ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)
της 11ης Ιανουαρίου 2007 *

Στην υπόθεση C-251/04,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως, η οποία ασκήθηκε στις 14 Ιουνίου 2004,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους Γ. Ζαββό και K. Simonsson, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Ελληνικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από τις Α. Σαμώνη και Σ. Χαλά, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ελληνική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. W. A. Timmermans, πρόεδρο τμήματος, R. Schintgen, P. Kūris, J. Klučka (εισηγητή) και L. Bay Larsen, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston
γραμματέας: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 11ης Μαΐου 2006,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2006,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί με την προσφυγή της από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Ελληνική Δημοκρατία, επιτρέποντας μόνο σε πλοία υπό ελληνική σημαία να παρέχουν υπηρεσίες ρυμουλκήσεως στην ανοικτή θάλασσα, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364, σ. 7).

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική νομοθεσία

Ο κανονισμός 3577/92

2 Η τρίτη και η τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3577/92 έχουν ως εξής:

«[...] η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών είναι αναγκαία για την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς· [...] η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων·

[...] κατά συνέπεια, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών μελών.»

3 Κατά το άρθρο 1 του κανονισμού 3577/92, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 1993 «για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος».

4 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, ως «υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)» νοούνται οι «υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά,

β) υπηρεσίες εφοδιασμού "off-shore": τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους,

γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

— λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,

— λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους».

Ο κανονισμός 4055/86

5 Το άρθρο 1, παράγραφος 4, του κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378, σ. 1), προβλέπει τα εξής:

«[...] ως "υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών", εφόσον παρέχονται κανονικά έναντι αμοιβής, νοούνται οι εξής:

α) ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές:

οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις off-shore άλλου κράτους μέλους·

β) μεταφορές προς ή από τρίτες χώρες:

οι θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων, μεταξύ των λιμανιών κράτους μέλους και των λιμανιών ή εγκαταστάσεων off-shore τρίτης χώρας.»

Η εθνική νομοθεσία

6 Κατά το άρθρο 11, παράγραφος 1, στοιχείο β΄, αα) και ββ), του νομοθετικού διατάγματος 187/73, το οποίο αποτελεί τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (στο εξής: ΚΔΝΔ), οι πάσης φύσεως εργασίες ρυμουλκήσεως, οι οποίες καθορίζονται στο άρθρο 188 του ΚΔΝΔ, καθώς και η παροχή επιθαλάσσιας αρωγής και η διεξαγωγή ναυαγοσωστικών εργασιών, που ορίζονται στο άρθρο 189 του εν λόγω κώδικα, επιτρέπεται να πραγματοποιούνται εντός ή μεταξύ των ελληνικών χωρικών υδάτων μόνον από πλοία υπό ελληνική σημαία.

7 Κατά το άρθρο 188, παράγραφος 2, του ΚΔΝΔ, η λιμενική αρχή εκδίδει κανονισμό λιμένος με τον οποίον καθορίζει τους όρους χορηγήσεως της άδειας παροχής υπηρεσιών ρυμουλκήσεως εντός λιμένων, τον κανονισμό ρυμουλκήσεως, τις περιπτώσεις υποχρεωτικής ρυμουλκήσεως, τα δικαιώματα ρυμουλκήσεως εντός λιμένων και όρμων καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Κατά την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, η έκταση του δικαιώματος ρυμουλκήσεως, η διενέργεια ρυμουλκήσεως από άλλα πλοία επ' ευκαιρία ή εκτάκτως, τα αντίστοιχα δικαιώματα ρυμουλκών ή άλλων πλοίων υπό ξένη σημαία καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια ορίζονται με προεδρικό διάταγμα.

8 Η χορήγηση αυτών των αδειών ρυθμίστηκε κυρίως με το άρθρο 1, παράγραφος 1, του προεδρικού διατάγματος 45/83, για τη ρυμούλκηση πλοίων, το οποίο διευκρινίζει ότι «η κατ' επάγγελμα ρυμούλκηση μεταξύ δύο σημείων που βρίσκονται στα ελληνικά χωρικά νερά όπως και η παροχή κάθε υπηρεσίας που έχει άμεση σχέση με το έργο αυτό διενεργείται από ελληνικά πλοία αναγνωρισμένα, κατά τις κείμενες διατάξεις, ως ρυμουλκά, που έχουν για τον σκοπό αυτόν άδεια από την αρμόδια λιμενική αρχή [...]», καθώς και με το άρθρο 4, παράγραφος 2, στοιχείο β΄,

του Γενικού Κανονισμού Λιμένος που εκδόθηκε από τον αρχηγό του Ελληνικού Λιμενικού Σώματος, το οποίο προβλέπει ότι ο πλοιοκτήτης που ζητεί τη χορήγηση τέτοιας άδειας οφείλει να υποβάλει στη λιμενική αρχή έγγραφο εθνικότητας.

9 Δυνάμει του άρθρου 3 του προεδρικού διατάγματος 45/83, επιτρέπεται σε ρυμουλκά ή άλλα πλοία υπό ξένη σημαία να:

«α) καταπλέουν σε οποιοδήποτε ελληνικό λιμάνι ή σημείο των ελληνικών ακτών, όταν ρυμουλκούν πλοίο, βοηθητικό ναυπήγημα ή οποιοδήποτε επιπλέον αντικείμενο, των οποίων η ρυμούλκηση άρχισε από αλλοδαπό λιμάνι ή οποιοδήποτε σημείο των ακτών ξένου κράτους ή της ανοικτής θάλασσας,

β) παραλαμβάνουν για ρυμούλκηση και ρυμουλκούν από οποιοδήποτε ελληνικό λιμάνι ή οποιοδήποτε μέρος των ελληνικών ακτών πλοίο ή άλλο επιπλέον αντικείμενο προοριζόμενο για λιμάνι της αλλοδαπής ή οποιοδήποτε μέρος των ακτών ξένου κράτους ή την ανοικτή θάλασσα,

γ) διαπλέουν τα ελληνικά χωρικά νερά, όταν, προερχόμενα από αλλοδαπό λιμάνι ή οποιοδήποτε μέρος των ακτών ξένου κράτους ή την ανοικτή θάλασσα, ρυμουλκούν πλοίο, βοηθητικό ναυπήγημα ή άλλο επιπλέον αντικείμενο και κατευθύνονται σε λιμάνι της αλλοδαπής ή οποιοδήποτε μέρος των ακτών ξένου κράτους ή την ανοικτή θάλασσα [...].»

Η διαδικασία πριν από την άσκηση της προσφυγής

10 Η Επιτροπή, κρίνοντας ότι η Ελληνική Δημοκρατία παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 1 του κανονισμού 3577/92, κίνησε την προβλεπόμενη στο άρθρο 226 ΕΚ διαδικασία λόγω παραβάσεως κράτους μέλους.

11 Αφού ζήτησε από την Ελληνική Δημοκρατία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της, η Επιτροπή εξέδωσε στις 27 Ιουλίου 2002 αιτιολογημένη γνώμη, με την οποία κάλεσε το κράτος μέλος αυτό να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθεί προς την αιτιολογημένη γνώμη εντός δύο μηνών από την κοινοποίησή της.

12 Η Ελληνική Κυβέρνηση απάντησε στην αιτιολογημένη γνώμη με έγγραφο της 13ης Νοεμβρίου 2002. Η Επιτροπή, θεωρώντας την απάντηση αυτή μη ικανοποιητική, αποφάσισε να ασκήσει την υπό κρίση προσφυγή.

Επί της προσφυγής

Επιχειρήματα των διαδίκων

13 Οι παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι διάδικοι στο Δικαστήριο επικεντρώνονται σε τρία κυρίως σημεία, δηλαδή στο ζήτημα αν η απαρίθμηση που περιέχεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 είναι εξαντλητική, στη νομική φύση της ρυμουλκήσεως κατά το ελληνικό δίκαιο και στη σκοπιμότητα της

διακρίσεως μεταξύ της ρυμουλκήσεως εντός της λιμενικής ζώνης και εκτός αυτής ενόψει του καθορισμού του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

14 Πρώτον, η Επιτροπή, καίτοι δέχεται ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 δεν χαρακτηρίζει ρητώς την υπηρεσία ρυμουλκήσεως ως «υπηρεσία θαλάσσιων μεταφορών», υποστηρίζει ότι η απαρίθμηση στο άρθρο αυτό είναι απλώς ενδεικτική, καθόσον εισάγεται με τη λέξη «ειδικότερα». Κατά συνέπεια, θα πρέπει να χαρακτηρίζονται ως «θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ» όλες οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής. Η ρυμούλκηση συγκεντρώνει όλα τα στοιχεία του ορισμού αυτού.

15 Η Ελληνική Κυβέρνηση υποστηρίζει, αντιθέτως, ότι ο όρος «ειδικότερα» στο ελληνικό κείμενο του άρθρου 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 σημαίνει «πιο συγκεκριμένα», ότι εισάγει δηλαδή εξαντλητική απαρίθμηση.

16 Επιπλέον, η έννοια των «υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών» ορίζεται ρητώς, κατά την Ελληνική Κυβέρνηση, στο άρθρο 1, παράγραφος 4, του κανονισμού 4055/86.

17 Κατά την Ελληνική Κυβέρνηση, η έννοια αυτή ορίζεται κατά τον ίδιο τρόπο σε αμφότερους τους επίμαχους κανονισμούς, τόσο στον κανονισμό 3577/92 όσο και στον κανονισμό 4055/86. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει, πέραν των στοιχείων που μνημονεύει η Επιτροπή, και το αντικείμενο της μεταφοράς, δηλαδή τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, και είναι, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, εξαντλητικός. Η εν λόγω κυβέρνηση προσθέτει ότι οι υπηρεσίες επιθαλάσσιας αρωγής δεν συνιστούν μεταφορά κατά την κλασική του όρου έννοια και ότι ούτε τα σκάφη που έχουν υποστεί βλάβη μπορούν να θεωρηθούν εμπορεύματα προς μεταφορά.

18 Η Επιτροπή απαντά ότι ο ορισμός των «υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών» στο άρθρο 1, παράγραφος 4, του κανονισμού 4055/86, καίτοι περιλαμβάνει, κατά τη γνώμη της, και τη ρυμούλκηση, δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να εφαρμοστεί εν προκειμένω, διότι ο τελευταίος αυτός κανονισμός αφορά μόνο τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

19 Δεύτερον, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι από το άρθρο 3 του προεδρικού διατάγματος 45/83 προκύπτει ότι, κατά το ελληνικό δίκαιο, η ρυμούλκηση δεν θεωρείται πάντοτε ως βοηθητικού χαρακτήρα υπηρεσία στις θαλάσσιες ενδομεταφορές, δεδομένου ότι η ομοιότητα μεταξύ των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και των περιπτώσεων ρυμουλκήσεως που προβλέπει το διάταγμα αυτό οδήγησε τις ελληνικές αρχές να επιτρέψουν, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 1 του εν λόγω διατάγματος και υπό αυστηρές έστω προϋποθέσεις, την εκτέλεση τέτοιων εργασιών ρυμουλκήσεως από ρυμουλκά υπό ξένη σημαία.

20 Η Ελληνική Κυβέρνηση, απαντώντας στους ισχυρισμούς της Επιτροπής, υποστηρίζει ότι η ρυμούλκηση και η επιθαλάσσια αρωγή συνιστούν, κατά το ελληνικό δίκαιο, υπηρεσίες βοηθητικού χαρακτήρα, οι οποίες συμβάλλουν μόνο στην ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Το γεγονός και μόνο της μετακινήσεως ενός ρυμουλκούμενου πλοίου ή μιας πλωτής κατασκευής που στερείται ιδίων μέσων κινήσεως δεν αρκεί για να αναιρέσει τον επιβοηθητικό χαρακτήρα της υπηρεσίας αυτής ή να της προσδώσει χαρακτήρα θαλάσσιας μεταφοράς. Συνεπώς, ελλείψει άμεσης συνδέσεως μεταξύ του μεταφερομένου προς

το ρυμουλκό, η ρυμούλκηση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3577/92. Εξάλλου, θεωρώντας ότι το άρθρο 3 του προεδρικού διατάγματος 45/83 συνιστά εξαίρεση από το άρθρο 1 του διατάγματος αυτού, η Επιτροπή ερμήνευσε εσφαλμένως το πεδίο εφαρμογής καθενός από τα δύο αυτά άρθρα. Η Ελληνική Κυβέρνηση διευκρινίζει συναφώς ότι το άρθρο 1 του εν λόγω διατάγματος διέπει την κατ' επάγγελμα ρυμούλκηση μεταξύ δύο σημείων ευρισκομένων στα ελληνικά χωρικά ύδατα, ενώ στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 του ίδιου αυτού διατάγματος εμπίπτουν μόνο περιπτώσεις ενέχουσες κάποιο στοιχείο αλλοδαπότητας.

21 Τρίτον, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ελληνικές αρχές δεν διακρίνουν μεταξύ των υπηρεσιών ρυμουλκήσεως που παρέχονται εντός της λιμενικής ζώνης και εκείνων που παρέχονται εκτός λιμένων, αντίθετα προς τα διαλαμβανόμενα στις πρόσφατες προτάσεις οδηγίας της Επιτροπής σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών. Δεδομένου ότι οι υπηρεσίες αυτές δεν έχουν σχέση με τις εκτός της λιμενικής ζώνης θαλάσσιες ενδομεταφορές, εφαρμογή στην υπό κρίση περίπτωση έχει ο κανονισμός 3577/92.

22 Η Ελληνική Κυβέρνηση θεωρεί ότι δεν υπάρχει λόγος υπαγωγής των υπηρεσιών ρυμουλκήσεως σε διαφορετικές νομικές ρυθμίσεις, αναλόγως του αν παρέχονται εντός της λιμενικής ζώνης ή εκτός αυτής. Συγκεκριμένα, η διάκριση με βάση τον τόπο παροχής της υπηρεσίας αυτής είναι αυθαίρετη, στερείται οποιουδήποτε νομικού ερείσματος και είναι ικανή να δημιουργήσει νομική αβεβαιότητα κατά την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

23 Πρέπει, καταρχάς, να υπομνηστεί ότι, βάσει του άρθρου 51, παράγραφος 1, ΕΚ, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις του τίτλου της Συνθήκης ΕΚ που αφορά τις μεταφορές, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται το άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ, το οποίο επιτρέπει στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως να θεσπίσει τις κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.

24 Με βάση αυτή την τελευταία διάταξη, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 3577/92, ο οποίος έχει ως σκοπό να θέσει σε εφαρμογή την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και υπό την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπει ο ίδιος αυτός κανονισμός.

25 Προς τούτο, το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού καθιερώνει σαφώς την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ως εκ τούτου, οι προϋποθέσεις εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών, που καθιερώνεται, μεταξύ άλλων, με το άρθρο 49 ΕΚ, ισχύουν και στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών (βλ. απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, C-205/99, Analir κ.λπ., Συλλογή 2001, σ. I-1271, σκέψη 20).

26 Αντιθέτως, από τον συνδυασμό των άρθρων 51, παράγραφος 1, ΕΚ και 80, παράγραφος 2, ΕΚ, προκύπτει ότι οι υπηρεσίες που αφορούν μεν θαλάσσιες μεταφορές, αλλά δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3577/92 ή άλλων κανόνων που έχουν θεσπιστεί βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2, ΕΚ, εξακολουθούν να ρυθμίζονται από τη νομοθεσία των κρατών μελών, με την υποχρέωση τηρήσεως του άρθρου 54 ΕΚ και άλλων γενικών διατάξεων της Συνθήκης (βλ. συναφώς την απόφαση της 4ης Απριλίου 1974, 167/73, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή τόμος 1974-1975, σ. 179, σκέψη 32).

27 Εν προκειμένω, κατά το μέτρο που η Επιτροπή στηρίζει την προσφυγή της μόνον στην αιτίαση περί παραβάσεως του άρθρου 1 του κανονισμού 3577/92, πρέπει να εξεταστεί μόνον αν οι υπηρεσίες ρυμουλκήσεως στην ανοιχτή θάλασσα, οι οποίες εμπίπτουν στην έννοια των θαλάσσιων μεταφορών του άρθρου 80, παράγραφος 2, ΕΚ, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, αποτελώντας «υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομετα-

φορές-καμποτάζ)», όπως αυτές ορίζονται με το άρθρο 2, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού. Πράγματι, το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο να αποφαίνεται επί ζητημάτων που βαίνουν πέραν των αιτιάσεων που περιλαμβάνονται στα αιτήματα προσφυγής που ασκεί η Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ (βλ. συναφώς την απόφαση της 15ης Ιουνίου 2006, C-255/04, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2006, σ. I-5251, σκέψη 24 και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

28 Διαπιστώνεται, συναφώς, ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 δεν αναφέρει ρητώς τη ρυμούλκηση. Ωστόσο, η απαρίθμηση των «υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου αυτού, δεδομένου ότι εισάγεται με τον όρο «ειδικότερα», δεν μπορεί να θεωρηθεί καταρχήν εξαντλητική.

29 Καίτοι η απαρίθμηση στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 δεν είναι εξαντλητική, από τη συνολική ερμηνεία της διατάξεως αυτής προκύπτει ότι στο πεδίο εφαρμογής της εμπίπτουν οι υπηρεσίες που, αφενός, παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και, αφετέρου, έχουν ως αντικείμενο, όπως προκύπτει από τα βασικά χαρακτηριστικά των διαλαμβανόμενων στη διάταξη αυτή παραδειγμάτων θαλάσσιων ενδομεταφορών, τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ δύο σημείων του εδάφους ενός και μόνο κράτους μέλους.

30 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται, όπως ορθώς επισημαίνει η Ελληνική Κυβέρνηση, από το γράμμα του άρθρου 1, παράγραφος 4, του κανονισμού 4055/86, κατά το οποίο θεωρούνται υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών οι υπηρεσίες που παρέχονται έναντι αμοιβής και αποσκοπούν στη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων από λιμάνι κράτους μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή σε εγκατάσταση off-shore άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

31 Ωστόσο, όπως επισήμανε η γενική εισαγγελέας με τα σημεία 45 έως 47 των προτάσεών της, η φύση και τα χαρακτηριστικά της ρυμουλκήσεως διαφέρουν από τα αντίστοιχα των θαλάσσιων ενδομεταφορών, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92. Συγκεκριμένα, η ρυμούλκηση, μολονότι

παρέχεται κανονικά έναντι αμοιβής, δεν συνιστά καταρχήν άμεση θαλάσσια μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. Πρόκειται μάλλον για αρωγή κατά τη μετακίνηση σκάφους, πλωτού γεωτρύπανου, πλατφόρμας ή πλωτήρα. Το ρυμουλκό που βοηθεί ένα σκάφος να ελιχθεί, που ενισχύει τη μηχανική ισχύ του εν λόγω σκάφους ή την αντικαθιστά σε περίπτωση βλάβης βοηθεί μεν το σκάφος με το οποίο μεταφέρονται οι επιβάτες ή τα εμπορεύματα, αλλά δεν καθίσταται το ίδιο σκάφος μεταφοράς.

32 Υπό τις συνθήκες αυτές, το να γίνει δεκτό ότι η λέξη «ειδικότερα» στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92 συνεπάγεται τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της διατάξεως αυτής, ώστε να καλύπτεται κάθε υπηρεσία συναφής, επικουρική ή παρεπόμενη προς την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών, ανεξαρτήτως του αν εμφανίζει τα ουσιώδη χαρακτηριστικά των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών που ρητώς ορίζονται στη διάταξη αυτή, αντιβαίνει όχι μόνο στον σκοπό του κανονισμού αυτού, αλλά και στην ασφάλεια δικαίου ως προς το ίδιο το περιεχόμενο του εν λόγω κανονισμού.

33 Επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η ρυμούλκηση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3577/92.

34 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

35 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ηττήθηκε και η Ελληνική Δημοκρατία έχει υποβάλει σχετικό αίτημα, η Επιτροπή πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δεύτερο τμήμα) αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Καταδικάζει την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στα δικαστικά έξοδα.

(υπογραφές)