, et dans quelle mesure, et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne ». C'est sur cette base que depuis la fin 1986, le Conseil a adopté différents règlements visant à libérer ce secteur. Deux de ces règlements ont pour objet de réaliser la libre circulation des services [25].

Le premier de ces règlements — le seul d'ailleurs qui était applicable au moment des faits — est le règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers [26]. Ce règlement est entré en vigueur

25 — C'est sur la même base que le Conseil a encore adopté les règlements suivants en vue de libérer les transports maritimes: règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes (JO L 378, p. 4) (adopté notamment sur la base de l'article 87 du traité CEE); règlement (CEE) n° 4057/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes (JO L 378, p. 14) et règlement (CEE) n° 4058/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique (JO L 378, p. 21).

26 — JO L 378, p. 1. La version française de ce règlement a fait l'objet d'un rectificatif publié au JO 1987, L 93, p. 17. Suite à la réunification allemande, il a été modifié par le règlement (CEE) n° 3573/90 du Conseil, du 4 décembre 1990 (JO L 353, p. 16).

le 1er janvier 1987 [27]. L'article 1er du règlement confirme le principe de la libre prestation des services de la manière suivante:

« 1. La libre prestation des services de transport maritime entre États membres et entre États membres et pays tiers est applicable aux ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire des services.

2. Les dispositions du présent règlement s'appliquent également aux ressortissants des États membres établis hors de la Communauté et aux compagnies maritimes établies hors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans cet État membre conformément à sa législation.

3. Les dispositions des articles 55 à 58 et celles de l'article 62 du traité sont applicables à la matière régie par le présent règlement.

4. Aux fins du présent règlement, sont considérés comme des services de transport maritime entre États membre et entre États membre et pays tiers, s'ils sont normalement assurés contre rémunération:

a) les transports intracommunautaires:

transport de voyageurs ou de marchandises par mer entre un port d'un État membre et un port ou une installation *offshore* d'un autre État membre;

... »

Le second règlement qui mérite d'être mentionné ici (bien qu'il n'ait été adopté qu'à une date ultérieure aux faits de l'espèce) est le règlement n° 3577/92 que nous avons déjà cité plus haut (au point 6). Ce règlement applique le principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, c'est-à-dire au cabotage maritime. Le texte de son article 1er, paragraphe 1, est le suivant:

« A partir du 1er janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve

27 — En application de l'article 12 du règlement. L'article 2 du règlement contient des délais transitoires spécifiques pour des restrictions nationales unilatérales applicables au transport de certaines marchandises dont l'acheminement est en tout ou en partie réservé aux navires battant pavillon national.

que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre, y compris les navires immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé par le Conseil. »

17. Étant donné que la présente affaire concerne une entreprise qui offre des services de ligne réguliers entre le port de Gênes, en Italie, et les ports de la Corse, en France, c'est manifestement à des services de transports intracommunautaires au sens de l'article 1er, paragraphe 4, sous a), du règlement n° 4055/86 que nous avons affaire (et non à des services de cabotage au sens du règlement n° 3577/92 qui, comme nous venons de le dire, n'était d'ailleurs pas encore applicable au moment des faits). C'est pourquoi le règlement n° 4055/86 est applicable aussi bien ratione materiae que ratione personae, comme nous le verrons ultérieurement.

Cette constatation nous permet donc d'apporter immédiatement une réponse définitive à la question de savoir si l'article 6 du traité CEE est applicable en l'espèce. La réponse est non dès lors qu'à l'instar de l'article 59 du traité CEE (voir le point 23 ci-après), l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 4055/86 contient une expression spécifique de l'interdiction de discrimination énoncée à l'article 6 du traité CEE. En l'absence d'une telle disposition spécifique, l'article 6 aurait été applicable. En effet, dans l'arrêt qu'elle a rendu le 4 avril 1974 dans l'affaire Commission/France, la Cour a déduit de la dérogation spécifique inscrite à l'article 61, paragraphe 1, du traité CEE que, dans le domaine des transports, « dans la mesure où des dérogations ne sont pas prévues, les règles générales du traité doivent être appliquées » [28], règles générales qui, aux termes du même arrêt, sont également applicables dans le domaine des transports maritimes et aériens. Conformément à l'article 84, paragraphe 2, du traité CEE, ces domaines ne sont soustraits qu'à l'application des règles du titre du traité relatives à la politique commune des transports [29]. Il ne fait aucun doute que l'interdiction de discrimination énoncée à l'article 6 du traité CEE fait partie de ces règles générales.

B — *Applicabilité ratione personae du règlement n° 4055/86*

18. Avant d'aborder la question de savoir si l'article 1er du règlement n° 4055/86 interdit de traiter de manière discriminatoire un fournisseur de services tel que Corsica Ferries, nous voulons examiner d'abord si Corsica Ferries relève ratione personae du champ d'application du règlement. Comme nous l'avons déjà dit (au point 8), la Corporation et le gouvernement italien affirment, en effet, qu'en tant qu'entreprise dont les navires concernés battent pavillon panaméen — c'est-à-dire pavillon d'un pays tiers —, Corsica Ferries ne peut pas se prévaloir du principe de la libre prestation des services.

19. Nous ne saurions nous rallier au point de vue de ces parties intervenantes.

28 — 167/73, Rec. p. 359, points 28 et 32.

29 — Point 32 de l'arrêt cité à la note précédente.

Contrairement à l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 3577/92, l'article 1er paragraphe 1, du règlement n° 4055/86 n'exige pas qu'il s'agisse d'« armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre ». Pour l'application ratione personae du règlement n° 4055/86, il suffit qu'il s'agisse de « ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire des services ». Les ressortissants ou les sociétés qui satisfont à cette condition peuvent se prévaloir du principe de la libre prestation des services même lorsqu'ils naviguent sous le pavillon d'un pays tiers [30].

Comme la Commission l'a fait observer, l'article 2, troisième tiret, du règlement n° 4055/86 apporte un argument supplémentaire en faveur de cette solution. Cette disposition prévoit un délai spécifique (qui expire le 1er janvier 1993) dans lequel les États membres doivent abolir les restrictions nationales unilatérales antérieures au 1er juillet 1986 applicables au transport de certaines marchandises « entre États membres et entre États membres et pays tiers effectué *par d'autres navires* » (mis en italique par nous), c'est-à-dire par des navires qui — contrairement aux navires visés sous les deux premiers tirets — ne battent pas le pavillon d'un État membre. Il ressort de cette dérogation *spécifique* que le transport de marchandises et de personnes effectué par des navires qui ne battent pas le pavillon d'un État membre relève bel et bien *d'une manière générale* du champ d'application de la réglementation relative à la libre prestation des services visée à l'article 1 er du règlement.

Le fait que le Corsica Regina et le Corsica Victoria ne sont pas immatriculés dans un État membre n'aurait d'incidence que s'il devait apparaître que Corsica Ferries ne relève pas de l'article 1er, paragraphe 1, mais bien de l'article 1er, *paragraphe* 2, du règlement n° 4055/86 (dont nous avons reproduit le texte au point 12 plus haut). Aux termes de cette disposition, en effet, ne peuvent se prévaloir du bénéfice de la libre prestation des services que les ressortissants des États membres qui sont établis en dehors de la Communauté et les compagnies maritimes établies hors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre *si leurs navires sont immatriculés dans cet État membre conformément à sa législation.*

20. Il n'y a pas la moindre raison, selon nous, de considérer Corsica Ferries comme une compagnie maritime établie hors de la Communauté. Elle est bel et bien une compagnie établie dans la Communauté, de sorte que l'article 1er, paragraphe 1, lui est applicable. En effet, pour déterminer ce que signifie l'expression « établissement dans la Communauté », il faut se reporter à la jurisprudence que la Cour a consacrée à l'article 52 du traité CEE et dans laquelle elle a déclaré que

30 — La question de l'impact du droit communautaire sur les règles nationales concernant la nationalité des navires est totalement indépendante de cette question. Dans l'arrêt qu'elle a rendu le 4 octobre 1991 dans l'affaire Commission/Royaume-Uni (C-246/89, Rec. p. I-4585, point 15), la Cour a dit pour droit qu'« en l'état actuel du droit communautaire, il appartient aux États membres de déterminer, conformément aux règles générales du droit international, les conditions nécessaires pour permettre l'immatriculation d'un bateau dans leurs registres et pour accorder à ce bateau le droit de battre leur pavillon, mais que, dans l'exercice de cette compétence, les États membres doivent respecter les règles du droit communautaire ». En ce qui concerne la signification du droit communautaire pour la nationalité des navires, voir d'une manière générale Churchill R. R.: « European Community law and the Nationality of Ships and Crews », *European Transport Law*, 1992, p. 591-615.

« la notion d'établissement, au sens des articles 52 et suivants du traité, comporte l'exercice effectif d'une activité économique au moyen d'une installation stable dans un autre État membre pour une durée indéterminée » [31].

Il faut évidemment tenir compte, à cet égard, du fait que Corsica Ferries est une société et que, par conséquent — eu égard notamment au fait que l'article 1er, paragraphe 3, du règlement n° 4055/86 se réfère à l'article 58 du traité CEE (voir le point 16 plus haut) —, pour pouvoir se prévaloir du bénéfice de la libre prestation des services, elle doit avoir été constituée conformément à la législation d'un État membre et avoir son siège statutaire, son administration centrale ou son principal établissement dans la Communauté. Il faut également rappeler dans ce contexte la précision que le programme général de suppression des restrictions à la libre prestation des services — programme qui, comme la Cour l'a souligné à plusieurs reprises, comporte des indications utiles pour la mise en oeuvre des dispositions du traité relatives à la libre prestation des services [32] — apporte quant à la question de savoir quelles sociétés sont les bénéficiaires de la suppression des restrictions à la libre prestation des services. Il s'agit des

« sociétés constituées en conformité de la législation d'un État membre et ayant leur siège statutaire, leur administration centrale ou leur principal établissement à l'intérieur de la Communauté à condition que, dans le cas où elles n'ont que leur siège statutaire à l'intérieur de la Communauté, leur activité présente un lien effectif et continu avec l'économie d'un État membre, étant exclu que ce lien puisse dépendre de la nationalité, notamment des associés ou des membres des organes de gestion ou de surveillance ou de personnes détenant le capital social » [33].

21. Il ressort clairement de l'application de ces critères à Corsica Ferries qu'elle est bien une compagnie maritime établie dans la Communauté: comme nous l'avons dit (au point 2 plus haut), elle est une société de droit italien dont le siège statutaire est établi à Cagliari et dont les activités, notamment les activités en cause (l'exploitation d'un service de lignes régulier entre le port de Gênes et les ports de la Corse), présentent incontestablement un lien effectif et continu avec l'économie d'un État membre [34].

Il nous paraît tout aussi clair que Corsica Ferries non seulement est un « ressortissant d'un État membre » au sens de l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 4055/86 mais qu'elle satisfait également à la condition qui lui impose d'être « établi(e) dans un État

31 — Arrêt Commission/Royaume-Uni, déjà cité à la note précédente, point 21; voir également arrêt du 25 juillet 1991, Factortame II (C-221/89, Rec. p. I-3905, point 20).

32 — Voir notamment arrêt du 14 janvier 1988, Commission/Italie (63/86, Rec. p. 29, point 14).

33 — Titre I du programme général pour la suppression des restrictions à la libre prestation des services, JO 1962, 1, p. 32.

34 — La conclusion serait d'ailleurs également affirmative si, par-delà les critères strictement juridiques, on considérait le groupe Tour Ship comme une entité économique: en effet, le gros des activités de ce groupe se situe dans la Communauté (France et Italie) et la personne qui contrôle effectivement le groupe, à savoir M. Lota, est un Français qui réside en Corse. Le fait qu'avant le 4 décembre 1992, c'était une Anstalt du Lichtenstein — également sous le contrôle de M. Lota, à ce qu'on peut supposer — qui détenait 90 % de Corsica Ferries n'est pas déterminant à cet égard.

membre autre que celui du destinataire des services ». Dès lors que les services de ligne qu'elle assure relient la Corse au port de Gênes, une partie importante des destinataires de ses services se compose incontestablement de personnes qui sont établies dans un autre État membre (notamment la France).

Quoi qu'il en soit, cette question n'a aucune incidence sur l'interprétation du droit communautaire qui a été demandée à la Cour puisque l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 4055/86 parle uniquement des « ressortissants des États membres ». Elle pourrait présenter une certaine importance pour l'interprétation de la notion de « compagnie maritime » au sens de l'article 1er, *paragraphe 2* , mais comme nous venons de le dire, cette disposition n'est pas applicable en l'espèce [35].

22. Ajoutons encore quelques mots à propos de la question de savoir qui, en fin de compte, est l'*armateur* dans le litige au principal. Il est apparu au cours de l'audience que le flou le plus total règne sur ce point. Le conseil de Corsica Ferries a déclaré que cela dépend de la définition que l'on retient de la notion d'armateur: si le critère retenu est celui de la propriété du navire, il s'agit alors de Tour Ship Panama; si le critère à appliquer est celui de savoir qui supporte le risque lié à l'exploitation de l'entreprise, il s'agit alors de Corsica Ferries elle-même; et si le critère est celui de savoir qui exerce le contrôle réel, il s'agira de M. Lota.

C — *Interprétation de l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 4055/86*

23. Nous en arrivons donc à la portée de l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 4055/86. Dès lors que, comme le titre du règlement l'indique, cette disposition vise à appliquer aux transports maritimes intracommunautaires le principe de la libre prestation des services — principe fondamental dans le cadre du traité CEE [36] — et que la formulation de cet article est manifestement basée sur le texte de l'article 59, premier alinéa, du traité CEE, il semble indiqué de l'interpréter d'une manière aussi conforme que possible à la jurisprudence que la Cour a consacrée à cette dernière disposition. En effet, la Cour s'est déjà prononcée en faveur d'une telle approche conforme au traité dans l'arrêt Parlement/Conseil que

35 — Signalons qu'il existe une proposition amendée de règlement du Conseil concernant une définition commune de la notion d'armateur communautaire, proposition présentée par la Commission le 27 février 1991 (JO C 73, p. 25). Dans les conclusions du Conseil européen qui s'est tenu à Edimbourg les 11 et 12 décembre 1992, on peut lire que la Commission avait l'intention de revoir cette proposition en fonction du principe de subsidiarité: voir *Bulletin CE*, 12-1992, p. 18. Dans une résolution datée du 16 septembre 1993, le Parlement invite la Commission à maintenir sa proposition de règlement et le Conseil à adopter sans délai la proposition de la Commission (JO C 268, p. 170).

36 — La Cour a confirmé ce caractère fondamental de longue date: voir notamment arrêt du 4 décembre 1986, Commission/Allemagne (205/84, Rec. p. 3755, point 27).

nous avons cité plus haut. Qu'on en juge par le considérant suivant:

« Toutefois, c'est à juste titre que le Parlement, la Commission et le gouvernement néerlandais ont fait valoir que les obligations imposées au Conseil par l'article 75, paragraphe 1, sous a) et b), comprennent celle de procéder à l'instauration de la libre prestation de services en matière de transports et que la portée de cette obligation est clairement définie par le traité. En vertu des articles 59 et 60, les impératifs de la liberté de prestation de services comportent, en effet, comme la Cour l'a constaté dans son arrêt du 17 décembre 1981, Webb (279/80, Rec. p. 3305), l'élimination de toutes discriminations à l'encontre du prestataire de services en raison de sa nationalité ou de la circonstance qu'il est établi dans un État membre autre que celui où la prestation doit être fournie » [37].

C'est la raison pour laquelle l'article 1er du règlement n° 4055/86 doit être interprété d'une manière conforme à celle dont la Cour a interprété l'article 59 du traité CEE. Ainsi qu'il ressort de la citation qui précède, cela signifie, selon une jurisprudence constante, que toutes les discriminations exercées à l'encontre d'un fournisseur de services en raison de sa nationalité ou du fait qu'il est établi dans un autre État membre que celui dans lequel le service doit être fourni sont interdites [38]. De surcroît, ce ne sont pas seulement les discriminations ouvertes qui sont interdites mais encore toutes formes dissimulées de discrimination qui, bien que fondées sur des critères en apparence neutres, aboutissent en fait au même résultat [39].

24. Y a-t-il lieu de considérer en l'espèce que les conditions permettant de bénéficier des tarifs réduits pour l'utilisation des services de pilotage, à savoir les conditions aux termes desquelles le navire utilisateur doit détenir une licence de cabotage et effectuer des trajets réguliers entre les ports italiens (voir le point 6 plus haut), constituent une discrimination prohibée par le droit communautaire? La Commission estime que tel est effectivement le cas. En effet, au moment des faits, l'article 224 du Codice ne permettait la délivrance de licences de cabotage qu'aux navires battant pavillon italien. Étant donné que, d'une manière générale, les navires battant pavillon italien appartiennent à des ressortissants ou sociétés italiens alors que les ressortissants ou sociétés d'autres États membres ne travaillent généralement pas avec des navires battant pavillon italien, la Commission conclut que les conditions précitées constituent une discrimination

37 — Arrêt Parlement/Conseil, déjà cité à la note 21, point 64. Voir également arrêts du 30 avril 1986, Asjes e.a. (209/84, 210/84, 211/84, 212/84 et 213/84, Rec. p. 1425, point 37); du 13 décembre 1989, Corsica Ferries France (C-49/89, Rec. p. 4441, point 11).

38 — Parmi les arrêts récents, voir notamment arrêts du 26 février 1991, Commission/France (C-154/89, Rec. p. I-659, point 12); Commission/Italie (C-180/89, Rec. p. I-709, point 15), et Commission/Grèce (C-198/89, Rec. p. I-727, point 16) (ces trois arrêts, rendus le même jour, sont les arrêts dits « des guides touristiques »); arrêt du 18 juin 1991, ERT (C-260/89, Rec. p. I-2925, point 19); les arrêts « Mediawet » du 25 juillet 1991, Commission/Pays-Bas (C-353/89, Rec. p. I-4069, point 14), et Collectieve Antennevoorziening Gouda (C-288/89, Rec. p. I-4007, point 10); arrêts du 20 mai 1992, Ramrath (C-106/91, Rec. p. I-3351, point 27), et du 4 mai 1993, Distribuidores Cinematográficos (C-17/92, Rec. p. I-2239, point 13).

39 — Arrêt du 3 février 1982, Seco et Desquenne & Ginal (62/81 et 63/81, Rec. p. 223, point 8); plus récemment voir entre autres arrêt du 3 juin 1992, Commission/Italie (C-360/89, Rec. p. I-3401, point 11).

déguisée fondée sur la nationalité qui, selon une jurisprudence constante, est également interdite.

On peut également, selon nous, aboutir directement à la conclusion qu'il y a discrimination prohibée en l'espèce en se fondant sur l'arrêt que la Cour a rendu le 13 décembre 1989 dans l'affaire Corsica Ferries France. Ce qui était en cause à l'époque, c'était un décret français instituant, à charge de l'armateur, une taxe sur tous les passagers qui, pour les navires assurant des liaisons entre la Corse et la France, n'était perçue qu'en cas de départ d'un port corse alors que, pour les bateaux assurant des liaisons entre la Corse et un autre État, cette taxe était perçue aussi bien pour les voyages à destination de la Corse que pour les voyages au départ d'un port corse.

La Cour a jugé à ce propos que

« La réglementation française en cause dans l'affaire au principal est susceptible de constituer une restriction à la libre prestation des services à l'intérieur de la Communauté, au sens de l'article 59, premier alinéa, du traité CEE dans la mesure où elle opère une discrimination à l'encontre du prestataire de services qui effectue des transports entre un port situé sur le territoire national et un port situé dans un autre État membre de la Communauté par rapport à celui qui effectue des transports entre deux ports situés sur le territoire national » [40].

25. C'est la raison pour laquelle il résulte dès lors de l'arrêt Corsica Ferries France, précité, que, pour qu'il y ait violation du principe de la libre prestation des services, il suffit qu'un État membre applique à l'*exportation* de services, tels que des services maritimes intracommunautaires, un traitement discriminatoire par rapport au traitement réservé à des services *intérieurs* analogues (voir également le point 28 ci-après) [41]. Or, c'est bien à une telle discrimination que nous avons affaire en l'espèce. Elle est donc également interdite par l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 4055/86 qui, comme nous l'avons dit plus haut, doit être interprété conformément à l'article 59. Le fait que, comme l'affirme la Corporation, les différences de tarif des services de pilotage n'auraient qu'un effet limité sur les prestations de services d'une entreprise telle que Corsica Ferries — ce qui est loin d'être évident si l'on considère l'importance des montants réclamés — n'enlève rien à leur incompatibilité avec le droit communautaire: comme la Cour l'a également déclaré dans l'arrêt Corsica Ferries France,

« les articles du traité CEE relatifs à la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux constituent des dispositions fondamentales pour la Communauté, et toute entrave, *même*

40 — Arrêt Corsica Ferries France, déjà cité à la note 37, point 7.

41 — Voir dans le même sens également Marenco, G.: « The Notion of Restriction on the Freedom of Establishment and Provision of Services in the Case-Law of the Court », *Yearbook of European Law*, Tome 11, Oxford, Clarendon Press, 1992 (111), p. 144.

d'importance mineure, à cette liberté est prohibée » [42].

Il est finalement évident que l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 4055/86 est pourvu d'effet direct [43]. Corsica Ferries peut en tout cas se prévaloir de cet effet direct pour ce qui concerne des différences de tarif en matière de services de pilotage qui, comme en l'espèce, ont été approuvées par circulaire ministérielle et qui peuvent dès lors être réputées émaner des pouvoirs publics. Il nous semble, par ailleurs, souhaitable que, selon le modèle de la jurisprudence relative aux dispositions du traité sur la libre circulation des services [44], le principe énoncé dans la disposition précitée s'applique également à une organisation telle que la Corporation qui a été instituée par décret du président de la République et qui dispose d'un certain pouvoir réglementaire collectif.

26. La Corporation et le gouvernement italien essaient de convaincre la Cour que les différences de tarif peuvent être fondées sur une *justification objective*. Selon eux, les services de pilotage sont nécessaires pour assurer la sécurité du trafic dans le port et à l'entour. En outre, le gouvernement italien a déclaré avec insistance à l'audience que l'application de tarifs différenciés est un choix de politique nationale des transports parfaitement compatible avec les principes du droit communautaire. Le tarif préférentiel appliqué aux navires caboteurs viserait, en effet, à rendre cette forme de transport concurrentielle par rapport au transport par route qui est pléthorique et très polluant. En ce sens, les tarifs différenciés constitueraient également un choix de politique de l'environnement dès lors que le cabotage provoque une pollution nettement moindre que le transport par route. Enfin, le gouvernement italien affirme que, jusqu'à la fin décembre 1992, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur du règlement n° 3577/92, il était parfaitement licite d'avantager ainsi les transports maritimes puisqu'il n'existait pas encore de politique commune des transports en matière de cabotage à ce moment-là.

27. Bien que nous puissions admettre que les services de pilotage ont effectivement une fonction à remplir pour mettre de l'ordre dans le trafic du port et de ses alentours et qu'à cet égard ils concernent la sécurité publique au sens large — un motif de justification qui est expressément reconnu à l'article 56 du traité CEE qui est applicable en l'espèce en vertu de l'article 1er, paragraphe 3, du règlement n° 4055/86 (voir le point 12 plus haut) —, nous ne voyons guère pourquoi une différence de tarif dans ces services serait nécessaire pour assurer la sécurité du trafic [45].

42 — Arrêt Corsica Ferries France, point 8 (mis en italique par nous). Voir également, en ce qui concerne la liberté d'établissement, arrêts du 28 janvier 1986, Commission/France (270/83, Rec. p. 273, point 21 in fine), et, en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, du 18 mai 1993, Yves Rocher (C-126/91, Rec. p. 2361, point 21, dans lequel une exception est faite pour les entraves purement hypothétiques).

43 — Comme le rappelle sa phrase terminale, le règlement dont cette disposition fait partie est, en effet, obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre, conformément à l'article 189, deuxième alinéa, du traité CEE.

44 — Voir en ce qui concerne l'article 59 du traité CEE: arrêts du 12 décembre 1974, Walrave et Koch (36/74, Rec. p. 1405, point 17); du 14 juillet 1976, Donà (13/76, Rec. p. 1333, point 17).

45 — De l'arrêt du 28 novembre 1978, Choquet (16/78, Rec. p. 2293, point 8), il ressort déjà que les besoins de la sécurité du roulage sur les voies publiques peuvent en tout cas constituer un motif d'intérêt général au nom duquel des restrictions non discriminatoires à la libre prestation des services peuvent être justifiées.

La même réserve vaut en substance pour les choix de politique nationale des transports et de l'environnement qui ont été invoqués. S'il est vrai que des motifs liés à l'infrastructure routière et à la protection de l'environnement peuvent très certainement être retenus comme motifs de justification pour des restrictions non discriminatoires à la circulation intracommunautaire des services [46], il nous semble cependant que l'application de tarifs différenciés n'est nullement *nécessaire* pour atteindre les objectifs politiques qui ont été mis en avant, même indépendamment du fait qu'il ne soit pas certain que les tarifs différenciés en cause, qui sont discriminatoires par leurs effets, puissent être justifiés au nom d'objectifs politiques qui ne peuvent être invoqués qu'à l'appui de restrictions non discriminatoires [47]. Pour rendre les transports maritimes dans les eaux territoriales italiennes concurrentiels par rapport aux transports par route, il suffisait en effet, et il aurait même été indiqué, d'abaisser les tarifs de pilotage pour tous les navires; il n'était nullement nécessaire à cette fin d'appliquer des tarifs différenciés selon qu'il s'agissait de navires battant pavillon italien ou non. Qu'une autre solution était effectivement possible ressort d'ailleurs de la circulaire du 18 décembre 1992 (voir le point 6 plus haut) qui a étendu le tarif applicable aux navires caboteurs aux navires battant le pavillon d'un autre État membre. Les tarifs différenciés en vigueur jusqu'à ce moment-là n'étaient donc pas nécessaires pour atteindre les objectifs poursuivis et ils ne satisfont donc pas au principe de proportionnalité.

En ce qui concerne, enfin, l'argument fondé sur le règlement n° 3577/92, il est exact que c'est seulement par l'adoption de ce règlement que le Conseil a finalement mis en oeuvre le principe de la libre prestation des services dans le domaine des transports maritimes entre les États membres. Cependant, cela signifie uniquement que, jusqu'à l'entrée en vigueur de ce règlement, le droit communautaire permettait aux États membres d'appliquer des restrictions en matière de prestations de services *dans le domaine du cabotage* [48]. En revanche, pour ce qui est des prestations de services dans le domaine des transports maritimes intracommunautaires — comme ceux dont il s'agit dans le litige au principal —, les États membres étaient déjà tenus de les éliminer depuis le 1er janvier 1987, c'est-à-dire depuis l'entrée en vigueur du règlement n° 4055/86.

28. Le seul point qu'il nous reste encore à examiner est celui de savoir si, en tant que société de droit italien dont le principal

46 — Il résulte de la jurisprudence de la Cour en matière de libre circulation des marchandises que la protection de l'environnement, en particulier, peut être invoquée comme motif d'intérêt général permettant de justifier certaines restrictions aux échanges intracommunautaires: voir arrêts du 7 février 1985, ADBHU (240/83, Rec. p. 531, point 13); du 20 septembre 1988, Commission/Danemark (302/86, Rec. p. 4607, points 8 et 9); du 9 juillet 1992, Commission/Belgique (C-2/90, Rec. p. I-4431, point 32).

47 — Il est en effet de jurisprudence constante que les réglementations nationales qui ne sont pas applicables sans distinction à des prestations de services, indépendamment de leur origine, ne sont compatibles avec le droit communautaire que si elles peuvent relever d'une disposition dérogatoire expresse telle que l'article 56 du traité CEE: voir pour des confirmations récentes notamment l'arrêt que la Cour a rendu dans l'affaire Collectieve Antennevoorziening Gouda que nous avons cité à la note 38, point 11; voir également arrêt du 16 décembre 1992, Commission/Belgique (C-211/91, Rec. p. I-6757, point 11); arrêt Distribuidores Cinematográficos, également cité à la note 38, point 16.

48 — En ce qui concerne la possibilité pour les États membres d'appliquer des restrictions à la libre prestation des services dans le domaine des *transports maritimes intracommunautaires* avant l'entrée en vigueur du règlement n° 4055/86, comparer avec l'arrêt Corsica Ferries France, déjà cité à la note 37, point 14.

établissement est situé en Italie, Corsica Ferries peut concrètement se prévaloir de l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 4055/86 à l'égard des autorités *italiennes*. Comme point de départ de notre examen, il faut, selon nous, prendre les considérants suivants que la Cour a exposés dans les arrêts « guides touristiques »:

« Si l'article 59 du traité n'envisage expressément dans ses termes que la situation d'un prestataire établi dans un État membre autre que celui du destinataire de la prestation, son objet n'en est pas moins d'éliminer les restrictions à la libre prestation de services de la part de personnes non établies dans l'État sur le territoire duquel la prestation doit être fournie (voir arrêt du 10 février 1982, Transporoute, 76/81, Rec. p. 417, point 14). Ce n'est que lorsque tous les éléments pertinents de l'activité en cause se cantonnent à l'intérieur d'un seul État membre que les dispositions du traité relatives à la libre prestation de services ne s'appliquent pas (arrêt du 18 mars 1980, Debauve e.a., 52/79, Rec. p. 833, point 9).

En conséquence, les dispositions de l'article 59 doivent s'appliquer dans tous les cas où un prestataire de services offre des services sur le territoire d'un État membre autre que celui dans lequel il est établi, quel que soit le lieu où sont établis les destinataires de ces services » [49].

49 — Arrêts Commission/France, points 9 et 10, Commission/Italie, points 8 et 9, et Commission/Grèce, points 9 et 10, déjà cités à la note 38. Le dernier considérant cité a été expressément confirmé par la Cour au point 12 de l'arrêt Hubbard qui est cité à la note 19.

29. Que la présente affaire ne se déroule pas, dans tous ses aspects pertinents, à l'intérieur d'un seul État membre ressort des éléments que nous avons exposés plus haut: le seul fait que Corsica Ferries assure des liaisons régulières entre le port de Gênes et les ports de la Corse est un élément intracommunautaire pertinent (voir le point 17 plus haut). Il est vrai cependant que la jurisprudence que nous venons de citer applique l'article 59 du traité CEE aux services fournis dans un *État membre de destination* indépendamment du lieu d'établissement du bénéficiaire du service, tandis que la question qui se pose dans la présente affaire est plutôt celle de savoir si le principe de la libre prestation des services peut également être invoquée à l'encontre de l'*État membre d'origine*, en l'espèce l'Italie, eu égard au fait que Corsica Ferries est une société de droit italien.

Nous estimons néanmoins qu'il faut répondre affirmativement à cette question puisque les services fournis en l'espèce sont, *de par leur nature même*, aussi bien destinés à des bénéficiaires d'un autre État membre qu'à des bénéficiaires nationaux, plus précisément aussi bien à des bénéficiaires français (et à des voyageurs originaires d'autres États membres) qu'à des Italiens. Une brève comparaison avec la jurisprudence relative à la libre circulation des personnes devrait suffire pour éclairer notre point de vue: la Cour y a notamment confirmé que les ressortissants de la Communauté (ou les sociétés au sens de l'article 58 du traité CEE) peuvent se prévaloir des dispositions du traité en question (à savoir les articles 48 ou 52) à l'égard de leur État membre d'origine lorsque celui-ci applique des mesures qui rendent plus difficile pour eux de s'établir ou de travailler dans un autre État membre (ou même dans leur propre État membre). Tel

peut être le cas, par exemple, lorsqu'il leur interdit de quitter leur propre pays [50], lorsqu'il refuse de reconnaître des qualifications professionnelles que ces nationaux ont acquises dans un autre État membre [51] ou lorsqu'il met des restrictions à l'utilisation d'un diplôme universitaire acquis dans un autre État membre [52] ou encore, d'une manière plus générale, lorsque cet État membre les traite d'une manière moins favorable lorsqu'ils veulent travailler sur le territoire de plusieurs États membres, par exemple en leur imposant un traitement plus onéreux dans le domaine de la sécurité sociale [53].

C'est le même principe qui doit s'appliquer, selon nous, dans le domaine de la libre prestation des services, comme le confirme l'arrêt Corsica Ferries France que nous avons cité plus haut (au point 24) [54]: lorsqu'un État membre d'origine met des entraves à la prestation de services effectuée par un de ses ressortissants ou par une société constituée conformément à sa législation, de telles entraves sont en principe incompatibles avec le principe communautaire de la libre prestation des services et les fournisseurs de services concernés peuvent se prévaloir de ce principe à l'encontre de leur propre État lorsque, comme c'est le cas en l'espèce, cette prestation de services est, de par sa nature même, aussi destinée à des bénéficiaires originaires d'autres États membres.

La compatibilité avec les articles 86 et 90 du traité CEE d'une mesure nationale permettant à une entreprise telle que la Corporation d'appliquer des tarifs différenciés

30. Par la cinquième question, sous a) et b), la juridiction de renvoi souhaite s'entendre dire s'il est compatible avec les dispositions combinées de l'article 90, *paragraphe 1*, et de l'article 86 du traité CEE qu'une autorité nationale mette une entreprise telle que la Corporation en mesure d'appliquer, pour des services identiques, des tarifs différents selon qu'il s'agit de navires battant pavillon national ou de navires battant le pavillon d'un autre État. Dans sa question, la juridiction part de l'hypothèse qu'il y a lieu de considérer la Corporation comme une « entreprise occupant une position dominante, à laquelle sont attribués des droits exclusifs sur une partie substantielle du marché commun ».

Pour bien répondre à cette question, nous devons tout d'abord examiner si la Corporation doit effectivement être considérée comme une entreprise à laquelle des droits spéciaux ou exclusifs ont été accordés, au sens de l'article 90, paragraphe 1, du traité CEE. Nous examinerons ensuite si l'application de tarifs différenciés constitue un abus de la position dominante que l'entreprise occupe sur une partie substantielle du marché commun.

50 — Arrêt du 27 septembre 1988, Daily Mail (81/87, Rec. p. 5483, point 16).

51 — Arrêt du 7 février 1979, Knoors (115/78, Rec. p. 399, point 24).

52 — Arrêt du 31 mars 1993, Kraus (C-19/92, Rec. p. I-1663, point 32).

53 — Arrêts du 7 juillet 1988, Stanton (143/87, Rec. p. 3877, points 13 et 14), et Wolf e.a. (154/87 et 155/87, Rec. p. 3897, points 13 et 14).

54 — Cette affaire concernait, en effet, une société de droit français qui invoquait l'article 59 du traité CEE à l'encontre des autorités françaises parce que les services intracommunautaires qu'elle fournissait faisaient l'objet d'un traitement discriminatoire par rapport aux services intérieurs analogues qu'elle assurait.

A — *La Corporation est-elle une entreprise à laquelle des droits spéciaux ou exclusifs ont été accordés au sens de l'article 90, paragraphe 1, du traité CEE?*

31. C'est dans l'arrêt Merci convenzionali ponto di Genova que l'on trouvera, selon nous, les critères au départ desquels on pourra examiner si la Corporation est une entreprise au sens de l'article 90, paragraphe 1, du traité CEE (la question préjudicielle ne concerne pas l'article 90, paragraphe 2) [55]. Le contentieux en cause dans l'affaire Merci convenzionali ponto di Genova se situe lui aussi dans le port de Gênes. Il s'agissait d'opérations de chargement, de déchargement, de transbordement et de déplacement de marchandises dans le port, opérations pour lesquelles l'article 110 du Codice instituait un droit exclusif au bénéfice des corporations du port. La Cour a dit pour droit que

« une entreprise portuaire qui bénéficie de l'exclusivité de l'organisation des opérations portuaires pour le compte de tiers, de même qu'une compagnie portuaire qui bénéficie de l'exclusivité de l'exécution des opérations portuaires doivent être considérées comme des entreprises investies par l'État de droits exclusifs, au sens de l'article 90, paragraphe 1, du traité » [56].

Rappelons que (comme nous l'avons dit au point 4 plus haut) la Corporation a été constituée par décret du président de la République, conformément à l'article 86 du Codice. Le fait que la Corporation dispose, dans le port de Gênes, d'un droit exclusif pour la prestation de services de pilotage n'est pas mis en cause. Il ne nous paraît pas davantage contestable que, malgré sa forme juridique spécifique d'organisation professionnelle et sa reconnaissance par décret du président de la République, la Corporation soit une entreprise aux fins de l'application des dispositions communautaires sur la concurrence, ce que la Corporation reconnaît d'ailleurs elle-même dans ses observations écrites: en effet, elle est à tous égards une entité exerçant une activité économique par le truchement de ses membres, le statut juridique de cette entité et son mode de financement n'ayant aucune incidence sur sa qualité d'entreprise, comme la Cour l'a précisé dans son arrêt du 23 avril 1991, Höfner et Elser [57]. Il faut dès lors conclure qu'une entreprise telle que la Corporation est une entreprise à laquelle un État membre a accordé des droits exclusifs, au sens de l'article 90, paragraphe 1, du traité CEE.

B — *L'application de tarifs différenciés constitue-t-elle un abus de position dominante au sens de l'article 86 du traité CEE?*

32. Le fait que la Corporation est une entreprise à laquelle des droits exclusifs ont été conférés au sens de l'article 90, paragraphe 1, du traité CEE a des conséquences importan-

55 — L'arrêt Merci convenzionali ponto di Genova, déjà cité à la note 18, contient (points 25 à 28) des indications suffisantes sur l'applicabilité de cette dernière disposition également, indications que l'on pourra transposer à l'espèce par analogie.

56 — Arrêt Merci convenzionali ponto di Genova, point 9.

57 — C-41/90, Rec. p. I-1979, point 21; cette jurisprudence a été récemment confirmée par l'arrêt du 17 février 1993, Poucet et Pistre (C-159/91 et C-160/91, Rec. p. I-637, point 17).

tes pour la question de l'applicabilité de l'article 86 du traité CEE. Comme cela a notamment été confirmé par l'arrêt Merci convenzionali porto di Genova et, plus récemment encore, par l'arrêt Corbeau, il est en effet de jurisprudence constante que

« une entreprise qui bénéficie d'un monopole légal sur une partie substantielle du marché commun peut être considérée comme occupant une position dominante au sens de l'article 86 du traité » [58].

La question qui se pose alors est celle de savoir si la Corporation occupe une position dominante « sur une partie substantielle du marché (commun) ». A propos d'entreprises portuaires titulaires d'un monopole légal pour le chargement, le déchargement et le transbordement de marchandises dans le port de Gênes, voici ce que la Cour a conclu dans son arrêt Merci convenzionali porto di Genova:

« S'agissant de la délimitation du marché en cause, il ressort de la décision de renvoi que ce marché est celui de l'organisation, pour le compte de tiers, des opérations portuaires relatives au fret ordinaire dans le port de Gênes et de l'exécution de ces opérations. Compte tenu notamment du volume du trafic dans le port en cause et de l'importance que revêt ce dernier au regard de l'ensemble des activités d'importation et d'exportation maritimes dans l'État membre concerné, ce marché peut être considéré comme constituant une partie substantielle du marché commun » [59].

Les parties intervenantes à la présente procédure sont divisées sur la question de savoir si le marché des services de pilotage en cause constituent ou non une partie substantielle du marché commun. Le gouvernement italien soutient que non parce que les services de pilotage ne constitueraient qu'une partie négligeable de l'activité commerciale du secteur des transports maritimes.

Cet argument ne résiste pas à l'analyse. Le marché en cause dans la présente affaire est celui des services de pilotage dans le port de Gênes. L'argument principal que la Cour a développé dans son arrêt Merci convenzionali porto di Genova pour conclure qu'il s'agissait dans cette affaire d'une partie substantielle du marché commun peut s'appliquer ici également: eu égard à l'importance des quantités transbordées dans le port de Gênes, à la place qu'occupe ce port dans l'ensemble des activités d'importation et d'exportation en Italie et au fait que le service de pilotage a été rendu obligatoire pour tous les navires, nous devons conclure que la Corporation occupe une position dominante sur une partie substantielle du marché commun.

58 — Arrêt Merci convenzionali porto di Genova, point 14; arrêt du 19 mai 1993, Corbeau (C-320/91, Rec. p. I-2533, point 9). Voir également l'arrêt Höfner et Elser, déjà cité à la note 57, point 28; arrêt ERT, déjà cité à la note 38, point 31; arrêt du 13 décembre 1991, GB-Inno-BM (C-18/88, RTT, Rec. p. I-5941, point 17).

59 — Arrêt Merci convenzionali porto di Genova, point 15.

33. Nous ne sommes pas du tout convaincu du contraire par les arguments de la Corporation elle-même qui, en substance, invite la Cour à revoir le jugement qu'elle a exprimé dans l'arrêt Merci convenzionali porto di Genova. La Corporation invoque à cet égard la présence de deux éléments nouveaux. Le premier élément réside dans l'entrée en vigueur, depuis l'arrêt Merci convenzionali porto di Genova, d'une loi italienne spécifique sur la concurrence qui permet désormais l'ouverture d'enquêtes sur les situations monopolistiques telles que celle qui se présente dans le litige au principal. Pour répondre sur ce point, nous nous contenterons de renvoyer à la jurisprudence, constante depuis l'arrêt Wilhelm, dans laquelle la Cour a dit pour droit que

« Le droit communautaire et le droit national en matière de concurrence considèrent les pratiques restrictives sous des aspects différents. Alors que les articles 85 et 86 les envisagent en raison des entraves qui peuvent en résulter pour le commerce entre les États membres, les législations internes, inspirées par des considérations propres à chacune d'elles, considèrent les pratiques restrictives dans ce seul cadre » [60].

Le fait que la nouvelle législation italienne sur la concurrence s'inspire fortement des dispositions communautaires applicables en la matière ne change rien à la différence de perspective évoquée dans la citation.

Le second « élément nouveau » invoqué par la Corporation, à savoir la mise sur pied du marché intérieur, est plus étonnant encore. L'intégration du marché ainsi réalisée rendrait dans une large mesure caduque la fonction du droit de la concurrence en tant qu'instrument d'intégration des marchés nationaux. Conformément au principe de subsidiarité qui est inscrit dans le nouvel article 3B du traité CE (qui a été inséré dans celui-ci par le traité sur l'Union européenne), le droit communautaire de la concurrence devrait désormais se concentrer sur les cas qui présentent une importance réelle pour le marché intérieur, les cas de moindre importance étant laissés à la connaissance des autorités nationales. Nous ne prêterons à cette argumentation pas plus d'attention qu'elle n'en mérite. Qu'il suffise d'observer que la réalisation d'un programme *législatif* aussi important que celui du marché intérieur ne comporte aucunement en soi la preuve d'une intégration *économique* avancée des marchés nationaux et que, conformément à l'article M du traité sur l'Union européenne, le principe de subsidiarité qui est inscrit à l'article 3B du traité CE ne peut pas porter atteinte à l'« acquis communautaire » qui comprend notamment l'interprétation que la Cour a développée des conditions d'application de l'article 86 du traité CEE.

34. Le gouvernement italien conteste en outre que les différences de tarif en cause constituent un *abus de position dominante* au sens de l'article 86 du traité CEE. Ces différences seraient justifiées parce que les

60 — Arrêt du 10 juillet 1980, Giry et Guerlain (253/78 et 1/79, 2/79 et 3/79, Rec. p. 2327, point 15). Voir déjà arrêt du 13 février 1969, Wilhelm e.a. (14/68, Rec. p. 1, point 3). En ce qui concerne le rapport entre les dispositions communautaires sur la concurrence et les règles nationales en matière de contrôle d'un secteur économique déterminé, arrêt du 27 janvier 1987, Verband der Sachversicherer/Commission (45/85, Rec. p. 405, point 23).

transports maritimes intracommunautaires ne seraient pas des activités concurrentes des transports maritimes intérieurs que sont les services de cabotage. Cette argumentation n'est pas convaincante. Ce qui importe, c'est qu'il n'existe aucun lien entre ces différences tarifaires et la nature du service de pilotage qui est proposé et qui est exactement identique dans les deux cas (qu'il s'agisse de navires titulaires d'une licence de cabotage ou de navires qui effectuent des trajets réguliers entre les ports italiens, dans le premier cas, ou d'autres navires dans le second cas). Nous estimons, pour notre part, que nous sommes ici clairement en présence d'un cas d'application de la forme d'abus de position dominante qui est prévue par l'article 86, deuxième alinéa, sous c), du traité CEE et qui consiste à

« appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence » [61].

Il ressort implicitement de la jurisprudence communautaire, à savoir de l'arrêt United Brands [62] et de l'arrêt Merci convenzionali porto di Genova [63], que la Cour n'interprète pas cet alinéa de manière restrictive de sorte qu'il n'est pas nécessaire, pour pouvoir l'appliquer, que les partenaires commerciaux de l'entreprise coupable du comportement abusif subissent un désavantage concurrentiel *les uns vis-à-vis des autres ou vis-à-vis de l'entreprise qui occupe la position dominante.*

Il nous paraît tout aussi évident que les différences tarifaires incriminées en l'espèce sont en outre *susceptibles d'affecter le commerce entre les États membres*, ce qui est la condition requise pour l'application de l'article 86 du traité CEE. Le port de Gênes étant un port international, l'application de tarifs de pilotage plus élevés aux navires qui ne battent pas pavillon italien — et dont on peut supposer qu'ils constituent la majorité des navires appartenant à des armateurs originaires d'autres États membres — peut incontestablement exercer une influence négative sur le commerce intracommunautaire [64]. Il est d'ailleurs de jurisprudence constante que

« L'article 86 n'exige pas qu'il soit établi que le comportement abusif a, en effet, sensible-

61 — Sur ce point, un parallèle peut effectivement être établi avec la situation qui était en cause dans l'affaire United Brands/Commission (arrêt du 14 février 1978, 27/76, Rec. p. 207): la Cour a estimé que la politique des prix discriminatoire d'UBC qui facturait aux mûrisseurs-distributeurs des prix différents d'État membre à État membre pour la livraison de quantités et de types de bananes identiques en substance constituait un abus de position dominante dès lors que « ces prix discriminatoires selon les États membres constituaient autant d'obstacles à la libre circulation des marchandises » (point 232) et qu'« ainsi était créé un cloisonnement rigide des marchés nationaux à des niveaux de prix artificiellement différents, entraînant pour certains distributeurs-mûrisseurs un désavantage dans la concurrence ainsi faussée par rapport à ce qu'elle aurait dû être » (point 233). Le même raisonnement peut être appliqué *mutatis mutandis* à la présente affaire: les tarifs différenciés appliqués par la Corporation constituent un obstacle à la libre prestation des services de transport maritime intracommunautaires et placent les compagnies qui assurent de tels services dans une position de concurrence désavantageuse.

62 — Déjà cité à la note précédente.

63 — Voir les points 18 et 19 de cet arrêt.

64 — Voir point 20 de l'arrêt Merci convenzionali porto di Genova où, pour répondre à la question de savoir si la réglementation en cause est susceptible d'affecter le commerce entre les États membres, la Cour se réfère aux éléments qu'elle a mentionnés au point 15 du même arrêt que nous avons cité in extenso plus haut.

ment affecté le commerce entre États membres, mais demande qu'il soit établi que ce comportement *est de nature à* avoir un tel effet » [65].

35. L'article 90, paragraphe 1, du traité CEE interdit aux États membres d'édicter ou de maintenir, en ce qui concerne les entreprises auxquelles ils accordent des droits exclusifs, des mesures « contraire(s) aux règles du présent traité, notamment à celles prévues aux articles 7 et 85 à 94 inclus » [66]. La Cour a précisé que cette disposition interdit notamment aux États membres de prendre ou de maintenir en vigueur des mesures susceptibles d'éliminer l'effet utile des articles 85 et 86 du traité CEE [67]. Lorsque, conformément à l'article 91 du Codice (voir le point 4 plus haut), le ministre italien de la Marine marchande entérine par voie légale des tarifs de pilotage discriminatoires qui sont le résultat d'un abus de position dominante, son intervention tombe purement et simplement, selon nous, sous le coup de l'interdiction énoncée à l'article 90, paragraphe 1, a fortiori lorsqu'on lit cette disposition en combinaison avec l'article 5, deuxième alinéa, du traité CEE qui impose aux États membres l'obligation de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de mettre en péril la réalisation des buts du traité CEE [68].

Conclusion

36. Eu égard à tous les éléments que nous venons d'exposer, nous suggérons à la Cour de fournir les réponses suivantes à la juridiction de renvoi:

« 1) Les questions 2, 4 et 5, sous c), ne nécessitent pas de réponse.

65 — Arrêt du 9 novembre 1983, Michelin/Commission (322/81, Rec. p. 3461, point 104 in fine) (mis en italique par nous); voir également arrêt du 11 novembre 1986, British Leyland/Commission (226/84, Rec. p. 3263, point 20); arrêt Höfner et Helser, déjà cité à la note 57, point 32. Voir également, dans la jurisprudence du Tribunal, arrêts du 10 juillet 1991, RTE/Commission (T-69/89, Rec. p. II-485, point 76), et BBC/Commission (T-70/89, Rec. p. II-535, point 64). Plus large encore est l'interprétation que la Cour a donnée dans l'arrêt qu'elle a rendu le 5 octobre 1988 dans l'affaire Alsatel (247/86, Rec. p. 5987, point 11), à savoir que relèvent du champ d'application de l'article 86 du traité CEE toutes les pratiques « susceptibles d'influencer, de manière directe ou indirecte, actuelles ou potentielles, les courants d'échange entre les États membres et d'entraver ainsi l'interpénétration économique voulue par le traité. »

66 — Les auteurs du traité sur l'Union européenne ont oublié d'adapter le renvoi à l'article 7 qui est fait dans cette disposition, à la nouvelle numérotation de cet article qui est désormais l'article 6.

67 — Arrêt ERT, déjà cité à la note 38, point 35. Voir déjà l'arrêt du 16 novembre 1977, GB-Inno-BM (13/77, Rec. p. 2115, points 31 et 32).

68 — Comparer avec l'arrêt du 11 avril 1989, Ahmed Saeed Flugreisen et Silver Line Reisebüro (66/86, Rec. p. 803, point 3 du dispositif), dans lequel la Cour a dit pour droit que les articles 5 et 90 du traité s'opposent à l'approbation, par les autorités nationales, de tarifs résultant d'accords tarifaires contraires à l'article 85, paragraphe 1, du traité CEE.

2) Le principe communautaire de la libre prestation des services qui, pour ce qui est des transports maritimes entre les États membres, est inscrit à l'article 1er, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 4055/86, interdit d'imposer, pour des services de pilotage identiques, un tarif différent selon qu'il s'agit d'une entreprise qui fournit des services de transport entre deux États membres ou d'une entreprise qui assure de tels services entre des ports situés sur le territoire national.

3) L'article 90, paragraphe 1, et l'article 86 du traité CEE interdisent à une autorité nationale de mettre une entreprise à laquelle des droits exclusifs ont été accordés sur une partie substantielle du marché commun, en mesure d'appliquer des tarifs discriminatoires tels que ceux décrits dans la réponse précédente. »