

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
ANTONIA TIZZANA,

predstavljeni 19. maja 2004¹

1. V tej zadevi Komisija Evropskih skupnosti Helenski republiki očita, da ni izpolnila obveznosti iz členov 1, 3 in 6 Uredbe (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) (v nadaljevanju: Uredba št. 3577/92 ali preprosto: Uredba²).

„Od 1. januarja 1993 se svoboda zagotavljanja prevozov v pomorskem prometu v državah članicah (pomorska kabotaža) uporablja za ladjarje Skupnosti, katerih ladje so registrirane v državi članici ali plujejo pod zastavo države članice pod pogojem, da te ladje izpolnjujejo vse pogoje za izvajanje kabotaže v tej državi članici [...]“

3. Dalje člen 2 določa:

I – Pravni okvir

„V tej uredbi:

Skupnostna ureditev

2. Z namenom „odprave omejitev pri zagotavljanju storitev v pomorskem prometu v državah članicah“ (tretja uvodna izjava) je Svet sprejel Uredbo št. 3577/92, katere člen 1(1) določa:

1. prevozi v pomorskem prometu v državi članici (pomorska kabotaža) pomenijo prevoze, ki se praviloma opravljajo za plačilo in zlasti vključujejo:

a) notranja kabotaža: pomeni prevoz potnikov ali blaga po morju med

1 — Jezik postopka: italijanščina.

2 — UL L 364, str. 7.

pristanišči, ki se nahajajo v notranjosti ali ozemlju ene in iste države članice brez postankov na otokih;

4. Poleg tega člen 3 določa:

[...]

„1. V primeru plovil, ki izvajajo notranjo pomorsko kabotažo, in potniških ladij v redni linijski plovbi ali na križarjenju je za vse zadeve, ki se nanašajo na številčno stanje ladijske posadke, odgovorna država, v kateri je plovilo registrirano (država zastave), razen za ladje z bruto tonažo 650 ali manj, ko se lahko uporabijo pogoji države gostiteljice.

c) otoška kabotaža: pomeni prevoz potnikov ali blaga po morju med:

— pristanišči na ozemlju in enem ali več otokih ene in iste države članice;

2. V primeru plovil, ki izvajajo otoško pomorsko kabotažo, je za vse zadeve, ki se nanašajo na številčno stanje posadke, odgovorna država, v kateri se prevoz opravlja (država gostiteljica).

[...]“

— pristanišči na otokih ene in iste države članice.

Ceuta in Melilla se obravnavata kot otoški pristanišči.“

5. Člen 6 je, z namenom zmanjšanja „naporov, ki bi jih nekatera gospodarstva Skupnosti“ morala prenesti za uresničitev svobode opravljanja storitev v pomorskem

sektorju (osma uvodna izjava), predpisal postopno odpiranje trgov kabotaže v sredozemskih državah članicah. Ta člen določa:

Kanarske otoke, Azoro in Madeiro, Ceuto in Melillo, francoske otoke ob atlantski obali in francoska prekomorska ozemlja, sta izjemoma začasno izvzeti iz izvajanja te uredbe do 1. januarja 1999.

„1. Prevozi v pomorskem prometu, ki se opravljajo v Sredozemlju in ob obali Španije, Portugalske in Francije, so izjemoma začasno izvzeti iz izvajanja te uredbe:

3. Zaradi socialno-ekonomske kohezije se odstopanje, predvideno v odstavku 2, razširi na Grčijo do 1. januarja 2004 za redne prevoze potnikov in prevoze s trajekti, ki jih zagotavljajo plovila bruto tonaže 650 ali manj.“³

— križarjenja, do 1. januarja 1995;

— prevoz strateškega blaga (nafta, naftni proizvodi in pitna voda), do 1. januarja 1997;

Nacionalna ureditev

— prevozi z ladjami bruto tonaže 650 ali manj, do 1. januarja 1998;

6. Grški javnopravni pomorski zakonik (v nadaljevanju: KDND)⁴ v členu 165 določa:

— redni prevozi potnikov in prevozi s trajekti, do 1. januarja 1999.

„1. Pravico prevoza potnikov med grškimi pristanišči, skupaj s prevozom potnikov, ki

2. Otoška pomorska kabotaža v Sredozemlju in pomorska kabotaža, ki velja za arhipelage

3 — Opozarjam, da se je Helenska republika odločila, da za ladjarje Skupnosti odpre storitve otoške kabotaže iz člena 6(3) Uredbe pred koncem leta 2004. Prvi del zakona 2932/2001, ki je bil objavljen 27. junija 2001, določa, da se trg omenjenih storitev liberalizira s 1. novembrom leta 2002.

4 — Dekret-zakon št. 187/1973 (FEK A 261), kot je bil spremenjen s predsedniškima dekretoma št.13/97 (FEK A 99) in št. 84/98 (FEK A 77).

prihajajo ali so namenjeni v tuja pristanišča, če imajo tranzitno vozovnico med temi pristanišči, imajo plovila na grških linijah v skladu z določbami tega poglavja.

pomorski promet v zadevnih državah članicah⁵.

[...]

6. Pravico vkrcanja potnikov v grških pristaniščih za križarjenje v druga grška pristanišča imajo grške potniške ladje. Enako velja, kadar gre za križarjenje v tuja pristanišča, če je končno pristanišče grško. Vkrca-nje, križarjenje in izkrcanje potnikov, ki potujejo s potniško ladjo, ki pluje pod tujo zastavo, se lahko dovoli s predsedniškim dekretom, pod posebej v ta namen določenimi pogoji. Za turistična plovila (jahte in majhni turistični čolni) veljajo posebne določbe.

Pravico do izvedbe križarjenj med kontinentalnimi grškimi pristanišči, brez vmesnega postanka na otokih, imajo potniške ladje z bruto tonažo 650 ton ali več, ki so registrirane v drugih državah članicah Evropske unije in ki plujejo pod njihovo zastavo, če te ladje izpolnjujejo vse potrebne pogoje za

7. Za nas so upoštevne tri okrožnice, ki jih je leta 1998 sprejel Ypourgeo Emporikis Naf-tilias (ministrstvo za trgovsko mornarico).

8. Prva med njimi je okrožnica št. 1151.65/1/98 z dne 4. avgusta 1998, z naslovom „Dejavnosti tovornih ladij in tankerjev, ki plujejo pod zastavo Skupnosti, ki izvajajo pomorsko kabotažo“. Najprej opozarja, da je Uredba št. 3577/92 sestavni del grške zakonodaje in je nad vsakršnim drugačnim predpisom. Dalje peloponeška pristanišča uvršča med otoška pristanišča (člen 2.1.1). Ta okrožnica določa tudi, da mora za izvajanje kabotaže v grških vodah subjekt, ki upravlja s plovili, ki so registrirana v drugem ali v mednarodnem registru, predložiti dokaz, da lahko to plovilo zagotavlja prevoz v državi zastave (člen 2.1.2).

9. V naslednji okrožnici št. 1151.65/2/98 z dne 18. decembra 1998, z naslovom „Dejavnosti potniških, turističnih ladij ter potniških ladij v redni linijski plovi ali na križarjenju, ki plujejo pod zastavo Skupnosti in izvajajo turistične storitve v grških vodah (križarje-

5 — Neuraden prevod.

nja“), je potem, ko so ponovljene določbe iz prve okrožnice glede Peloponeza, v členu 2.4.1 določeno:

„Na splošno se grška zakonodaja (kot zakonodaja gostujoče države) uporablja za številčno stanje posadke Skupnostnih potniških, turističnih in ladij, ki opravljajo križarjenja, ki so pripravljene za križarjenja med pristanišči celinske obale in otoki ali med otoškimi pristanišči naše države, medtem ko se zakonodaja države ladijske zastave uporablja za križarjenja med pristanišči notranje obale“⁶.

10. Okrožnica št. 2311.10/10/98 z dne 21. decembra 1998, z naslovom „Številčno stanje posadke tovornih ladij, tankerjev in potniških ladij v redni linijski plovbi ali na križarjenju, ki plujejo pod zastavo Skupnosti in ki izvajajo pomorsko kabotažo“, določa, da nacionalni organi na prošnjo ladjarja izdajo potrdilo o merah v skladu z nacionalnimi zakoni o tonaži, na podlagi katere grški pristaniški organi izračunajo potrebno številčno sestavo posadke.

11. Nazadnje naj opomnim še, da je Helenska republika, da bi prilagodila grški pravni red določbam Uredbe št. 3577/92, sprejela predsedniški dekret št. 344/2003 (FEK 314 A

z dne 31. 12. 2003; v nadaljevanju: dekret št. 344/2003), ki spreminja več določb KDND, med katerimi je tudi zgoraj navedeni člen 165.

II – Dejansko stanje in postopek

12. Komisija je 3. maja 2000, potem ko je od grških organov zahtevala informacije o tem, kako poteka oziroma je opravljen prenos Uredbe št. 3577/92 po 1. januarju 1999, Helensko republiko opozorila, da nacionalna grška ureditev v več elementih ni v skladu z določbami te Uredbe.

13. Temu opozorilu je 18. julija 2001 sledilo obrazloženo mnenje.

14. Ker je odgovor Helenske republike štela kot nezadosten in nejasen, je Komisija pri Sodišču Evropskih skupnosti 9. avgusta 2002 vložila tožbo, v kateri je predlagala, naj ugotovi, da Helenska republika s tem, da je:

„— le grškim potniškim ladjam izrecno podelila pravico za prevoz potnikov na

linijah med celinskimi grškimi pristanišči in pravico do izvajanja križarjenj s potniškimi ladjami po grških otokih, katerih bruto tonaža presega 650 ton, le grškim potniškim ladjam;

ni izpolnila obveznosti iz členov 1, 3 in 6 Uredbe (EGS) št. 3577/92“.

- za plovila Skupnosti, ki so registrirana v drugem ali v mednarodnem registru, zahtevala potrdilo, da ta plovila lahko izvajajo kabotažo, ki ga izda organ države zastave;

15. Med pisnim postopkom je Komisija, upoštevajoč določena pojasnila grške vlade, umaknila drugi del četrtega očitka.

- Peloponez obravnavala kot otok;

16. Na obravnavi, ki je bila na Sodišču 25. marca 2004, je Komisija izjavila, da je potem, ko je Helenska republika sprejela dekret št. 344/2003, umaknila tudi prvi očitek. Poleg tega je ob tem Komisija navedla, da se prvi del četrtega očitka nanaša na uporabo pravil o številčnem stanju posadke države gostiteljice, torej Helenske republike, le za potniške ladje v redni linijski plovbi ali na križarjenju z bruto tonažo 650 ali več, ki izvajajo križarjenja med otoki.

- za tankerje, tovarne, potniške in turistične ladje ter za potniške ladje Skupnosti v redni linijski plovbi ali na križarjenju, ki izvajajo pomorsko kabotažo, uporabila nacionalne predpise kot država gostiteljica glede številčnega stanja posadke in s tem, da je zavezala ladjarje, da na direkcijo za nadzor trgovskih ladij (DEEP) vložijo prošnjo za izmero celotne kapacitete ladje, zato da grški organi ocenijo sestavo posadke,

17. Glede na ta pojasnila Komisije mora Sodišče presojati utemeljenost drugega in tretjega očitka ter prvega dela četrtega očitka.

III – Pravna presoja

Drugi očitki

18. V okviru drugega očitka Komisija trdi, da Helenska republika od subjektov, ki upravljajo plovila, ki so registrirana v drugih ali v mednarodnih registrih druge države članice in ki želijo izvajati kabotažo v grških vodah, nezakonito zahteva potrdilo, da ta plovila lahko izvajajo kabotažo v državi zastave.

19. V zvezi s tem naj spomnim, da se na podlagi člena 1 Uredbe št. 3577/92 na svobodo opravljanja storitev lahko sklicujejo le ladjarji Skupnosti, ki upravljajo plovila „registrirana v državi članici, ki plujejo pod zastavo te države članice“, ki „izpolnjujejo vse pogoje, ki se zahtevajo za izvajanje kabotaže v tej državi članici“. Zato da lahko svobodno opravljajo te vrste storitve, vpis v nacionalni register ne zadostuje; potrebno je tudi, da s tem vpisom plovilo lahko izvaja notranjo kabotažo.

20. Povem naj tudi, da v državah članicah obstajajo poleg „prvih registrov“ tudi „drugi registri“ in „mednarodni registri“. V vseh

državah članicah plovila, ki so bila vpisana v prve registre, lahko izvajajo notranjo kabotažo in tako izpolnjujejo pogoje, ki jih določa uredba za izvajanje kabotaže v drugih državah članicah. Položaj plovil, ki so registrirana v drugih registrih, in tistih, ki so registrirana v mednarodnih registrih, je drugačen. Medtem ko v določenih državah vpis v te registre implicira polno pravico za izvajanje notranje kabotaže, je v drugih državah to izvajanje omejeno ali celo izključeno.

21. Tako ugotavljam, da sta Komisija in grška vlada soglasni pri ugotovitvi, da države članice lahko sprejmejo ukrepe, potrebne za pravilno izvajanje Uredbe št. 3577/92, in zlasti tiste za preverjanje, da plovilo, ki namerava opravljati storitve pomorskega prometa v drugi državi članici, lahko izvaja kabotažo v državi ladijske zastave v skladu s členom 1. Stranke v tem postopku se strinjajo, da morajo ti ukrepi spoštovati načelo sorazmernosti, torej morajo biti „tak [i], da zagotovijo uresničitev zastavljenega cilja in ne presežejo tistega, kar je potrebno, da se ta cilj doseže“⁷.

7 — Glej sodbo z dne 20. februarja 2001 v zadevi Analir in drugi (C-205/99, Recueil, str. I-1271, točka 25). Glej tudi sodbi z dne 25. julija 1991 v združenih zadevah Aragonesa de Publicidad Exterior in Publiva (C-1/90 in C-176/90, Recueil, str. I-4151, točka 16); z dne 31. marca 1993 v zadevi Kraus (C-19/92, Recueil, str. I-1663, točka 32); in z dne 30. novembra 1995 v zadevi Gebhard (C-55/94, Recueil, str. I-4615, točka 37).

22. Vendar se stališča strank očitno razlikujejo glede skladnosti ukrepa Helenske republike s tem načelom.

23. Po mnenju Komisije naj obveznost predložitve zadevnega potrdila ne bi bila potrebna, ker so bile države članice že dovolj obveščene o stanju nacionalnih zakonodaj glede drugih in mednarodnih registrov zaradi dvoletnih poročil glede izvajanja Uredbe št. 3577/92, ki jih mora Komisija na podlagi člena 10 Uredbe vsaki dve leti predstaviti Svetu⁸.

24. Na vsak način po mnenju tožeče stranke za zagotovitev pravilnega izvajanja Uredbe obstajajo drugi, manj restriktivni ukrepi, kot je obveznost predložitve tega potrdila.

25. Zlasti se lahko predvidijo:

- obveznost ladjarjev, da organom države gostiteljice predložijo izvod zakonodaje države ladijske zastave, iz katerega izhaja, da plovila, ki so vpisana v druge ali v mednarodne registre lahko izvajajo pomorsko kabotažo v tej državi;
- vzpostavitev prakse letnega posvetovanja med pristojnimi organi držav članic glede razvoja zakonodaje na tem področju;
- neformalna posvetovanja s Komisijo.

26. Po mojem mnenju se tej trditvi Komisije ne bi smelo ugoditi.

27. Prvič ne morem sprejeti trditve, da potrdilo postane nepotrebno zaradi informacij, ki jih države članice že imajo zaradi poročil o izvajanju Uredbe št. 3577/92.

8 — Do tega dne so bila predložena štiri poročila: Poročilo Komisije Svetu – Izvajanje Uredbe št. 3577/92 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami (1993–1994) z dne 7. septembra 1995 (COM (1995) 383); Poročilo Komisije Svetu o izvajanju Uredbe Sveta št. 3577/92 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami (1995/1996) in o socioekonomskem vplivu liberalizacije kabotaže z otoki z dne 18. junija 1997 (COM (1997) 296); tretje poročilo o izvajanju Uredbe Sveta št. 3577/92 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami (1997–1998) z dne 2. marca 2000 (COM (2000) 99); in četrto poročilo o izvajanju Uredbe (EGS) št. 3577/92 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu (1999–2000) z dne 24. aprila 2002 (COM (2002) 203).

28. Kot je pravilno ugotovila grška vlada, so ta poročila objavljena vsaki dve leti, v njih pa so podane spremembe, do katerih je prišlo v državah članicah v obdobju dveh let pred objavo. Zato so države članice seznanjene s spremembami, ki jih prinašajo nacionalne ureditve, zlasti tiste, ki se nanašajo na registre po njihovem sprejemu, z zamudo do dveh let.

29. V nasprotju s predložitvijo potrdila ta poročila državi članici gostiteljici ne omogočijo, da z gotovostjo preverijo, ali plovilo Skupnosti izvaja kabotažo v državi ladijske zastave na podlagi ureditve, ki v zadevnem času dejansko velja v tej državi.

30. Ne samo to. Kot je prikazala grška vlada, se sistem s potrdilom v določenih okoliščinah lahko izkaže za ladjarje ugodnejši kot sistem s poročili Komisije in je zato primernejši za zagotavljanje svobode opravljanja storitev kabotaže.

31. To drži, če je bila po objavi poročila nacionalna ureditev, ki je samo delno priznala notranjo kabotažo plovilom, vpisanim v druge ali v mednarodne registre, ali je sploh ni, spremenjena tako, da tem plovilom

omogoči opravljanje teh storitev. V tem primeru bi namreč država gostiteljica plovilu Skupnosti na podlagi informacij iz zadnjega razpoložljivega poročila morala zavrniti izvajanje kabotaže; kar se prepreči s predložitvijo potrdila, ki dokazuje v vmesnem času priznano možnost izvajanja pomorskih prevozov v državi članici.

32. Glede manj restriktivnih ukrepov, ki bi jih po mnenju Komisije Helenska republika morala uporabiti namesto obveznosti predložitve potrdila, naj povem naslednje.

33. Pridružujem se stališču grške vlade, in sicer dvomim, da je obveznost ladjarjev Skupnosti, da grškim organom predložijo izvod veljavne zakonodaje države zastave, manj restriktivna rešitev, kot je ta, ki je določena v grških predpisih. To zakonodajo bi morala zainteresirana stranka prevesti, nato pa bi jo morali razlagati organi države gostiteljice. Ta rešitev bi bila za zainteresirano stranko mnogo bolj težavna in bi terjala več časa, če zanemarimo dejstvo, da je podana veliko večja možnost napake v primerjavi s predložitvijo potrdila, v katerem je zgolj navedeno, ali je zadevnemu plovilu, vpisanemu v drug register, dovoljeno izvajanje kabotaže ali ne.

34. Poleg tega menim, da posvetovanje, ki ga vsako leto izvajajo nacionalni organi, ne bi bilo nič manj restriktivno. Niti posvetovanje niti poročila, pripravljena vsaki dve leti, ki jih navajam zgoraj, ne bi omogočila, da se preveri, ali je plovilu Skupnosti dovoljeno izvajanje kabotaže v državi zastave na podlagi zakonodaje države članice, ki velja v zadevnem času. Predlagani ukrep bi lahko celo postavil ladjarje Skupnosti v manj ugoden položaj, če bi po posvetovanju prišlo do spremembe zakonodaje, ki njihovim plovilom dovoli izvajanje notranje kabotaže.

35. Končno naj glede možnosti neposrednega posvetovanja s Komisijo najprej povem, da kot je ta institucija sama navedla, je pristojna, da zainteresiranim državam priskrbi informacije o razvoju zakonodaje o drugih in mednarodnih registrih le, če so jo države članice o spremembah zakonodaje pravočasno obvestile.

36. Poleg tega, medtem ko predložitev potrdira državi gostiteljici omogoči, da takoj in jasno preveri pogoj za dovoljenje izvajanja notranje kabotaže, ki jo določa člen 1, pa bi zahteva po informacijah, ki naj jih da Komisija, in čakanje na odgovor te institucije lahko terjala več časa in bi bila zato to bolj težavna rešitev.

37. Gledano bolj na splošno, se mi zdi, da v vsakem primeru glede na ukrepe, ki jih je drugega za drugim podala Komisija, predložitev potrdila najbolj zagotavlja, da so bili zahtevani pogoji izpolnjeni; ta gotovost bi se v drugih primerih, kot smo videli, žrtvovala na račun poenostavitve, ki ni verjetna oziroma je sploh ni.

38. Zaradi zgoraj navedenih razlogov je treba drugi očitke Komisije zavrnil.

Tretji očitek

39. V okviru tretjega očitka Komisija navaja, da je Helenska republika Peloponez štela za otok in je zato za pristanišča te regije napačno uporabila člen 6(3) Uredbe, ki do 1. januarja 2004 iz liberalizacije izključuje izvajanje kabotaže med grškimi otoki.

40. Komisija meni, da se Peloponez ne bi smel obravnavati kot otok, saj je čepprav ga od preostale Grčije ločuje umeten kanal in je z njo trajno povezan s cesto in železnico.

41. Po drugi strani grška vlada trdi, da je Peloponez otok prav zato, ker ga obkroža morje, čeprav je tak postal zaradi posega človeka. Ta vlada dodaja, da člen 2 Uredbe šteje pristanišči na afriški celini, Ceuta in Melillo, kot „otoški pristanišči“. Zato naj bi bilo kontradiktorno ti pristanišči šteti kot „otoški“, kot notranja pristanišča pa šteti tista na Peloponezu, ki ga obkroža morje.

preostale Grčije. Vendar tudi po tem posegu ostaja polotok. Ne glede na dejstvo, da je ločitveni kanal širok le nekaj ducat metrov, naj povem, da je Peloponez, drugače kot otoki, strukturno povezan prek zemeljskih komunikacijskih sredstev in ima zato stalne zveze s preostalo notranjo Grčijo. Kljub umetni delitvi menim, da je treba Peloponez šteti kot polotok.

42. Grška vlada poleg tega poudarja, da bi bilo odstopanje od liberalizacije določenih storitev kabotaže med grškimi otoki iz člena 6(3) utemeljeno z razlogi socio-ekonomske kohezije. Zato naj bi bilo v skladu s tem ciljem, da se odstopanje uporabi tudi za Peloponez, ki je regija z nizkim indeksom razvoja.

45. Prav tako ni mogoče ugovarjati, da člen 2 Uredbe pristanišči Ceuta in Melilla šteje kot „otoški pristanišči“. Namreč, čeprav je res, da so glede na afriško celino pristanišča teh mest gotovo notranja, pa ni dvoma, da se glede na evropsko celino in zlasti na Iberski polotok ta pristanišča gotovo lahko štejejo kot „otoška pristanišča“, zlasti ker nimajo zemeljskih povezav s Španijo. Položaj teh pristanišč je drugačen od položaja pristanišč na Peloponezu, ki je, kot sem to že večkrat povedal, trajno povezan s preostalo Grčijo.

43. Menim, da je stališče Komisije, in sicer da Peloponez ni otok, čeprav v Uredbi št. 3577/92 ni posebnih označitev ali opredelitev izraza otok, bolj prepričljivo in razumljivo.

44. Ni sporno, da je bil v preteklosti Peloponez z geografskega stališča polotok in je bil šele z umetnim kanalom ločen od

46. Po mojem mnenju predlagani razlagi ne bi mogli nasprotovati, sklicujoč se na gospodarske razloge, ki utemeljujejo odstopanje

v korist otokov in ki naj bi zaradi nizkih indikatorjev razvoja veljali tudi za Peloponez.

ladje Skupnosti v redni linijski plovbi ali na križarjenju, katerih bruto tonaža presega 650 ton, ki izvajajo križarjenja med otoki te države.

47. Če bi se odstopanje od liberalizacije, ki je določeno za kabotažo med sredozemskimi otoki do 1. januarja 1999 in za določene prevozne storitve med grškimi otoki do 1. januarja 2004 (člen 6(2) in (3)), razširilo na vse regije sredozemskih držav članic, ki imajo, čeprav se ne morejo šteti kot „otoki“ v tehničnem smislu, nizek indeks gospodarskega razvoja, bi to za odprtje notranjih trgov kabotaže, ki ga želi zakonodajalec Skupnosti, v nasprotju s cilji Uredbe št. 3577/92, pomenilo znatno in neutemeljeno omejitev, ker nima pravne podlage.

48. Zato menim, da je treba tretji očitke Komisije sprejeti.

Prvi del četrtega očitka

49. V okviru prvega dela četrtega očitka Komisija trdi, da Helenska republika kot država gostiteljica uporablja nacionalna pravila za številčno stanje posadke za potniške

50. Po mnenju Komisije to ni v skladu z besedilom člena 3(1) Uredbe. Ta določba naj bi zahtevala, naj vsa vprašanja glede številčnega stanja posadke potniških ladij v redni linijski plovbi ali na križarjenju ureja zakonodaja države zastave, ne glede na to, ali ta plovila izvajajo notranje ali otoško križarjenje.

51. Helenska republika pa trdi, da se na podlagi člena 3(1) pravila države zastave glede številčnega stanja posadke ne uporabljajo za potniške ladje v redni linijski plovbi ali na križarjenju, ki imajo vmesen postanek v notranjih pristaniščih, medtem ko za plovila, ki imajo vmesen postanek v otoških pristaniščih, v skladu s členom 3(2) veljajo pravila države gostiteljice.

52. Po mojem mnenju je stališče Komisije bolj v skladu z besedilom zadevne določbe.

53. Kot je pravilno trdila tožeča stranka, je v tem besedilu jasno določeno, da so vprašanja številčnega stanja posadke v pristojnosti

države zastave „[z]a ladje, ki izvajajo notranjo kabotažo, in za *potniške ladje v redni linijski plovbi ali na križarjenju*“⁹. Besedilo določbe daje torej državi zastave to odgovornost za vse potniške ladje v redni linijski plovbi ali na križarjenju, ne da bi se omejilo na tiste, ki imajo vmesen postanek v notranjih pristaniščih.

šanj glede številčnega stanja posadke tudi za potniške ladje v redni linijski plovbi ali na križarjenju, ki imajo vmesen postanek v otoških pristaniščih, razen – kot podrobneje določa zadevna določba – plovil z bruto tonažo 650 ton ali manj.

54. Če ne bi bilo tako, pojasnilo „potniške ladje v redni linijski plovbi ali na križarjenju“ v zadevni določbi ne bi imela pomena. Če bi namreč zakonodajalec Skupnosti želel državi zastave želel podeliti odgovornost za „notranja“ križarjenja in državi gostiteljici odgovornost za „otoška“ križarjenja, bi se moral v odstavku 1 sklicevati gotovo na plovila, ki izvajajo notranjo kabotažo (kamor spadajo tudi tista, ki izvajajo križarjenja z vmesnim postankom v notranjosti), in v odstavku 2 tistim, ki izvajajo otoško kabotažo (kamor spadajo tudi križarjenja z vmesnim postankom na otokih).

56. Menim, da je treba prvi del četrtega tožbenega razloga sprejeti.

IV – Stroški

55. Pojasnitev v odstavku 1 ima avtonomen normativen pomen ravno zato, ker državi zastave prizna pristojnost za urejanje vpra-

Na podlagi člena 69(3) poslovnika lahko Sodišče stroške razdeli ali odloči, da vsaka stranka nosi svoje stroške. Ker, kot je bilo prikazano, menim, da Helenska republika in Komisija s predlogi deloma nista uspeli, se mi zdi smiselno predlagati, naj vsaka stranka nosi svoje stroške.

9 — Poudaril sem sam.

V – Predlog

Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj odloči:

1. Helenska republika – s tem da je Peloponez obravnavala kot otok in s tem da je za potniške ladje Skupnosti v redni linijski plovbi ali na križarjenju z bruto tonažo 650 ali več, ki izvajajo otoško kabotažo, kot država gostiteljica za vse zadeve, ki se nanašajo na številčno stanje ladijske posadke, uporabila nacionalne predpise – ni izpolnila obveznosti iz členov 1, 3 in 6 Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela svobode opravljanja storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža).
2. V preostalem delu se tožba zavrne.
3. Vsaka stranka nosi svoje stroške.