

©Documentul a fost pus la dispoziție cu sprijinul Consiliului Superior al Magistraturii din România (www.csm1909.ro) și R.A. „Monitorul Oficial” (www.monitoruloficial.ro). Permisea de a republica această traducere a fost acordată exclusiv în scopul includerii sale în baza de date HUDOC.

©The document was made available with the support of the Superior Council of Magistracy of Romania (www.csm1909.ro) and R.A. „Monitorul Oficial” (www.monitoruloficial.ro). Permission to re-publish this translation has been granted for the sole purpose of its inclusion in the Court’s database HUDOC.

Emitent: CURTEA EUROPEANĂ A DREPTURILOR OMULUI
Publicată în : MONITORUL OFICIAL nr. 137 din 5 martie 2009

HOTĂRÂREA
din 3 iunie 2008
în Cauza Societatea Comercială „Pilot Service” - S.A.
Constanța împotriva României
(Cererea nr. 1.477/02)

Curtea Europeană a Drepturilor Omului (Secția a treia), statuând în cadrul unei camere formate din: Elisabet Fura-Sandström, președinte, Josep Casadevall, judecător ad-hoc, Boštjan M. Zupančič, Egbert Myjer, Ineta Ziemele, Luis López Guerra, Ann Power, judecători, și din Santiago Quesada, grefier de secție,

după ce a deliberat în camera de consiliu la data de 13 mai 2008,

pronunță următoarea hotărâre, adoptată la această dată:

PROCEDURA

1. La originea cauzei se află o cerere (nr. 1.477/02) îndreptată împotriva României, prin care o societate comercială de drept român, Societatea Comercială „Pilot Service” - S.A. Constanța (*reclamanta*), a sesizat Curtea la data de 31 iulie 2001, în temeiul art. 34 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale (*Convenția*).

2. Aceasta a fost reprezentată în fața Curții de doamnele avocat A. Dăgăliță și N. Popescu, din București, iar ulterior numai de aceasta din urmă. Guvernul român (*Guvernul*) a fost reprezentat succesiv de agentul său, doamna B. Ramașcanu, de coagentul său, doamna Ruxandra Pașoi, și de către un nou agent, domnul Răzvan-Horațiu Radu, de la Ministerul Afacerilor Externe.

3. La 29 martie 2006, Curtea a hotărât să îi comunice cererea Guvernului. Invocând prevederile art. 29 § 3, aceasta a hotărât să se analizeze în același timp admisibilitatea și temeinicia cauzei. Deoarece domnul C. Bîrsan, judecător ales pentru România, s-a abținut, Guvernul l-a desemnat pe domnul J. Casadevall pentru a statua în calitate de judecător ad-hoc (art. 27 § 2 din Convenție și art. 29 § 1 din Regulament).

ÎN FAPT

I. CIRCUMSTANȚELE CAUZEI

4. Reclamanta este o societate comercială constituită în anul 1991, în urma transformării unei foste întreprinderi de stat în societate pe acțiuni. Sediul său social este în Constanța, iar obiectul său principal de activitate este pilotarea navelor în porturile maritime, pe Dunărea maritimă și fluvială și pe canalurile navigabile.

5. Prin Ordinul ministrului transporturilor din 21 iunie 1994, nepublicat, Ministerul Transporturilor a stabilit ca zone de pilotaj următoarele porturi: Constanța Nord (zona 1), Constanța Sud (zona 2), Mangalia și Midia.

6. La 27 iunie 1996, Fondul Proprietății de Stat (F.P.S.) a vândut asociației salariaților reclamantei 51% din acțiunile societății. În urma transmiterii ulterioare a celorlalte acțiuni către persoane fizice, în cadrul procesului de privatizare, aceasta a devenit o societate cu capital integral privat.

7. Prin Ordonanța Guvernului nr. 22 din 29 ianuarie 1999, pilotajul navelor a fost declarat serviciu public portuar.

A. Anularea Ordinului ministrului transporturilor nr. 508/1999 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare a agenților economici care prestează servicii în porturi

8. Prin Ordinul ministrului transporturilor din 16 septembrie 1999 (*Ordinul nr. 508/1999*), Ministerul Transporturilor (*Ministerul*) a aprobat normele metodologice privind desfășurarea activităților portuare.

9. La 3 decembrie 1999, reclamanta a sesizat Curtea de Apel Constanța cu o acțiune împotriva Ministerului în vederea anulării art. 2 și 5 din acest ordin. Conținutul prevederilor criticate era după cum urmează. Conform art. 2, activitatea de pilotaj era supusă unor autorizări. Conform art. 5 (1), acordarea unei autorizații depindea de încheierea unor contracte de asociere, de cesiune sau a altor contracte între societățile interesate și administrația portuară. Conform art. 5 alin. (2), autorizația era valabilă până la concesiunea serviciului portuar. Reclamanta s-a plâns de faptul că aceste condiții îi încălcau dreptul de desfășurare a activității de pilotaj.

10. La scurt timp de la introducerea acțiunii de mai sus, la 27 ianuarie 2000, Inspectoratul Navigației Civile i-a eliberat reclamantei o autorizație pentru desfășurarea activității de pilotaj la intrarea și la ieșirea din porturi, precum și pe căile și canalurile navigabile de acces spre porturile fluviale. Conform unei clauze din autorizație, aceasta era valabilă până la acordarea concesiunii serviciului de pilotaj, conform art. 5 din Ordinul nr. 508/1999, însă cel târziu până la data de 27 ianuarie 2005.

11. La 23 mai 2000, în urma unei licitații, Ministerul a concesionat serviciul public de pilotaj (vezi procedura D de mai jos).

12. Prin sentința din 15 iunie 2000, Curtea de Apel a admis acțiunea, a anulat art. 2 și 5 din ordinul menționat mai sus ca fiind ilegale și a constatat că reclamanta avea dreptul de a

desfășura ulterior activitatea de pilotaj, în condițiile prevăzute de lege și fără nicio limitare sau altă condiție. Curtea de Apel a reținut următoarele:

„Rezultă din actele constitutive ale societății «Pilot Service» - S.A. Constanța (statut, înregistrare registrul comerțului etc.), coroborate cu Legea nr. 15/1990 și Hotărârea de Guvern nr. 19/1991, că aceasta a dobândit dreptul de a exercita activitatea de pilotaj al navelor în porturile maritime, drept ce constituie obiectul său principal de activitate, înscris la oficiul registrului comerțului, pe care l-a exercitat încă de la înființarea sa și până în prezent.

(...) La 27.06.1996, prin contractul de vânzare-cumpărare de acțiuni (...), s-a transmis dreptul de proprietate asupra a 51% din acțiuni, cu toate drepturile ce decurg de aici, printre care și valorificarea fondului de comerț prin continuarea activității de pilotaj, activitate ce constituie obiectul principal al societății, autorizat conform textelor de lege amintite (...).

Ca urmare privatizării, s-a transmis de fapt dreptul de proprietate asupra societății ca întreprindere și toate drepturile pe care societatea le avea la data respectivă.

Evident că cel mai important drept a fost cel de a efectua, în condițiile legii, serviciul de pilotaj valorificând fondul de comerț cu componentele sale (clientela, firma), elemente de o neîndoieală valoare patrimonială, avute în vedere la stabilirea valorii acțiunilor ce au constituit obiectul și cauza actului juridic încheiat.

De la data constituirii ca societate comercială cu capital de stat și până la privatizarea sa totală (prin contractul de vânzare-cumpărare din 27 iunie 1996), statul nu a dispus potrivit art. 40 din Legea nr. 15/1990, prin lege specială, ca activitatea de pilotaj să constituie monopol de stat.

Obiectul de activitate ce consta în prestarea de servicii de pilotaj al navelor poate fi definit ca un drept incorporeal ce constituie un element al fondului de comerț, cu efecte patrimoniale.

Deși aparent Ordinul ministrului transporturilor nr. 508/1999 vizează acest bun mobil incorporeal, consecințele aplicării lui pentru societatea comercială în cauză afectează patrimoniul acesteia, întrucât la o societate comercială patrimoniul este echivalent cu fondul de comerț, putând să fie definite unul prin celălalt, constituite dintr-o universalitate de bunuri mobile și imobile, corporale și incorporeale, active și pasive.

Prin urmare, protejarea serviciului de pilotaj nave, ca obiect de activitate al societății comerciale «Pilot Service» - S.A., dobândit prin legea de înființare, nu urmărește să instituie un drept de monopol, ci să conserve însuși patrimoniul societății.

În consecință, orice atingeri care se aduc obiectului de activitate au efecte asupra patrimoniului și echivalează în fapt cu o expropriere, încălcând astfel prevederile (...) Constituției. Protecția pe care legiuitorul o conferă noțiunii de patrimoniu trebuie privită (...) nu numai în sensul protecției bunurilor mobile și imobile, ci și în sensul protecției drepturilor incorporeale.

(...) Curtea constată că reclamanta a dobândit dreptul de proprietate prin lege, astfel încât ea nu mai are nevoie de alte autorizații în sensul art. 5 din ordin (...) și nici nu i se poate impune să participe la licitație pentru concesiune, câtă vreme este proprietara unui astfel de serviciu.”

13. Ministerul a formulat un recurs dedus în fața Curții Supreme de Justiție.

14. La 16 iulie 2000, la cererea reclamantei, Curtea de Apel Constanța a dispus ca Ministerul să suspende aplicarea ordinului contestat și să îi permită reclamantei să își desfășoare activitatea până la soluționarea recursului. În urma unei plângeri pe care reclamanta a introdus-o la Parchetul General al României, Ministerul i-a permis să își desfășoare temporar activitatea.

15. Reclamanta afirmă că a fost obligată de autorități să își întrerupă activitatea la 12 august 2000 și că și-a reluat-o la 22 august 2000.

16. La 23 august 2000, Ministerul a emis un nou ordin (vezi procedura B de mai jos).

17. La 1 septembrie 2000, reclamanta și-a încetat activitatea în urma unei scrisori a conducerii portului Constanța (vezi paragraful 27 de mai jos).

18. Prin decizia din 6 februarie 2001, Curtea Supremă a admis recursul Ministerului, a casat sentința din 15 iunie 2000 și a anulat art. 5 din ordin. Curtea Supremă a reținut că art. 2 din ordin era conform cu legea, nu și art. 5. Decizia era redactată astfel în părțile sale relevante:

„În ceea ce privește prevederile art. 5 din ordinul contestat, Curtea Supremă de Justiție constată că acestea adaugă în mod nepermis la lege, instituind practic o nouă categorie de autorizații. Este vorba de autorizațiile necesare prestării de servicii publice portuare care, conform aceluiași text, se acordă numai agenților economici care la data solicitării autorizației au încheiat contracte de asociere, de cesiune sau altele asemenea cu administrațiile portuare.

Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 nu conține nicio prevedere specială și derogatorie referitoare la necesitatea de a obține o altă autorizație decât cea prevăzută de art. 11 alin. 1 pentru efectuarea serviciilor publice portuare.

Tot un adaos la lege îl constituie prevederile art. 5 alin. 2 din ordin, prin care autorizațiile (...) își păstrează valabilitatea până la concesiunea, în condițiile prevăzute de lege, a serviciilor publice portuare respective.

Or, atât Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 (...), cât și art. 82 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 (...) nu cuprind nicio dispoziție referitoare la încetarea valabilității autorizației în cazul concesiunii serviciului public portuar către alte persoane.

(...) În ordonanța menționată mai sus nu se regăsește o astfel de condiție și, indiscutabil, aplicarea ei ar conduce la desființarea autorizațiilor de pilotaj acordate societăților comerciale care, întocmai reclamantei, au ca obiect de activitate pilotajul maritim.

(...) S-a dovedit cu probele administrate în cauză că urmare a aplicării actului administrativ normativ, Societatea Comercială «Pilot Service» - S.A. Constanța a fost oprită să mai efectueze activitatea de pilotaj de aproximativ șase luni, ajungând în pragul falimentului.

Așa cum corect a reținut prima instanță, acest agent economic a dobândit dreptul de a desfășura activitatea de pilotaj maritim în condiții de concurență, prin adoptarea statutului propriu și conform legilor speciale în vigoare.

Statul nu a instituit prin lege un monopol de stat cu privire la o astfel de activitate, acordând drepturi exclusive în urma concesionării serviciului public în beneficiul unuia sau mai multor agenți economici precis determinați.

(...) Nu trebuie acceptat un monopol în domeniu, cu atât mai mult cu cât art. 82 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 a prevăzut că această activitate poate fi concesionată la una sau maximum două societăți - persoane juridice.

Prezintă semnificație și faptul că legislația altor țări europene a condiționat desfășurarea activității de pilotaj numai de respectarea cerinței privind pregătirea de specialitate și experiența piloților în acest domeniu, precum și de existența mijloacelor cu care aceștia să-și desfășoare efectiv activitatea.

Oral, reprezentantul Ministerului Transporturilor a invocat abrogarea ulterioară a Ordinului nr. 508/1999 prin Ordinul nr. 595/2000.

Apărarea respectivă este lipsită de relevanță, deoarece procedeul utilizat de autoritatea emitentă era prin el însuși inadmisibil.

Singură instanța de judecată, legal învestită cu cererea reclamantei, putea să anuleze actul administrativ supus controlului său (...), făcând astfel să înceteze efectele sale juridice.”

19. La 7 februarie 2001, reclamanta a solicitat comandamentului portului Constanța să îi permită desfășurarea activității, în baza deciziei din data de 6 februarie 2001 a Curții Supreme.

20. La 6 martie 2001, aceasta a adresat aceeași cerere Ministerului.

21. La 14 martie 2001, sentința din 15 iunie 2000 a Curții de Apel Constanța a fost învestită cu formulă executorie în partea referitoare la anularea art. 5.

22. Prin scrisoarea din 21 martie 2001, Ministerul i-a adus la cunoștință reclamantei că nu îi putea satisface cererea, deoarece dreptul de a desfășura activitatea de pilotaj nu îl aveau decât societățile care au fost selecționate în urma licitației din 23 mai 2000 (vezi procedura D de mai jos). Prin aceeași scrisoare, Ministerul a precizat următoarele:

„În urma deciziei Curții Supreme, agenții economici trebuie să solicite o autorizație pentru activitățile de pilotaj în temeiul dreptului aplicabil, și anume Ordinul nr. 595/2000.

Decizia Curții Supreme, în dispozitivul său, nu face nicio mențiune a unei obligații a autorității competente de a permite desfășurarea activității de pilotaj în zonele ce fac obiectul concesiunii, spre deosebire de decizia Curții de Apel (...) ”

23. La o dată neprecizată, procurorul general al României a formulat, la cererea Ministerului, un recurs în anulare împotriva deciziei menționate mai sus a Curții Supreme, arătând că Ordinul nr. 508/1999 al Ministerului a fost abrogat prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 595 din 23 august 2000 și că, prin urmare, recursul împotriva deciziei din 15 iunie 2000 ar fi trebuit respins ca lipsit de obiect.

24. Prin decizia din 5 noiembrie 2001, Curtea Supremă a respins recursul în anulare ca neîntemeiat. Aceasta a statuat că autorizația din 27 ianuarie 2000 eliberată reclamantei constituia un drept dobândit în patrimoniul său și că, prin urmare, el trebuia să fie protejat pe toată durata valabilității autorizației. De asemenea, Curtea Supremă a reținut că limitarea adusă autorizației, în perioada sa de valabilitate, nu era conformă cu legea.

B. Anularea Ordinului ministrului transporturilor nr. 595/2000

25. Prin Ordinul ministrului transporturilor din 23 august 2000 (*Ordinul nr. 595/2000*), Ministerul a stabilit noi norme metodologice pentru prestarea de servicii portuare, care abroga Ordinul precedent nr. 508/1999.

26. Art. 2 alin. (2) din normele metodologice și art. 6 din Ordinul nr. 595/2000 prevedeau că numai concesionarul unui serviciu public portuar poate presta acest serviciu și, respectiv, că autorizațiile eliberate în temeiul Ordinului nr. 508/1999 nu sunt valabile decât până la expirarea vizei anuale.

27. Prin scrisoarea din 1 septembrie 2000, conducerea portului Constanța a informat-o pe reclamantă că, începând cu acea dată, exercitarea dreptului său de pilotaj era suspendat.

28. La 6 octombrie 2000, reclamanta a sesizat Curtea de Apel Constanța cu o acțiune împotriva Ministerului pentru a anula prevederile menționate mai sus ale Ordinului nr. 595/2000 și ale normelor metodologice aferente și pentru a i se acorda daune-interese pentru prejudiciul pe care i l-a produs acest ordin.

29. În timp ce procedura se afla pe rol, la 19 ianuarie 2001, Inspectoratul Navigației Civile i-a eliberat reclamantei o autorizație referitoare la pilotajul navelor la intrarea și la ieșirea din porturi. Conform mențiunilor autorizației, ea era valabilă numai pentru zonele neconcesionate și numai până la data de 19 ianuarie 2006.

30. Prin sentința din 22 noiembrie 2001, Curtea de Apel a admis acțiunea, a anulat prevederile în cauză și a statuat că reclamanta avea dreptul de a desfășura activitatea de pilotaj în baza autorizației din 27 ianuarie 2000. Prin aceeași hotărâre, Curtea de Apel a anulat scrisoarea conducerii portului Constanța menționată anterior (vezi paragraful 27 de mai sus) și a constatat, în plus, că reclamanta renunțase la cererea sa cu privire la acordarea de daune-interese. Curtea de Apel a reținut în special următoarele:

„Din actele dosarului rezultă că așa-zisele noi reglementări ale Ordinului nr. 595/2000 sunt, de fapt, preluate din vechile reglementări conținute în Ordinul nr. 508/1999, care fuseseră anulate prin sentința din 15 iunie 2000 a Curții de Apel (...) și prin decizia din 6 februarie 2001 a Curții Supreme.

(...) Prevederile art. 6 din Ordinul nr. 595/2000 și ale art. 2 alin. (2) din normele metodologice adaugă nepermis la lege, instituind practic o categorie nouă de autorizații, limitează valabilitatea celor emise anterior și condiționează nelegal emiterea acestora, acordând dreptul de a efectua serviciul de pilotaj numai agenților economici concesionari ai serviciilor publice.

(...) Prin emiterea Ordinului nr. 595/2000 și a adresei (...) transmise societății, începând cu data de 1 septembrie 2000, activitatea societății reclamante a încetat, aceasta ajungând în pragul falimentului, deoarece nu mai poate desfășura activitatea de pilotaj (...), singura sa sursă de venituri. ”

31. Această hotărâre a fost confirmată prin decizia din 22 octombrie 2002 a Curții Supreme, care a respins recursul Ministerului. Decizia era redactată astfel în părțile sale relevante:

„(...) Curtea Supremă constată că instanța de fond a examinat detaliat cele două ordine, reținând că unele dintre prevederile primului ordin, anulate, au fost reluate în cel de-al doilea ordin.

Un astfel de procedeu poate fi considerat, cu drept temei, o modalitate de a eluda hotărârile judecătorești intrate în puterea de lucru judecat, constituind, în ultimă analiză, o nesocotire a principiului constituțional (...) al separației puterilor.

(...) Prin încălcarea condițiilor rezultând din autorizația emisă reclamantei s-a încălcat un drept constituit în favoarea acesteia (...).”

32. În aceeași decizie, Curtea Supremă a făcut trimitere la decizia sa din 5 noiembrie 2001 (vezi paragraful 24 de mai sus) cu privire la ilegalitatea limitărilor aduse autorizației în cauză. Referitor la acest lucru, Curtea Supremă a reținut următoarele:

„Este adevărat că decizia menționată mai sus s-a dat în soluționarea unui alt litigiu, dar problema este una și aceeași în ambele cauze, iar principiul autorității de lucru judecat nu operează doar în ipoteza întrunirii triplei identități - persoane, obiect, cauză -, ci (...) și în situațiile în care prin soluția pronunțată în cel de-al doilea proces s-ar ajunge la negarea punctului de vedere care a fundamentat și pe baza căruia s-a dezlegat prima cauză, făcând deci inoperantă hotărârea din acea cauză.”

33. La 23 octombrie 2002, reclamanta a solicitat Ministerului și autorităților portului Constanța permisiunea de a-și relua activitatea de pilotaj, invocând decizia menționată mai sus.

34. La 29 octombrie 2002, sentința Curții de Apel Constanța a fost investită cu formulă executorie.

35. La 30 octombrie 2002, la cererea reclamantei, un executor judecătoresc le-a cerut autorităților portului Constanța și Ministerului să execute sentința menționată mai sus.

36. Prin scrisoarea din 6 noiembrie 2002, Ministerul a informat-o pe reclamantă că urmează să adopte un nou ordin pentru a anula prevederile menționate mai sus ale Ordinului nr. 595/2000. De asemenea, i-a precizat că ea nu putea totuși să desfășoare activitatea de pilotaj, deoarece nu solicitase o nouă autorizație. Ministerul a considerat că o astfel de autorizație era necesară din moment ce hotărârea în cauză nu anulasese prevederile privind autorizațiile.

37. Prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1.867/2002 pentru abrogarea art. 6 din Ordinul ministrului transporturilor nr. 595/2000 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare a agenților economici care prestează servicii în porturi, pe căi și canale navigabile, cu modificările ulterioare, și a alin. (2) al art. 2 din normele metodologice prevăzute în anexa la Ordinul transporturilor nr. 595/2000 (*Ordinul nr. 1.867/2002*), Ministerul a abrogat art. 2 alin. (2) din normele metodologice și art. 6 din Ordinul nr. 595/2000.

38. Prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 287/2003 privind autorizarea agenților economici care desfășoară activități de transport naval (*Ordinul nr. 287/2003*), Ministerul a stabilit că autorizațiile emise agenților economici ce prestau servicii de pilotaj vor fi valabile până la data concesiunii serviciilor respective și că, dacă serviciul public făcea obiectul unei concesiuni, concesionarul era singurul care putea să presteze acest serviciu.

C. Anularea Hotărârii Guvernului nr. 167/2000

39. Prin Hotărârea Guvernului nr. 167/2000, Guvernul a aprobat concesiunea serviciului public portuar de pilotaj în porturile maritime românești.

40. La 3 mai 2000, reclamanta a sesizat Curtea de Apel Constanța cu o acțiune împotriva Guvernului, pentru a anula Hotărârea Guvernului nr. 167/2000.

41. Prin decizia din 6 decembrie 2000, Curtea de Apel a respins acțiunea.

42. Această decizie a fost confirmată prin decizia din 26 octombrie 2001 a Curții Supreme de Justiție, care a respins recursul reclamantei, reținând că, prin hotărârea criticată, statul nu instituisese un monopol asupra activității de pilotaj maritim, în măsura în care reclamantei i s-a acordat dreptul de a candida la licitația destinată concesiunii serviciului de pilotaj.

D. Anularea procedurii de licitație din 23 mai 2000

43. La 23 mai 2000, în urma unei licitații, Ministerul a concesionat serviciul public de pilotaj al navelor pentru porturile maritime din Constanța Nord (zona 1), Constanța Sud (zona

2), Midia și Mangalia, pentru o durată de 10 ani. Reclamanta a participat la licitație, prezentând o ofertă pentru zona 2, însă a fost declarată câștigătoare o altă societate (societatea V.).

44. La 25 mai 2000, reclamanta a sesizat Tribunalul București cu o acțiune introdusă împotriva Ministerului în vederea anulării procedurii pentru zona 2.

45. La 12 iulie 2000, Ministerul a încheiat un contract de concesiune cu societatea V.

46. Prin sentința din 2 noiembrie 2001, tribunalul a admis acțiunea și a anulat procedura pentru zona 2, din cauza unor neregularități procedurale.

47. La 22 ianuarie 2002, reclamanta i-a solicitat Ministerului, prin intermediul unui executor judecătoresc, permisiunea de a desfășura activitatea de pilotaj.

48. La 18 februarie 2002, reclamanta și-a reluat activitatea în zona 2.

49. În urma exercitării căii de atac a recursului de către Minister, sentința din 2 noiembrie 2001 a fost confirmată prin decizia din 10 iunie 2002 a Curții de Apel Ploiești.

50. La 24 decembrie 2002, reclamanta, în calitate de mandatară, a încheiat un contract de mandat cu Administrația Porturilor Maritime Constanța (*Administrația*), în baza căruia putea să efectueze, în numele acesteia, pilotajul navelor în zona 2 a portului Constanța. Contractul era valabil până la 30 iunie 2003.

E. Recursul în anulare împotriva hotărârilor din 2 noiembrie 2001 și 10 iunie 2002

51. La 11 iunie 2003, la solicitarea Ministerului, procurorul general al României a formulat un recurs în anulare împotriva hotărârilor din 2 noiembrie 2001 și 10 iunie 2002 menționate mai sus, susținând o interpretare greșită a dreptului intern.

52. La 26 iunie 2003, reclamanta și Administrația au convenit prelungirea contractului de mandat până la încheierea unui contract de concesiune, în urma unei noi licitații publice.

53. La 25 ianuarie 2004, Autoritatea Navală Constanța i-a eliberat reclamantei o autorizație referitoare la pilotajul navelor la intrarea și la ieșirea din porturi și între cheiurile aceluiasi port. Conform mențiunilor autorizației, aceasta era valabilă numai pentru zona 2 a portului Constanța și numai până la data de 24 ianuarie 2009.

54. Prin decizia din 2 februarie 2005, Înalta Curte de Casație și Justiție (actuala Curte Supremă de Justiție) a admis recursul în anulare al procurorului general și a respins acțiunea reclamantei, statuând că procedura de licitație respectase cerințele legale. Decizia a fost pronunțată cu o majoritate de 2 la 1. Judecătorul cu opinie minoritară a arătat în opinia sa separată că recursul în anulare ar fi trebuit să fie respins, potrivit considerațiilor sale.

55. Prin scrisoarea din 14 februarie 2005, Autoritatea Navală Constanța l-a informat pe G.C., expert contabil desemnat de reclamantă, despre următoarele:

„(...) Societatea «Pilot Service» - S.A. deținea în februarie 2002 o autorizație eliberată în temeiul Ordinului nr. 595/2000, supusă următoarei condiții: autorizația este valabilă numai pentru zonele nesupuse concesiunii.

Începând cu anul 2000 și până în februarie 2002, activitatea de pilotaj este trecută la regimul de concesiune în toate porturile maritime române.

Prin sentința din data de 2 noiembrie 2001, Tribunalul București a anulat licitația publică din 23 mai 2000 inițiată de Ministerul Transporturilor în vederea concesionării serviciului public de pilotaj al navelor în zona 2 a portului Constanța.

În urma acestei sentințe, Ministerul Transporturilor a informat societatea V. că, începând cu 1 februarie 2002, contractul de concesiune din 12 iulie 2000 a încetat temporar să mai fie aplicabil, până la analiza recursului formulat de minister.

Ținând cont de suspendarea contractului de concesiune al societății V. și, pe de altă parte, de autorizația deținută de societatea Pilot Service, rezultă că, începând cu această dată, ea putea desfășura activitatea de pilotaj în zona 2 a portului Constanța.

Așadar, vă informăm că nu există un document clar conform căruia societății «Pilot Service» - S.A. să i se fi precizat faptul că poate efectua pilotajul navelor maritime în zona 2 a portului Constanța. Totuși, ea era în cunoștință de cauză în această privință, ca urmare a anunțurilor făcute în ședințele zilnice ale comisiei de coordonare a mișcării navelor în porturile maritime.”

56. La 28 februarie 2005, Autoritatea Navală i-a trimis reclamantei o notificare ale cărei părți relevante sunt următoarele:

„Având în vedere decizia din data de 2 februarie 2005 pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție (...) sunteți informați că, începând cu data prezentei notificări, autorizația [din 25 ianuarie 2004] (...) eliberată pe numele societății «Pilot Service» - S.A. încetează a mai fi valabilă, activitatea nemaiputând fi desfășurată decât de către concesionar, în baza contractului de concesiune.”

57. Prin notificarea din 28 februarie 2005, Administrația a notificat-o pe reclamantă asupra următoarelor aspecte:

„Având în vedere decizia din data de 2 februarie 2005 a Înaltei Curți de Casație și Justiție (...), vă notificăm cu privire la rezilierea contractului de mandat din 24 decembrie 2002 începând cu data de 28 februarie 2005.

Prin urmare, sunteți obligați să încetați (...) să mai prestați serviciul de pilotaj în zona 2 a portului Constanța. ”

58. În urma unei plângeri a reclamantei, Autoritatea Navală a reluat, prin scrisoarea din 31 martie 2005, conținutul notificării din 28 februarie 2005, informând-o că nu putea desfășura activitatea de pilotaj decât după obținerea unei autorizații și numai pentru zonele ce nu făceau obiectul concesiunii.

59. La 20 aprilie 2005, Ministerul Transporturilor i-a comunicat reclamantei că nu avea competență în materie de eliberare de autorizații pentru activitatea de pilotaj și a invitat-o, aşadar, să adreseze o cerere în acest sens Autorității Navale.

F. Procedurile având ca obiect daune-interese

60. La 8 ianuarie 2003, reclamanta a sesizat Curtea de Apel Constanța cu o acțiune împotriva Ministerului pentru a i se acorda daune-interese pentru neexecutarea hotărârii din data de 22 noiembrie 2001 (vezi paragraful 30 de mai sus).

61. Prin sentința din 17 februarie 2003, Curtea de Apel a respins acțiunea, reținând următoarele:

„Din dispozitivul hotărârii [din 22 noiembrie 2001] reiese că în sarcina pârâtei nu a fost stabilită nicio obligație și că nu a fost stabilit niciun termen pentru executare (...).

Numai dispozitivul unei hotărâri judecătorești poate face obiectul executării silite.

(...) În aceste condiții, acțiunea reclamantei este inadmisibilă.”

62. Reclamanta nu a formulat nicio cale de atac împotriva acestei sentințe.

63. O nouă acțiune în despăgubire introdusă de reclamantă împotriva Ministerului a fost respinsă prin sentința din 26 iulie 2005 a Curții de Apel Constanța. Reclamanta a formulat recurs în fața Înaltei Curți de Casație și Justiție. A avut loc o ședință de judecată la 11 octombrie 2006, însă reclamanta nu a mai prezentat alte informații despre soluționarea procedurii.

G. Situația actuală a reclamantei

64. Prin faxul din 28 februarie 2008, avocatul reclamantei a informat Grefa despre faptul că Registrul comerțului a sesizat Tribunalul Constanța cu o cerere de dizolvare a societății reclamante din cauză că aceasta nu a procedat la majorarea capitalului social prevăzută de lege, cerere care a fost respinsă prin sentința din 19 decembrie 2007 a tribunalului menționat, ținând cont de faptul că reclamanta își majorase capitalul între timp.

65. Prin același fax, avocatul reclamantei a precizat că aceasta nu desfășura activitate nici la momentul respectiv și că era expusă falimentului în orice moment. Avocatul a furnizat în acest sens copia hotărârii din 30 octombrie 2006 a Tribunalului Constanța care respinsese o cerere a administrației portuare de deschidere a unei proceduri de reorganizare judiciară împotriva sa.

II. Dreptul intern pertinent

A. Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca regii autonome și societăți comerciale

66. Această lege a prevăzut transformarea fostelor întreprinderi de stat în regii autonome și societăți comerciale. Conform art. 40 din lege, statul poate institui monopoluri

asupra anumitor activități economice, însă orice monopoluri, precum și modalitățile lor de administrare trebuie stabilite prin lege specială.

B. Hotărârea Guvernului nr. 19/1991 privind înființarea unor administrații cu statut de regie autonomă și societăți comerciale pe acțiuni din domeniul transporturilor navale

67. Prin această hotărâre, Guvernul a aprobat înființarea anumitor societăți comerciale pe acțiuni, printre care și reclamanta, în domeniul transportului naval. Această hotărâre a stabilit într-o anexă că obiectul principal de activitate al reclamantei era pilotajul navelor în porturile maritime, Dunărea maritimă și fluvială și canalurile navigabile.

C. Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă

68. Conform art. 82 din această ordonanță, Ministerul Transporturilor stabilește zone de pilotaj obligatoriu. Această activitate poate face obiectul unei concesiuni în beneficiul uneia sau cel mult a două societăți.

D. Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și serviciile prestate în porturi

69. Prevederile relevante ale acestei ordonanțe sunt următoarele:

Articolul 10

„Serviciile prestate în porturi se clasifică astfel:

a) servicii publice portuare:

1. pilotajul navelor (...).”

Articolul 11

„(1) Pentru prestarea și desfășurarea serviciilor portuare, se instituie sistemul de acordare de autorizații (...).

(2) Serviciile pentru care operatorii portuari sunt supuși autorizării și procedura de autorizare se stabilesc de Ministerul Transporturilor.”

70. Prin Decizia nr. 37 din 7 martie 2000, Curtea Constituțională a statuat că prevederile art. 10 din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 erau conforme cu Constituția.

E. Ordinul ministrului transporturilor nr. 508/1999

71. Prevederile relevante din acest ordin sunt următoarele:

Articolul 2

„Serviciile prestate în porturi (...) pentru care agenții economici care le efectuează sunt supuși autorizării Ministerului Transporturilor sunt următoarele: (...) a) pilotajul navelor (...).”

Articolul 4

„(1) Autorizația pentru prestarea serviciilor portuare se acordă agenților economici de către Inspectoratul Navigației Civile - I.N.C., pentru o perioadă de 5 ani de la data eliberării, cu condiția avizării anuale a acestora.”

Articolul 5

„(1) Autorizațiile pentru prestarea serviciilor publice portuare (...) se acordă, la cerere, numai agenților economici care la data solicitării autorizației au încheiat contracte de asociere, de cesiune sau alte asemenea cu administrațiile portuare (...).

(2) Autorizațiile prevăzute la art. 4 își păstrează valabilitatea până la concesionarea, în condițiile legii, a serviciilor publice portuare pentru care aceste autorizații au fost eliberate.

(3) Începând cu data încheierii contractului de concesiune se va acorda autorizație pentru prestarea serviciilor portuare numai agentului economic concesionar.”

F. Hotărârea Guvernului nr. 167/2000 pentru aprobarea concesionării serviciului public portuar de pilotaj în porturile maritime românești

72. Această hotărâre prevede următoarele în părțile sale relevante:

Articolul 1

„Se aprobă concesionarea de către Ministerul Transporturilor (...) a serviciului public portuar de pilotaj în porturile maritime românești pe o durată de 10 ani.”

Articolul 3

„(...) Ministerul Transporturilor va organiza, în condițiile legii, licitația publică deschisă pentru concesionarea serviciului public portuar de pilotaj în porturile maritime românești (...).”

G. Ordinul ministrului transporturilor nr. 595/2000 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare a agenților economici care prestează servicii în porturi, pe căi și canale navigabile

73. Prevederile relevante din acest ordin sunt următoarele:

Articolul 3

„(2) În cazul încredințării unui serviciu public prin contract de concesiune, serviciul public respectiv poate fi efectuat numai de agentul economic concesionar, posesor al unei autorizații valabile.”

Articolul 5

„La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor nr. 508/1999 (...).”

Articolul 6

„Autorizațiile emise în temeiul Ordinului ministrului transporturilor nr. 508/1999 sunt și rămân valabile până la expirarea vizei anuale, cu respectarea prevederilor art. 2 alin. (2) din normele metodologice aprobate prin prezentul ordin.”

H. Normă metodologică de autorizare a agenților economici care prestează servicii în porturi, aprobată prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 595/2000

74. Prevederea relevantă din această normă metodologică este următoarea:

Articolul 2

„(2) În cazul concesiunii unui serviciu public (...), dreptul de a efectua serviciul îl are numai agentul economic concesionar. ”

75. Art. 6 din Ordinul nr. 595/2000 și art. 2 alin. (2) din normele metodologice au fost abrogate prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1.867/2002.

76. Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 287/2003 a prevăzut în art. 7 alin. (3) că autorizațiile emise agenților economici care prestează servicii de pilotaj sunt valabile până la data concesiunii serviciilor respective. Conform art. 8 din acest ordin, dacă serviciul public făcea obiectul unei concesiuni, concesionarul era singurul care îl putea presta.

I. Codul de procedură civilă

77. Prevederile relevante din Codul de procedură civilă sunt următoarele:

Articolul 330

„Procurorul general, din oficiu sau la cererea Ministrului Justiției, poate ataca cu recurs în anulare, la Curtea Supremă de Justiție, hotărârile judecătorești irevocabile pentru următoarele motive:

1. când instanța a depășit atribuțiile puterii judecătorești;
2. când prin hotărârea atacată s-a produs o încălcare esențială a legii, ce a determinat o soluționare greșită a cauzei pe fond, ori această hotărâre este vădit netemeinică (...).”

Articolul 330¹

„În cazurile prevăzute de art. 330 pct. 1 și 2, recursul în anulare se poate declara în termen de 1 an de la data când hotărârea judecătorească a rămas irevocabilă.”

78. Art. 330 și 330¹ au fost abrogate prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 58 din 25 iunie 2003, intrată în vigoare la 27 august 2003.

ÎN DREPT

I. Asupra pretinsei încălcări a art. 6 § 1 din Convenție din cauza neexecutării deciziilor definitive din 6 februarie 2001 și 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme de Justiție

79. Reclamanta se plânge de neexecutarea deciziilor definitive din 6 februarie 2001 și 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme de Justiție. Ea citează art. 6 § 1 din Convenție, care prevede următoarele:

„ Orice persoană are dreptul la judecarea în mod echitabil (...) a cauzei sale, de către o instanță (...) care va hotărî (...) asupra încălcării drepturilor și obligațiilor sale cu caracter civil (...).”

A. Asupra admisibilității

80. Curtea constată că acest capăt de cerere nu este vădit neîntemeiat în sensul art. 35 § 3 din Convenție. Mai mult, Curtea observă că nu este lovit de niciun alt motiv de inadmisibilitate. Prin urmare, acesta trebuie declarat admisibil.

B. Asupra fondului

1. Argumentele părților

a) Guvernul

81. Guvernul admite că prevederile în litigiu ale ordinelor nr. 508/1999 și 595/2000 au fost anulate de instanțele naționale și că, prin urmare, ele nu trebuiau să se mai aplice. Totuși, el consideră că cele două decizii au constatat doar nulitatea limitărilor suplimentare aduse autorizației deja emise reclamantei, fără a stabili o altă obligație în sarcina autorităților publice. În continuare, el susține că dreptul la executarea hotărârilor judecătorești definitive nu a fost încălcat în speță.

82. În ceea ce privește pretinsa neexecutare a deciziei din 6 februarie 2001, Guvernul arată că, în cazul de față, nu era vorba decât de o neexecutare parțială în speță, pe care Curtea Supremă a cenzurat-o în orice caz prin decizia sa din 22 octombrie 2002 (vezi paragrafele 31 și 32 de mai sus). În plus, lipsa unei reparații pecuniare în beneficiul reclamantei s-a datorat faptului că ea a renunțat la această cerere (vezi paragraful 30 de mai sus). Mai mult, el observă că în perioada ianuarie 2001-februarie 2002, partea interesată a putut să își desfășoare activitatea în zona portuară, care nu făcea obiectul unui contract de concesiune.

83. În ceea ce privește decizia din 22 octombrie 2002, Guvernul apreciază că această decizie a constatat doar nulitatea anumitor prevederi ale Ordinului nr. 595/2000, fără a stabili alte obligații în sarcina autorităților decât aceea de a nu mai aplica prevederile anulate. El adaugă că prin Ordinul nr. 1.867/2002 din 14 noiembrie 2002 Ministerul Transporturilor a abrogat prevederile a căror nulitate a fost constatată de Curtea Supremă. Mai mult, reclamanta și-a desfășurat activitatea în perioada 18 februarie 2002-28 februarie 2005 în condiții de liberă concurență cu alți agenți economici.

84. Având în vedere aceste considerente, Guvernul consideră că justul echilibru între interesele de față nu a fost afectat.

b)Reclamanta

85. Reclamanta arată că, deși cele două decizii i-au recunoscut dreptul de a desfășura activitatea de pilotaj fără alte restricții și limitări, aceste decizii au rămas inoperante, autoritățile impunându-i să înceteze activitatea începând cu 1 septembrie 2000. În plus, Ordinul nr. 508/1999 a fost înlocuit cu un alt ordin care a reluat prevederile anulate, modalitate de a acționa pe care Curtea Supremă a considerat-o, în decizia sa din 22 octombrie 2002, ca fiind o încălcare a autorității de lucru judecat și o nerespectare a principiului separației puterilor. Această din urmă hotărâre a rămas și ea inoperantă, având în vedere faptul că Ordinul nr. 1.867/2002 a abrogat formal prevederile litigioase, care au fost totuși reconfirmate prin Ordinul nr. 287/2003.

86. Reclamanta se opune argumentului Guvernului conform căruia deciziile în cauză au constatat numai nulitatea limitărilor suplimentare cu privire la autorizația sa, fără a stabili totuși o altă obligație în sarcina autorităților (vezi paragrafele 81 și 83 de mai sus). Într-un stat de drept este de neconceput să se considere că o hotărâre judecătorească care anulează un act administrativ nu stabilește obligații în sarcina autorităților publice, care ar putea astfel să o ignore. Dimpotrivă, ea consideră că anularea de către o instanță națională a prevederilor unui ordin al ministerului presupune ca autoritățile să nu mai aplice aceste prevederi. Or, în speță, autoritățile administrative au continuat să i le impună, ceea ce i-a blocat în mod ilegal activitatea.

87. În măsura în care Guvernul face trimitere, pe de altă parte, la o executare parțială a deciziei din 6 februarie 2001 (vezi paragraful 82 de mai sus), reclamanta consideră că o astfel de executare nu este conformă cu art. 6 din Convenție. În ceea ce privește argumentul conform căruia reclamanta a renunțat la reparația materială, aceasta consideră că un astfel de element nu este relevant în speță, deoarece ea nu era obligată să facă niciun demers suplimentar pentru a asigura respectarea unei hotărâri judecătorești definitive pronunțate împotriva organelor administrației.

88. Mai mult, reclamanta observă că Guvernul nu a precizat care era zona portuară în care ar fi putut să își desfășoare activitatea în perioada ianuarie 2001-februarie 2002 (vezi paragraful 82 de mai sus), în măsura în care, după licitația din luna mai 2000, serviciul de pilotaj a fost trecut în regim de concesiune în toate zonele portuare. Ea adaugă că, prin scrisoarea din 21 martie 2001, Ministerul Transporturilor a refuzat să îi acorde permisiunea de a-și relua activitatea (vezi paragraful 22 de mai sus). În ceea ce privește perioada 18 februarie 2002-28 februarie 2005 (vezi paragraful 83 de mai sus), ea precizează că nu i s-a permis să își desfășoare activitatea decât pentru zona portuară 2 (Constanța Sud), deși autorizația din 27 ianuarie 2000 nu era limitată la această zonă. Mai mult, reluarea activității sale la data de 18 februarie 2002, limitată la această zonă, nu avea nicio legătură cu hotărârile judecătorești menționate mai sus, ci era consecința câștigului său de cauză în procedura de anulare a licitației din luna mai 2000.

89. Conform afirmațiilor reclamantei, reluarea parțială a pilotajului maritim, limitat la zona portuară Constanța Sud, după un an și 5 luni de încetare completă a activității, nu-i poate afecta calitatea de victimă, în măsura în care dreptul său de desfășurare a activității de pilotaj maritim, așa cum reieșea acesta din hotărârea din data de 15 iunie 2000, și anume fără restricțiile impuse prin ordinele ministeriale invalidate pe cale judiciară, nu a fost respectat.

90. Ea adaugă că a fost obligată să își înceteze complet activitatea din 28 ianuarie 2005, cu toate că dispunea de o autorizație valabilă până la data de 19 ianuarie 2006 și de două decizii în favoarea sa, care nu au fost niciodată anulate.

2. Aprecierea Curții

91. Curtea reamintește că executarea unei sentințe sau a unei decizii, indiferent de la ce instanță ar emana, trebuie considerată ca făcând parte integrantă din „proces” în sensul art. 6 din Convenție (*Hornsby împotriva Greciei*, hotărârea din 19 martie 1997, Culegere de hotărâri și decizii 1997-II, pp. 510-511, § 40). Dreptul de acces la o instanță ar fi iluzoriu dacă ordinea juridică internă a unui stat contractant ar permite ca o hotărâre judecătorească definitivă și obligatorie să rămână inoperantă în detrimentul unei părți (vezi, printre altele, *Hornsby*, menționată mai sus, și *Immobiliare Saffi împotriva Italiei* [MC], nr. 22.774/93, § 63, CEDO 1999-V).

92. În acest sens, în Cauza *Hornsby*, menționată mai sus, §§ 41, 42 și 45, ea a reținut următoarele:

„41. Aceste afirmații capătă o importanță și mai mare în contextul contenciosului administrativ, cu ocazia unui diferend a cărui soluționare este hotărâtoare pentru drepturile civile ale justițiabilului. Introducând o acțiune în anulare în fața celei mai înalte instanțe administrative a statului, acesta urmărește să obțină nu numai dispariția actului litigios, dar și, mai ales, înlăturarea efectelor sale. Or, protecția efectivă a justițiabilului și restabilirea legalității presupun obligația administrației de a se conforma unei sentințe sau decizii pronunțate de o astfel de instanță. Curtea reamintește în acest sens că administrația constituie un element al statului de drept și că interesul său se identifică, așadar, cu cel al unei bune administrări a justiției. Dacă administrația refuză sau omite să se conformeze sau întârzie să o facă, garanțiile art. 6 de care a beneficiat justițiabilul în timpul fazei judiciare a procedurii își pierd orice rațiune de a fi.

42. Curtea observă că (...) Consiliul de Stat a anulat cele două decizii ale directorului din învățământul secundar care le refuzau reclamantilor – doar pe considerentul naționalității lor – permisul solicitat (...). Ținând cont de aceste decizii, părțile interesate puteau să pretindă că au dreptul ca cererile lor să aibă succes; reiterându-le la data de 8 august 1989 (...), ei nu au făcut decât să îi reamintească administrației obligația pe care o avea de a lua o decizie în conformitate cu regulile de drept a căror nerespectare a atras după sine anularea. Totuși, ea a rămas în pasivitate până la data de 20 octombrie 1994.

(...)

45. Omițând timp de peste cinci ani să ia măsurile necesare pentru a se conforma unei hotărâri judecătorești definitive și executorii, autoritățile naționale au lipsit, în cazul de față, prevederile art. 6 § 1 din Convenție de orice efect util. ”

93. Pe de altă parte, Curtea a reținut următoarele în *Cauza Iera Moni Profitou Iliou Thiras împotriva Greciei* (nr. 32.259/02, § 35, 22 decembrie 2005):

„Art. 6 § 1 din Convenție nu face nicio distincție între hotărârile care admit și cele care resping o cale de atac formulat în fața instanțelor interne. Într-adevăr, indiferent de rezultat, este vorba mereu de o hotărâre judecătorească care trebuie respectată și aplicată. ”

94. În speță, Curtea observă că, prin decizia sa din data de 6 februarie 2001, Curtea Supremă a anulat definitiv prevederile art. 5 din Ordinul nr. 508/1999, statuând că sunt ilegale, deoarece aduceau modificări nepermise legii prin înființarea unei noi categorii de autorizații și deoarece limitau valabilitatea autorizațiilor până la concesionarea serviciilor publice portuare. Instanța supremă a reținut și că reclamanta dobândise dreptul de a desfășura activitatea de pilotaj maritim în condiții de concurență și că statul nu instituise prin lege un monopol cu privire la această activitate. Mai mult, ea a precizat că nu exista nicio prevedere legală care să prevadă că autorizațiile eliberate își pierdeau valabilitatea în caz de concesiune a serviciului public portuar în beneficiul altor persoane (vezi paragraful 18 de mai sus).

95. Mai mult, prin decizia sa din 22 octombrie 2002, instanța supremă a statuat că reluarea în Ordinul nr. 595/2000 a prevederilor deja anulate din Ordinul nr. 508/1999 constituia un mod de a eluda hotărârile judecătorești care au dobândit autoritate de lucru judecat și încălca principiul constituțional al separației puterilor. În plus, ea a statuat că dreptul reclamantei a fost încălcat, cu încălcarea condițiilor care reieșeau din autorizația sa (vezi paragraful 31 de mai sus).

96. În măsura în care Guvernul susține că deciziile în discuție nu au stabilit alte obligații în sarcina autorităților decât aceea de a nu aplica prevederile anulate (vezi paragrafele 81 și 83 de mai sus), Curtea reamintește că a statuat deja următoarele în *Cauza Zazanis și alții împotriva Greciei* (nr. 68.138/01, § 36 și 38, 18 noiembrie 2004):

„36. (...) Obligația de a executa o hotărâre judecătorească nu se limitează la dispozitivul acesteia; de fapt, fondul hotărârii este în același timp cel care trebuie respectat și aplicat. Rezultă că, în ceea ce privește comportamentul administrației în urma unei hotărâri definitive și executorii a justiției administrative, acesta nu poate împiedica sau, cu atât mai puțin, repune sub semnul întrebării fondul acestei hotărâri.

(...) 38. În speță, este adevărat că Consiliul de Stat a anulat numai refuzul tacit al administrației de a acorda permisiunea de tăiere și i-a trimis administrației cauza pentru ca aceasta să ia o hotărâre. Totuși, Consiliul de Stat a afirmat în Decizia sa nr. 2.563/2000 că dosarul trimis administrației de către societatea «Loutrakat» era complet și indica cu claritate situația imobilului, dar și numărul, tipul și poziția copacilor care trebuiau tăiați. Cu toate acestea, în ciuda constatărilor Consiliului de Stat, direcția de urbanism a invitat societatea, la

fel cum o mai făcuse în mai multe rânduri înainte de sesizarea acestei instanțe, să completeze suplimentar dosarul (...).”

97. Curtea observă, în speță, că cele două decizii în discuție erau suficient de clare și nu se pretau la discuții în ceea ce privește conținutul lor. Într-adevăr, ele stabileau foarte clar în sarcina autorităților obligația de a nu se mai întemeia pe prevederile în cauză și de a-i permite reclamantei să își desfășoare activitatea în baza autorizației ce îi fusese acordată la data de 27 ianuarie 2000 – ceea ce era, de altfel, obiectivul urmărit de ea prin introducerea acțiunilor în anulare a prevederilor celor două ordine în litigiu. În măsura în care instanțele au constatat prin deciziile definitive că prevederile litigioase ale ordinelor în discuție erau ilegale, autoritățile publice aveau datoria de nu le mai invoca.

98. Or, în ciuda deciziei din 6 februarie 2001, Ministerul Transporturilor a refuzat să îi permită reclamantei să își desfășoare activitatea, pe motivul că acest drept nu le aparținea decât societăților care au fost alese la finalul licitației din 23 mai 2000 și că această decizie nu a stabilit în dispozitivul ei nicio obligație în sarcina autorității competente (vezi paragraful 22 de mai sus). De asemenea, el i-a refuzat dreptul de desfășurare a activității sale după decizia din 22 octombrie 2002, cu motivarea că nu a solicitat o nouă autorizație (vezi paragraful 36 de mai sus).

99. Curtea observă că Ordinul nr. 508/1999 a fost abrogat prin Ordinul nr. 595/2000, ale cărui prevederi litigioase au fost și ele abrogate prin Ordinul nr. 1.867/2000. Totuși, aceste prevederi au fost reluate în Ordinul nr. 287/2003.

100. În măsura în care Guvernul pretinde că reclamanta și-a desfășurat activitatea în perioada 18 februarie 2002- 28 februarie 2005 (vezi paragraful 83 de mai sus), Curtea constată că autorizația din 27 ianuarie 2000 nu era limitată la anumite zone portuare (vezi paragraful 10 de mai sus), în timp ce activitatea reclamantei în această perioadă nu s-a desfășurat decât în zona 2, și aceasta abia în urma unei noi acțiuni introduse de reclamantă împotriva Ministerului (vezi paragrafele 48 și 55 de mai sus).

101. Având în vedere cele de mai sus, Curtea constată că, în speță, a avut loc încălcarea art. 6 § 1 din Convenție. II. Asupra pretinsei încălcări a art. 6 § 1 din Convenție din cauza anulării deciziei din 10 iunie 2002 a Curții de Apel Ploiești

102. Din perspectiva art. 6 § 1 din Convenție, reclamanta se plânge de anularea deciziei definitive din 10 iunie 2002 a Curții de Apel Ploiești, în urma recursului în anulare formulat de procurorul general al României.

A. Asupra admisibilității

1. Argumentele părților

a) Guvernul

103. Guvernul ridică excepția de incompatibilitate ratione materiae a acestui capăt de cerere cu art. 6 § 1 din Convenție, considerând că procedura în anulare a licitației nu era

hotărâtoare pentru un drept cu caracter civil al reclamantei. El citează *Cauza S.A.R.L. din Parcul de activități din Blotzheim și S.C.I. Haselaecker împotriva Franței* (dec.) (nr. 48.897/99, CEDO 2003-III), conform căreia, pentru ca art. 6 § 1 să se poată aplica pe latura sa „civilă”, trebuie să existe o „contestație” a unui „drept” cu „caracter civil” despre care să se poată susține, cel puțin într-un mod justificabil, că este recunoscut în dreptul intern. Soluția procedurii trebuie să fie direct determinantă pentru dreptul în discuție: o legătură slabă sau niște repercusiuni îndepărtate nu sunt suficiente pentru a face să intre în joc art. 6 § 1.

104. Guvernul consideră că procedura în cauză nu putea conduce direct la modificarea unui drept cu caracter civil al reclamantei, deoarece anularea licitației din motive procedurale nu avea nicio altă semnificație decât reluarea ulterioară a procedurii. Concesionarea serviciilor publice portuare fusese deja hotărâtă printr-o hotărâre a Guvernului pe care reclamanta încercase să o anuleze, însă cererea i-a fost respinsă printr-o decizie definitivă (vezi procedura C de mai sus). Prin urmare, el consideră că anularea licitației nu presupunea abandonarea principiului concesiunii serviciilor publice portuare și nu îi conferea reclamantei niciun beneficiu. Singurul efect al anulării era să îi confere reclamantei statutul de potențial candidat în cadrul unei eventuale noi licitații. Or, o astfel de participare ar fi supusă anumitor condiții și, pe deasupra, îndeplinirea lor nu ar garanta încheierea contractului de concesiune, deoarece numai clauzele diferitelor oferte primite, care sunt confidențiale, stabilesc viitorul concesionar.

105. Apoi, Guvernul afirmă că acțiunea însăși nu avea un obiect patrimonial, deoarece ea nu urmărea decât anularea unei proceduri de selecție. După părerea sa, eventuala încheiere a unui contract de concesiune la finalul unei astfel de proceduri poate antrena efecte economice pentru un agent economic, însă acest lucru nu este suficient pentru ca procedura respectivă să capete în sine un caracter „civil”.

b)Reclamanta

106. Reclamanta constată că ea era titulara a două autorizații (vezi paragrafele 29 și 53 de mai sus), care au fost invalidate în urma anulării deciziei definitive din 10 iunie 2002. În opinia sa, cauza citată de Guvern (vezi paragraful 103 de mai sus) nu este relevantă, deoarece, în cauza de față, nulitatea sau valabilitatea procedurii de licitației avea consecințe directe asupra situației sale patrimoniale. Prin urmare, ea consideră că art. 6 este aplicabil în speță.

2. Aprecierea Curții

107. Curtea apreciază că excepția Guvernului este strâns legată de substanța cererii reclamantei, astfel încât ea trebuie conexată cu fondul. 108. De asemenea, Curtea constată, în lumina tuturor elementelor aflate în posesia sa, că acest capăt de cerere nu este vădit neîntemeiat în sensul art. 35 § 3 din Convenție. Pe de altă parte, constată că acesta nu este lovit de niciun alt motiv de inadmisibilitate. Așadar, trebuie declarat admisibil.

B. Asupra fondului

1. Argumentele părților

a)Guvernul

109. Guvernul reamintește că, în urma Cauzei *Brumărescu împotriva României* ([MC], nr. 28.342/95, CEDO 1999-VII), Codul de procedură civilă a fost modificat, cu abrogarea „recursului în anulare“, astfel încât, de atunci înainte, procurorul general nu a mai avut posibilitatea să supună unei noi judecăți o decizie definitivă și irevocabilă.

110. De asemenea, Guvernul observă că, în speță, admiterea recursului în anulare nu are nicio influență asupra drepturilor reclamantei, în măsura în care, la data de 2 februarie 2005, autorizația care îi fusese eliberată în anul 2000 nu mai era valabilă. El adaugă faptul că deciziile din 6 februarie 2001 și din 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme de Justiție au recunoscut necesitatea eliberării unei autorizații și faptul că autorizația avea o valabilitate limitată în timp prin efectul legii. În aceste condiții, el consideră că eventualele drepturi pe care reclamanta le dobânda prin existența autorizației nu mai aveau temei și că, prin urmare, procedura respectivă nu mai putea afecta situația reclamantei.

111. Guvernul distinge situația în speță de cea din Cauza *Brumărescu*, în care reclamantul era titularul unui drept de proprietate efectiv, real și valabil, recunoscut necondiționat de instanțele interne, drept care nu era însoțit de limitări temporale.

b)Reclamanta

112. Reclamanta subliniază că, prin decizia din 2 februarie 2005, Înalta Curte, admitând recursul în anulare al procurorului general, a anulat o procedură judiciară finalizată cu o sentință definitivă și care dobândise autoritate de lucru judecat, cu încălcarea principiului securității raporturilor juridice și a dreptului la un proces echitabil. În acest sens, ea citează drept exemple cauzele *Androne împotriva României* (nr. 54.062/00, § 44, 22 decembrie 2004), *Stere și alții împotriva României* (nr. 25.632/02, § 53, 23 februarie 2006) și *Pravednaya împotriva Rusiei* (nr. 69.529/01, § 24, 18 noiembrie 2004).

2. Aprecierea Curții

113. Curtea observă că la data de 18 februarie 2002 reclamanta și-a reluat activitatea în zona 2, în urma anulării pe cale judiciară a procedurii de licitație (vezi paragrafele 46 și 48 de mai sus). De altfel, la 25 ianuarie 2004, acesteia i s-a eliberat o autorizație valabilă pentru zona menționată mai sus până la data de 24 ianuarie 2009 (vezi paragraful 53 de mai sus).

114. De asemenea, Curtea constată că Înalta Curte a admis recursul în anulare al procurorului general și, prin urmare, a respins acțiunea, în condițiile în care procedura fusese deja soluționată prin decizia definitivă din 10 iunie 2002 (vezi paragrafele 49 și 54 de mai sus). Reclamanta a fost informată ulterior că valabilitatea autorizației sale din 25 ianuarie 2004 înceta și că era nevoită să înceteze să mai presteze serviciul de pilotaj în zona 2 în baza deciziei Înaltei Curți (vezi paragrafele 56 și 57 de mai sus).

115. Prin urmare, autorizația deținută de reclamantă pentru zona 2, deși valabilă până în 2009, a fost invalidată prin efectul admiterii recursului în anulare și, ulterior, reclamanta a fost obligată să își înceteze activitatea în zona menționată mai sus.

116. În aceste condiții, Curtea nu are cum să subscrie la argumentul Guvernului conform căruia soluția procedurii nu era direct hotărâtoare pentru un drept civil al reclamantei (vezi paragraful 103 de mai sus).

117. Curtea observă, aşadar, că o decizie definitivă favorabilă reclamantei, care îi permitea să își desfășoare activitatea în zona 2, a fost anulată și că întreaga procedură care s-a încheiat cu această decizie a fost anulată prin admiterea unei căi extraordinare de recurs.

118. Or, dreptul la un proces echitabil în fața unei instanțe, garantat de art. 6 § 1 din Convenție, trebuie să se interpreteze în lumina preambulului Convenției, care enunță supremația dreptului ca element al patrimoniului comun al statelor contractante.

119. Unul dintre elementele fundamentale ale supremației dreptului este principiul securității raporturilor juridice, care prevede, printre altele, ca soluția dată în mod definitiv oricărui litigiu de către instanțele judecătorești să nu mai poată fi supusă rejudecării (*Brumărescu*, citată anterior, § 61; *Societatea Comercială Mașinexportimport Industrial Group S.A. împotriva României*, nr. 22.687/03, § 32, 1 decembrie 2005), deoarece securitatea juridică presupune respectarea principiului autorității de lucru judecat, și anume a caracterului definitiv al hotărârilor judecătorești (*Riabykh împotriva Rusiei*, nr. 52.854/99, § 52, CEDO 2003-IX).

120. Curtea reamintește că în Cauza *Brumărescu* a constatat o încălcare a art. 6 § 1 din Convenție din cauza intervenției într-un litigiu civil a procurorului general, care nu era parte în procedură, și din cauza rejudecării unei sentințe definitive care a dobândit autoritate de lucru judecat. Or, aceste elemente se regăsesc în cauza de față.

121. Având în vedere cele de mai sus, trebuie respinsă excepția invocată de Guvern și constatat faptul că anularea deciziei definitive din 10 iunie 2002 a Curții de Apel Ploiești i-a încălcat reclamantei dreptul la un proces echitabil.

122. Prin urmare, a avut loc încălcarea art. 6 § 1 din Convenție. III. Asupra pretinselor încălcări ale art. 1 din Protocolul nr. 1

123. Reclamanta susține o încălcare a dreptului său la respectarea bunurilor din cauza refuzului autorităților interne de a executa deciziile din 6 februarie 2001 și din 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme de Justiție. De asemenea, aceasta susține o încălcare a acestei prevederi din cauza admiterii recursului în anulare. Ea invocă art. 1 din Protocolul nr. 1, care prevede următoarele:

„Orice persoană fizică sau juridică are dreptul la respectarea bunurilor sale. Nimeni nu poate fi lipsit de proprietatea sa decât pentru cauză de utilitate publică și în condițiile prevăzute de lege și de principiile generale ale dreptului internațional.

Dispozițiile precedente nu aduc atingere dreptului statelor de a adopta legile pe care le consideră necesare pentru a reglementa folosința bunurilor conform interesului general sau pentru a asigura plata impozitelor ori a altor contribuții sau a amenzilor. ”

A. Asupra admisibilității

124. Curtea constată că aceste capete de cerere nu sunt vădit neîntemeiate în sensul art. 35 § 3 din Convenție. Pe de altă parte, Curtea observă că acestea nu sunt lovite de niciun alt motiv de inadmisibilitate. Prin urmare, trebuie declarate admisibile.

B. Asupra fondului

1. Argumentele părților

a) Guvernul

125. Guvernul observă că reclamanta atribuie pretinsul obstacol aflat în calea dreptului său de a desfășura activitatea de pilotaj următoarelor două cauze: neexecutarea deciziilor din 6 februarie 2001 și din 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme, pe de o parte, și, pe de altă parte, admiterea recursului în anulare. El reiterează aici observațiile sale făcute cu privire la art. 6 din Convenție în ceea ce privește executarea celor două decizii și constată că, în temeiul unui contract de mandat încheiat cu Administrația Porturilor Maritime, reclamanta și-a desfășurat activitatea în mod continuu și fără obstacole, cu excepția celor rezultate din jocul concurenței.

126. Guvernul admite că autorizația eliberată reclamantei constituia un bun în sensul art. 1 din Protocolul nr. 1, însă adaugă că dreptul care rezulta din această autorizație era însoțit de o limitare a duratei sale. Or, în perioada de valabilitate a autorizației reclamanta a putut să își desfășoare activitatea. Prin urmare, în opinia Guvernului, perioada ulterioară nu este relevantă în speță.

127. În ceea ce privește capătul de cerere întemeiat pe încălcarea dreptului reclamantei de a-și desfășura activitatea în urma admiterii recursului în anulare, Guvernul subliniază că în momentul în care a fost admis recursul în anulare deja autorizația reclamantei nu mai era valabilă.

128. Guvernul consideră că stabilirea unei limite temporale a valabilității unei autorizații nu este, în sine, contrară art. 1 din Protocolul nr. 1. El apreciază că, în conformitate cu jurisprudența Curții (*Tre Traktörer AB împotriva Suediei*, hotărârea din 7 iulie 1989, seria A, nr. 159, pp. 23-24, §§ 61-62; *Posti și Rahko împotriva Finlandei*, nr. 27.824/95, §§ 76-77, CEDO 2002-VII), o retragere inopinată, imprevizibilă a autorizației sau a licenței este contrară Convenției, dar că, dimpotrivă, prelungirea ei, chiar cu modificarea condițiilor, este compatibilă cu cerințele Convenției, în măsura în care ele sunt previzibile pentru beneficiar.

129. Guvernul reiterează că anularea procedurii din 23 mai 2000 nu însemna abandonarea concesiunii serviciilor publice portuare și nu îi conferea reclamantei dreptul să desfășoare activitatea de pilotaj în deplină libertate.

b) Reclamanta

130. Reclamanta consideră că ingerința în dreptul său la respectarea bunurilor rezultă din refuzul autorităților de a îi permite să desfășoare activitatea de pilotaj, prin neexecutarea celor două hotărâri definitive și prin anularea unei alte hotărâri definitive, în urma admiterii

recursului în anulare. Ea subliniază că autorizațiile sale aveau o valoare economică, deoarece îi permiteau să desfășoare această activitate. Ele reprezentau, așadar, un element esențial al fondului său de comerț.

131. Reclamanta adaugă că, în speță, justul echilibru care trebuie păstrat între protecția proprietății și cerințele interesului general a fost afectat. Deși Hotărârea Guvernului nr. 22/1999 nu a creat un monopol de jure asupra activității de pilotaj maritim, ea consideră că actele și omisiunile statului au dus la instituirea unui monopol de fapt. Printr-o succesiune de ordine, Ministerul i-a limitat în mod ilegal activitatea, ceea ce Curtea Supremă a constatat prin deciziile sale din 6 februarie 2001 și 22 octombrie 2002. Cu încălcarea acestor hotărâri, Ministerul a continuat să condiționeze desfășurarea activității de pilotaj de către reclamantă de absența unei concesionări.

132. În opinia reclamantei, imposibilitatea de a-și desfășura activitatea din cauza instituirii unui monopol de fapt în domeniul pilotajului ar putea să fie considerată ca o reglementare a folosinței bunurilor în sensul alin. 2 al art. 1 din Protocolul nr. 1. Ea arată că acest monopol nu era prevăzut de lege.

133. Reclamanta mai observă că în *Cauza Iatridis împotriva Greciei* ([MC], nr. 31.107/96, § 61, CEDO 1999-II) Curtea a statuat că anularea actelor administrative ilegale și refuzul ulterior al autorităților de a se conforma consecințelor unei sentințe pronunțate împotriva lor determinau o încălcare a art. 1 din Protocolul nr. 1.

134. Reclamanta subliniază în speță că, prin ordinele litigioase, Ministerul a modificat legea într-un mod nepermis, fără a ține cont de cele două decizii definitive ale Curții Supreme, care a statuat că Ordonanța nr. 22/1999 nu condiționa valabilitatea autorizațiilor de existența unei concesionări. Un astfel de mod de a acționa este contrar legii, astfel cum a fost el interpretat cu autoritate de lucru judecat de către instanța supremă.

135. În continuare, reclamanta consideră că această constatare ar putea să scutească Curtea de a verifica dacă a fost păstrat un just echilibru între cerințele interesului general al comunității și imperativele apărării drepturilor individuale. Totuși, ea arată că acest echilibru a fost încălcat și că a fost obligată să suporte o sarcină disproporționată și excesivă. 2. **Aprecierea Curții**

136. Curtea observă că reclamanta a formulat două capete de cerere întemeiate pe art. 1 din Protocolul nr. 1: unul legat de neexecutarea celor două decizii definitive, celălalt referitor la anularea unei a treia decizii definitive în urma unui „recurs în anulare“.

a) Neexecutarea deciziilor din 6 februarie 2001 și 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme de Justiție

137. Curtea observă că instanța națională supremă a statuat, în decizia sa din 6 februarie 2001, că reclamanta a dobândit dreptul de desfășurare a activității de pilotaj maritim în condiții de liberă concurență și că, din cauza aplicării prevederilor primului ordin, i s-a interzis dreptul de a desfășura această activitate (vezi paragraful 18 de mai sus). Această decizie a confirmat de altfel sentința din 15 iunie 2000 a Curții de Apel în ceea ce privește

anularea art. 5 din ordinul în cauză. Or, sentința pronunțată în prima instanță reținuse că toate încălcările aduse obiectului de activitate al reclamantei au efecte asupra patrimoniului său și sunt echivalente unei exproprieri, încălcând astfel prevederile Constituției (vezi paragraful 12 de mai sus). Pe de altă parte, Curtea Supremă, în decizia sa din 5 noiembrie 2001, care respingea un recurs în anulare introdus împotriva acestor două decizii, a subliniat că autorizația din 27 ianuarie 2000 era un drept dobândit în patrimoniul reclamantei, drept ce trebuia așadar să fie protejat pe toată durata valabilității autorizației; mai mult, limitarea adusă autorizației în perioada sa de valabilitate nu era conformă cu legea (vezi paragraful 24 de mai sus).

138. Instanța supremă a mai reținut, în decizia sa definitivă din 22 octombrie 2002, că dreptul reclamantei a fost încălcat prin aplicarea prevederilor celui de al doilea ordin, cu încălcarea condițiilor care reies din autorizația sa (vezi paragraful 31 de mai sus), această decizie confirmând sentința din 22 noiembrie 2001 a Curții de Apel, care, la rândul său, a reținut că reclamanta avea dreptul să își desfășoare activitatea în baza autorizației din 27 ianuarie 2000 (vezi paragraful 30 de mai sus).

139. Astfel, rezultă că instanțele naționale au statuat că reclamanta avea, în baza autorizației menționate mai sus, dreptul de a desfășura activitatea de pilotaj și că limitarea adusă autorizației respective în timpul valabilității sale nu era legală.

140. În acest sens, Curtea reamintește că noțiunea de „bunuri” din art. 1 din Protocolul nr. 1 are sferă de aplicare autonomă, care nu se limitează la proprietatea unor bunuri corporale: anumite alte drepturi și interese care constituie active pot fi de asemenea considerate „drepturi de proprietate” și, așadar, „bunuri” în sensul acestei prevederi (*Gasus Dossier-und Fördertechnik GmbH împotriva Olandei*, hotărârea din 23 februarie 1995, seria A, nr. 306-B, p. 46, § 53; Iatridis, citată anterior, § 54).

141. Așadar, Curtea admite, alături de reclamantă, că în speță exista o valoare patrimonială prin autorizația însăși, în baza căreia ea putea să aibă speranța legitimă de a-și desfășura activitatea economică. Guvernul recunoaște de altfel el însuși că autorizația în discuție putea constitui un bun în sensul art. 1 din Protocolul nr. 1 (vezi paragraful 126 de mai sus). Rezultă că reclamanta avea un „bun” în sensul art. 1 din Protocolul nr. 1.

142. Curtea nu poate subscrie la argumentul Guvernului conform căruia reclamanta a putut să își desfășoare activitatea în perioada de valabilitate a autorizației. În acest sens, ea arată că partea interesată a fost obligată să își înceteze activitatea la data de 1 septembrie 2000 și că nu a reluat-o decât de la 18 februarie 2002 până la 28 februarie 2005, și aceasta numai în zona portuară 2, deși autorizația din 27 ianuarie 2000 nu prevedea această limitare. În plus, ea observă că încetarea activității reclamantei, urmată de o reluare parțială, a fost consecința încălcării celor două hotărâri definitive pronunțate de instanța supremă.

143. Reclamanta a suferit astfel o ingerință în dreptul său la respectarea bunurilor.

144. Prin urmare, trebuie stabilit în primul rând dacă această ingerință era prevăzută de lege, ținând cont de faptul că supremația dreptului, unul dintre principiile fundamentale ale

unei societăți democratice, este inherentă tuturor articolelor Convenției. Necesitatea de a cerceta dacă s-a păstrat un just echilibru între cerințele interesului general al comunității și imperativele de apărare a drepturilor fundamentale ale omului nu poate interveni decât subsecvent, după ce s-a stabilit că ingerința litigioasă a respectat principiul legalității și nu era arbitrară (*Iatridis*, citată anterior, § 58).

145. În speță, Curtea reamintește că instanța supremă națională a reținut ilegalitatea oricărei limitări aduse autorizației reclamantei în perioada sa de valabilitate. O astfel de constatare determină Curtea să constate că ingerința în cauză nu era conformă cu legea internă și o scutește de a mai analiza dacă ea urmărea un scop legitim și dacă era proporțională cu acest scop.

146. Prin urmare, Curtea apreciază că art. 1 din Protocolul nr. 1 a fost încălcat din cauza neexecutării deciziilor din 6 februarie 2001 și 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme de Justiție.

b) Anularea deciziei din 10 iunie 2002 a Curții de Apel Pitești

147. Curtea arată că la data de 25 ianuarie 2004 reclamantei i s-a eliberat o autorizație care îi permitea să desfășoare activitatea de pilotaj în zona 2 și care era valabilă până la data de 24 ianuarie 2009.

148. În baza acestei autorizații, reclamanta putea să aibă o speranță legitimă de a desfășura activitatea de pilotaj pe perioada sa de valabilitate. Rezultă că ea avea și în această privință un „bun” în sensul art. 1 din Protocolul nr. 1.

149. Or, această autorizație a fost invalidată în urma admiterii recursului în anulare prin decizia din 2 februarie 2005 a Înaltei Curți, iar reclamanta a fost ulterior obligată să își înceteze activitatea în zona menționată mai sus.

150. Așadar, Curtea apreciază că a avut loc o ingerință în dreptul reclamantei la respectarea bunurilor sale, prin faptul că decizia menționată mai sus a Înaltei Curți a anulat decizia definitivă din 10 iunie 2002 a Curții de Apel Ploiești.

151. Având în vedere concluzia de la paragraful 122 de mai sus, Curtea apreciază că în cazul de față justul echilibru dintre cerințele interesului general și imperativele de apărare a drepturilor individuale a fost afectat.

152. Prin urmare, a avut loc încălcarea art. 1 din Protocolul nr. 1 și din cauza admiterii recursului în anulare prin decizia din 2 februarie 2005 a Înaltei Curți de Casație și Justiție. IV. Asupra aplicării art. 41 din Convenție

153. Conform art. 41 din Convenție: Dacă Curtea declară că a avut loc o încălcare a Convenției sau a protocoalelor sale și dacă dreptul intern al înaltei părți contractante nu permite decât o înlăturare incompletă a consecințelor acestei încălcări, Curtea acordă părții lezate, dacă este cazul, o reparație echitabilă.

A. Prejudiciu

154. Reclamanta solicită suma de 3.884.798,57 dolari americani (USD) cu titlu de daune materiale pe care le-ar fi suferit din cauza pierderii veniturilor aferente contractelor în curs de executare (*damnum emergens*) și beneficiul nerealizat (*lucrum cessans*). Ea arată că actele și omisiunile autorităților naționale au avut consecințe de ordin patrimonial în ceea ce o privește, ținând cont de faptul că este un agent economic a cărui continuitate a activității este esențială pentru existența sa și de faptul că ea se află „în încetare completă a activității, lipsită de venituri și încărcată de datorii“. În acest sens, ea citează *Cauza Iatridis împotriva Greciei* (satisfacție echitabilă) ([MC], nr. 31.107/96, §§ 40-45, CEDO 2000-XI).

155. Reclamanta prezintă un raport de expertiză contabilă, precum și documente financiare și contabile și arată că experții au luat în calcul cifra sa de afaceri pe ultimii 3 ani de activitate normală, adică 1998, 1999 și 2000, contractele în curs de executare în momentul încetării activității și datele statistice referitoare la fluxul transporturilor maritime în porturile în care și-ar fi desfășurat activitatea dacă nu ar fi fost împiedicată de administrație.

156. Părțile relevante din raportul de expertiză sunt următoarele:

„Veniturile pierdute de societate, astfel cum sunt ele estimate de experți, se pot calcula în felul următor:

Pentru perioada august 2000-ianuarie 2002, având în vedere că societății i s-a interzis să desfășoare activitatea de pilotaj, pierderile sunt reprezentate de întreaga sumă previzibilă conform funcției de regresie: Pierdere totală pentru perioada august 2000-ianuarie 2002 se ridică la 941.551,08 USD.

Pentru perioada februarie 2002-februarie 2005, având în vedere că societății i s-a permis să desfășoare parțial activitatea de pilotaj în zona 2, pierderile sunt reprezentate de diferența dintre suma previzibilă conform funcției de regresie și vânzările realizate efectiv:

Pierdere parțială pentru perioada februarie 2002-februarie 2005 este de 1.709.849,05 USD. Pentru perioada februarie 2005-iulie 2006, având în vedere că societății nu i s-a permis să desfășoare activitatea de pilotaj, pierderile sunt reprezentate de suma previzibilă conform funcției de regresie:

Pierdere totală pentru perioada februarie 2005-iulie 2006 este de 1.233.398,44 USD.”

157. Concluzia raportului de expertiză este că pierdere totală estimată pentru perioada august 2000-iulie 2006 se ridică la 3.884.798,57 USD.

158. Reclamanta mai solicită și suma de 100.000 EUR pentru daune morale, considerând că a suferit „un prejudiciu moral incontestabil“. Ea citează cauzele *Sovtransavto Holding împotriva Ucrainei* (satisfacție echitabilă) (nr. 48.553/99, § 80, 2 octombrie 2003) și *Comingersoll S.A. împotriva Portugaliei* ([MC], nr. 35.382/97, §§ 35-36, CEDO 2000-IV), considerând că, în conformitate cu jurisprudența Curții, criteriile luate în considerare pentru evaluarea prejudiciului moral sunt bunul renume al întreprinderii, incertitudinea în planificarea deciziilor care trebuiau luate, tulburările cauzate gestiunii sale, angoasa și neplăcerile suferite de membrii organelor de conducere ale societății.

159. Ținând cont de aceste criterii, reclamanta arată că, în ciuda vechimii sale și a poziției sale inițiale foarte avantajoase pe piața serviciilor portuare, ea a fost redusă la o situație extrem de precară, în pragul falimentului, fiind în imposibilitatea de a-și prevedea viitorul.

160. Guvernul contestă raportul de expertiză prezentat de reclamantă, în măsura în care el nu face trimitere decât la veniturile brute, fără a ține seama de cheltuielile aferente oricărei activități economice, cum sunt cheltuielile curente, cheltuielile cu investițiile sau taxele și alte impozite. În lipsa oricărei estimări în această privință, raportul de expertiză nu prezintă pentru Guvern un fundament economic serios, deoarece există multe societăți comerciale care au încasări importante, însă un profit infim sau inexistent.

161. Guvernul subliniază în continuare că în Cauza Iatridis, menționată mai sus, Curtea a luat în considerare numai veniturile nete ale părții interesate. Prin urmare, el consideră că simpla trimitere la cifra de afaceri previzionată este lipsită de orice relevanță și prezintă în acest sens opinia detaliată a unei societăți de expertiză contabilă, conform căreia profitul previzionat al reclamantei pentru perioada septembrie 2000-iunie 2006 nu ar depăși 325.217 USD, având în vedere costurile pe care trebuia să le suporte pentru a-și desfășura activitatea, și care subliniază și faptul că ea și-a reluat activitatea în mai multe rânduri, obținând astfel venituri.

162. În opinia Guvernului, expertiza prezentată de reclamantă este în plus criticabilă, deoarece nu oferă anumite informații importante, cum ar fi durata contractelor luate în considerare, prețurile serviciilor, porturile și zonele portuare la care se referă.

163. În ceea ce privește prejudiciul moral, Guvernul consideră că o eventuală hotărâre de condamnare ar putea constitui, în sine, o reparație suficientă a prejudiciului moral pe care reclamanta pretinde că l-a suferit. În subsidiar, consideră că suma solicitată cu acest titlu este excesivă. El citează în acest sens cauzele *IZA Ltd și Makrakhidze împotriva Georgiei* (nr. 28.537/02, § 63, 27 septembrie 2005) și *S.C. Mașinexportimport Industrial Group S.A.* (citată anterior, § 57). Totuși, el subliniază că acordarea unei sume pentru prejudiciul moral în această ultimă cauză, ca și în Cauza *Sovtransavto Holding*, menționată mai sus, a luat în considerare incertitudinea juridică care a planat asupra părților interesate timp de mai mulți ani.

164. În plus, Guvernul atrage atenția asupra faptului că, dacă diferitele elemente care constituie prejudiciul nu se pretează la un calcul exact sau dacă distincția dintre prejudiciul material și prejudiciul moral se dovedește a fi dificilă, Curtea ar putea fi determinată să le analizeze global.

165. Reclamanta contestă cu fermitate „punctul de vedere de specialitate” prezentat de Guvern, considerând că acest document nu ar putea fi considerat drept o expertiză.

B. Cheltuieli de judecată

166. Reclamanta solicită suma de 10.142,51 EUR drept cheltuieli de judecată angajate în fața instanțelor interne și suma de 7.175 EUR pentru cheltuielile angajate în fața Curții.

167. Cu privire la cheltuielile angajate la nivel național, reclamanta prezintă în copie următoarele documente justificative:

a) 7 chitanțe care atestă plata unor onorarii de avocat în perioada 6 iunie 2001 - 2 aprilie 2002, a căror valoare totală se ridică la 65 milioane lei vechi românești (ROL); chitanțele respective se referă totuși la dosare care nu se regăsesc printre procedurile care fac obiectul cererii, cu excepția a două chitanțe în valoare totală de 23 milioane ROL, referitoare la dosarele soluționate prin deciziile din 5 noiembrie 2001 și 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme;

b) 8 ordine de plată emise de reclamantă în perioada 20 iunie 2002 - 18 septembrie 2003 în beneficiul a două cabinete de avocatură, a căror valoare totală este de 260 milioane ROL; 6 dintre cele 8 ordine de plată conțin mențiunea „onorarii de avocat“, însă fără a preciza procedurile la care se referă; un alt ordin de plată face trimitere la un număr de dosar care nu se regăsește printre procedurile care au făcut obiectul cererii; dimpotrivă, un alt ordin de plată, pentru o sumă de 30 milioane ROL, se referă la dosarul soluționat prin decizia din 2 februarie 2005 a Înaltei Curți.

168. Pentru cheltuielile angajate în fața Curții, reclamanta prezintă în copie următoarele documente:

a) o convenție din data de 28 noiembrie 2005, încheiată între avocat A. Dăgăliță și avocat N. Popescu, pe de o parte, și reclamanta, pe de altă parte; această convenție stabilea tarifele pe oră și preciza că cheltuielile legate de munca prestată de avocate trebuia să le fie achitate direct; de asemenea, se menționa că avocatele nu își vor recupera creanța atât timp cât situația financiară a reclamantei nu îi permitea să plătească onorariile;

b) o notă de onorarii de avocat din 28 noiembrie 2005 pentru suma de 7.175 EUR;

c) două facturi fiscale care atestă plata de către o terță societate a unei sume totale de 130 milioane ROL în beneficiul celor două avocate menționate mai sus pentru consultații juridice.

169. Guvernul nu se opune ca reclamantei să i se aloce o sumă care să corespundă cheltuielilor de judecată legate de procedura în fața Curții, cu condiția să fie dovedite, necesare și să aibă legătură cu cauza.

170. În ceea ce privește cheltuielile angajate în procedurile interne, Guvernul observă că o parte dintre chitanțe se referă la proceduri soluționate prin decizii favorabile reclamantei sau la alte proceduri decât cele care fac obiectul cauzei de față. În acest sens, el face trimitere la 3 chitanțe în valoare totală de 32 milioane ROL și constată, în plus, că ordinele de plată nu precizează la care proceduri interne se referă.

171. Cât privește suma referitoare la procedura în fața Curții, Guvernul consideră că suma solicitată cu acest titlu nu reflectă realitatea asistenței juridice furnizate de avocată reclamantei, având în vedere în special numărul de ore de muncă înscrise în nota de onorarii.

172. Dintr-o scrisoare a Grefei din 26 octombrie 2006, Guvernul mai constată că observațiile reclamantei, redactate de avocat D.B., nu au fost depuse la dosar, deși facturile prezentate de reclamantă acoperă și redactarea acestor observații. Mai adaugă faptul că, în măsura în care aceste observații sunt identice cu cele care i-au fost transmise prin scrisoarea Grefei din data de 19 decembrie 2006, reclamanta nu poate cere de două ori rambursarea onorariilor aferente redactării lor.

173. În orice caz, Guvernul consideră că suma solicitată cu titlu de onorarii de avocat este excesivă. C. Concluzia Curții 174. În circumstanțele speței, Curtea consideră că problema aplicării art. 41 din Convenție nu se află în stare de judecată. Prin urmare, se impune să fie rezervată și să se stabilească procedura ulterioară ținând cont de eventualitatea unui acord între statul pârât și reclamantă (art. 75 § 1 din Regulament).

PENTRU ACESTE MOTIVE,

În unanimitate,

CURTEA

1. unește cu fondul excepția preliminară a Guvernului întemeiată pe necompetența ratione materiae și o respinge;

2. declară cererea admisibilă;

3. hotărăște că a avut loc încălcarea art. 6 § 1 din Convenție și art. 1 din Protocolul nr. 1 din cauza neexecutării deciziilor din 6 februarie 2001 și 22 octombrie 2002 ale Curții Supreme de Justiție;

4. hotărăște că a avut loc încălcarea art. 6 § 1 din Convenție și art. 1 din Protocolul nr. 1 din cauza anulării deciziei din 10 iunie 2002 a Curții de Apel Ploiești;

5. hotărăște că problema aplicării art. 41 din Convenție nu se află în stare de judecată; prin urmare:

a) o rezervă în întregime;

b) invită Guvernul și societatea reclamantă să îi adreseze în scris, în cel mult 3 luni de la data rămânerii definitive a prezentei hotărâri, conform art. 44 § 2 din Convenție, observațiile lor cu privire la această chestiune și, în special, să îi aducă la cunoștință orice acord la care ar putea eventual să ajungă;

c) rezervă procedura ulterioară și îi delegă președintelui camerei sarcina de a o stabili în funcție de necesități.

Întocmită în limba franceză, apoi comunicată în scris la data de 3 iunie 2008, în aplicarea art. 77 §§ 2 și 3 din Regulament.

Elisabet Fura-Sandström,

preşedinte

Santiago Quesada,

grefier