



COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME
EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS

TROISIÈME SECTION

AFFAIRE S.C. PILOT SERVICE S.A. CONSTANȚA c. ROUMANIE

(Requête n° 1477/02)

ARRÊT

STRASBOURG

3 juin 2008

DÉFINITIF

03/09/2008

Cet arrêt peut subir des retouches de forme.

En l'affaire S.C. Pilot Service S.A. Constanța c. Roumanie,

La Cour européenne des Droits de l'Homme (troisième section), siégeant en une chambre composée de :

Elisabet Fura-Sandström, *présidente*,

Josep Casadevall, juge *ad hoc*,

Boštjan M. Zupančič,

Egbert Myjer,

Ineta Ziemele,

Luis López Guerra,

Ann Power, *juges*,

et de Santiago Quesada, *greffier de section*,

Après en avoir délibéré en chambre du conseil le 13 mai 2008,

Rend l'arrêt que voici, adopté à cette date :

PROCÉDURE

1. A l'origine de l'affaire se trouve une requête (n° 1477/02) dirigée contre la Roumanie et dont une société commerciale de droit roumain, S.C. Pilot Service S.A. Constanța (« la requérante ») a saisi la Cour le 31 juillet 2001 en vertu de l'article 34 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (« la Convention »).

2. Elle a été représentée devant la Cour par M^e A. Dăgăliță et M^e N. Popescu, avocates à Bucarest, et ensuite uniquement par cette dernière. Le gouvernement roumain (« le Gouvernement ») a été représenté successivement par son agent, M^{me} B. Rămășcanu, par son co-agent, M^{me} Ruxandra Pașoi, et par son nouvel agent, M. Răzvan-Horațiu Radu, du ministère des Affaires étrangères.

3. Le 29 mars 2006, la Cour a décidé de communiquer la requête au Gouvernement. Se prévalant des dispositions de l'article 29 § 3, elle a décidé que seraient examinés en même temps la recevabilité et le bien-fondé de l'affaire. M. C. Bîrsan, juge élu au titre de la Roumanie, s'étant déporté, le Gouvernement a désigné M. J. Casadevall pour siéger en qualité de juge *ad hoc* (articles 27 § 2 de la Convention et 29 § 1 du règlement).

EN FAIT

I. LES CIRCONSTANCES DE L'ESPÈCE

4. La requérante est une société commerciale constituée en 1991, à la suite de la transformation d'une ancienne entreprise d'Etat en société par

actions. Son siège social est à Constanța et son objet principal d'activité est le pilotage des navires dans les ports maritimes, le Danube maritime et fluvial et les canaux navigables.

5. Par un arrêté du 21 juin 1994, non publié, le ministère des Transports établit comme zones de pilotage les ports suivants : Constanța Nord (« la zone 1 »), Constanța Sud (« la zone 2 »), Mangalia et Midia.

6. Le 27 juin 1996, le Fonds de la propriété d'Etat (« le F.P.S. ») vendit à l'association des salariés de la requérante 51 % des actions de la société. A la suite de la transmission ultérieure des autres actions aux personnes physiques, dans le processus de privatisation, cette dernière devint une société intégralement privée.

7. Par l'ordonnance n° 22 du 29 janvier 1999 du Gouvernement, le pilotage des navires fut déclaré service public portuaire.

A. L'annulation de l'arrêté n° 508/1999 du ministère des Transports

8. Par un arrêté du 16 septembre 1999 (« l'arrêté n° 508/1999 »), le ministère des Transports (« le ministère ») approuva le règlement des activités portuaires.

9. Le 3 décembre 1999, la requérante saisit la cour d'appel de Constanța d'une action contre le ministère tendant à l'annulation des articles 2 et 5 de cet arrêté. La teneur des dispositions critiquées était la suivante. Selon l'article 2, l'activité de pilotage était soumise à des autorisations. L'article 5 § 1 faisait dépendre l'octroi d'une autorisation de la conclusion de contrats d'association, de cession ou d'autres contrats entre les entreprises intéressées et l'administration portuaire. Selon l'article 5 § 2, l'autorisation était valable jusqu'à la concession du service portuaire. La requérante se plaignait de ce que ces conditions portaient atteinte à son droit d'exercer le pilotage.

10. Peu après l'introduction de l'instance ci-dessus, le 27 janvier 2000, l'Inspection de la navigation civile délivra à la requérante une autorisation pour l'exercice de l'activité de pilotage à l'entrée et à la sortie des ports, ainsi que sur les voies et canaux navigables d'accès vers les ports fluviaux. Selon une clause de l'autorisation, celle-ci était valable jusqu'à l'octroi de la concession du service de pilotage, conformément à l'article 5 de l'arrêté n° 508/1999, mais au plus tard jusqu'au 27 janvier 2005.

11. Le 23 mai 2000, à la suite d'un appel d'offres, le ministère concéda le service public de pilotage (voir la procédure D ci-dessous).

12. Par un arrêt du 15 juin 2000, la cour d'appel fit droit à l'action, annula les articles 2 et 5 de l'arrêté susmentionné comme illégaux et constata que la requérante avait le droit d'exercer par la suite, dans les conditions prévues par la loi et sans aucune limitation ou autre condition, l'activité de pilotage. La cour d'appel retint :

« Il ressort des actes constitutifs de la société Pilot Service S.A. Constanța (statut, inscription au registre du commerce etc.), corroborés par la loi n° 15/1990 et la décision du Gouvernement n° 19/1991, qu'elle a acquis le droit d'exercer l'activité de pilotage des navires dans les ports maritimes, droit qui constitue son objet principal d'activité, tel qu'il est mentionné au registre du commerce, et qu'elle a exercé dès sa création et jusqu'à présent.

(...) Par le contrat de vente d'actions du 27 juin 1996 (...), le droit de propriété portant sur 51 % des actions a été transmis, avec tous les droits en découlant, dont l'exploitation du fonds de commerce par la continuation de l'activité de pilotage, activité qui constitue l'objet principal de la société, tel qu'autorisé en vertu des dispositions légales précitées (...)

A la suite de la privatisation, le droit de propriété sur l'entreprise a été transmis assorti de tous les droits qu'elle avait à l'époque.

Certes, le droit le plus important était celui de fournir, dans les conditions prévues par la loi, le service de pilotage en exploitant le fonds de commerce avec ses composantes (la clientèle, l'emblème) qui constituent des éléments d'une valeur patrimoniale incontestable et qui doivent être pris en compte lors de l'évaluation des actions qui ont par ailleurs fait l'objet du contrat de vente.

Depuis la création de l'entreprise d'Etat et jusqu'à sa privatisation totale (par le contrat de vente du 27 juin 1996), aucune loi spéciale, en vertu de l'article 40 de la loi n° 15/1990, n'a institué de monopole au profit de l'Etat sur l'activité de pilotage.

L'objet d'activité consistant à fournir des services de pilotage des navires peut être défini comme un bien incorporel qui constitue un élément du fonds de commerce ayant un impact patrimonial.

Bien qu'à première vue l'arrêté n° 508/1999 du ministère des Transports vise ce bien incorporel, les conséquences de son application frappent le patrimoine de la société commerciale en cause, puisque son patrimoine s'identifie à son fonds de commerce, les deux notions pouvant être définies l'une par l'autre. Elles sont formées d'une universalité de biens mobiliers et immobiliers, corporels et incorporels, des actifs et des passifs.

Par conséquent, la protection du service de pilotage de navires, comme objet d'activité de la société commerciale Pilot Service S.A., tel que reconnu par les dispositions légales afférentes à sa création, ne vise pas à instituer un droit de monopole, mais à conserver le patrimoine même de la société.

Il s'ensuit que toutes atteintes à l'objet d'activité ont des effets sur son patrimoine et sont équivalentes à une expropriation, enfreignant ainsi les dispositions (...) de la Constitution.

La protection que le législateur confère à la notion de patrimoine doit s'entendre (...) non seulement dans le sens de la protection des biens mobiliers et immobiliers, mais également de celle des droits incorporels.

(...) la cour constate que la requérante a acquis un droit de propriété en vertu de la loi, de sorte qu'elle n'a plus besoin d'autres autorisations au sens de l'article 5 de

l'arrêté (...) et qu'elle ne saurait se voir imposer de participer à l'appel d'offres en vue de la concession, aussi longtemps qu'elle est propriétaire d'un tel service. »

13. Le ministère forma un recours devant la Cour suprême de justice.

14. Le 16 juillet 2000, sur demande de la requérante, la cour d'appel de Constanța ordonna au ministère de surseoir à l'exécution de l'arrêté contesté et de permettre à la requérante d'exercer son activité jusqu'à l'examen du recours. A la suite d'une plainte qu'elle introduisit auprès du parquet général de la Roumanie, le ministère lui permit d'exercer temporairement son activité.

15. La requérante affirme qu'elle fut obligée par les autorités d'interrompre son activité le 12 août 2000, et qu'elle la reprit le 22 août 2000.

16. Le 23 août 2000, le ministère rendit un nouvel arrêté (voir la procédure B ci-dessous).

17. Le 1^{er} septembre 2000, la requérante cessa son activité, à la suite d'une lettre de la direction du port de Constanța (voir paragraphe 27 ci-dessous).

18. Par un arrêt du 6 février 2001, la Cour suprême fit droit au recours du ministère, cassa l'arrêt du 15 juin 2000 et annula l'article 5 de l'arrêté. La Cour suprême retint que l'article 2 de l'arrêté était conforme à la loi mais que l'article 5 ne l'était pas. L'arrêt était ainsi rédigé dans ses parties pertinentes :

« En ce qui concerne les dispositions de l'article 5 de l'arrêté contesté, la Cour suprême de justice constate qu'elles apportent des modifications non permises à la loi par la création d'une nouvelle catégorie d'autorisations. Il s'agit des autorisations nécessaires à la prestation des services publics portuaires qui, en vertu du même texte, sont accordées uniquement aux agents économiques qui, à la date de leur demande d'autorisation, avaient conclu des contrats d'association, de cession ou autres avec les administrations portuaires.

L'ordonnance n° 22/1999 du Gouvernement ne contient aucune disposition spéciale et dérogatoire sur la nécessité d'obtenir une autre autorisation que celle prévue par l'article 11 § 1, en vue de la réalisation des services publics portuaires.

Une autre modification de la loi réside dans les dispositions de l'article 5 § 2 de l'arrêté, selon lesquelles les autorisations (...) restent valables jusqu'à la concession, dans les conditions prévues par la loi, des services publics portuaires concernés.

Or, ni l'ordonnance n° 22/1999 du Gouvernement (...) ni l'article 82 de l'ordonnance n° 42/1997 du Gouvernement (...) ne contiennent aucune disposition relative à la cessation de la validité de l'autorisation dans le cas de la concession du service public portuaire au bénéfice d'autres personnes.

(...) Une telle condition ne se retrouve pas dans l'ordonnance précitée et, sans aucun doute, son application entraînerait l'annulation des autorisations de pilotage accordées aux sociétés commerciales qui, comme la requérante, ont pour objet d'activité le pilotage maritime.

(...) il ressort des pièces du dossier qu'en raison de l'application de l'arrêt susmentionné, la société commerciale Pilot Service S.A. Constanța s'est vu interdire l'exercice de l'activité de pilotage pour environ six mois, se retrouvant ainsi aux bords de la faillite.

La Cour considère, avec le juge de première instance, que cet agent économique a acquis le droit d'exercer l'activité de pilotage maritime dans des conditions de concurrence, en vertu de son statut et des lois applicables.

L'Etat n'a pas instauré par la loi un monopole à l'égard de cette activité, en accordant des droits exclusifs à la suite de la concession du service public au bénéfice d'un ou plusieurs agents économiques déterminés.

(...) on ne saurait reconnaître un monopole de l'Etat dans ce domaine, d'autant plus que l'article 82 de l'ordonnance n° 42/1997 du Gouvernement a prévu que cette activité peut faire l'objet d'une concession au bénéfice d'une ou deux sociétés au maximum.

Il faut signaler également que la législation d'autres pays européens a conditionné l'exercice de l'activité de pilotage uniquement par l'accomplissement de l'exigence sur la formation de spécialité et l'expérience des pilotes dans ce domaine, ainsi que par l'existence des moyens nécessaires à l'exercice de l'activité.

Le représentant du ministère des Transports a verbalement invoqué l'abrogation ultérieure de l'arrêt n° 508/1999 par son arrêt n° 595/2000.

Une telle allégation n'est pas pertinente, compte tenu de ce qu'un tel procédé est par lui-même inadmissible.

Le tribunal seul, légalement saisi par l'action de la requérante, pouvait annuler l'acte administratif soumis à son contrôle (...), faisant ainsi cesser ses effets juridiques. »

19. Le 7 février 2001, la requérante demanda au commandement du port de Constanța de lui permettre d'exercer son activité, en vertu de l'arrêt du 6 février 2001 de la Cour suprême.

20. Les 6 mars 2001, elle adressa la même demande au ministère.

21. Le 14 mars 2001, l'arrêt du 15 juin 2000 de la cour d'appel de Constanța fut revêtu de la formule exécutoire dans la partie concernant l'annulation de l'article 5.

22. Par lettre du 21 mars 2001, le ministère fit savoir à la requérante qu'il ne pouvait pas accéder à sa demande, puisque le droit d'exercer l'activité de pilotage n'appartenait qu'aux sociétés qui avaient été choisies à l'issue de l'appel d'offres du 23 mai 2000 (voir procédure D ci-dessous). Par la même lettre, le ministère précisa :

« A la suite de l'arrêt de la Cour suprême, les agents économiques doivent demander une autorisation pour les activités de pilotage en vertu du droit applicable, à savoir l'arrêt n° 595/2000.

L'arrêt de la Cour suprême, dans son dispositif, ne fait aucune mention d'une obligation pour l'autorité compétente de permettre l'exercice de l'activité de pilotage

dans les zones faisant l'objet de la concession, à la différence de l'arrêt de la cour d'appel (...) »

23. A une date non précisée, le procureur général de Roumanie forma, sur demande du ministère, un recours en annulation (« recurs în anulare ») contre l'arrêt susmentionné de la Cour suprême, exposant que l'arrêté n° 508/1999 du ministère avait été abrogé par l'arrêté n° 595 du 23 août 2000 et que, dès lors, le recours contre l'arrêt du 15 juin 2000 aurait dû être rejeté pour défaut d'objet.

24. Par un arrêt du 5 novembre 2001, la Cour suprême rejeta le recours en annulation comme mal fondé. Elle jugea que l'autorisation du 27 janvier 2000 délivrée à la requérante était un droit acquis dans son patrimoine et que, dès lors, il devait être protégé pendant toute la durée de validité de l'autorisation. La Cour suprême retint également que la limitation apportée à l'autorisation, pendant sa durée de validité, n'était pas conforme à la loi.

B. L'annulation de l'arrêté n° 595/2000 du ministère des Transports

25. Par un arrêté du 23 août 2000 (« l'arrêté n° 595/2000 »), le ministère établit un nouveau règlement pour la fourniture des services portuaires, qui abrogeait le précédent arrêté n° 508/1999.

26. Les articles 2 § 2 du règlement et 6 de l'arrêté n° 595/2000 prévoient respectivement que seul le concessionnaire d'un service public portuaire peut fournir ce service et que les autorisations délivrées en vertu de l'arrêté n° 508/1999 ne sont valables que jusqu'à l'échéance du visa annuel.

27. Par lettre du 1^{er} septembre 2000, la direction du port de Constanța informa la requérante qu'à partir de cette date l'exercice de son droit de pilotage était suspendu.

28. Le 6 octobre 2000, la requérante saisit la cour d'appel de Constanța d'une action contre le ministère afin d'annuler les dispositions susmentionnées de l'arrêté n° 595/2000 et du règlement afférent et de se voir accorder des dommages et intérêts pour le préjudice que cet arrêté lui aurait causé.

29. Alors que la procédure était pendante, le 19 janvier 2001, l'Inspection de la navigation civile délivra à la requérante une autorisation portant sur le pilotage des navires à l'entrée et à la sortie des ports. Selon les clauses de l'autorisation, elle était valable uniquement pour les zones non soumises à la concession et jusqu'au 19 janvier 2006.

30. Par un arrêt du 22 novembre 2001, la cour d'appel fit droit à l'action, annula les dispositions en cause et jugea que la requérante avait le droit d'exercer l'activité de pilotage en vertu de l'autorisation du 27 janvier 2000. Par le même arrêt, la cour d'appel annula la lettre de la direction du port de Constanța précitée (voir paragraphe 27 ci-dessus) et constata en outre que la

requérante avait renoncé à sa demande portant sur l'octroi de dommages et intérêts. La cour d'appel retint notamment :

« Il ressort des pièces du dossier que les soi-disant nouvelles dispositions de l'arrêté n° 595/2000 ont, en réalité, repris celles de l'arrêté n° 508/1999, telles qu'elles avaient été annulées par les arrêts des 15 juin 2000 de la cour d'appel (...) et 6 février 2001 de la Cour suprême.

(...) les dispositions des articles 6 de l'arrêté n° 595/2000 et 2 § 2 du règlement apportent des modifications non permises à la loi, puisqu'elles instituent une nouvelle catégorie d'autorisations, qu'elles limitent la durée des autorisations antérieurement délivrées et qu'elles subordonnent la délivrance des autorisations à des conditions illégales, en accordant le droit de fournir le service de pilotage uniquement aux agents économiques concessionnaires des services publics.

(...) à la suite de l'arrêté n° 595/2000 et de la lettre (...) transmise à la société, à partir du 1^{er} septembre 2000, son activité a pris fin et elle est arrivée aux bords de la faillite, dans la mesure où elle ne peut plus exercer l'activité de pilotage (...) qui est sa seule source de revenus. »

31. Cet arrêt fut confirmé par un arrêt du 22 octobre 2002 de la Cour suprême qui rejeta le recours du ministère. L'arrêt était ainsi rédigé dans ses parties pertinentes :

« (...) la Cour suprême constate que la juridiction de premier ressort a examiné en détail les deux arrêtés, en retenant que certaines dispositions du premier arrêté, qui avaient été annulées, ont été reprises dans le second arrêté.

Un tel procédé peut être considéré, à juste titre, comme une façon d'éluder les décisions judiciaires passées en force de chose jugée, revenant, en fin de compte, à méconnaître le principe constitutionnel (...) de la séparation des pouvoirs.

(...) La requérante a vu son droit méconnu, en violation des conditions découlant de son autorisation (...) »

32. Dans le même arrêt, la Cour suprême renvoya à son arrêt du 5 novembre 2001 (voir paragraphe 24 ci-dessus) à l'égard de l'illégalité des limitations apportées à l'autorisation en cause. La Cour suprême retint sur ce point :

« Il est vrai que l'arrêt susmentionné a tranché un autre litige, mais la question litigieuse est la même dans les deux cas. Le principe de l'autorité de la chose jugée n'intervient pas uniquement dans l'hypothèse où la triple identité – personnes, objet, cause – est remplie, mais (...) également dans les situations où la solution prononcée dans le deuxième litige serait de nature à contredire le point de vue du tribunal qui a examiné le premier litige, en rendant ainsi inopérante sa décision. »

33. Le 23 octobre 2002, la requérante demanda au ministère et aux autorités du port de Constanța la permission de reprendre son activité de pilotage, en se prévalant de l'arrêt susmentionné.

34. Le 29 octobre 2002, l'arrêt de la cour d'appel de Constanța fut revêtu de la formule exécutoire.

35. Le 30 octobre 2002, sur demande de la requérante, un huissier de justice demanda aux autorités du port de Constanța et au ministère d'exécuter l'arrêt susmentionné.

36. Par lettre du 6 novembre 2002, le ministère informa la requérante qu'il allait adopter un nouvel arrêté pour supprimer les dispositions susmentionnées de l'arrêté n° 595/2000. Il lui indiqua également qu'elle ne pouvait cependant pas exercer l'activité de pilotage, car elle n'avait pas demandé une nouvelle autorisation. Il estima qu'une telle autorisation était nécessaire dès lors que l'arrêt en cause n'avait pas annulé les dispositions concernant les autorisations.

37. Par un arrêté (n° 1867) du 14 novembre 2002 (« l'arrêté n° 1867/2002 »), le ministère abrogea les articles 2 § 2 du règlement et 6 de l'arrêté n° 595/2000.

38. Par un arrêté (n° 287) du 27 février 2003 (« l'arrêté n° 287/2003 »), le ministère établit que les autorisations délivrées aux agents économiques fournissant des services de pilotage seraient valables jusqu'à la date de la concession des services en cause et que, si le service public faisait l'objet d'une concession, le concessionnaire était le seul à pouvoir fournir ce service.

C. L'annulation de la décision du Gouvernement n° 167 du 13 mars 2000

39. Par décision n° 167 du 13 mars 2000, le Gouvernement approuva la concession du service public portuaire de pilotage dans les ports maritimes roumains.

40. Le 3 mai 2000, la requérante saisit la cour d'appel de Constanța d'une action contre le Gouvernement, afin d'annuler la décision n° 167/2000.

41. Par un arrêt du 6 décembre 2000, la cour d'appel rejeta l'action.

42. Cet arrêt fut confirmé par un arrêt du 26 octobre 2001 de la Cour suprême de justice, qui rejeta le recours de la requérante en retenant que par la décision critiquée, l'Etat n'avait pas institué un monopole sur l'activité de pilotage maritime, dans la mesure où la requérante s'était vue accorder le droit de se porter candidate dans le cadre de l'appel d'offres en vue de la concession du service de pilotage.

D. L'annulation de la procédure d'appel d'offres du 23 mai 2000

43. Le 23 mai 2000, à la suite d'un appel d'offres, le ministère concéda le service public de pilotage des navires pour les ports maritimes de Constanța Nord (« la zone 1 »), Constanța Sud (« la zone 2 »), Midia et Mangalia, pour une durée de dix ans. La requérante y participa, en

présentant une offre pour la zone 2, mais une société tierce (« la société V. ») fut retenue.

44. Le 25 mai 2000, la requérante saisit le tribunal départemental de Bucarest d'une action contre le ministère, afin d'annuler la procédure pour la zone 2.

45. Le 12 juillet 2000, le ministère conclut un contrat de concession avec la société V.

46. Par un arrêt du 2 novembre 2001, le tribunal fit droit à l'action et annula la procédure pour la zone 2, en raison de défauts procéduraux.

47. Le 22 janvier 2002, la requérante demanda au ministère, par l'intermédiaire d'un huissier de justice, la permission d'exercer l'activité de pilotage.

48. Le 18 février 2002, la requérante reprit son activité dans la zone 2.

49. Sur recours du ministère, l'arrêt du 2 novembre 2001 fut confirmé par un arrêt du 10 juin 2002 de la cour d'appel de Ploiești.

50. Le 24 décembre 2002, la requérante, en tant que mandataire, conclut un contrat de mandat avec l'Administration des ports maritimes de Constanța (« l'Administration »), en vertu duquel elle pouvait réaliser, au nom de cette dernière, le pilotage des navires dans la zone 2 du port de Constanța. La validité du contrat courait jusqu'au 30 juin 2003.

E. Le recours en annulation contre les arrêts des 2 novembre 2001 et 10 juin 2002

51. Le 11 juin 2003, sur demande du ministère, le procureur général de la Roumanie forma un recours en annulation contre les arrêts des 2 novembre 2001 et 10 juin 2002 susmentionnés, en alléguant une interprétation erronée du droit interne.

52. Le 26 juin 2003, la requérante et l'Administration convinrent de la prorogation du contrat de mandat jusqu'à la conclusion d'un contrat de concession, à la suite d'une nouvelle offre publique.

53. Le 25 janvier 2004, l'Autorité navale de Constanța délivra à la requérante une autorisation portant sur le pilotage des navires à l'entrée et à la sortie des ports et entre les quais du même port. Selon les clauses de l'autorisation, elle était valable uniquement pour la zone 2 du port de Constanța et jusqu'au 24 janvier 2009.

54. Par un arrêt du 2 février 2005, la Haute cour de cassation et de justice (l'actuelle Cour suprême de justice) fit droit au recours en annulation du procureur général et rejeta l'action de la requérante, en jugeant que la procédure d'appel d'offres avait respecté les exigences légales. L'arrêt fut rendu par deux voix contre une. La juge minoritaire indiqua dans son opinion séparée que le recours en annulation aurait dû selon elle être rejeté.

55. Par lettre du 14 février 2005, l'Autorité navale de Constanța informa G.C., expert comptable désigné par la requérante, de ce qui suit :

« (...) la société Pilot Service détenait en février 2002 une autorisation délivrée en vertu de l'arrêté n° 595/2000 sous la condition suivante : l'autorisation est valable uniquement pour les zones non soumises à la concession.

Dès l'année 2000 et jusqu'au février 2002 l'activité de pilotage est passée au régime de la concession dans tous les ports maritimes roumains.

Par un jugement du 2 novembre 2001, le tribunal départemental de Bucarest a annulé l'offre publique du 23 mai 2000 lancée par le ministère des Transports en vue de la concession du service public de pilotage des navires dans la zone 2 du port de Constanța.

A la suite de ce jugement, le ministère des Transports a informé la société V. qu'à partir du 1^{er} février 2002 le contrat de concession du 12 juillet 2000 cessait temporairement d'être applicable, jusqu'à l'examen du recours formé par le ministère.

Compte tenu de la suspension du contrat de concession de la société V., et d'autre part de l'autorisation détenue par la société Pilot Service, il s'ensuit qu'à partir de cette date elle pouvait exercer l'activité de pilotage dans la zone 2 du port de Constanța.

Cela étant, nous vous informons qu'il n'y a pas de document clair selon lequel la société Pilot Service se serait vue indiquer qu'elle pouvait effectuer le pilotage des navires maritimes dans la zone 2 du port de Constanța. Toutefois, elle était en connaissance de cause à cet égard, en raison des annonces faites dans les séances journalières de la commission de coordination du mouvement des navires dans les ports maritimes. »

56. Le 28 février 2005, l'Autorité navale envoya à la requérante une notification dont les parties pertinentes se lisent comme suit :

« Vu l'arrêt du 2 février 2005 rendu par la Haute cour de cassation et de justice (...) vous êtes informés qu'à partir de la date de la présente notification, l'autorisation [du 25 janvier 2004] (...) délivrée à la société Pilot Service S.A. cesse d'être valable, l'activité ne pouvant plus être exercée que par le concessionnaire, en vertu du contrat de concession. »

57. Par notification du 28 février 2005, l'Administration informa la requérante de ce qui suit :

« Vu l'arrêt du 2 février 2005 de la Haute cour de cassation et de justice (...) nous vous notifions la résiliation du contrat de mandat du 24 décembre 2002 à partir du 28 février 2005.

En conséquence, vous devez cesser (...) de fournir le service de pilotage dans la zone 2 du port de Constanța. »

58. A la suite d'une plainte de la requérante, l'Autorité navale reprit, par une lettre du 31 mars 2005, le contenu de la notification du 28 février 2005, en l'informant de ce qu'elle ne pouvait exercer l'activité de pilotage qu'après l'obtention d'une autorisation et uniquement pour les zones qui ne faisaient pas l'objet de la concession.

59. Le 20 avril 2005, le ministère des Transports communiqua à la requérante qu'il n'avait pas de compétence en matière de délivrance d'autorisations pour l'activité de pilotage et l'invita par conséquent à adresser une demande en ce sens à l'Autorité navale.

F. Les procédures en dommages et intérêts

60. Le 8 janvier 2003, la requérante saisit la cour d'appel de Constanța d'une action contre le ministère afin de se voir accorder des dommages et intérêts pour la non-exécution de l'arrêt du 22 novembre 2001 (voir paragraphe 30 ci-dessus).

61. Par un arrêt du 17 février 2003, la cour d'appel rejeta l'action, en retenant :

« Il ressort du dispositif de l'arrêt [du 22 novembre 2001] qu'aucune obligation n'a été fixée à la charge de la partie défenderesse et qu'aucun délai n'a été prévu pour l'exécution (...).

Seul le dispositif d'une décision judiciaire peut faire l'objet de l'exécution forcée.

(...) Dans ces conditions l'action de la requérante est irrecevable. »

62. La requérante ne forma pas de recours contre cet arrêt.

63. Une nouvelle action en dédommagement introduite par la requérante contre le ministère fut rejetée par un arrêt du 26 juillet 2005 de la cour d'appel de Constanța. La requérante forma un recours devant la Haute cour. Une audience eut lieu le 11 octobre 2006, mais la requérante n'a pas fourni d'autres informations sur l'issue de la procédure.

G. La situation actuelle de la requérante

64. Par télécopie du 28 février 2008, l'avocate de la requérante informa le Greffe de ce que le registre du commerce avait saisi le tribunal départemental de Constanța d'une demande tendant à la dissolution de la société requérante faute pour celle-ci de ne pas avoir procédé à la majoration de capital social prévue par la loi, demande qui a été rejetée par un jugement du 19 décembre 2007 du tribunal départemental, compte tenu de ce que la requérante avait entre-temps majoré son capital.

65. Par la même télécopie, l'avocate de la requérante précisa que cette dernière n'avait pas d'activité même à ce jour et qu'elle encourait à tout moment la faillite. Elle fournit en ce sens copie d'un arrêt du 30 octobre 2006 du tribunal départemental de Constanța qui avait rejeté une demande de l'administration des ports visant à l'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire à son encontre.

II. LE DROIT INTERNE PERTINENT

A. Loi n° 15 du 7 août 1990

66. Cette loi a prévu la transformation des anciennes entreprises d'Etat en régies autonomes et sociétés commerciales. Selon l'article 40 de la loi, l'Etat peut instituer des monopoles sur certaines activités économiques, mais tous monopoles, ainsi que leurs modalités d'administration, doivent être établis par loi spéciale.

B. Décision n° 19 du 10 janvier 1991 du Gouvernement

67. Par cette décision, le Gouvernement a approuvé la création de certaines sociétés commerciales par actions, dont la requérante, dans le domaine du transport naval. Cette décision a établi dans une annexe que l'objet principal d'activité de la requérante était le pilotage des navires dans les ports maritimes, le Danube maritime et fluvial et les canaux navigables.

C. Ordonnance n° 42 du 28 août 1997 du Gouvernement sur la navigation civile

68. Selon l'article 82 de cette ordonnance, le ministère des Transports établit les zones de pilotage obligatoire. Cette activité peut faire l'objet d'une concession au bénéfice d'une ou deux sociétés au maximum.

D. Ordonnance du gouvernement n° 22 du 29 janvier 1999 sur l'administration des ports et les services fournis dans les ports

69. Les dispositions pertinentes de cette ordonnance sont ainsi libellées :

Article 10

« Les services fournis dans les ports sont ainsi classifiés :

a) les services publics portuaires :

1. le pilotage des navires (...) »

Article 11

« (1) Afin d'assurer le déroulement des services portuaires, un système d'autorisations est instauré (...) »

(2) Les services pour lesquels les opérateurs portuaires sont soumis à l'autorisation et la procédure d'autorisation sont déterminés par le ministère des Transports. »

70. Par décision (n° 37) du 7 mars 2000, la Cour constitutionnelle jugea que les dispositions de l'article 10 de l'Ordonnance n° 22/1999 du Gouvernement étaient conformes à la Constitution.

E. Arrêté du ministère des Transports n° 508 du 16 septembre 1999

71. Les dispositions pertinentes de cet arrêté sont les suivantes :

Article 2

« Les services portuaires (...) pour lesquels les agents économiques sont soumis à l'autorisation du ministère des Transports sont les suivants :

(...) a) le pilotage des navires (...) »

Article 4

« L'autorisation de fournir des services portuaires est délivrée aux agents économiques par l'Inspection de la navigation civile – I.N.C., pour une durée de cinq ans, sous réserve de l'obtention d'un visa annuel. »

Article 5

« (1) Les autorisations de fournir des services portuaires (...) sont délivrées, sur demande, uniquement aux agents économiques qui, à la date de leur demande, avaient conclu des contrats d'association, de cession ou d'autres contrats avec les administrations portuaires (...) »

(2) Les autorisations prévues par l'article 4 sont valables jusqu'à ce que les services portuaires aient été concédés, dans les conditions prévues par la loi.

(3) Dès la conclusion du contrat de concession, seul l'agent économique concessionnaire est autorisé à fournir des services portuaires. »

F. Décision n° 167 du 13 mars 2000 du Gouvernement sur l'approbation de la concession du service public de pilotage dans les ports maritimes roumains

72. Cette décision prévoit dans ses parties pertinentes :

Article 1

« Est approuvée la concession par le ministère des Transports (...) du service public de pilotage dans les ports maritimes roumains pour une durée de dix ans. »

Article 3

« (...) le ministère des Transports doit organiser, dans les conditions légales, l'appel d'offres public en vue de la concession de ce service. »

G. Arrêté du ministère des Transports no 595 du 23 août 2000 portant approbation du règlement d'autorisation des agents économiques fournissant des services dans les ports

73. Les dispositions pertinentes de cet arrêté sont ainsi libellées :

Article 3

« (2) Si un service public fait l'objet d'une concession, ce service ne peut être fourni que par l'agent économique concessionnaire bénéficiant d'une autorisation valable. »

Article 5

« Dès l'entrée en vigueur du présent arrêté, l'arrêté du ministère des Transports n° 508/1999 (...) est abrogé. »

Article 6

« Les autorisations délivrées en vertu de l'arrêté du ministère des Transports n° 508/1999 sont valables jusqu'à l'échéance du visa annuel, dans le respect des dispositions de l'article 2 § 2 du présent règlement. »

H. Règlement d'autorisation des agents économiques fournissant des services dans les ports, approuvé par l'arrêté n° 595/2000 du ministère des Transports

74. La disposition pertinente de ce règlement est la suivante :

Article 2 § 2

« En cas de concession d'un service public (...), seul le concessionnaire peut fournir ce service. »

75. Les articles 6 de l'arrêté n° 595/2000 et 2 § 2 du règlement ont été abrogés par l'arrêté du ministère des Transports n° 1867 du 14 novembre 2002.

76. L'arrêté n° 287 du 27 février 2003 du ministère a prévu dans l'article 7 § 3 que les autorisations délivrées aux agents économiques fournissant des services de pilotage sont valables jusqu'à la date de la concession des services en cause. Selon l'article 8 de cet arrêté, si le service

public faisait l'objet d'une concession, le concessionnaire était le seul à pouvoir le fournir.

I. Code de procédure civile

77. Les dispositions pertinentes du Code de procédure civile se lisent ainsi :

Article 330

« Le procureur général peut, soit d'office soit à la demande du ministre de la Justice, former, devant la Cour suprême de justice, un recours en annulation contre une décision définitive et irrévocable pour les motifs suivants :

1. lorsque les tribunaux ont outrepassé leurs compétences ;
2. lorsque la décision, objet du recours en annulation, a méconnu la loi dans sa substance, entraînant une solution erronée sur le fond de l'affaire, ou lorsque cette décision est manifestement mal fondée (...) »

Article 330¹

« Dans les cas prévus aux §§ 1 et 2 de l'article 330, le recours en annulation peut être formé dans un délai d'un an à partir de la date où la décision visée est devenue définitive et irrévocable. »

78. Les articles 330 et 330¹ ont été abrogés par l'ordonnance d'urgence du gouvernement n° 58 du 25 juin 2003, entrée en vigueur le 27 août 2003.

EN DROIT

I. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 6 § 1 DE LA CONVENTION EN RAISON DE LA NON-EXÉCUTION DES ARRÊTS DÉFINITIFS DES 6 FÉVRIER 2001 ET 22 OCTOBRE 2002 DE LA COUR SUPRÊME DE JUSTICE

79. La requérante se plaint de la non-exécution des arrêts définitifs des 6 février 2001 et 22 octobre 2002 de la Cour suprême de justice. Elle cite l'article 6 § 1 de la Convention, qui se lit comme suit :

« Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement (...) par un tribunal (...) qui décidera (...) des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil (...) »

A. Sur la recevabilité

80. La Cour constate que ce grief n'est pas manifestement mal fondé au sens de l'article 35 § 3 de la Convention. La Cour relève par ailleurs que celui-ci ne se heurte à aucun autre motif d'irrecevabilité. Il convient donc de le déclarer recevable.

B. Sur le fond

1. Thèses des parties

a) Le Gouvernement

81. Le Gouvernement admet que les dispositions litigieuses des arrêtés n^{os} 508/1999 et 595/1999 ont été annulées par les juridictions nationales et que, dès lors, elles ne devaient plus s'appliquer. Cependant, il estime que les deux arrêts ont uniquement constaté la nullité des limitations supplémentaires à l'autorisation déjà délivrée à la requérante, sans toutefois établir une autre obligation à la charge des autorités publiques. Il soutient ensuite que le droit à l'exécution des décisions judiciaires définitives n'a pas été méconnu en l'espèce.

82. Concernant l'inexécution alléguée de l'arrêt du 6 février 2001, le Gouvernement fait valoir qu'il ne s'agissait en l'occurrence que d'une inexécution partielle en l'espèce, que la Cour suprême a de toute façon censurée par son arrêt du 22 octobre 2002 (voir paragraphes 31 et 32 ci-dessus). De plus, l'absence de réparation pécuniaire au bénéfice de la requérante a été due au fait qu'elle avait renoncé à cette demande (voir paragraphe 30 ci-dessus). Il observe en outre qu'entre janvier 2001 et février 2002, l'intéressée a pu exercer son activité dans la zone portuaire ne faisant pas l'objet d'un contrat de concession.

83. Concernant l'arrêt du 22 octobre 2002, le Gouvernement objecte que cet arrêt a simplement constaté la nullité de certaines dispositions de l'arrêt n^o 595/2000, sans établir d'autres obligations à la charge des autorités que celle d'ignorer les dispositions annulées. Il ajoute que par un arrêté n^o 1867/2002 du 14 novembre 2002, le ministère des Transports a abrogé les dispositions dont la nullité avait été constatée par la Cour suprême. En outre, la requérante a exercé son activité du 18 février 2002 jusqu'au 28 février 2005 dans des conditions de libre concurrence avec d'autres agents économiques.

84. Au vu de ces considérants, le Gouvernement estime que le juste équilibre entre les intérêts en présence n'a pas été rompu.

b) La requérante

85. La requérante fait valoir que, bien que les deux arrêts aient reconnu son droit d'exercer l'activité de pilotage sans autres restrictions et limitations, ces arrêts sont restés inopérants, les autorités lui ayant imposé de cesser son activité à partir du 1^{er} septembre 2000. De plus, l'arrêté n° 508/1999 a été remplacé par un autre arrêté qui a repris les dispositions annulées, manière d'agir que la Cour suprême a considéré, dans son arrêt du 22 octobre 2002, comme une atteinte à l'autorité de la chose jugée et une méconnaissance du principe de la séparation des pouvoirs. Ce dernier arrêt est également resté inopérant, compte tenu que l'arrêté n° 1867/2002 a abrogé formellement les dispositions litigieuses, qui ont été toutefois reconfirmées par l'arrêté n° 287/2003.

86. La requérante s'oppose à l'argument du Gouvernement selon lequel les arrêts en cause ont uniquement constaté la nullité des limitations supplémentaires à son autorisation, sans toutefois établir une autre obligation à la charge des autorités (voir paragraphes 81 et 83 ci-dessus). Dans un Etat de droit, il est inconcevable de considérer qu'une décision judiciaire annulant un acte administratif n'établit pas d'obligations à la charge des autorités publiques, qui pourraient ainsi l'ignorer. Elle estime au contraire que l'annulation par une juridiction nationale des dispositions d'un arrêté du ministère exige que les autorités n'appliquent plus ces dispositions. Or, en l'espèce, les autorités administratives ont continué à les lui imposer, ce qui a entravé de manière illégale son activité.

87. Pour autant que le Gouvernement fait référence, par ailleurs, à une exécution partielle de l'arrêt du 6 février 2001 (voir paragraphe 82 ci-dessus), la requérante estime qu'une telle exécution n'est pas conforme à l'article 6 de la Convention. Concernant l'argument selon lequel la requérante a renoncé à la réparation matérielle, cette dernière estime qu'un tel élément n'est pas pertinent en l'espèce, puisqu'elle n'était tenue à aucune démarche supplémentaire, afin de faire respecter une décision judiciaire définitive rendue contre l'administration.

88. La requérante observe en outre que le Gouvernement n'a pas précisé quelle était la zone portuaire où elle aurait pu exercer son activité entre janvier 2001 et février 2002 (voir paragraphe 82 ci-dessus), dans la mesure où, après l'appel d'offres du mai 2000, le service de pilotage est passé sous le régime de la concession dans toutes les zones portuaires. Elle ajoute que par lettre du 21 mars 2001, le ministère des Transports lui a refusé la permission de reprendre son activité (voir paragraphe 22 ci-dessus). Concernant la période allant du 18 février 2002 à 28 février 2005 (voir paragraphe 83 ci-dessus), elle indique ne s'être vue permettre d'exercer son activité que pour la zone portuaire 2 (Constanța Sud) alors que l'autorisation du 27 janvier 2000 n'était pas limitée à cette zone. De plus, la reprise de son activité, le 18 février 2002, limitée à cette zone, n'avait aucun lien avec les décisions de justice susmentionnées, mais était

une conséquence de son gain de cause dans la procédure en annulation de l'appel d'offres de mai 2000.

89. Selon la requérante, la reprise partielle du pilotage maritime, limitée à la zone portuaire de Constanța Sud, après une année et cinq mois de cessation complète d'activité, n'est pas de nature à affecter sa qualité de victime, dans la mesure où son droit d'exercer le pilotage maritime, tel qu'il ressortait de l'arrêt du 15 juin 2000, à savoir sans les restrictions imposées par les arrêtés ministériels invalidés par voie judiciaire, n'a pas été respecté.

90. Elle ajoute avoir été obligée de cesser complètement son activité depuis le 28 janvier 2005, alors qu'elle disposait d'une autorisation valable jusqu'au 19 janvier 2006 et de deux arrêts en sa faveur, qui n'ont jamais été annulés.

2. *Appréciation de la Cour*

91. La Cour rappelle que l'exécution d'un jugement ou arrêt, de quelque juridiction que ce soit, doit être considérée comme faisant partie intégrante du « procès » au sens de l'article 6 de la Convention (*Hornsby c. Grèce*, arrêt du 19 mars 1997, *Recueil des arrêts et décisions* 1997-II, pp. 510-511, § 40). Le droit à un tribunal serait illusoire si l'ordre juridique interne d'un État contractant permettait qu'une décision judiciaire définitive et obligatoire reste inopérante au détriment d'une partie (voir parmi d'autres *Hornsby* précité et *Immobiliare Saffi c. Italie* [GC], n° 22774/93, § 63, CEDH 1999-V).

92. A cet égard, dans l'affaire *Hornsby* (précitée, §§ 41, 42 et 45), elle avait retenu ce qui suit :

« 41. Ces affirmations revêtent encore plus d'importance dans le contexte du contentieux administratif, à l'occasion d'un différend dont l'issue est déterminante pour les droits civils du justiciable. En introduisant un recours en annulation devant la plus haute juridiction administrative de l'Etat, celui-ci vise à obtenir non seulement la disparition de l'acte litigieux, mais aussi et surtout la levée de ses effets. Or la protection effective du justiciable et le rétablissement de la légalité impliquent l'obligation pour l'administration de se plier à un jugement ou arrêt prononcé par une telle juridiction. La Cour rappelle à cet égard que l'administration constitue un élément de l'Etat de droit et que son intérêt s'identifie donc avec celui d'une bonne administration de la justice. Si l'administration refuse ou omet de s'exécuter, ou encore tarde à le faire, les garanties de l'article 6 dont a bénéficié le justiciable pendant la phase judiciaire de la procédure perdraient toute raison d'être.

42. La Cour note que (...) le Conseil d'Etat annula les deux décisions du directeur de l'enseignement secondaire qui refusaient aux requérants - sur le seul fondement de leur nationalité - le permis sollicité (...). Compte tenu de ces arrêts, les intéressés pouvaient alors prétendre avoir le droit de voir leurs demandes aboutir; en les réitérant le 8 août 1989 (...), ils ne faisaient que rappeler à l'administration son obligation de prendre une décision conformément aux règles de droit dont le non-respect avait entraîné l'annulation. Néanmoins, elle demeura silencieuse jusqu'au 20 octobre 1994.

(...) 45. En s'abstenant pendant plus de cinq ans de prendre les mesures nécessaires pour se conformer à une décision judiciaire définitive et exécutoire, les autorités nationales ont, en l'occurrence, privé les dispositions de l'article 6 § 1 de la Convention de tout effet utile. »

93. La Cour a retenu par ailleurs, dans l'affaire *Iera Moni Profitou Iliou Thiras c. Grèce* (n° 32259/02, § 35, 22 décembre 2005) :

« L'article 6 § 1 de la Convention ne fait aucune distinction entre les arrêts qui accueillent et ceux qui rejettent un recours exercé devant les juridictions internes. En effet, quel que soit le résultat, il s'agit toujours d'un arrêt de justice qui doit être respecté et appliqué. »

94. En l'espèce, la Cour observe que par son arrêt du 6 février 2001, la Cour suprême a définitivement annulé les dispositions de l'article 5 de l'arrêté n° 508/1999, en jugeant qu'elles étaient illégales, puisqu'elles apportaient des modifications non permises à la loi par la création d'une nouvelle catégorie d'autorisations et puisqu'elles limitaient la validité des autorisations jusqu'à la concession des services publics portuaires. La juridiction suprême a également retenu que la requérante avait acquis le droit d'exercer l'activité de pilotage maritime dans des conditions de concurrence et que l'Etat n'avait pas instauré par la loi un monopole à l'égard de cette activité. De plus, elle a précisé qu'il n'y avait aucune disposition légale prévoyant que les autorisations délivrées deviendraient caduques en cas de concession du service public portuaire au bénéfice d'autres personnes (voir paragraphe 18 ci-dessus).

95. De plus, par son arrêt du 22 octobre 2002, la juridiction suprême a jugé que la reprise dans l'arrêté n° 595/2000 des dispositions déjà annulées de l'arrêté n° 508/1999 constituait une façon d'éluder les décisions judiciaires passées en force de chose jugée et méconnaissait le principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs. Elle a jugé en outre que la requérante a vu son droit méconnu, en violation des conditions découlant de son autorisation (voir paragraphe 31 ci-dessus).

96. Pour autant que le Gouvernement allègue que les arrêts en question n'ont pas établi d'autres obligations à la charge des autorités que celle d'ignorer les dispositions annulées (voir paragraphes 81 et 83 ci-dessus), la Cour rappelle qu'elle avait déjà jugé ce qui suit dans l'affaire *Zazanis et autres c. Grèce* (n° 68138/01, §§ 36 et 38, 18 novembre 2004) :

« 36. (...) l'obligation d'exécuter un arrêt de justice ne se limite pas au dispositif de celui-ci ; en effet, c'est simultanément le fond de l'arrêt qui doit être respecté et appliqué. Il s'ensuit que, s'agissant du comportement de l'administration suite à un arrêt définitif et exécutoire de la justice administrative, celui-ci ne saurait ni empêcher ni, encore moins, remettre en question le fond de cet arrêt. »

38. En l'espèce, il est vrai que le Conseil d'Etat a annulé uniquement le refus tacite de l'administration d'accorder le permis d'abattage et a renvoyé l'affaire à l'administration afin que celle-ci prenne une décision. Toutefois, le Conseil d'Etat a affirmé dans son arrêt n° 2563/2000 que le dossier soumis à l'administration par la

société « Loutrakat » était complet et qu'il indiquait avec clarté la situation de l'immeuble ainsi que le nombre, la nature et la position des arbres à abattre. Toutefois, en dépit des constatations du Conseil d'Etat, la direction de l'urbanisme invita la société, tout comme elle l'avait fait à plusieurs reprises avant la saisine de cette juridiction, à compléter davantage le dossier (...) »

97. La Cour observe en l'espèce que les deux arrêts en question étaient suffisamment clairs et ne prêtaient pas à discussion quant à leur contenu. En effet, ils faisaient nettement naître dans le chef des autorités l'obligation de ne plus se fonder sur les dispositions en cause et de permettre à la requérante d'exercer son activité en vertu de l'autorisation qui lui avait été accordée le 27 janvier 2000 – ce qui était d'ailleurs l'objectif visé par elle en introduisant les actions en annulation des dispositions des deux arrêts litigieux. Dans la mesure où les juridictions avaient constaté par des arrêts définitifs que les dispositions litigieuses des arrêtés en cause étaient illégales, il incombait aux autorités publiques de ne plus s'en prévaloir.

98. Or, malgré l'arrêt du 6 février 2001, le ministère des Transports a refusé de permettre à la requérante d'exercer son activité, au motif que ce droit n'appartenait qu'aux sociétés qui avaient été choisies à l'issue de l'appel d'offres du 23 mai 2000 et que cet arrêt n'avait établi dans son dispositif aucune obligation à la charge de l'autorité compétente (voir paragraphe 22 ci-dessus). Il lui a également refusé l'exercice de son activité après l'arrêt du 22 octobre 2002 au motif qu'elle n'avait pas demandé une nouvelle autorisation (voir paragraphe 36 ci-dessus).

99. La Cour observe que l'arrêté n° 508/1999 a été abrogé par l'arrêté n° 595/2000, dont les dispositions litigieuses ont été également abrogées par l'arrêté n° 1867/2000. Toutefois, ces dispositions ont été reprises dans l'arrêté n° 287/2003.

100. Pour autant que le Gouvernement allègue que la requérante a exercé son activité du 18 février 2002 jusqu'au 28 février 2005 (voir paragraphe 83 ci-dessus), la Cour relève que l'autorisation du 27 janvier 2000 n'était pas limitée à certaines zones portuaires (voir paragraphe 10 ci-dessus), alors que l'activité de la requérante pendant cette période ne s'est exercée que dans la zone 2, et seulement à la suite d'une nouvelle action engagée par la requérante contre le ministère (voir paragraphes 48 et 55 ci-dessus).

101. Au vu de ce qui précède, la Cour conclut qu'il y a eu en l'espèce violation de l'article 6 § 1 de la Convention.

II. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 6 § 1 DE LA CONVENTION EN RAISON DE L'ANNULATION DE L'ARRÊT DU 10 JUIN 2002 DE LA COUR D'APPEL DE PLOIEȘTI

102. Sous l'angle de l'article 6 § 1 de la Convention, la requérante se plaint de l'annulation de l'arrêt définitif du 10 juin 2002 de la cour d'appel de Ploiești, à la suite d'un recours en annulation formé par le procureur général de la Roumanie.

A. Sur la recevabilité

1. Thèses des parties

a) Le Gouvernement

103. Le Gouvernement soulève l'exception d'incompatibilité *ratione materiae* de ce grief avec l'article 6 § 1 de la Convention, en estimant que la procédure en annulation de l'appel d'offres n'était pas déterminante pour un droit de caractère civil de la requérante. Il cite l'affaire *S.A.R.L. du Parc d'activités de Blotzheim et la S.C.I. Haselaecker c. France* (déc.) (n° 48897/99, CEDH 2003-III), selon laquelle, pour que l'article 6 § 1 sous sa rubrique « civile » trouve à s'appliquer, il faut qu'il y ait une « contestation » sur un « droit » de « nature civile » qu'on peut prétendre, au moins de manière défendable, reconnu en droit interne. L'issue de la procédure doit être directement déterminante pour le droit en question : un lien ténu ou des répercussions lointaines ne suffisent pas à faire entrer en jeu l'article 6 § 1.

104. Le Gouvernement considère que la procédure en cause ne pouvait pas aboutir directement à la modification d'un droit de caractère civil de la requérante, puisque l'annulation de l'appel d'offres pour des raisons procédurales n'avait pas d'autre signification que la reprise ultérieure de la procédure. La concession des services publics portuaires avait été déjà décidée par une décision du Gouvernement que la requérante avait tenté de faire annuler, mais dont la demande a été rejetée par un arrêt définitif (voir la procédure C ci-dessus). Il estime dès lors que l'annulation de l'appel d'offres n'impliquait pas l'abandon du principe de la concession des services publics portuaires et ne conférait aucun bénéfice à la requérante. Le seul effet de l'annulation était de conférer à la requérante le statut de candidat potentiel dans le cadre d'un nouvel appel d'offres éventuel. Or, une telle participation serait soumise à certaines conditions et de surcroît le fait de les remplir ne garantirait pas la conclusion du contrat de concession, car seules les clauses des différentes offres reçues, qui sont confidentielles, déterminent le futur concessionnaire.

105. Le Gouvernement objecte ensuite que l'action elle-même n'avait pas d'objet patrimonial, car elle ne visait que l'annulation d'une procédure de sélection. Selon lui, l'éventuelle conclusion d'un contrat de concession au terme d'une telle procédure peut entraîner des effets économiques pour un agent économique, mais cela ne suffit pas pour que ladite procédure acquière en soi un caractère « civil ».

b) La requérante

106. La requérante relève qu'elle était titulaire de deux autorisations (voir paragraphes 29 et 53 ci-dessus) qui ont été invalidées à la suite de l'annulation de l'arrêt définitif du 10 juin 2002. Elle estime que l'affaire citée par le Gouvernement (voir paragraphe 103 ci-dessus) n'est pas pertinente, puisque, dans la présente affaire, la nullité ou la validité de la procédure d'appel d'offres avait des conséquences directes sur sa situation patrimoniale. Elle considère par conséquent que l'article 6 est applicable en l'espèce.

2. Appréciation de la Cour

107. La Cour estime que l'exception du Gouvernement est étroitement liée à la substance du grief de la requérante, de sorte qu'il y a lieu de la joindre au fond.

108. La Cour constate également, à la lumière de l'ensemble des éléments en sa possession, que ce grief n'est pas manifestement mal fondé au sens de l'article 35 § 3 de la Convention. Elle relève par ailleurs que celui-ci ne se heurte à aucun autre motif d'irrecevabilité. Il convient donc de le déclarer recevable.

B. Sur le fond

1. Thèses des parties

a) Le Gouvernement

109. Le Gouvernement rappelle qu'à la suite de l'affaire *Brumărescu c. Roumanie* ([GC], n° 28342/95, CEDH 1999-VII), le code de procédure civile a été modifié, avec l'abrogation du « recours en annulation », de sorte que désormais, le procureur général n'a plus la possibilité de remettre en cause un arrêt définitif et irrévocable.

110. Le Gouvernement observe également qu'en l'espèce, l'admission du recours en annulation n'a eu aucune influence sur les droits de la requérante, dans la mesure où, le 2 février 2005, l'autorisation qui lui avait été délivrée en 2000 n'était plus valable. Il ajoute que les arrêts des 6 février 2001 et 22 octobre 2002 de la Cour suprême de justice ont reconnu

la nécessité de la délivrance d'une autorisation et le fait que l'autorisation avait une validité limitée dans le temps par l'effet de la loi. Dans ces conditions, il estime que les éventuels droits que la requérante tirait de l'existence de l'autorisation n'avaient plus de base et que, par conséquent, la procédure en question ne pouvait plus affecter la situation de la requérante.

111. Le Gouvernement distingue la situation de l'espèce de celle de l'affaire *Brumărescu*, où le requérant était le titulaire d'un droit de propriété actuel, réel et valable, reconnu inconditionnellement par les juridictions internes, droit qui n'était pas assorti de limitations temporelles.

b) La requérante

112. La requérante souligne que, par l'arrêt du 2 février 2005, la Haute cour, en faisant droit au recours en annulation du procureur général, a réduit à néant une procédure judiciaire terminée par un jugement définitif et qui avait acquis l'autorité de la chose jugée, en méconnaissance du principe de la sécurité des rapports juridiques et du droit à un procès équitable. Elle cite en ce sens, à titre d'exemple, les affaires *Androne c. Roumanie* (n° 54062/00, § 44, 22 décembre 2004), *Stere et autres c. Roumanie* (n° 25632/02, § 53, 23 février 2006) et *Pravednaya c. Russie*, (n° 69529/01, § 24, 18 novembre 2004).

2. Appréciation de la Cour

113. La Cour observe que le 18 février 2002, la requérante a repris son activité dans la zone 2 à la suite de l'annulation par voie judiciaire de la procédure d'appel d'offres (voir paragraphes 46 et 48 ci-dessus). Le 25 janvier 2004, elle s'est vue par ailleurs délivrer une autorisation valable pour la zone susmentionnée jusqu'au 24 janvier 2009 (voir paragraphe 53 ci-dessus).

114. La Cour relève également que la Haute cour a fait droit au recours en annulation du procureur général et a dès lors rejeté l'action, alors que la procédure avait déjà été tranchée par un arrêt définitif du 10 juin 2002 (voir paragraphes 49 et 54 ci-dessus). La requérante a été informée par la suite que son autorisation du 25 janvier 2004 cessait son validité et qu'elle devait cesser de fournir le service de pilotage dans la zone 2 et ce, en vertu de l'arrêt de la Haute cour (voir paragraphes 56 et 57 ci-dessus).

115. Dès lors, l'autorisation détenue par la requérante pour la zone 2, bien que valable jusqu'en 2009, s'est trouvée invalidée par l'effet de l'admission du recours en annulation ; et, par suite, la requérante a été obligée de cesser son activité dans la zone susmentionnée.

116. Dans ces conditions, la Cour a du mal à souscrire à l'argument du Gouvernement selon lequel l'issue de la procédure n'était pas directement déterminante pour un droit civil de la requérante (voir paragraphe 103 ci-dessus).

117. La Cour observe par conséquent qu'un arrêt définitif favorable à la requérante, qui lui permettait d'exercer son activité dans la zone 2, a été annulé et que l'ensemble de la procédure aboutissant à cet arrêt a été effacé par l'admission d'une voie extraordinaire de recours.

118. Or, le droit à un procès équitable devant un tribunal, garanti par l'article 6 § 1 de la Convention, doit s'interpréter à la lumière du préambule de la Convention, qui énonce la prééminence du droit comme élément du patrimoine commun des Etats contractants.

119. Un des éléments fondamentaux de la prééminence du droit est le principe de la sécurité des rapports juridiques, qui veut, entre autres, que la solution donnée de manière définitive à tout litige par les tribunaux ne soit plus remise en cause (*Brumărescu*, précité, § 61 ; *S.C. Mașinexportimport Industrial Group S.A. c. Roumanie*, n° 22687/03, § 32, 1^{er} décembre 2005), car la sécurité juridique présuppose le respect du principe de l'autorité de la chose jugée, c'est-à-dire du caractère définitif des décisions de justice (*Riabykh c. Russie*, n° 52854/99, § 52, CEDH 2003-IX).

120. La Cour rappelle que dans l'affaire *Brumărescu* elle a conclu à une violation de l'article 6 § 1 de la Convention en raison de l'intervention dans un litige civil du procureur général qui n'était pas partie à la procédure et de la remise en cause d'un jugement définitif ayant acquis l'autorité de la chose jugée. Or, ces éléments se retrouvent dans la présente affaire.

121. Au vu de ce qui précède, il y a lieu de rejeter l'exception soulevée par le Gouvernement et de conclure que l'annulation de l'arrêt définitif du 10 juin 2002 de la cour d'appel de Ploiești a porté atteinte au droit de la requérante à un procès équitable.

122. Par conséquent, il y a eu violation de l'article 6 § 1 de la Convention.

III. SUR LES VIOLATIONS ALLÉGUÉES DE L'ARTICLE 1 DU PROTOCOLE N° 1

123. La requérante allègue une violation de son droit au respect des biens en raison du refus des autorités internes d'exécuter les arrêts des 6 février 2001 et 22 octobre 2002 de la Cour suprême de justice. Elle allègue également une violation de cette disposition en raison de l'admission du recours en annulation. Elle invoque l'article 1 du Protocole n° 1, qui se lit comme suit :

« Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international.

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit que possèdent les États de mettre en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général ou pour assurer le paiement des impôts ou d'autres contributions ou des amendes. »

A. Sur la recevabilité

124. La Cour constate que ces griefs ne sont pas manifestement mal fondés au sens de l'article 35 § 3 de la Convention. La Cour relève par ailleurs que ceux-ci ne se heurtent à aucun autre motif d'irrecevabilité. Il convient donc de les déclarer recevables.

B. Sur le fond

1. Thèses des parties

a) Le Gouvernement

125. Le Gouvernement note que la requérante attribue l'entrave alléguée à son droit d'exercer le pilotage à deux causes : la non-exécution des arrêts des 6 février 2001 et 22 octobre 2002 de la Cour suprême, d'une part, et d'autre part l'admission du recours en annulation. Il réitère ici ses observations faites au sujet de l'article 6 de la Convention quant à l'exécution des deux arrêts et relève qu'en vertu d'un contrat de mandat conclu avec l'Administration des ports maritimes, la requérante a exercé son activité d'une manière continue et sans entraves autres que celles résultant du jeu de la concurrence.

126. Le Gouvernement admet que l'autorisation délivrée à la requérante constituait un bien au sens de l'article 1 du Protocole n° 1, mais ajoute que le droit découlant de cette autorisation était assorti d'une limitation de sa durée. Or, pendant la période de validité de l'autorisation, la requérante a pu exercer son activité. Dès lors, selon le Gouvernement, la période ultérieure n'est pas pertinente en l'espèce.

127. Concernant le grief tiré de l'atteinte au droit de la requérante d'exercer son activité à la suite de l'admission du recours en annulation, le Gouvernement souligne que lorsque le recours en annulation a été admis, l'autorisation de la requérante n'était déjà plus valable.

128. Le Gouvernement considère que la fixation de limite temporelles à la validité d'une autorisation n'est pas en soi contraire à l'article 1 du Protocole n° 1. Il estime que, selon la jurisprudence de la Cour (*Tre Traktörer AB c. Suède*, arrêt du 7 juillet 1989, Séries A n° 159, pp. 23-24, §§ 61-62 ; *Posti et Rahko c. Finlande*, n° 27824/95, §§ 76-77, CEDH 2002-VII), un retrait inopiné, imprévisible de l'autorisation ou licence est contraire à la Convention, mais que, par contre, son renouvellement, même avec changement des conditions, est compatible avec les exigences de la Convention, pour autant qu'elles soient prévisibles pour le bénéficiaire.

129. Il réitère que l'annulation de la procédure du 23 mai 2000 ne signifiait pas l'abandon de la concession des services publics portuaires et ne conférait pas à la requérante le droit d'exercer en pleine liberté l'activité de pilotage.

b) La requérante

130. La requérante estime que l'ingérence dans son droit au respect des biens ressort du refus des autorités de lui permettre d'exercer le pilotage par l'inexécution de deux arrêts définitifs et par l'annulation d'un autre arrêt définitif, à la suite de l'admission du recours en annulation. Elle souligne que ses autorisations avaient une valeur économique en lui permettant d'exercer cette activité. Elles représentaient donc un élément essentiel de son fonds de commerce.

131. La requérante ajoute que le juste équilibre à ménager entre la protection de la propriété et les exigences de l'intérêt général a été rompu en l'espèce. Bien que la décision n° 22/1999 du Gouvernement n'ait pas créé un monopole *de jure* sur l'activité de pilotage maritime, elle estime que les actes et omissions de l'État ont conduit à l'instauration d'un monopole de fait. Par une succession d'arrêtés, le ministère a limité d'une manière illégale son activité, ce que la Cour suprême a constaté par ses arrêts des 6 février 2001 et 22 octobre 2002. En méconnaissance de ces arrêts, le ministère a continué à subordonner l'exercice de l'activité de pilotage par la requérante à l'absence d'une concession.

132. Selon la requérante, l'impossibilité d'exercer son activité en raison de l'instauration d'un monopole de fait dans le domaine du pilotage pourrait s'analyser en une réglementation de l'usage des biens au sens de l'alinéa 2 de l'article 1 du Protocole n° 1. Elle fait valoir que ce monopole n'était pas prévu par la loi.

133. La requérante observe également que dans l'affaire *Iatridis c. Grèce* ([GC], n° 31107/96, § 61, CEDH 1999-II), la Cour avait jugé que l'annulation des actes administratifs illégaux et le refus subséquent des autorités de se plier aux conséquences d'un jugement rendu à leur encontre entraînait une violation de l'article 1 du Protocole n° 1.

134. La requérante souligne en l'espèce que, par les arrêtés litigieux, le ministère a modifié la loi d'une façon non permise, sans tenir compte de deux arrêts définitifs de la Cour suprême qui avait jugé que l'ordonnance n° 22/1999 ne soumettait pas la validité des autorisations à l'inexistence d'une concession. Une telle manière d'agir est contraire à la loi, telle qu'elle avait été interprétée avec force de chose jugée par la juridiction suprême.

135. La requérante estime ensuite que ce constat pourrait dispenser la Cour de vérifier si un juste équilibre a été maintenu entre les exigences de l'intérêt général de la communauté et les impératifs de la sauvegarde des droits individuels. Elle relève toutefois que cet équilibre a été méconnu et qu'elle a été obligée à supporter une charge disproportionnée et excessive.

2. *Appréciation de la Cour*

136. La Cour observe que la requérante a soulevé deux griefs tirés de l'article 1 du Protocole n° 1 : l'un ayant trait à la non-exécution des deux arrêts définitifs et l'autre portant sur l'annulation d'un troisième arrêt définitif à la suite d'un « recours en annulation ».

a) **La non-exécution des arrêts des 6 février 2001 et 22 octobre 2002 de la Cour suprême de justice**

137. La Cour observe que la juridiction nationale suprême a jugé, dans son arrêt du 6 février 2001, que la requérante a acquis le droit d'exercer le pilotage maritime dans des conditions de libre concurrence et qu'en raison de l'application des dispositions du premier arrêté, elle s'est vu interdire l'exercice de cette activité (voir paragraphe 18 ci-dessus). Cet arrêt a confirmé par ailleurs l'arrêt du 15 juin 2000 de la cour d'appel quant à l'annulation de l'article 5 de l'arrêté en cause. Or, l'arrêt rendu en premier ressort avait retenu que toutes atteintes à l'objet d'activité de la requérante ont des effets sur son patrimoine et sont équivalentes à une expropriation, enfreignant ainsi les dispositions de la Constitution (voir paragraphe 12 ci-dessus). Par ailleurs, la Cour suprême, dans son arrêt du 5 novembre 2001 qui rejetait un recours en annulation introduit contre ces deux arrêts, a souligné que l'autorisation du 27 janvier 2000 était un droit acquis dans le patrimoine de la requérante, droit qui devait dès lors être protégé pendant toute la durée de validité de l'autorisation ; de plus, la limitation apportée à l'autorisation, pendant sa durée de validité, n'était pas conforme à la loi (voir paragraphe 24 ci-dessus).

138. La juridiction suprême a également retenu, dans son arrêt définitif du 22 octobre 2002, que le droit de la requérante a été méconnu par l'application des dispositions du second arrêté, en violation des conditions découlant de son autorisation (voir paragraphe 31 ci-dessus), cet arrêt ayant confirmé l'arrêt du 22 novembre 2001 de la cour d'appel, qui, à son tour, retenait que la requérante avait le droit d'exercer son activité en vertu de l'autorisation du 27 janvier 2000 (voir paragraphe 30 ci-dessus).

139. Il ressort ainsi que les juridictions nationales ont jugé que la requérante avait en vertu de l'autorisation précitée le droit d'exercer l'activité de pilotage et que la limitation apportée à ladite autorisation pendant sa durée de validité n'était pas légale.

140. La Cour rappelle en ce sens que la notion de « biens » de l'article 1 du Protocole n° 1 a une portée autonome qui ne se limite pas à la propriété de biens corporels : certains autres droits et intérêts constituant des actifs peuvent aussi passer pour des « droits de propriété » et donc pour des « biens » aux fins de cette disposition (*Gasus Dossier- und Fördertechnik GmbH c. Pays Bas*, arrêt du 23 février 1995, Série A n° 306-B, p. 46, § 53 ; *Iatridis* précité, § 54).

141. La Cour admet dès lors avec la requérante qu'il y avait en l'espèce une valeur patrimoniale dans l'autorisation en vertu de laquelle elle pouvait avoir l'espérance légitime d'exercer son activité économique. Le Gouvernement reconnaît d'ailleurs lui-même que l'autorisation en cause pouvait constituer un bien au sens de l'article 1 du Protocole n° 1 (voir paragraphe 126 ci-dessus). Il s'ensuit que la requérante avait un « bien » au sens de l'article 1 du Protocole n° 1.

142. La Cour ne saurait souscrire à l'argument du Gouvernement selon lequel la requérante a pu exercer son activité pendant la validité de l'autorisation. Elle relève en ce sens que l'intéressée a été obligée de cesser son activité le 1^{er} septembre 2000, et qu'elle ne l'a reprise que du 18 février 2002 au 28 février 2005 et ce uniquement dans la zone portuaire 2, alors que l'autorisation du 27 janvier 2000 ne prévoyait pas cette limitation. Elle observe en outre que la cessation de l'activité de la requérante, suivie d'une reprise partielle, a été la conséquence de la méconnaissance des deux décisions définitives rendues par la juridiction suprême.

143. La requérante a ainsi subi une ingérence dans son droit au respect des biens.

144. Il faut dès lors déterminer, en premier lieu, si cette ingérence était prévue par la loi, compte tenu de ce que la prééminence du droit, l'un des principes fondamentaux d'une société démocratique, est inhérente à l'ensemble des articles de la Convention. La nécessité de rechercher si un juste équilibre a été maintenu entre les exigences de l'intérêt général de la communauté et les impératifs de la sauvegarde des droits fondamentaux de l'individu ne peut se faire sentir qu'en second lieu, lorsqu'il est acquis que l'ingérence litigieuse a respecté le principe de la légalité et n'était pas arbitraire (*Iatridis* précité, § 58).

145. En l'espèce, la Cour rappelle que la juridiction suprême nationale a retenu l'illégalité de toute limitation apportée à l'autorisation de la requérante pendant sa durée de validité. Un tel constat conduit la Cour à conclure que l'ingérence en cause n'était pas conforme à la loi interne et la dispense d'examiner si elle poursuivait un but légitime et était proportionnée à ce but.

146. La Cour estime dès lors que l'article 1 du Protocole n° 1 a été violé en raison de la non-exécution des arrêts des 6 février 2001 et 22 octobre 2002 de la Cour suprême de justice.

b) L'annulation de l'arrêt du 10 juin 2002 de la cour d'appel de Pitești

147. La Cour relève que le 25 janvier 2004, la requérante s'est vue délivrer une autorisation lui permettant d'exercer le pilotage dans la zone 2 et valable jusqu'au 24 janvier 2009.

148. En vertu de cette autorisation, la requérante pouvait avoir une espérance légitime d'exercer le pilotage pendant sa durée de validité. Il s'ensuit qu'elle avait, à cet égard aussi, un « bien » au sens de l'article 1 du Protocole n° 1.

149. Or, cette autorisation a été invalidée en conséquence de l'admission du recours en annulation par l'arrêt du 2 février 2005 de la Haute cour et la requérante a été, par suite, obligée de cesser son activité dans la zone susmentionnée.

150. La Cour estime dès lors qu'il y a eu ingérence dans le droit de la requérante au respect de ses biens, en ce que l'arrêt susmentionné de la Haute cour a annulé l'arrêt définitif du 10 juin 2002 de la cour d'appel de Ploiești.

151. Compte tenu de la conclusion figurant au paragraphe 122 ci-dessus, la Cour estime que le juste équilibre entre les exigences de l'intérêt général et les impératifs de la sauvegarde des droits individuels a été rompu en l'occurrence.

152. Il y a donc également eu violation de l'article 1 du Protocole n° 1 en raison de l'admission du recours en annulation par l'arrêt du 2 février 2005 de la Haute cour de cassation et de justice.

IV. SUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 41 DE LA CONVENTION

153. Aux termes de l'article 41 de la Convention,

« Si la Cour déclare qu'il y a eu violation de la Convention ou de ses Protocoles, et si le droit interne de la Haute Partie contractante ne permet d'effacer qu'imparfaitement les conséquences de cette violation, la Cour accorde à la partie lésée, s'il y a lieu, une satisfaction équitable. »

A. Dommage

154. La requérante réclame 3 884 798,57 dollars américains (USD) au titre du dommage matériel qu'elle aurait subi en raison de la perte des revenus liés aux contrats en cours d'exécution (*damnum emergens*) et du manque à gagner (*lucrum cessans*). Elle fait valoir que les actes et omissions des autorités nationales ont eu des conséquences d'ordre patrimonial à son égard, compte tenu de ce qu'elle est un agent économique dont la poursuite de l'activité est essentielle pour son existence et de ce qu'elle est « en cessation complète d'activité, dépourvue de revenus et encombrée par les dettes ». Elle cite en ce sens l'affaire *Iatridis c. Grèce* (satisfaction équitable) ([GC], n° 31107/96, §§ 40-45, CEDH 2000-XI).

155. La requérante fournit un rapport d'expertise comptable, ainsi que des documents financiers et comptables et relève que les experts ont pris en compte son chiffre d'affaires sur les trois dernières années d'activité

normale, soit 1998, 1999 et 2000, les contrats en cours lors de la cessation de l'activité et les données statistiques concernant le flux des transports maritimes dans les ports où elle aurait poursuivi son activité si elle n'avait pas été entravée par l'administration.

156. Les parties pertinentes du rapport d'expertise sont ainsi libellées :

« Les revenus perdus par la société, tels qu'ils sont estimés par les experts, peuvent se calculer de la manière suivante :

Pour la période d'août 2000 à janvier 2002, compte tenu de ce que la société s'est vue interdire d'exercer l'activité de pilotage, les pertes sont représentées par l'intégralité du montant prévisible selon la fonction de régression :

La perte totale pour la période d'août 2000 à janvier 2002 s'élève à 941 551,08 USD.

Pour la période de février 2002 à février 2005, compte tenu de ce que la société s'est vue permettre d'exercer partiellement le pilotage dans la zone 2, les pertes sont représentées par la différence entre le montant prévisible selon la fonction de régression et les ventes effectivement réalisées :

La perte partielle pour la période de février 2002 à février 2005 est de 1 709 849,05 USD.

Pour la période de février 2005 à juillet 2006, compte tenu de ce que la société ne s'est pas vue permettre d'exercer le pilotage, les pertes sont représentées par le montant prévisible selon la fonction de régression :

La perte totale pour la période de février 2005 à juillet 2006 est de 1 233 398,44 USD. »

157. La conclusion du rapport d'expertise est que la perte totale estimée pour la période d'août 2000 à juillet 2006 s'élève à 3 884 798,57 USD.

158. La requérante demande en outre 100 000 EUR pour dommage moral, en estimant avoir subi « un tort moral indéniable ». Elle cite les affaires *Sovtransavto Holding c. Ukraine* (satisfaction équitable) (n° 48553/99, § 80, 2 octobre 2003) et *Comingersoll S.A. c. Portugal* ([GC], n° 35382/97, §§ 35-36, CEDH 2000-IV), en estimant que, selon la jurisprudence de la Cour, les critères pris en compte pour l'évaluation du préjudice moral sont la réputation de l'entreprise, l'incertitude dans la planification des décisions à prendre, les troubles causés à sa gestion, l'angoisse et les désagréments éprouvés par les membres des organes de direction de la société.

159. Compte tenu de ces critères, la requérante relève qu'en dépit de son ancienneté et de sa position initiale très avantageuse sur le marché des services portuaires, elle a été réduite à une situation extrêmement précaire, au bord de la faillite, étant dans l'impossibilité de prévoir son avenir.

160. Le Gouvernement conteste le rapport d'expertise présenté par la requérante, dans la mesure où il ne fait référence qu'aux revenus bruts, sans prendre en compte les frais afférents à toute activité économique, tels que les dépenses courantes, les dépenses d'investissement ou encore les taxes et autres impôts. Faute de toute estimation à cet égard, le rapport d'expertise ne présente pas pour le Gouvernement fondement économique sérieux, puisqu'il y a beaucoup de sociétés commerciales qui ont des encaissements importants, mais un bénéfice infime ou inexistant.

161. Le Gouvernement souligne ensuite que dans l'affaire *Iatridis*, précitée, la Cour a pris en compte uniquement les revenus nets de l'intéressée. Il estime dès lors que la seule référence au chiffre d'affaires prévisionnel est dépourvue de toute pertinence et présente en ce sens l'opinion détaillée d'une société d'expertise comptable selon laquelle le bénéfice prévisionnel de la requérante pour la période du septembre 2000 à juin 2006 ne dépasserait pas 325 217 USD, compte tenu des coûts qu'elle devait supporter afin d'exercer son activité, et qui souligne aussi le fait qu'elle a repris son activité à plusieurs reprises, obtenant ainsi des revenus.

162. De l'avis du Gouvernement, l'expertise produite par la requérante est en outre critiquable en ce qu'elle ne fournit pas certaines informations importantes, telles que la durée des contrats pris en compte, les prix des prestations, les ports et les zones portuaires concernées.

163. Concernant le dommage moral, le Gouvernement estime qu'un éventuel arrêt de condamnation pourrait constituer, par lui-même, une réparation satisfaisante du préjudice moral prétendument subi par la requérante. A titre subsidiaire, il considère que le montant demandé à ce titre est excessif. Il cite en ce sens les affaires *IZA Ltd et Makrakhidze c. Géorgie* (n° 28537/02, § 63, 27 septembre 2005) et *S.C. Mașinexportimport Industrial Group S.A.* (précité, § 57). Il souligne toutefois que l'octroi d'une somme au titre du dommage moral dans cette dernière affaire, comme dans l'affaire *Sovtransavto Holding*, précitée, a pris en considération l'incertitude juridique ayant pesé sur les intéressées pendant plusieurs années.

164. Le Gouvernement fait en outre observer que, si les divers éléments constituant le préjudice ne se prêtent pas à un calcul exact ou que la distinction entre dommage matériel et dommage moral se révèle difficile, la Cour pourrait être amenée à les examiner globalement.

165. La requérante conteste fermement l'« avis de spécialiste » présenté par le Gouvernement, en estimant que ce document ne saurait passer pour une expertise.

B. Frais et dépens

166. La requérante demande 10 142,51 EUR au titre des frais et dépens encourus devant les juridictions internes et 7 175 EUR pour les frais encourus devant la Cour.

167. Concernant les frais encourus au niveau national, la requérante fournit en copie les justificatifs suivants :

a) sept reçus attestant le paiement d'honoraires d'avocat entre les 6 juin 2001 et 2 avril 2002, dont le montant total s'élève à 65 millions anciens lei roumains (ROL) ; les reçus en cause concernent toutefois des dossiers qui ne se retrouvent pas parmi les procédures qui font l'objet de la requête, sauf deux reçus d'un montant total de 23 millions ROL, relatifs aux dossiers traités par les arrêts des 5 novembre 2001 et 22 octobre 2002 de la Cour suprême ;

b) huit ordres de paiement donnés par la requérante entre les 20 juin 2002 et 18 septembre 2003 au bénéfice de deux cabinets d'avocat et dont le montant total est de 260 millions ROL ; six des huit ordres de paiement portent la mention « honoraires d'avocat », sans toutefois préciser les procédures visées ; un autre ordre de paiement fait référence à un numéro de dossier qui ne se retrouve pas parmi les procédures qui font l'objet de la requête ; par contre, un autre ordre de paiement, portant sur une somme de 30 millions ROL, concerne le dossier traité par l'arrêt du 2 février 2005 de la Haute cour.

168. Pour les frais encourus devant la Cour, la requérante présente en copie les documents suivants :

a) une convention du 28 novembre 2005, conclue entre M^e A. Dăgăliță et M^e N. Popescu, d'une part, et la requérante, d'autre part ; cette convention fixait les tarifs horaires et précisait que les frais liés au travail fourni par les avocates devaient leur être versés directement ; elle mentionnait également que les avocates s'abstiendraient de recouvrer leur créance aussi longtemps que la situation financière de la requérante ne lui permettrait pas de payer les honoraires ;

b) une note d'honoraires d'avocat du 28 novembre 2005 portant sur un montant de 7 175 EUR ;

c) deux factures fiscales attestant le paiement par une société tierce d'une somme totale de 130 millions ROL au bénéfice des deux avocates susmentionnées au titre de consultations juridiques.

169. Le Gouvernement ne s'oppose pas à ce que soit allouée à la requérante une somme correspondant aux frais et dépens liés à la procédure devant la Cour à condition qu'ils soient prouvés, nécessaires et qu'ils aient un lien avec l'affaire.

170. Concernant les frais encourus dans les procédures internes, le Gouvernement note qu'une partie des reçus portent sur des procédures tranchées par des arrêts favorables à la requérante ou concernent d'autres procédures que celles qui font l'objet de la présente affaire. Il renvoie en ce sens à trois reçus d'un montant total de 32 millions ROL et relève en outre que les ordres de paiement ne font pas apparaître quelles étaient les procédures internes concernées.

171. Pour ce qui est la somme relative à la procédure devant la Cour, le Gouvernement estime que le montant demandé à ce titre ne reflète pas la réalité de l'assistance judiciaire fournie par l'avocate à la requérante, compte tenu notamment du nombre d'heures de travail inscrites dans la note d'honoraires.

172. Le Gouvernement relève en outre qu'il ressort d'une lettre du 26 octobre 2006 du Greffe que les observations de la requérante, rédigées par M^e D.B., n'ont pas été versées au dossier, alors que les factures présentées par la requérante couvrent aussi la rédaction de ces observations. Il ajoute que, dans la mesure où ces observations sont identiques à celles qui lui ont été transmises par lettre du Greffe du 19 décembre 2006, la requérante ne saurait demander pour deux fois le remboursement des honoraires afférents à leur rédaction.

173. En tout état de cause, le Gouvernement considère que le montant demandé au titre des honoraires d'avocat est excessif.

C. Conclusion de la Cour

174. Dans les circonstances de la cause, la Cour considère que la question de l'application de l'article 41 de la Convention ne se trouve pas en état. Par conséquent, il y a lieu de la réserver et de fixer la procédure ultérieure en tenant compte de l'éventualité d'un accord entre l'Etat défendeur et la requérante (article 75 § 1 du règlement).

PAR CES MOTIFS, LA COUR, À L'UNANIMITÉ,

1. *Joint au fond* l'exception préliminaire du Gouvernement tirée de l'incompatibilité *ratione materiae* et la *rejette* ;
2. *Déclare* la requête recevable ;
3. *Dit* qu'il y a eu violation des articles 6 § 1 de la Convention et 1 du Protocole n° 1 en raison de la non exécution des arrêts des 6 février 2001 et 22 octobre 2002 de la Cour suprême de justice ;

4. *Dit* qu'il y a eu violation des articles 6 § 1 de la Convention et 1 du Protocole n° 1 en raison de l'annulation de l'arrêt du 10 juin 2002 de la cour d'appel de Ploiești ;
5. *Dit* que la question de l'application de l'article 41 de la Convention ne se trouve pas en état ; en conséquence
 - a) la *réserve* en entier ;
 - b) *invite* le Gouvernement et la société requérante à lui adresser par écrit, dans le délai de trois mois à compter du jour où l'arrêt sera devenu définitif conformément à l'article 44 § 2 de la Convention, leurs observations sur cette question et notamment à lui donner connaissance de tout accord auquel ils pourraient aboutir ;
 - c) *réserve* la procédure ultérieure et *délègue* au président de la chambre le soin de la fixer au besoin.

Fait en français, puis communiqué par écrit le 3 juin 2008 en application de l'article 77 §§ 2 et 3 du règlement.

Santiago Quesada
Greffier

Elisabet Fura-Sandström
Présidente