# SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)
de 14 de noviembre de 2002 *

En el asunto C-435/00,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 234 CE, por el Dioikitiko Protodikeio Rodou (Grecia), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Geha Naftiliaki EPE,

Total Scope NE,

Stavros Georgios,

Afoi Charalambis OE,

Anastasios Charalambis,

Nicolaos Sarlis,

Dimitrios Kattidenios,

Antonios Charalambis,

Vassileios Dimitracopoulos

y

NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU,

Elliniko Dimosio,

* Lengua de procedimiento: griego.

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378, p. 1, corrección de errores en DO 1987, L 93, p. 17),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. J.-P. Puissochet (Ponente), Presidente de Sala, el Sr. C. Gulmann, las Sras. F. Macken y N. Colneric y el Sr. J.N. Cunha Rodrigues, Jueces;

Abogado General: Sr. S. Alber;
Secretario: Sr. R. Grass;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre de Geha Naftiliaki EPE, Total Scope NE, el Sr. Georgios, Afoi Charalambis OE, el Sr. Anastasios Charalambis, y el Sr. Sarlis, por el Sr. E. Bakaloumas, dikigoros;

— en nombre de NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU, por el Sr. I. Stamoulis, dikigoros;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por la Sra. M. Patakia y el Sr. B. Mongin, en calidad de agentes;

visto el informe del Juez Ponente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 9 de julio de 2002;

dicta la siguiente

## Sentencia

1 Mediante resolución de 10 de julio de 2000, recibida en el Tribunal de Justicia el 27 de noviembre del mismo año, el Dioikitiko Protodikeio Rodou (Tribunal Contencioso-Administrativo de Primera Instancia de Rodas) planteó, con arreglo al artículo 234 CE, tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378, p. 1, corrección de errores en DO 1987, L 93, p. 17).

2 Estas cuestiones se plantearon en el marco de un procedimiento que enfrentaba a Geha Naftiliaki EPE, Total Scope NE, el Sr. Georgios, Afoi Charalambis OE y los Sres. Anastasios Charalambis, Sarlis, Kattidenios, Antonios Charalambis y Dimitracopoulos, por una parte, y a la NPDD Limeniko Tameio DOD/SOU (en lo sucesivo, «Tesorería Portuaria del Dodecaneso») y el Elliniko Dimosio (Estado griego), por otra parte. Las cuestiones se refieren al establecimiento por la legislación helénica de tasas portuarias más elevadas para los viajeros con destino a puertos de países terceros.

## Marco jurídico

*Normativa comunitaria*

3 El Reglamento nº 4055/86 dispone:

«*Artículo 1*

1. La libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros se aplicará a los nacionales de los Estados miembros que estén establecidos en un Estado miembro distinto del Estado al que pertenezca la persona a la que van dirigidos dichos servicios.

2. Asimismo, las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad y a las compañías navieras establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén registrados en ese Estado miembro con arreglo a su legislación.

[...]

4. Para los fines del presente Reglamento, se considerarán "servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros", los siguientes servicios cuando se presten normalmente a cambio de una remuneración:

a) *servicios de transporte marítimo intracomunitario:*

el transporte de pasajeros o productos por mar entre cualquier puerto de un Estado miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de otro Estado miembro;

b) *tráfico con países terceros:*

el transporte de pasajeros o productos por el mar entre los puertos de un país miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de un país tercero.

[...]

*Artículo 6*

1. Cuando en un Estado miembro sus nacionales o compañías navieras tal como se definen en los apartados 1 y 2 del artículo 1 no tengan una oportunidad efectiva de realizar un tráfico regular con destino a un país tercero determinado o

en procedencia de éste, o se vean amenazados por tal situación, dicho Estado miembro informará de ello lo antes posible a los demás Estados miembros y a la Comisión.

[...]

*Artículo 7*

El Consejo, actuando de conformidad con las condiciones establecidas en el Tratado, podrá extender las disposiciones del presente Reglamento a los nacionales de un país tercero que presten servicios de transporte marítimo y estén establecidos en la Comunidad.

[...]

*Artículo 9*

Mientras no se hayan abolido las limitaciones a la libre prestación de servicios, cada Estado miembro aplicará tales limitaciones sin distinciones debidas a la nacionalidad o la residencia de todas las personas que presten dichos servicios con arreglo a los apartados 1 y 2 del artículo 1.

[...]

*Artículo 12*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas.*»

*Normativa nacional*

4 El artículo 6 de la Ley nº 2399/1996 (FEK A' 90), en su versión en vigor en el momento de adopción de los actos controvertidos en el marco del litigio principal (en lo sucesivo, «Ley nº 2399/1996»), dispone:

«1. Todo pasajero que suba a bordo de un medio de transporte marítimo con destino al interior de Grecia o al extranjero deberá abonar una tasa especial establecida a favor de la entidad pública que administra y explota el puerto de embarque. Esta tasa irá destinada a cubrir los costes de la modernización y la mejora de las obras e instalaciones portuarias, del uso del puerto y de otras finalidades similares relacionadas con la mejora del servicio a los viajeros.

2. La citada tasa consistirá en un recargo porcentual del precio del billete o bien en una cantidad fija en dracmas, dependiendo del puerto de destino, del tipo de viaje según la categoría del buque y así sucesivamente. Se determinará de la siguiente forma:

A. Para los pasajeros de buques transbordadores de personas, o bien de buques de cualquier tipo para el transporte de vehículos y personas y de buques aerodeslizadores anfibios que operen en las líneas interiores, el 5 % del precio del billete.

B. Para los pasajeros de buques transbordadores de personas, o bien de buques de transporte de vehículos y personas, que enarbolen el pabellón griego o un pabellón internacional en trayectos internacionales:

a) una tasa fija de 5000 GRD aplicable a todo pasajero con destino a cualquier puerto de un país extranjero, con excepción de los países de la Unión Europea, Chipre, Albania, Rusia, Ucrania, Moldavia y Georgia en el Mar Negro.

[...]

e) un 30 % del rendimiento de la tasa fija a que se refieren las letras anteriores del presente apartado será ingresado por las Tesorerías portuarias de que se trata en el Naftisko Apomakhiko Tamio (Mutua de los marinos mercantes "NAT"), de conformidad con los procedimientos establecidos en las disposiciones pertinentes aplicables al NAT.

C. Para los pasajeros que tomen parte en excursiones turísticas (cruceros) en buques turísticos de viajeros que enarbolen el pabellón griego o un pabellón extranjero:

a) una tasa fija de 50 GRD por cada pasajero que participe en una excursión diaria entre los puertos griegos, por cada puerto en el que atraque el buque. Si la excursión de un día incluye también un puerto extranjero, la tasa fija contemplada en el punto B, letras a) b) y c), según el caso, se abonarán en el último puerto.

[...]

[...]

4. La tasa deberá figurar en los billetes y su recaudación será responsabilidad de aquellas personas que los expenden, es decir, las agencias marítimas, oficinas de turismo y empresas similares. La cantidad recaudada durante cada mes del año será ingresada por las personas responsables de su recaudación, dentro de los 10 primeros días del mes siguiente, en la cuenta especial abierta en el Banco de Grecia a nombre de la entidad pública que administre y explote el puerto, a favor de la cual se haya devengado la citada cantidad, cuenta que tiene la única referencia "Realización de obras que sean de interés para los viajeros", junto con la indicación que señale el número de billetes vendidos para cada clase y la cantidad de dinero que se abona. Tales cantidades irán destinadas exclusivamente a las obras de interés para los viajeros.

5. Las empresas responsables de la recaudación serán solidariamente responsables junto con las pasajeros del pago de la totalidad de las tasas. [...]

6. Las cantidades devengadas en concepto de tasas portuarias serán liquidadas mediante resolución del organismo colegiado de la entidad pública que administre el puerto y que lo explote. [...]»

## El litigio principal y las cuestiones prejudiciales

5 Las compañías Geha Naftiliaki EPE y Total Scope NE son los armadores de los buques aerodeslizadores anfibios «Fl. Marianna» y «Fl. Zeus», respectivamente.

La Comunidad de copropietarios navieros Sres. Anastasios Charalambis, Sarlis, Kattidenios, Antonios Charalambis y Dimitracopoulos es armadora del buque aerodeslizador anfibio «Iviscos», cuyo agente de ventas es la sociedad Afoi Charalambis OE.

6 Estos tres buques realizan el trayecto de ida y vuelta en el día desde Rodas a Turquía. A lo largo del mes de junio de 1996, transportaron 4.067 pasajeros de un solo día y 3.703 pasajeros en tránsito.

7 Mediante acta de liquidación de 1 de agosto de 1996, la Tesorería Portuaria del Dodecaneso hizo constar el impago de las tasas portuarias, entre otros, por el Sr. Georgios, representante de Geha Naftiliaki EPE, y por Afoi Charalambis OE. Esta acta fue aprobada, el 5 de agosto de 1996, por el Delegado Regional de Hacienda del Dodecaneso.

8 Mediante el recurso interpuesto ante el órgano jurisdiccional remitente, los demandantes en el litigio principal solicitan la anulación de las resoluciones mencionadas en el apartado anterior, así como la devolución de determinadas cantidades abonadas en concepto de tasas portuarias.

9 En apoyo de su recurso, mantienen que el importe de las tasas portuarias, objeto de discusión en el litigio principal, fue calculado de modo irregular. Consideran que las tasas debían recaudarse con arreglo al artículo 6, apartado 2, punto A, de la Ley nº 2399/1996, es decir, a razón de un 5 % del precio del billete, y no conforme al artículo 6, apartado 2, punto B, letra a), de esa misma Ley, que establece una cantidad de 5.000 GRD por pasajero, dado que los buques de que se trata son fletados de forma global por las agencias turísticas para realizar excursiones de un día de duración desde Rodas a Turquía y retorno, y que el destino final de los citados buques era el puerto de Rodas, es decir, un puerto nacional, y no Turquía.

10 Los demandantes afirman asimismo que los buques aerodeslizadores anfibios no están sujetos a la tasa contemplada en el artículo 6, apartado 2, punto B, letra a), de la Ley nº 2399/1996, dado que en ésta no se hace ninguna referencia concreta a ellos, sino a la tasa establecida en el artículo 6, apartado 2, punto A, de dicha Ley.

11 Sostienen que el cálculo de las tasas portuarias en función del lugar de destino de los buques da lugar a una discriminación contra ellos y también contra los pasajeros. Esta discriminación está prohibida por las obligaciones internacionales de la República Helénica. Sobre todo, es incompatible con los artículos 59 del Tratado CE (actualmente artículo 49 CE, tras su modificación), 62 del Tratado CE (derogado por el Tratado de Amsterdam) y 84 del Tratado CE (actualmente artículo 80 CE, tras su modificación), así como con el Reglamento nº 4055/86.

12 El órgano jurisdiccional remitente considera que el importe de las tasas portuarias fijado en el acta de 1 de agosto de 1996 de la Tesorería Portuaria del Dodecaneso, fue legalmente calculado conforme al artículo 6, apartado 2, punto B, letra a), de la Ley nº 2399/1996, porque procede aplicar, en el caso del litigio principal, el artículo 6, apartado 2, punto C, letra a), de la misma Ley, puesto que se trata de una excursión de un solo día de duración.

13 El órgano jurisdiccional remitente declara igualmente correcta la aplicación de la tasa establecida en el artículo 6, apartado 2, punto B, letra a), de la Ley nº 2399/1996 a los pasajeros que utilicen los buques aerodeslizadores anfibios «Fl. Marianna», «Fl. Zeus» e «Iviscos».

14 Señala, además, que las tasas portuarias, controvertidas en el litigio principal, se recaudan en razón del uso de los puertos y de la modernización y mejora de las

instalaciones portuarias. Estas tasas se perciben como contraprestación por un servicio especial y concreto prestado a los buques que atracan en sus puertos y a sus pasajeros, con motivo del uso de tales instalaciones, y se entregan a la entidad pública que administra y gestiona el puerto.

15 El órgano jurisdiccional remitente recuerda que el Reglamento nº 4055/86 aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros a partir del 1 de enero de 1987.

16 Al considerar que la aplicación de este Reglamento al caso que nos ocupa en el litigio principal suscitaba dificultades, el Dioikitiko Protodikeio Rodou planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo en el sentido de que prohíbe que la legislación nacional de un Estado miembro imponga restricciones a la prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y países terceros con carácter general, aun cuando las citadas restricciones se impongan sin distinción a todos los buques, tanto si son utilizados por sus propios nacionales prestadores de servicios como por los nacionales de otros Estados miembros, y en relación con todos los pasajeros con independencia de su nacionalidad, o por el contrario debe interpretarse en el sentido de que prohíbe que la legislación nacional de un Estado miembro introduzca restricciones tan sólo a la prestación de servicios entre otro Estado miembro y un país tercero, dispensando de esta forma un trato más favorable a los buques nacionales que realizan el transporte marítimo a terceros países en relación con aquellas otras empresas de transporte que pertenecen a otros Estados miembros?

2) ¿Puede un Estado miembro establecer tasas portuarias diferentes (más elevadas) para los pasajeros de los buques que hacen escala o que tienen su destino final en un puerto de un país tercero (no perteneciente a la Unión Europea) que las que se exigen a los otros pasajeros cuyos destinos sean puertos interiores o bien puertos situados en otros Estados miembros de la Unión Europea, aun cuando en los dos casos antes mencionados las tasas se exigen a todos los pasajeros con independencia de su nacionalidad o del pabellón que enarbolen los buques o por el contrario constituye una disposición de esta índole una restricción a la libertad de transporte de pasajeros a terceros países por cuanto las tasas más elevadas pueden influir en la elección de las rutas, de forma que la citada disposición resulta incompatible con el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86?

3) En caso de respuesta negativa, ¿es posible establecer una diferenciación adicional entre las tasas portuarias que se imponen a los pasajeros cuyos destinos son puertos de países terceros, según el país tercero, con arreglo al criterio de la distancia de los puertos o de su situación geográfica o, por el contrario, una normativa nacional de esta índole es también contraria al Reglamento antes citado, por cuanto constituye una discriminación en relación con el transporte marítimo con destino a un país tercero concreto (o a países terceros concretos) y por consiguiente supone una restricción al transporte marítimo con destino al citado (o a los citados países)?»

## Sobre la primera cuestión

17 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 se opone a que la legislación nacional de un Estado miembro imponga cualquier restricción a la prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y países

terceros, o si esta disposición sólo prohíbe las restricciones que establezcan una discriminación entre los transportistas nacionales y los transportistas nacionales de otros Estados miembros que realicen transportes marítimos hacia países terceros.

18 La Tesorería Portuaria del Dodecaneso manifiesta que las tasas portuarias, objeto del litigio principal, no gravan a las sociedades de transporte marítimo, sino a los pasajeros que éstas transportan y que, en consecuencia, no entran en el campo de aplicación del Reglamento nº 4055/86. Mantiene que estas tasas se destinan a cubrir los gastos de construcción y de mantenimiento de las instalaciones portuarias, así como la oferta de servicios portuarios en general. Por tanto, son cánones, compatibles con el artículo 81 del Tratado CE (actualmente artículo 77 CE), cuya validez no puede desvirtuar una disposición del Derecho comunitario derivado, como el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86.

19 Sin embargo, y como señala la Comisión, el recargo de las tasas portuarias afecta de forma directa y mecánica al precio del trayecto, de modo que una diferenciación en las tasas soportadas por los pasajeros repercute automáticamente sobre el coste del trayecto. El Tribunal de Justicia ya se ha pronunciado en el sentido de que la aplicación de tasas portuarias distintas según que el trayecto sea nacional o intracomunitario constituye una restricción al principio de libre prestación de servicios, prohibida por el Reglamento nº 4055/86 (véanse las sentencias de 5 de octubre de 1994, Comisión/Francia, C-381/93, Rec. p. I-5145, apartado 21, y, en relación con las tasas aeroportuarias, de 26 de junio de 2001, Comisión/Portugal, C-70/99, Rec. p. I-4845).

20 El Reglamento nº 4055/86, que ofrece la posibilidad de aplicar al sector del transporte marítimo entre Estados miembros la totalidad de las normas del Tratado que rigen la libre prestación de servicios (véase la sentencia Comisión/Francia, antes citada, apartado 13), se opone a la aplicación de cualquier normativa nacional que haga más difícil la prestación de servicios entre Estados

miembros que la realizada exclusivamente en el interior de un Estado miembro, a menos que dicha normativa esté justificada por una razón imperiosa de interés general y a condición de que las medidas que imponga sean necesarias y proporcionadas (véase la sentencia Comisión/Portugal, antes citada, apartado 28).

21 Al haber ampliado el artículo 1, apartado 1, del Reglamento nº 4055/86 el principio de la libre prestación de servicios en las rutas intracomunitarias a las rutas entre un Estado miembro y un país tercero, procede aplicar a éstas las reglas deducidas con respecto a las rutas intracomunitarias.

22 En consecuencia, las prestaciones de servicios de transporte marítimo entre el puerto de Rodas y un puerto turco no pueden someterse, sin una justificación objetiva (véase la sentencia Comisión/Francia, antes citada, apartado 16), a requisitos más severos que los impuestos a prestaciones de servicios análogas entre el puerto de Rodas y los puertos de la República Helénica o de otros Estados miembros.

23 Por lo que se refiere al artículo 81 del Tratado, invocado por la Tesorería Portuaria del Dodecaneso, no impide en modo alguno la aplicación del Reglamento nº 4055/86. Esta disposición permite que el transportista, al cruzar las fronteras, perciba unas tasas o cánones, que deben tener en cuenta «los gastos reales a que efectivamente dé lugar el paso por esas fronteras». Ahora bien, la Tesorería Portuaria no demuestra que tales gastos difieran según los destinos en las mismas proporciones que las tasas portuarias que son objeto del litigio principal.

24 Procede, pues, responder a la primera cuestión que el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 se opone a la aplicación, en un Estado miembro, de tasas portuarias diferentes para las rutas internas o intracomunitarias y para las rutas entre un Estado miembro y un país tercero, si esta diferencia no está objetivamente justificada.

## Sobre la segunda cuestión

25 Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si, a la luz del artículo 1 del Reglamento nº 4055/86, un Estado miembro puede establecer, para los pasajeros de los buques que hacen escala o que tienen su destino final en un puerto de un país tercero, tasas portuarias diferentes de las que se exigen a otros pasajeros de buques cuyos destinos sean puertos interiores o bien puertos situados en otros Estados miembros, cuando tales tasas se exigen con independencia de la nacionalidad de los pasajeros o del pabellón que enarbolen los buques.

26 Habida cuenta de las consideraciones expuestas en los apartados 19 a 24 de la presente sentencia, procede responder a esta cuestión que el hecho de establecer, para los pasajeros de los buques que hacen escala o que tienen su destino final en un puerto de un país tercero, tasas portuarias diferentes de las que se exigen a otros pasajeros de buques con destino a puertos interiores o bien a puertos situados en otros Estados miembros, sin que exista correlación entre esta diferencia y el coste de los servicios portuarios de los que se benefician estos tipos de pasajeros, constituye una restricción a la libre prestación de servicios contraria al artículo 1 del Reglamento nº 4055/86.

## Sobre la tercera cuestión

27 Mediante su tercera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 permite establecer, para los trayectos cuyo destino sean puertos de países terceros, tasas portuarias que varíen en función de criterios relativos a la distancia de estos puertos o a su situación geográfica.

28 Un criterio relativo a la distancia o a la situación geográfica del puerto de destino no puede justificar por sí solo el establecimiento de tasas portuarias diferenciadas. Únicamente la existencia de diferencias objetivas en los servicios proporcionados a los pasajeros por los transportistas puede justificar tal diferencia (véanse, en este sentido, las sentencias, antes citadas, Comisión/Francia, apartado 16, y Comisión/Portugal, apartado 36).

29 Procede, pues, responder a la tercera cuestión que el artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 no permite establecer, para los trayectos cuyo destino sean puertos de países terceros, tasas portuarias que varíen en función de criterios relativos a la distancia de estos puertos o a su situación geográfica si la diferencia entre estas tasas no está objetivamente justificada por las diferencias de trato a que están sometidos los pasajeros por razón de su destino o de su procedencia.

## Costas

30 Los gastos efectuados por la Comisión, que ha presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Dioikitiko Protodikeio Rodou, mediante resolución de 10 de julio de 2000, declara:

1) **El artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, se opone a la aplicación, en un Estado miembro, de tasas portuarias diferentes para las rutas internas o intracomunitarias y para las rutas entre un Estado miembro y un país tercero, si esta diferencia no está objetivamente justificada.**

2) **El hecho de establecer, para los pasajeros de los buques que hacen escala o que tienen su destino final en un puerto de un país tercero, tasas portuarias diferentes de las que se exigen a otros pasajeros de buques con destino a puertos interiores o bien a puertos situados en otros Estados miembros, sin que exista correlación entre esta diferencia y el coste de los servicios portuarios de los que se benefician estos tipos de pasajeros, constituye una restricción a la libre prestación de servicios contraria al artículo 1 del Reglamento nº 4055/86.**

3) El artículo 1 del Reglamento nº 4055/86 no permite establecer, para los trayectos cuyo destino sean puertos de países terceros, tasas portuarias que varíen en función de criterios relativos a la distancia de estos puertos o a su situación geográfica si la diferencia entre estas tasas no está objetivamente justificada por las diferencias de trato a que están sometidos los pasajeros por razón de su destino o de su procedencia.

Puissochet Gulmann Macken

Colneric Cunha Rodrigues

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 14 de noviembre de 2002.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Sexta

J.-P. Puissochet