HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

11 ianuarie 2007 *

În cauza C-251/04,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 226 CE, introdusă la 14 iunie 2004,

Comisia Comunităților Europene, reprezentată de domnii G. Zavvos și K. Simonsson, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

Republicii Elene, reprezentată de doamnele A. Samoni și S. Chala, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

pârâtă,

* Limba de procedură: greaca.

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul C. W. A. Timmermans, președinte de cameră, domnii R. Schintgen, P. Kūris, J. Klučka (raportor) și L. Bay Larsen, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: doamna L. Hewlett, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 11 mai 2006,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 14 septembrie 2006,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Comunităților Europene solicită Curții să constate că, neautorizând decât navele care arborează pavilion elen să furnizeze servicii de remorcaj pe mare, Republica Elenă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 1 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, p. 7, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 83).

Cadrul juridic

Reglementarea comunitară

Regulamentul nr. 3577/92

2 Al treilea și al patrulea considerent din Regulamentul nr. 3577/92 au următorul cuprins:

„[...] eliminarea restricțiilor cu privire la furnizarea de servicii de transport maritim în interiorul statelor membre este necesară pentru crearea pieței interne; [...] piața internă va cuprinde un spațiu în care este asigurată libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalurilor;

[...] din acest motiv, libertatea de a furniza servicii ar trebui să se aplice transporturilor maritime între statele membre".

3 Conform articolului 1 din Regulamentul nr. 3577/92, începând cu 1 ianuarie 1993, libertatea de a furniza servicii de transport maritim în interiorul unui stat membru se aplică „armatorilor comunitari care operează nave înmatriculate într-un stat membru și arborează pavilionul acelui stat membru, sub rezerva îndeplinirii de către aceste nave a tuturor condițiilor pentru practicarea cabotajului în acel stat membru".

4 Articolul 2 punctul 1 din regulamentul menționat definește „serviciile de transport maritim în interiorul unui stat membru (cabotaj maritim)" ca fiind „servicii furnizate în mod normal contra unei remunerații și care cuprind în special:

(a) cabotaj continental: transportul pasagerilor sau mărfurilor pe mare între două porturi situate în partea continentală sau pe teritoriul principal al unuia și aceluiași stat membru fără escală în insule;

(b) servicii de aprovizionare *offshore*: transportul pasagerilor sau mărfurilor pe mare între orice port dintr-un stat membru și instalații sau structuri situate pe platoul continental al acestui stat membru;

(c) cabotaj insular: transportul pasagerilor sau mărfurilor pe mare între:

— porturi situate în partea continentală și pe una sau mai multe insule ale unuia și aceluiași stat membru;

— porturi situate pe insule ale unuia și aceluiași stat membru".

Regulamentul nr. 4055/86

5 Conform articolului 1 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între statele membre și țări terțe (JO L 378, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 1, p. 173):

„[...] sunt considerate servicii de transport maritim între state membre și între state membre și țări terțe, în cazul în care sunt în mod normal furnizate contra unei remunerații:

(a) servicii de transport maritim intracomunitar:

transportul maritim de pasageri sau mărfuri între un port al unui stat membru și un port sau o instalație offshore a unui alt stat membru;

(b) traficul cu țări terțe:

transportul maritim de pasageri sau mărfuri între un port al unui stat membru și un port sau o instalație offshore a unei țări terțe."

Reglementarea națională

6 Articolul 11 alineatul 1 literele b), aa) și bb) din Decretul-lege nr. 187/73, care constituie Codul de drept maritim public (denumit în continuare „CDMP"), prevede că operațiunile de remorcaj de orice natură, specificate la articolul 188 din CDMP, precum și asistența pe mare și operațiunile de salvare maritimă, definite la articolul 189 din codul menționat, pot fi efectuate exclusiv de navele care arborează pavilion elen atunci când aceste operațiuni sunt efectuate în interiorul sau între apele teritoriale ale acestui stat membru.

7 Conform articolului 188 alineatul 2 din CDMP, autoritatea portuară adoptă un regulament portuar de stabilire a condițiilor de eliberare a licenței de remorcher portuar, a regulamentului de remorcaj, a cazurilor de remorcaj obligatoriu, a drepturilor de remorcaj în interiorul apelor portuare și a celor de ancorare, precum și a oricăror alte condiții necesare. Conform alineatului 3 al aceluiași articol, întinderea dreptului de remorcaj, realizarea operațiunilor de remorcaj de alte nave în mod ocazional sau în situații de urgență, drepturile aferente ale remorcherelor sau ale altor nave care arborează pavilion străin, precum și orice alte condiții aferente sunt stabilite prin decret prezidențial.

8 Aceste abilitări au fost puse în aplicare în special prin articolul 1 alineatul 1 din Decretul prezidențial nr. 45/83 privind remorcarea navelor, care precizează că „efectuarea unui remorcaj profesional între două puncte situate în apele teritoriale grecești, precum și prestarea oricărui serviciu legat în mod direct de această

operațiune sunt rezervate navelor grecești autorizate ca remorchere conform legislației în vigoare, care dispun în acest scop de o licență eliberată de autoritatea portuară competentă [...]", precum și prin articolul 4 alineatul 2 litera b) din Regulamentul general al porturilor, adoptat de conducătorul poliției portuare elene, care prevede că armatorul care solicită o astfel de licență trebuie să prezinte autorității portuare un certificat de naționalitate.

9 Conform articolului 3 din Decretul prezidențial nr. 45/83, remorcherele sau alte nave care arborează pavilion străin sunt autorizate:

„a) să acosteze în orice port grecesc sau în orice punct situat pe coastele grecești atunci când remorchează o navă, o ambarcațiune auxiliară sau orice alt obiect plutitor al cărui remorcaj a început într-un port străin sau în orice alt loc situat pe coastele unui stat străin sau în marea liberă;

b) să înceapă remorcajul unei nave sau al altui obiect plutitor din orice port grecesc sau din orice alt loc situat pe coastele grecești către un port străin sau orice alt punct situat pe coastele unui stat străin sau în marea liberă;

c) să traverseze apele teritoriale grecești atunci când, provenind dintr-un port străin sau din orice punct situat pe coastele unui stat străin sau în marea liberă, remorchează o navă, o ambarcațiune auxiliară sau orice alt obiect plutitor și se îndreaptă spre un port străin sau un punct oarecare situat pe coastele unui stat străin sau spre marea liberă [...]".

Procedura precontencioasă

10 Considerând că Republica Elenă nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 1 din Regulamentul nr. 3577/92, Comisia a inițiat procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor prevăzută la articolul 226 CE.

11 După ce a oferit Republicii Elene posibilitatea să își prezinte observațiile, la 27 iulie 2002, Comisia a emis un aviz motivat prin care a solicitat acestui stat membru să ia măsurile necesare pentru a se conforma acestuia într-un termen de două luni de la notificare.

12 Guvernul elen a răspuns avizului motivat menționat prin scrisoarea din 13 noiembrie 2002. Considerând că acest răspuns nu este satisfăcător, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.

Cu privire la acțiune

Argumentele părților

13 În cadrul observațiilor prezentate Curții, părțile se axează în principal pe trei aspecte: caracterul exhaustiv sau neexhaustiv al enumerării prevăzute la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 3577/92, natura juridică a remorcajului în dreptul

elen, respectiv utilitatea unei distincții între remorcajul în zona portuară și remorcajul în afara acestei zone pentru determinarea sferei de aplicare a regulamentului menționat.

14 În primul rând, deși Comisia recunoaște că serviciul de remorcaj nu este menționat în mod explicit ca „serviciu de transport maritim" la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 3577/92, aceasta apreciază că enumerarea conținută în această dispoziție nu are decât valoare de exemplu, întrucât este precedată de expresia „în special". În consecință, toate serviciile de transport maritim furnizate în mod normal contra unei remunerații ar trebui calificate ca fiind „cabotaj maritim". Or, remorcarea ar întruni toate elementele acestei definiții.

15 Guvernul elen susține, în schimb, că expresia „în special" [„ειδικότερα" în versiunea în limba greacă], utilizată la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 3577/92, ar trebui înțeleasă ca semnificând „mai exact", în sensul în care introduce o enumerare exhaustivă.

16 În plus, noțiunea de „serviciu de transport maritim" ar fi definită în mod expres la articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul nr. 4055/86.

17 Potrivit guvernului elen, definiția acestei noțiuni este identică în Regulamentele nr. 3577/92 și nr. 4055/86. Aceasta ar cuprinde, pe lângă elementele deja menționate de Comisie, obiectul transportului, și anume deplasarea pasagerilor sau a mărfurilor, și ar fi, în ambele cazuri, exhaustivă. Același guvern mai precizează că serviciile de asistență pe mare nu pot constitui un transport clasic și că navele care au suferit o avarie nu ar putea fi considerate mărfuri ce trebuie transportate.

18 Comisia răspunde că, deși definiția „serviciilor de transport maritim" care este prevăzută la articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul nr. 4055/86 include, în opinia sa, și remorcajul, definiția menționată nu ar trebui să fie aplicată în niciun caz în speță, întrucât acest regulament nu reglementează decât serviciile de transport maritim internațional.

19 În al doilea rând, Comisia subliniază faptul că din articolul 3 din Decretul prezidențial nr. 45/83 reiese faptul că, în dreptul elen, remorcajul nu este întotdeauna calificat drept serviciu auxiliar cabotajului maritim, întrucât asemănarea dintre serviciile de transport maritim și situațiile de remorcaj pe care le prevede ar fi determinat autoritățile elene să autorizeze, prin derogare de la articolul 1 al decretului menționat, fie și sub condiții stricte, efectuarea acestor din urmă operațiuni de remorchere ce arborează pavilion străin.

20 În replică, guvernul elen arată că remorcajul și asistența pe mare constituie, în dreptul elen, servicii auxiliare care contribuie exclusiv la buna funcționare a serviciilor de transport maritim. Simplul fapt de a deplasa o navă remorcată sau o construcție plutitoare lipsită de mijloace proprii de propulsie nu ar fi de natură să înlăture caracterul auxiliar al acestui serviciu sau să îi atribuie statutul de transport

maritim. Prin urmare, în lipsa unei legături directe între ceea ce este transportat și remorcher, remorcajul nu ar intra în sfera de aplicare a Regulamentului nr. 3577/92. De altfel, apreciind că articolul 3 din Decretul prezidențial nr. 45/83 ar deroga de la articolul 1 al acestuia, Comisia ar fi interpretat eronat domeniile de aplicare ale fiecăruia dintre cele două articole. În această privință, guvernul elen precizează că articolul 1 din decretul menționat reglementează remorcajul profesional între două puncte situate în apele teritoriale grecești, în timp ce sfera de aplicare a articolului 3 din același decret este limitată la situațiile care presupun un element de extraneitate.

21 În al treilea rând, Comisia apreciază că autoritățile elene nu fac distincția între serviciile de remorcaj furnizate în interiorul zonei portuare și cele furnizate în afara portului, în mod contrar față de ceea ce apare în propunerile recente de directivă a Comisiei cu privire la accesul la piața serviciilor portuare. Întrucât acestea din urmă nu au nicio legătură cu cabotajul din afara zonei portuare, rezultă că în cauză este aplicabil Regulamentul nr. 3577/92.

22 Guvernul elen apreciază că serviciile de remorcaj nu trebuie supuse unui regim juridic diferit, după cum sunt efectuate în zona portuară sau în afara acesteia. Într-adevăr, distincția făcută în funcție de locul prestării acestui serviciu ar fi arbitrară, lipsită de orice bază legală și de natură să genereze insecuritate juridică în aplicarea Regulamentului nr. 3577/92.

Aprecierea Curții

23 Cu titlu introductiv, trebuie reamintit că, în temeiul articolului 51 alineatul (1) CE, libera circulație a serviciilor, în materie de transporturi, este reglementată de dispozițiile titlului privitor la transporturi din Tratatul CE, printre care figurează articolul 80 alineatul (2) CE, care autorizează Consiliul Uniunii Europene să adopte măsuri corespunzătoare pentru navigația maritimă.

24 În temeiul acestei din urmă prevederi, Consiliul a adoptat Regulamentul nr. 3577/92, care urmărește să pună în aplicare libertatea de a presta servicii în materia cabotajului maritim, în condițiile și sub rezerva excepțiilor prevăzute de acesta.

25 În acest sens, articolul 1 din acest regulament consacră principiul libertății de a presta servicii de cabotaj maritim în cadrul Comunității Europene. Astfel, condițiile de aplicare a principiului libertății de a presta servicii, consacrat în special la articolul 49 CE, au fost extinse la serviciile de cabotaj maritim (a se vedea hotărârea din 20 februarie 2001, Analir și alții, C-205/99, Rec., p. I-1271, punctul 20).

26 În schimb, din coroborarea articolului 51 alineatul (1) CE cu articolul 80 alineatul (2) CE rezultă că serviciile ce fac parte din sectorul navigației maritime, dar care nu intră în sfera de aplicare a Regulamentului nr. 3577/92 sau a altor acte normative adoptate în temeiul articolului 80 alineatul (2) CE sunt în continuare supuse legislației statelor membre, în conformitate cu articolul 54 CE și cu alte dispoziții generale ale tratatului (a se vedea în acest sens hotărârea din 4 aprilie 1974, Comisia/Franța, 167/73, Rec., p. 359, punctul 32).

27 În cauza de față, întrucât Comisia și-a întemeiat acțiunea numai pe motivul dedus din încălcarea articolului 1 din Regulamentul nr. 3577/92, este necesar să se analizeze numai dacă serviciile de remorcaj pe mare, care sunt incluse în cadrul navigației maritime în sensul articolului 80 alineatul (2) CE, intră în sfera de aplicare a regulamentului menționat și constituie „servicii de transport maritim în interiorul unui stat membru (cabotaj maritim)", astfel cum sunt definite în articolul 2 punctul

1 din acest regulament. Într-adevăr, Curtea nu se poate pronunța decât asupra motivelor indicate în concluziile cererii introductive a Comisiei, întemeiată pe articolul 226 CE (a se vedea în acest sens hotărârea din 15 iunie 2006, Comisia/Franța, C-255/04, Rec., p. I-5251, punctul 24 și jurisprudența citată).

28 În această privință, trebuie să se constate că articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 3577/92 nu se referă în mod expres la remorcaj. Cu toate acestea, dat fiind că enumerarea „serviciilor de cabotaj maritim", în sensul acestui articol, este precedată de expresia „în special", aceasta nu ar putea să fie apreciată *a priori* ca fiind exhaustivă.

29 În pofida caracterului nelimitativ al enumerării prevăzute la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 3577/92, din interpretarea acestei dispoziții în întregul său rezultă că în sfera sa de aplicare intră servicii care, pe de o parte, sunt furnizate în mod normal contra unei remunerații și care, pe de altă parte, au ca obiect, astfel cum se deduce din caracteristicile esențiale ale exemplelor de cabotaj maritim prevăzute la acest articol, transportul pe mare de pasageri sau mărfuri între două locuri situate pe teritoriul aceluiași stat membru.

30 Această interpretare este confirmată, astfel cum în mod temeinic susține guvernul elen, de textul articolului 1 alineatul (4) din Regulamentul nr. 4055/86, conform căruia sunt considerate servicii de transport maritim prestațiile furnizate cu titlu oneros având ca scop transportul maritim de pasageri sau mărfuri între un port al unui stat membru și un port sau o instalație offshore a unui alt stat membru sau a unei țări terțe.

31 Or, astfel cum a subliniat avocatul general la punctele 45-47 din concluziile sale, natura și caracteristicile remorcajului sunt diferite de cele ale cabotajului, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 3577/92. În realitate, deși

remorcajul este un serviciu furnizat în mod normal contra unei remunerații, acesta nu constă, în principiu, într-un transport maritim direct de pasageri sau de mărfuri. Remorcajul implică, mai degrabă, asistența la deplasarea unei nave, a unui aparat de foraj, a unei platforme sau a unei geamanduri. Un remorcher care acordă asistență unei nave pentru a manevra, pentru a furniza o propulsie suplimentară sau pentru a se substitui mecanismelor de propulsie ale acesteia în cazul unei funcționări defectuoase asistă această navă care transportă pasageri sau mărfuri, dar nu este el însuși nava transportatoare.

32 În aceste condiții, a se deduce că expresia „mai ales", prevăzută la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 3577/92, este de natură să extindă sfera de aplicare a acestei dispoziții la orice serviciu conex, accesoriu sau auxiliar prestării de servicii de transport maritim în interiorul statelor membre, fie că prezintă sau nu caracteristicile esențiale ale cabotajului maritim, definite în mod expres în regulament, ar fi contrar nu numai finalității regulamentului menționat, ci și securității juridice în ceea ce privește obiectul acestuia.

33 Rezultă, prin urmare, că remorcajul nu intră în sfera de aplicare a articolului 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 3577/92.

34 Având în vedere ansamblul considerațiilor ce precedă, se impune respingerea acțiunii.

Cu privire la cheltuielile de judecată

35 În temeiul articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Republica Elenă a solicitat obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată, iar Comisia a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Obligă Comisia Comunităților Europene la plata cheltuielilor de judecată.

Semnături