

Cauza C-18/93

Corsica Ferries Italia Srl
împotriva
Corpo dei Piloti del Porto di Genova

(Cerere pentru pronunțarea unei hotărâri preliminare formulată de Tribunale di Genova)
„Serviciul obligatoriu de pilotaj – Tarife discriminatorii – Libertatea de a presta servicii –
Concurență”

HOTĂRÂREA CURȚII
din 17 mai 1994*

În cauza C-18/93,

având ca obiect o cerere adresată Curții, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, de către Tribunale di Genova, Italia, pentru pronunțarea, în litigiul pendinte în fața acestei instanțe, între

Corsica Ferries Italia Srl

și

Corpo dei Piloti del Porto di Genova

a unei hotărâri preliminare privind interpretarea articolelor 5, 7, 30, 59, 85, 86 și 90 din Tratatul CEE,

CURTEA,

compusă din domnii O. Due, președinte, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida, M. Diez de Velasco și D. A. O. Edward, președinți de cameră, C. N. Kakouris, R. Joliet, F. A. Schockweiler (raportor), G. C. Rodríguez Iglesias, F. Grévisse, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn și J. L. Murray, judecători,

avocat general: domnul W. Van Gerven

*Limba de procedură: italiana.

grefier: domnul H. A. Rühl, administrator principal

după examinarea observațiilor scrise prezentate:

– pentru Corsica Ferries Italia Srl, de către G. Conte și G. Giacomini, avocați în Baroul din Genova,

– pentru Corpo dei Piloti del Porto di Genova, de către L. Acquarone și S. Carbone, avocați în Baroul din Genova, A. Pappalardo, avocat în Baroul din Trapani și de către A. Tizzano, avocat în Baroul din Napoli,

– pentru Guvernul Republicii Franceze, de către domnul P. Pouzoulet, director adjunct la Direcția Juridică a Ministerului Afacerilor Externe, asistat de către H. Renie, secretar adjunct principal la Direcția Juridică din același minister, în calitate de agenți,

– pentru Guvernul Republicii Italiene, de către profesorul L. Ferrari Bravo, șef al Serviciului Contencios Diplomatic al Ministerului Afacerilor Externe, în calitate de agent, asistat de către domnul I. M. Braguglia, Avvocato dello Stato,

– pentru Comisia Comunităților Europene, de către domnii E. Traversa și V. Di Bucci, membri ai Serviciului Juridic, în calitate de agenți,

având în vedere raportul de ședință,

după ascultarea observațiilor orale prezentate de Corsica Ferries Italia Srl, de Corpo dei Piloti del Porto di Genova, de guvernul italian, de guvernul francez și de Comisie în ședința din 14 decembrie 1993,

după ascultarea concluziilor avocatului general prezentate în ședința din 9 februarie 1994,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin ordonanța din 14 decembrie 1992, primită la Curte la 19 ianuarie 1993, Tribunale di Genova a adresat, în temeiul articolului 177 din Tratatul CEE, cinci întrebări preliminare privind interpretarea articolelor 5, 7, 30, 59, 85, 86 și 90 din tratat.

2 Aceste întrebări au fost adresate în cadrul unui litigiu între Corsica Ferries Italia Srl (denumită în continuare „Corsica Ferries”) și Corpo dei Piloti del Porto di Genova (Asociația profesională a piloților din portul Genova, numită în continuare „Asociația”) cu privire la

restituirea către Corsica Ferries a unei părți din tarifele pe care aceasta le-a plătit pentru serviciile de pilotaj în portul din Genova.

3 Serviciile de pilotaj în porturile maritime italiene, instituite prin Codul de navigație și regulamentul de aplicare a acestuia sunt asigurate, sub supravegherea și autoritatea căpitaniei portului, de către asociații profesionale de piloți stabilite prin decret al președintelui republicii și care au personalitate juridică.

4 Cu toate că, în principiu, sunt opționale, serviciile de pilotaj au devenit obligatorii, prin decretele președintelui republicii, aproape în toate porturile italiene, inclusiv în portul din Genova. Nerespectarea de către comandantul unei nave a obligației de a utiliza serviciile de pilotaj este sancționată penal.

5 Tarifele de pilotaj, adoptate de asociație, sunt aprobate de ministrul marinei comerciale, după consultarea asociațiilor sindicale relevante și devin executorii în fiecare port, prin decret al autorității maritime competente.

6 În aplicarea decretelor directorului maritim din 1989, 1990 și 1991, în portul din Genova s-au aplicat diferite reduceri asupra tarifului de bază, respectiv o reducere de 30% pentru navele cu autorizație pentru cabotaj maritim, adică pentru transporturile între două porturi italiene, o reducere de 50% pentru navele de linie, cu autorizație pentru cabotaj maritim și care efectuează transporturi regulate între porturile italiene, conform unui itinerar fix și care efectuează escală într-un port din Genova cel puțin o dată pe săptămână, precum și alte reduceri pentru navele cu o greutate de cel puțin 2 000 de tone brut, având autorizație pentru cabotaj maritim și care folosesc un anumit număr de servicii de pilotaj în fiecare lună.

7 În perioada faptelor din acțiunea principală, numai navele sub pavilion italian puteau obține autorizație de cabotaj maritim.

8 Corsica Ferries, societate de naționalitate italiană, este o întreprindere de transport maritim care efectuează servicii de linie regulate între portul din Genova și diferite porturi din Corsica, utilizând două feriboturi înregistrate și circulând sub pavilion panamez.

9 Considerându-se discriminată împotriva prevederilor tratatului privind concurența și libertatea de a presta servicii, Corsica Ferries a sesizat Tribunale di Genova, în cadrul unei proceduri de somație, prevăzută la articolul 633 și următoarele din Codul de procedură civilă italian, pentru a obține restituirea diferenței între tariful de bază pe care aceasta l-a plătit și tariful redus aplicabil navelor care dețin autorizație de cabotaj maritim.

10 În cadrul acestei acțiuni, Tribunale di Genova a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolele 5 și 7 din tratat se opun prevederilor naționale care prevăd, în cazul navelor care asigură servicii de linie regulate între porturile din două state membre, aplicarea de tarife reduse pentru serviciul de pilotaj obligatoriu pentru securitatea navigației numai în favoarea navelor autorizate să efectueze cabotaj între porturile interne, în

cazul în care în legislația comunitară actuală cabotajul între porturi interne este rezervat numai navelor care circulă sub pavilion național?

- 2) Articolul 30 din tratat se opune reglementărilor sau practicilor naționale care impun utilizarea obligatorie a serviciilor de pilotaj, chiar dacă aceste operațiuni pot fi efectuate, fără a pune în pericol securitatea navigației, în întregime sau parțial, la un cost mai redus, cu personalul, echipamentul și tehnologia cu care este dotată nava respectivă?
- 3) În cazul navelor care asigură servicii de linie regulate între două state membre, articolul 59 din tratat se opune prevederilor naționale care permit aplicarea de reduceri ale tarifelor obligatorii pentru serviciile de pilotaj în porturile naționale numai în ceea ce privește navele care circulă sub pavilion național?
- 4) Aprobarea de către o autoritate publică a unui tarif obligatoriu rezultând dintr-o înțelegere și/sau o conciliere între asociațiile de întreprinderi dintr-un anumit sector constituie o garanție a unui acord interzis de articolul 85 alineatul (1) din tratat și, în cazul unui răspuns afirmativ, o astfel de garanție este contrară prevederilor articolului 90 alineatul (1) coroborat cu articolele 5 și 85 din tratat?
- 5) Prevederile articolului 90 alineatul (1) coroborat cu articolului 86 din tratat sunt contrare prevederilor naționale care permit unei întreprinderi care deține o poziție dominantă și căreia îi sunt atribuite drepturi exclusive asupra unei părți importante a pieței comune:
 - a) să aplice condiții diferite, pentru servicii echivalente, în ceea ce privește navele care asigură servicii de linie regulate între două state membre, dacă sistemul tarifar în vigoare prevede acest lucru, pentru aceiași servicii, reduceri de tarife aplicabile efectiv numai navelor sub pavilion național?
 - b) să aplice, de asemenea, navelor sub pavilion străin tarife care prevăd sume de trei ori mai mari decât cele prevăzute pentru navele sub pavilion național?
 - c) să nu micșoreze costurile unui serviciu obligatoriu, cum este cel în cauză, atunci când – continuând să respecte cerințele de securitate a navigației în toate privințele și în orice moment – navele pot efectua, cel puțin parțial, aceste operațiuni?"

Cu privire la competența Curții de a răspunde la întrebările adresate

11 Pârâtele din acțiunea principală, guvernul francez și guvernul italian, precum și Comisia contestă, din diferite motive, competența Curții de a răspunde la toate întrebările adresate de instanța de trimitere. Acestea susțin că instanța de trimitere nu a luat în considerare faptul că navele sunt înregistrate în Panama, ceea ce explică absența audierilor părților în procedurile de somație și că întrebările adresate sau o parte din ele nu sunt relevante pentru acțiunea introdusă în fața instanței de trimitere.

12 În ceea ce privește natura acțiunii introduse în fața instanței naționale, Curtea a hotărât anterior că președintele unei instanțe italiene care ia o decizie în cadrul unei proceduri de somație prevăzute de Codul de procedură civilă italian exercită o funcție juridică în sensul articolului 177 din tratat și că articolul în cauză nu face referire la sesizarea Curții cu privire la caracterul contradictoriu al procedurii în cursul căreia instanța națională a formulat întrebările preliminare chiar dacă o astfel de procedură ar fi în interesul unei soluționări corecte a cauzei (a se vedea Hotărârea din 14 decembrie 1971, Politi, cauza 43/71, Rec. 1971, p. 1039; Hotărârea din 21 februarie 1974, Birra Dreher, cauza 162/73, Rec. 1974, p. 201; Hotărârea din

28 iunie 1978, Simmenthal, cauza 70/77, Rec. 1978, p. 1453; Hotărârea din 9 noiembrie 1983, San Giorgio, cauza 199/82, Rec. 1983, p. 3595; Hotărârea din 15 decembrie 1993, Ligur Carni, cauzele conexate C-277/91, C-318/91 și C-319/91, Rec. 1993, p. I-6621 și Hotărârea din 3 martie 1994, Eurico Italia și alții, cauzele conexate C-332/92, C-333/92 și C-335/92, Rec. 1994, p. I-711).

13 În ceea ce privește caracterul incomplet al prezentării faptelor, este suficient să se menționeze că observațiile scrise și orale prezentate în fața Curții conțin informații suficiente privind înregistrarea navelor pentru a permite Curții să transmită instanței naționale un răspuns adecvat, având în vedere aceste informații.

14 În cele din urmă, în ceea ce privește relevanța întrebărilor, Curtea a decis că nu are competența de a transmite un răspuns instanței naționale, întrucât întrebările adresate de aceasta nu prezintă nici un raport cu faptele sau cu obiectul procedurii din acțiunea principală și, prin urmare, nu răspund unei nevoi obiective de soluționare a litigiului din acțiunea principală (a se vedea Hotărârea din 16 iunie 1981, Salonia, cauza 126/80, Rec. 1981, p. 1563; Hotărârea din 11 iulie 1991, Crispoltoni, cauza C-368/89, Rec. 1991, p. I-3695; Hotărârea din 28 noiembrie 1991, Durighello, cauza C-186/90, Rec. 1991, p. I-5773; Hotărârea din 16 iulie 1992, Lourenço Dias, cauza C-343/90, Rec. 1992, p. I-4673; Hotărârea din 16 iulie 1992, Asociación Española de Banca privada și alții, cauza C-67/91, Rec. 1992, p. I-4785; Hotărârea Eurico Italia și alții, menționată anterior și ordonanța din 26 ianuarie 1990, Falciola, cauza C-286/88, Rec. 1990, p. I-191).

15 În acest sens, după cum a arătat Comisia, cererea adresată instanței de trimitere se referă numai la tariful pretins a fi discriminatoriu, achitat de reclamanta din acțiunea principală și nu la caracterul obligatoriu al serviciilor de pilotaj, la caracterul invariabil al tarifului, indiferent de echipamentul tehnic de navigație sau la modalitățile de fixare a acestui tarif.

16 În aceste condiții, nu este necesar să se răspundă la prima și la a treia întrebare referitoare la principiul nediscriminării în aplicarea tarifelor, precum și la primele două alineate de la cea de-a cincea întrebare referitoare la interzicerea practicilor abuzive ale întreprinderilor publice.

Cu privire la libertatea de a presta servicii de transport maritim

17 Prin prima și a treia întrebare, instanța de trimitere dorește să afle, în esență, dacă dreptul comunitar se opune aplicării, într-un stat membru, de tarife diferite pentru servicii de pilotaj identice, în funcție de faptul că întreprinderea care efectuează transporturi maritime între două state membre folosește o navă care este sau nu autorizată pentru a efectua cabotaj maritim care este rezervat navelor care circulă sub pavilionul statului respectiv.

18 În primul rând, trebuie amintit că articolul 5 din tratat, la care face referire prima întrebare, și care impune statelor membre să asigure îndeplinirea tuturor obligațiilor care decurg din tratat, este formulat într-o manieră generală, astfel încât nu poate fi aplicat în mod independent, atunci când situația avută în vedere este reglementată, după cum este și cazul speței de față, de o prevedere specifică a tratatului (a se vedea Hotărârea din 11 martie 1992,

Compagnie commerciale de l' Ouest și alții, cauzele conexe C-78/90 - C-83/90, Rec. 1992, p. I-1847, punctul 19).

19 În continuare, trebuie amintit că, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, articolul 7 din Tratatul CEE (articolul 6 din Tratatul CE), care consacra principiul general al nediscriminării pe motiv de naționalitate, nu se aplică în mod independent decât în situațiile reglementate prin dreptul comunitar pentru care tratatul nu a prevăzut reglementări specifice privind nediscriminarea (a se vedea Hotărârea din 10 decembrie 1991, Mercier Convenzionali Porto di Genova, cauza C-179/90, Rec. 1991, p. I-5889, punctul 11).

20 În domeniul libertății de a presta servicii, principiul nediscriminării a fost pus în aplicare și concretizat prin articolul 59 din tratat.

21 În ceea ce privește stabilirea serviciilor cărora li se aplică articolul 59 din tratat, se constată că un sistem de tarife diferențiate pentru serviciile de pilotaj afectează o întreprindere de transport, cum este și Corsica Ferries, în două moduri. Serviciile de pilotaj constituie prestări furnizate în schimbul unei remunerări plătite de asociație transportatorilor maritimi, iar diferențele tarifare îi afectează pe aceștia în calitatea lor de destinatari ai serviciilor. Cu toate acestea, diferențele tarifare îl afectează pe transportator în calitatea sa de prestator de servicii de transport maritim, în măsura în care acestea se repercutează asupra costului serviciilor și pot să-l defavorizeze pe transportator în comparație cu un operator economic beneficiar al unui regim tarifar preferențial.

22 Pentru a face o evaluare a sistemului tarifar care face obiectul acțiunii introduse în fața instanței naționale în ceea ce privește libertatea de a presta servicii de transport maritim, este necesar să se examineze, mai întâi, modul în care principiul nediscriminării consacrat prin articolul 59 din tratat se aplică în sectorul transporturilor maritime și, în al doilea rând, dacă un astfel de sistem realizează o discriminare pe motiv de naționalitate.

23 În acest sens, este necesar să se menționeze, în primul rând, că articolul 61 alineatul (1) din tratat prevede că libera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor este reglementată de dispozițiile titlului tratatului privind transporturile (a se vedea, în special, Hotărârea din 22 mai 1985, Parlamentul/Consiliul, cauza 13/83, Rec. 1985, p. 1513, punctul 62 și Hotărârea din 13 decembrie 1989, Corsica Ferries France, cauza C-49/89, Rec. 1989, p. 4441, punctul 10).

24 Prin urmare, rezultă că, după cum a stabilit Curtea în Hotărârea Corsica Ferries France, menționată anterior, punctul 11 și în Hotărârea din 30 aprilie 1986, Asjes, cauzele conexe 209/84 - 213/84, Rec. 1986, p. 1425, punctul 37, în sectorul transporturilor, obiectivul fixat la articolul 59 din tratat și care constă în eliminarea, în cursul perioadei de tranziție, a restricțiilor privind libertatea de a presta servicii trebuie realizat în cadrul politicii comune definite la articolele 74 și 75 din tratat.

25 În ceea ce privește, în special, transporturile maritime, articolul 84 alineatul (2) din tratat prevede că Consiliul poate decide dacă, în ce măsură și prin ce procedură se pot adopta dispoziții corespunzătoare pentru acest tip de transport.

26 Prin urmare, în baza acestor dispoziții, Consiliul a adoptat Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe (JO 1986 L 378, p. 1), care a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1987.

27 Articolul 1 alineatul (1) din regulament prevede:

„Libertatea de a presta servicii de transport maritim între state membre și între state membre și țări terțe se aplică resortisanților statelor membre stabiliți într-un stat membru, altul decât cel al destinatarului serviciilor.”

28 În ceea ce privește domeniul de aplicare efectivă a Regulamentului nr. 4055/86, din formularea articolului 1 rezultă că acesta se aplică transporturilor maritime dintre statele membre, de tipul celor din acțiunea principală.

29 În ceea ce privește persoanele cărora li se aplică Regulamentul nr. 4055/86, articolul 1 vizează resortisanții statelor membre stabiliți într-un stat membru, altul decât cel al destinatarului serviciilor, și nu face referire la înregistrarea sau la pavilionul navelor utilizate de întreprinderile de transport.

30 De asemenea, libertatea de a presta servicii de transport maritim între statele membre, în special principiul nediscriminării pe motiv de naționalitate, poate fi invocat de o întreprindere împotriva statului în care este stabilită, în cazul în care serviciile sunt furnizate destinatarilor stabiliți într-un alt stat membru. Într-un caz cum este cel din acțiunea principală, întreprinderea stabilită într-un stat membru și care efectuează un serviciu de linie regulat cu un alt stat vizat de Regulamentul nr. 4055/86 oferă aceste servicii, dată fiind natura lor, în special persoanelor stabilite în celălalt stat.

31 Prin urmare, situația din acțiunea principală depășește cadrul strict intern și argumentul guvernului italian în acest sens trebuie respins.

32 În al doilea rând, pentru a examina dacă sistemul tarifar care face obiectul acțiunii introduse în fața instanței naționale este în conformitate cu Regulamentul nr. 4055/86, este necesar să se menționeze că din punctele 6 și 7 din prezenta hotărâre rezultă că acest sistem prevede un tratament preferențial pentru navele autorizate pentru cabotaj maritim, respectiv cele care circulă sub pavilion național.

33 Un astfel de sistem realizează o discriminare indirectă între operatorii economici, pe motiv de naționalitate, întrucât navele sub pavilion național sunt, în general, utilizate de operatori economici naționali, în timp ce transportatorii originari din alte state membre nu operează, în general, pe nave înregistrate în statul respectiv.

34 Această constatare nu este afectată de faptul că în categoria operatorilor economici defavorizați pot figura și transportatori naționali care utilizează nave care nu sunt înregistrate

în propriul stat, nici de faptul că grupul operatorilor favorizați poate cuprinde transportatori originari din alte state membre care operează pe nave înregistrate în respectivul stat membru, întrucât grupul operatorilor favorizați este constituit, în esență, din resortisanți naționali.

35 Din cele prevăzute anterior rezultă că articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86 interzice unui stat membru să aplice, pentru servicii de pilotaj identice, tarife diferite, în funcție de faptul că o întreprindere care furnizează servicii de transport maritim între acel stat și un alt stat membru, chiar și în cazul în care aceasta este originară din acel stat, utilizează sau nu o navă care deține autorizație de cabotaj maritim, rezervată navelor care circulă sub pavilionul statului respectiv.

36 Asociația și guvernul italian comit o greșeală încercând să justifice tarifele diferite pe motive întemeiate pe securitatea navigației sau politica națională privind transporturile și protecția mediului. În fapt, chiar dacă aceste obiective ar putea justifica intervenția autorităților publice în sectorul transporturilor, aplicarea unui tarif discriminatoriu, cum este cazul acțiunii aflate în fața instanței naționale, nu pare a fi necesară pentru a atinge obiectivele avute în vedere.

37 Prin urmare, răspunsul la prima și a treia întrebare este că articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 4055/86, care pune în aplicare principiul libertății de a presta servicii și în special principiul nediscriminării în domeniul transporturilor maritime între statele membre, se opune aplicării, într-un stat membru, de tarife diferite pentru servicii de pilotaj identice, în funcție de faptul că întreprinderea care efectuează transporturi maritime între două state membre folosește o navă care este sau nu autorizată pentru a efectua cabotaj maritim care este rezervat navelor care circulă sub pavilionul statului respectiv.

Cu privire la regulile concurenței

38 Prin prima și a doua parte ale celei de-a cincea întrebări, instanța națională dorește să afle, în esență, dacă articolul 90 alineatul (1) și articolul 86 din tratat interzic unei autorități naționale să permită unei întreprinderi, care deține dreptul exclusiv de a oferi servicii de pilotaj obligatoriu asupra unei părți importante din piața comună, să aplice tarife diferite întreprinderilor de transport maritim, în funcție de faptul că acestea efectuează transporturi între state membre sau între porturi situate pe teritoriul lor național.

39 În acest sens, trebuie menționat că asociația, în calitate de pârâtă în acțiunea principală, a fost investită de autoritățile publice cu dreptul exclusiv de a efectua servicii de pilotaj obligatoriu în portul din Genova.

40 O întreprindere care beneficiază de monopol legal asupra unei părți importante din piața comună poate fi considerată ca ocupând o poziție dominantă în sensul articolului 86 din tratat (a se vedea Hotărârea din 23 aprilie 1991, Höfner și Elser, cauza C-41/90, Rec. 1991, p. I-1979, punctul 28; Hotărârea din 18 iunie 1991, ERT, cauza C-260/89, Rec. 1991, p. I-2925, punctul 31; Hotărârea Mercati Convenzionali Porto di Genova, menționată anterior, punctul 14).

41 Piața în cauză este cea a serviciilor de pilotaj în portul din Genova. Având în vedere, în special, volumul traficului în acest port și importanța sa în raport cu ansamblul operațiunilor de import și export maritim în statul membru implicat, această piață poate fi considerată ca reprezentând o parte importantă a pieței comune (a se vedea Hotărârea Mercii Convenționale Porto di Genova, menționată anterior, punctul 15).

42 Mai trebuie menționat că simplul fapt de a crea o poziție dominantă prin acordarea de drepturi exclusive, în sensul articolului 90 alineatul (1) nu este în sine incompatibil cu articolul 86 din tratat.

43 Cu toate acestea, un stat membru încalcă interdicțiile prevăzute de aceste două prevederi în cazul în care, aprobând tarifele adoptate de o întreprindere, oferă acesteia posibilitatea de a se folosi în mod abuziv de poziția sa dominantă aplicând partenerilor săi comerciali, între altele, condiții inegale la prestații echivalente, în sensul articolului 86 alineatul (2) litera (c) din tratat.

44 Întrucât practicile discriminatorii la care face referire instanța de trimitere afectează întreprinderile care efectuează transporturi între două state membre, acestea pot afecta comerțul dintre statele membre.

45 Prin urmare, răspunsul la prima și a doua parte ale celei de-a cincea întrebări este că articolul 90 alineatul (1) și articolul 86 din tratat interzic unei autorități naționale, care aprobă tarifele aprobate de o întreprindere care deține dreptul exclusiv de a oferi servicii de pilotaj obligatoriu asupra unei părți importante din piața comună, să permită acesteia să aplice tarife diferite întreprinderilor de transport maritim, în funcție de faptul că acestea efectuează transporturi între state membre sau între porturi situate pe teritoriul lor național, în măsura în care prin aceasta comerțul între statele membre este afectat.

Cu privire la cheltuielile de judecată

46 Cheltuielile efectuate de către guvernul francez, guvernul italian și de către Comisia Comunităților Europene, care au prezentat observații Curții, nu pot face obiectul unei rambursări. Întrucât procedura are, în raport cu părțile din acțiunea principală, un caracter incidental față de procedura din fața instanței naționale, este de competența acestei instanțe să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive,

CURTEA,

pronunțându-se cu privire la întrebările care i-au fost adresate de către Tribunale di Genova, prin ordonanța din 14 decembrie 1992, declară:

- 1) **Articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986, care pune în aplicare principiul libertății de a presta servicii și în special principiul nediscriminării în domeniul transporturilor maritime între statele membre și între statele membre și țările terțe, se opune aplicării, într-un stat membru, de tarife diferite pentru servicii de pilotaj identice, în funcție de faptul că întreprinderea care efectuează transporturi maritime între două state membre folosește o navă care este sau nu autorizată pentru a efectua cabotaj maritim care este rezervat navelor care circulă sub pavilionul statului respectiv.**

- 2) **Articolul 90 alineatul (1) și articolul 86 din tratat interzic unei autorități naționale, care aprobă tarifele adoptate de o întreprindere care deține dreptul exclusiv de a oferi servicii de pilotaj obligatoriu asupra unei părți importante din piața comună, să permită acestuia să aplice tarife diferite întreprinderilor de transport maritim, în funcție de faptul că acestea efectuează transporturi între state membre sau între porturi situate pe teritoriul lor național, în măsura în care prin aceasta comerțul între statele membre este afectat.**

Due	Mancini	Moitinho de Almeida	
Díez de Velasco	Edward	Kakouris	
Joliet	Schockweiler	Rodríguez Iglesias	
Grévisse	Zuleeg	Kapteyn	Murray

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, 17 mai 1994.

Grefier	Președinte
R. Grass	O. Due