URTEIL DES GERICHTSHOFES
27. Februar 1997 *

In der Rechtssache C-177/95

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EG-Vertrag vom Consiglio di Stato (Italien) in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

Ebony Maritime SA,

Loten Navigation Co. Ltd

gegen

Prefetto della Provincia di Brindisi u. a.

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben c und d und 10 der Verordnung (EWG) Nr. 990/93 des Rates vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) (ABl. L 102, S. 14) und der Artikel 1 Buchstaben c und d und 10 des Beschlusses 93/235/EGKS der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) (ABl. L 102, S. 17)

erläßt

* Verfahrenssprache: Italienisch.

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten G. C. Rodríguez Iglesias, der Kammerpräsidenten G. F. Mancini, J. L. Murray und L. Sevón, der Richter C. N. Kakouris, P. J. G. Kapteyn (Berichterstatter), C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, H. Ragnemalm und M. Wathelet,

Generalanwalt: F. G. Jacobs
Kanzler: L. Hewlett, Verwaltungsrätin

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der Ebony Maritime SA und der Loten Navigation Co. Ltd, vertreten durch die Rechtsanwälte Pantelis S. Amourgis, Athen, Umberto Ferraro, Genua, Giorgio Recchia, Rom, Gian Michele Roberti und Antonio Tizzano, Neapel, und Luigi Volpe, Bari,

— des Prefetto della provincia di Brindisi und der italienischen Regierung, vertreten durch Professor Umberto Leanza, Leiter des Servizio del contenzioso diplomatico des Außenministeriums, als Bevollmächtigten im Beistand von Avvocato dello Stato Maurizio Fiorilli,

— der französischen Regierung, vertreten durch Jean-François Dobelle, stellvertretender Direktor in der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten, Catherine de Salins, Abteilungsleiterin in dieser Direktion, und Denys Wibaux, Sekretär für Auswärtige Angelegenheiten in dieser Direktion, als Bevollmächtigte,

— der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch John E. Collins, Treasury Solicitor's Department, als Bevollmächtigten im Beistand der Barrister Stephen Richards und Rhodri Thompson,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Lucio Gussetti, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigten,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Ebony Maritime SA und der Loten Navigation Co. Ltd, der italienischen Regierung, der französischen Regierung und der Regierung des Vereinigten Königreichs sowie der Kommission in der Sitzung vom 22. Oktober 1996,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 19. November 1996,

folgendes

Urteil

1 Der Consiglio di Stato hat mit Beschluß vom 11. April 1995, beim Gerichtshof eingegangen am 6. Juni 1995, gemäß Artikel 177 EG-Vertrag drei Fragen nach der Auslegung der Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben c und d und 10 der Verordnung (EWG) Nr. 990/93 des Rates vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) (ABl. L 102, S. 14; im folgenden: Verordnung) und der Artikel 1 Buchstaben c und d und 10 des Beschlusses 93/235/EGKS der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) (ABl. L 102, S. 17) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich im Rahmen von Klagen der Ebony Maritime SA, einer Gesellschaft liberianischen Rechts, und der Loten Navigation Co. Ltd, einer Gesellschaft maltesischen Rechts (im folgenden: Klägerinnen), auf Aufhebung der Verfügung des Prefetto della provincia di Brindisi (Beklagter) vom 22. Juli 1994, mit der die Beschlagnahme des Schiffes Lido II nach dem in das Gesetz Nr. 230 vom 16. Juli 1993 umgewandelten Decreto-legge Nr. 144 vom 15. Mai 1993 über das Embargo gegen die Staaten Ex-Jugoslawiens (GURI Nr. 166 vom 17. Juli 1993) angeordnet wurde.

3 Die Verordnung bezweckt nach ihren Begründungserwägungen, in der Gemeinschaft bestimmte Aspekte der Sanktionen umzusetzen, die vom Sicherheitsrat der Vereinten Nationen, der auf der Grundlage von Kapitel VII der Charta der Vereinten Nationen die Resolutionen 713 (1991), 752 (1992) und 787 (1992) angenommen und diese Sanktionen durch die Resolution 820 (1993) verstärkt hat, gegenüber der Bundesrepublik Jugoslawien beschlossen worden sind.

4 Die Verordnung bestimmt in Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben c und d:

„1. Ab 26. April 1993 ist folgendes untersagt:

...

c) das Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im kommerziellen Seeverkehr;

d) alle Tätigkeiten, die direkt oder indirekt darauf abzielen oder bewirken, die unter Buchstabe a), b) oder c) genannten Transaktionen zu fördern;

..."

5 Nach Artikel 9 der Verordnung werden alle Wasserfahrzeuge, Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen, Luftfahrzeuge und Ladungen, bei denen der Verdacht einer Verletzung der Verordnung besteht, von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bis zum Abschluß der Untersuchungen festgehalten.

6 Artikel 10 der Verordnung lautet:

„Jeder Mitgliedstaat legt die Sanktionen fest, die bei Verletzungen dieser Verordnung verhängt werden.

Ist festgestellt worden, daß im Falle von Wasserfahrzeugen, Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen, Luftfahrzeugen und Ladungen eine Verletzung dieser Verordnung vorliegt, so können diese Fahrzeuge und Ladungen von dem Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörden sie ... festgehalten haben, eingezogen werden."

7 Nach Artikel 11 gilt die Verordnung „im Gebiet der Gemeinschaft einschließlich ihres Luftraums und in allen Luftfahrzeugen bzw. auf allen Wasserfahrzeugen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats sowie für alle natürlichen Personen mit beliebigem Wohnsitz, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, bzw. alle juristischen Personen mit beliebigem Sitz, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats eingetragen oder gegründet sind".

8 In Italien sind die Vorschriften zur Durchführung dieser Bestimmungen insbesondere in Artikel 2 Absätze 2 und 3 Buchstabe b des Decreto-legge Nr. 144 enthalten, das mit einigen Änderungen in das Gesetz Nr. 230 umgewandelt wurde.

9 Nach dieser Vorschrift können die in Artikel 9 der Verordnung genannten Fahrzeuge von den Zollbehörden zu Untersuchungszwecken angehalten und inspiziert werden. Wird aufgrund einer solchen Inspektion eine Verletzung der Verordnung festgestellt, so zieht die zuständige Behörde sowohl die Fahrzeuge als auch die unter das Embargo fallende Ladung ein. Wenn das Fahrzeug weder unter italienischer Flagge fährt noch einer Person italienischer Staatsangehörigkeit oder Nationalität gehört, wird es zunächst beschlagnahmt und erst dann eingezogen, wenn der betroffene Staat es nicht innerhalb einer bestimmten Frist zurückgeholt hat.

10 Die Lido II, ein der Klägerin Loten Navigation Co. Ltd gehörendes, unter maltesischer Flagge fahrendes Tankschiff, verließ den tunesischen Hafen La Skhira mit einer der Klägerin Ebony Maritime SA gehörenden Ladung Mineralölerzeugnisse in Richtung Rijeka (Kroatien).

11 Das Schiff wurde im Rahmen der Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung der Sanktionen gegen die Bundesrepublik Jugoslawien im Hafen von Brindisi (Italien) inspiziert und lief am 30. April 1994 erneut in Richtung des Hafens von Rijeka aus. Als während der Fahrt Wasser in das Schiff einzudringen begann, gab der Kapitän Notsignale ab und gab an, daß er seinen Kurs in Richtung auf die nächstgelegene montenegrinische Küste zu dem erklärten Zweck ändere, das Schiff auf Grund laufen zu lassen. Vor dem Eintritt in das jugoslawische Küstenmeer landete jedoch ein Hubschrauber der NATO-WEU-Streitkräfte auf dem Deck, und ein niederländisches Militärkommando übernahm die Kontrolle über das Schiff. Anschließend wurde das Schiff in den Hafen von Brindisi geschleppt, wo es der Verfügungsgewalt der italienischen Behörden unterstellt wurde.

12 Mit Verfügung vom 22. Juli 1994 ordnete der Beklagte nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b des in das Gesetz Nr. 230 umgewandelten Decreto-legge Nr. 144 die Beschlagnahme des Schiffes und die Einziehung der Ladung an.

13 Die Klägerinnen haben gegen diese Verfügung Klage beim Tribunale amministrativo regionale della Puglia erhoben, die mit Urteil vom 6. Dezember 1994 abgewiesen wurde. Hiergegen legten die Klägerinnen Berufung beim Consiglio di Stato ein, der das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt hat:

1) Sind Artikel 1 Buchstabe c des Beschlusses der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) (93/235/EGKS) und Artikel 1 Buch-

stabe c der Verordnung (EWG) Nr. 990/93 des Rates vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) dahin auszulegen, daß nur ein solches Verhalten einen Verstoß gegen das darin ausgesprochene Verbot darstellt, bei dem ein Schiff oder ein anderes Fahrzeug, das für den kommerziellen Seeverkehr im Küstenmeer der Bundesrepublik Jugoslawien bestimmte Waren mit sich führt, tatsächlich dieses Küstenmeer befährt, oder wird von diesen Vorschriften auch ein Verhalten erfaßt, das zwar in internationalen Gewässern an den Tag gelegt worden ist, bei dem aber aufgrund der konkreten Art und Weise seiner Planung und Ausführung Grund zu der Annahme besteht, daß dieses Schiff oder andere Fahrzeuge zum Zweck des kommerziellen Seeverkehrs Kurs auf das genannte Küstenmeer nehmen?

2) Erfaßt der jeweilige Artikel 1 Buchstabe d dieses Beschlusses und dieser Verordnung, soweit er alle Tätigkeiten verbietet, die direkt oder indirekt darauf abzielen oder bewirken, die unter Buchstabe c genannten Transaktionen zu fördern, auch die Navigation in internationalen Gewässern von Schiffen oder anderen Fahrzeugen, die Waren mit sich führen, die vermutlich für den kommerziellen Seeverkehr im Küstenmeer der Bundesrepublik Jugoslawien bestimmt sind?

3) Ist eine nationale Vorschrift, die für den Fall der festgestellten Verletzung eines der Verbote des jeweiligen Artikels 1 ausdrücklich die — obligatorische oder fakultative — Einziehung der Ladung vorsieht, die von einem der in Artikel 10 Absatz 2 genannten Fahrzeuge transportiert wurde, mit den Gemeinschaftsvorschriften, insbesondere mit dem jeweiligen Artikel 10 Absätze 1 und 2 des Beschlusses und der Verordnung, vereinbar?

14 Da der Handelsverkehr mit Mineralölerzeugnissen nicht in den Anwendungsbereich des EGKS-Vertrags fällt und das Ausgangsverfahren, wie es im Vorlagebeschluß beschrieben ist, ausschließlich diesen Handelsverkehr betrifft, ist der Beschluß 93/235 nicht anwendbar. Somit ist nur die Bedeutung der Bestimmungen der Verordnung zu untersuchen.

Zum Anwendungsbereich der Verordnung

15 Die Regierung des Vereinigten Königreichs sowie die französische und die italienische Regierung führen aus, die Verordnung gelte nach ihrem Artikel 11 nur innerhalb der Hoheitsgebiete, einschließlich der Küstengewässer, der Mitgliedstaaten für Wasserfahrzeuge unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats, für Staatsangehörige eines Mitgliedstaats und für juristische Personen, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats eingetragen oder gegründet seien. Daher sei die Verordnung nicht auf einen Fall wie den des Ausgangsverfahrens anwendbar, da sich das betroffene Schiff zum Zeitpunkt der Übernahme der Kontrolle durch die WEU-NATO-Streitkräfte auf hoher See befunden habe, unter der Flagge eines Drittlands gefahren sei und, ebenso wie die Ladung, einer Gesellschaft ohne Sitz in der Gemeinschaft gehört habe.

16 Artikel 9 in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung verpflichtet die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, alle Wasserfahrzeuge und Ladungen, bei denen der Verdacht einer Verletzung des Verbotes, das Küstenmeer der Bundesrepublik Jugoslawien zum Zweck des kommerziellen Seeverkehrs zu befahren, besteht, bis zum Abschluß der Untersuchungen festzuhalten. Nach Artikel 10 können die Wasserfahrzeuge und ihre Ladungen eingezogen werden, wenn festgestellt worden ist, daß in ihrem Fall das Verbot verletzt wurde.

17 Dem Wortlaut dieser Bestimmungen ist zu entnehmen, daß die Maßnahmen des Festhaltens und der Einziehung für alle Wasserfahrzeuge gelten, ohne daß nach deren Flagge oder Eigentümer unterschieden wird. Außerdem wird die Anwendung dieser Maßnahmen nicht davon abhängig gemacht, daß die Verletzung der in der Verordnung vorgesehenen Verbote im Gebiet der Gemeinschaft erfolgt. Das Verbot des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung, das Küstenmeer der Bundesrepublik Jugoslawien zu befahren, kann auch nur außerhalb des Gebietes der Gemeinschaft verletzt werden.

18 Daher haben die zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats nach Artikel 9 der Verordnung alle Wasserfahrzeuge festzuhalten, bei denen der Verdacht einer Verletzung der gegen die Bundesrepublik Jugoslawien verhängten Sanktionen besteht, auch wenn sie unter der Flagge eines Drittlandes fahren, Staatsangehörigen von oder Gesellschaften aus Drittländern gehören oder wenn die angebliche Verletzung der Sanktionen außerhalb des Gebietes der Gemeinschaft erfolgt ist. Ebenso sind die nationalen Behörden, wenn die Verletzung festgestellt worden ist, nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung zur Einziehung dieser Wasserfahrzeuge und ihrer Ladungen befugt.

19 Da die Verordnung nach ihrem Artikel 11 für das Gebiet der Gemeinschaft gilt, finden die Artikel 9 und 10 schon dann Anwendung, wenn sich diese Wasserfahrzeuge im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats befinden und damit dessen Gerichtsbarkeit unterliegen, auch wenn die angebliche Verletzung außerhalb dieses Hoheitsgebiets erfolgt ist.

20 Diese Auslegung entspricht Wortlaut und Sinn der Resolution 820 (1993) des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen, in deren Ziffer 28 zur Stärkung der bereits verhängten Sanktionen der gesamten Seehandelsschiffahrt der Zugang zum Küstenmeer der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) untersagt wird und deren Ziffer 25 bestimmt, daß „alle Staaten bis zu einer entsprechenden Untersuchung alle Schiffe ... und Frachten festhalten werden, die sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden und die eines Verstoßes gegen die Resolutionen 713 (1991), 757 (1992), 787 (1992) oder gegen diese Resolution verdächtigt werden, und daß diese Schiffe ... im Falle der Feststellung, daß ein solcher Verstoß stattgefunden hat, in Verwahrung genommen werden und gegebenenfalls samt ihren Frachten dem festhaltenden Staat verfallen können".

21 Ziffer 25, die durch die Artikel 9 und 10 der Verordnung in der Gemeinschaft umgesetzt worden ist, sieht also ausdrücklich vor, daß alle einer Verletzung verdächtigten Schiffe, die sich im Hoheitsgebiet eines Staates befinden, festzuhalten und gegebenenfalls durch diesen Staat einzuziehen sind.

Zur ersten und zur zweiten Frage

22 Mit seiner ersten und seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben c und d der Verordnung nur das tatsächliche Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien im kommerziellen Seeverkehr oder auch Verhaltensweisen auf hoher See verbietet, die Grund zu der Annahme geben, daß das betreffende Wasserfahrzeug zum Zweck des kommerziellen Seeverkehrs Kurs auf dieses Küstenmeer nimmt.

23 Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung verbietet das Befahren des jugoslawischen Küstenmeers im kommerziellen Seeverkehr.

24 Diese Bestimmung will jedes tatsächliche Befahren dieses Küstenmeers im kommerziellen Seeverkehr verhindern. Sie wurde im Anschluß an die Resolution 820 (1993) eingeführt, mit der die Stärkung der Sanktionen bezweckt war, die durch die früheren Resolutionen des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen gegen die Bundesrepublik Jugoslawien verhängt worden waren. Um die Wirksamkeit dieser Sanktionen zu gewährleisten, ist es nämlich als unverzichtbar angesehen worden, jeden kommerziellen Seeverkehr im jugoslawischen Küstenmeer zu verhindern.

25 Eine wirksame Verhinderung jedes Befahrens des jugoslawischen Küstenmeers im kommerziellen Seeverkehr setzt voraus, daß das Verbot des Artikels 1 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung nicht nur für die Wasserfahrzeuge gilt, die dieses Küstenmeer tatsächlich befahren, sondern auch für diejenigen, die sich auf hoher See befinden und in diese Küstengewässer einzufahren versuchen. Jede andere Auslegung könnte diesem Verbot seine praktische Wirksamkeit nehmen.

26 Außerdem untersagt Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung alle Tätigkeiten, die direkt oder indirekt darauf abzielen, das Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien im kommerziellen Seeverkehr zu fördern; hieraus folgt, daß sich eine Verletzung der in der Verordnung festgeschriebenen Sanktionen aus einem Verhalten auf hoher See ergeben kann.

27 Daher ist auf die erste und die zweite Frage zu antworten, daß Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben c und d der Verordnung nicht nur das tatsächliche Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien im kommerziellen Seeverkehr, sondern auch Verhaltensweisen auf hoher See verbietet, die Grund zu der Annahme geben, daß das betreffende Wasserfahrzeug zum Zweck des kommerziellen Seeverkehrs Kurs auf dieses Küstenmeer nimmt.

Zur dritten Frage

28 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob eine nationale Bestimmung, die für den Fall der festgestellten Verletzung eines der Verbote des Artikels 1 der Verordnung die Einziehung der Ladung vorsieht, die von einem der in Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung genannten Fahrzeuge transportiert wurde, mit der Verordnung, insbesondere Artikel 10, vereinbar ist.

29 Die italienische Fassung des Artikels 10 Absatz 2 der Verordnung bestimmt nicht, daß die Mitgliedstaaten die Ladung einziehen können.

30 Wie jedoch der Gerichtshof mehrfach festgestellt hat, schließt die Notwendigkeit einer einheitlichen Auslegung der Gemeinschaftsverordnungen die isolierte Betrachtung nur einer Sprachfassung einer Vorschrift aus; sie gebietet es vielmehr, die Vorschrift im Lichte der anderen Sprachfassungen auszulegen und anzuwenden (Urteil vom 17. Oktober 1996 in der Rechtssache C-64/95, Lubella, Slg. 1996, I-5105, Randnr. 17).

31 Mit Ausnahme der italienischen und der finnischen Fassung sehen alle Sprachfassungen des Artikels 10 Absatz 2 der Verordnung vor, daß die Ladungen von dem betreffenden Mitgliedstaat eingezogen werden können, wenn eine Verletzung der Verordnung festgestellt worden ist. Diese Formulierung entspricht derjenigen in Ziffer 25 der in Randnummer 20 dieses Urteils angeführten Resolution 820 (1993). Außer den Fahrzeugen werden in dieser Ziffer ausdrücklich Frachten als solche Güter genannt, die im Fall eines Verstoßes gegen die mit den Resolutionen des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen beschlossenen Maßnahmen verfallen können. Daher handelt es sich bei der italienischen Fassung der Verordnung, in der von „aeromobili e aerei da carico" statt von „aeromobili e carichi" die Rede ist, offensichtlich um einen Schreibfehler.

32 Zudem läßt sich Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung keine Beschränkung der in Artikel 10 Absatz 1 vorgesehenen allgemeinen Befugnis der Mitgliedstaaten entnehmen, die bei Verletzungen der Verordnung zu verhängenden Sanktionen festzulegen.

33 Daher steht die Verordnung nicht der Anwendung einer nationalen Bestimmung entgegen, die für den Fall der Verletzung der Verordnung die Einziehung der Ladung vorsieht.

34 Die Klägerinnen meinen jedoch, daß die zur Durchführung von Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung erlassene nationale Bestimmung den Grundsatz „nulla poena sine culpa" mißachte, da sie die Einziehung der Ladung ohne jeden Beweis für das Verschulden ihres Eigentümers vorschreibe und somit eine objektive strafrechtliche Verantwortlichkeit einführe. Außerdem werde der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit dadurch verletzt, daß der Eigentümer der Ladung in gleicher Weise wie der Reeder bestraft werde, ohne daß es auf den Umfang ihrer jeweiligen Beteiligung an der Zuwiderhandlung ankomme.

35 Nach ständiger Rechtsprechung sind die Mitgliedstaaten dann, wenn eine gemeinschaftsrechtliche Regelung für den Fall ihrer Verletzung keine eigene Sanktionsbestimmung enthält oder insoweit auf die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften verweist, nach Artikel 5 EG-Vertrag verpflichtet, alle

geeigneten Maßnahmen zu treffen, um die volle Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts zu gewährleisten. Dabei müssen die Mitgliedstaaten, denen allerdings die Wahl der Sanktion verbleibt, namentlich darauf achten, daß Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht nach ähnlichen sachlichen und verfahrensrechtlichen Regeln geahndet werden wie nach Art und Schwere gleiche Verstöße gegen nationales Recht, wobei die Sanktion jedenfalls wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein muß (Urteile vom 21. September 1989 in der Rechtssache 68/88, Kommission/Griechenland, Slg. 1989, 2965, Randnrn. 23 und 24, vom 10. Juli 1990 in der Rechtssache C-326/88, Hansen, Slg. 1990, I-2911, Randnr. 17, und vom 26. Oktober 1995 in der Rechtssache C-36/94, Siesse, Slg. 1995, I-3573, Randnr. 20).

36 Im übrigen hat der Gerichtshof bereits festgestellt, daß ein System der objektiven strafrechtlichen Verantwortlichkeit, aufgrund dessen der Verstoß gegen eine Verordnung geahndet wird, für sich genommen mit dem Gemeinschaftsrecht nicht unvereinbar ist (vgl. Urteil Hansen, a. a. O., Randnr. 19).

37 Infolgedessen ist es, wenn man mit den Klägerinnen annimmt, daß die italienische Bestimmung, die die Einziehung der Ladung vorsieht, eine objektive strafrechtliche Verantwortlichkeit einführt oder den Umfang der Beteiligung der einzelnen Beteiligten nicht berücksichtigt, Sache der nationalen Gerichte, zu beurteilen, ob diese Sanktion die Grundsätze der oben angeführten Rechtsprechung beachtet, insbesondere, ob sie abschreckend, wirksam und verhältnismäßig ist.

38 Bei dieser Beurteilung hat das nationale Gericht insbesondere zu berücksichtigen, daß das mit der Verordnung verfolgte Ziel, den Kriegszustand in der fraglichen Region und die massiven Verletzungen der Menschenrechte und des humanitären Völkerrechts in der Republik Bosnien-Herzegowina zu beenden, für die internationale Gemeinschaft grundlegend ist und dem Gemeinwohl dient (Urteil vom 30. Juli 1996 in der Rechtssache C-84/95, Bosphorus, Slg. 1996, I-3953, Randnr. 26).

39 Somit ist auf die dritte Frage zu antworten, daß eine nationale Bestimmung, die für den Fall der festgestellten Verletzung eines der Verbote des Artikels 1 der Verordnung die Einziehung der Ladung vorsieht, die von einem in Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung genannten Fahrzeug transportiert wurde, mit der Verordnung, insbesondere ihrem Artikel 10, vereinbar ist.

Kosten

40 Die Auslagen der französischen Regierung, der Regierung des Vereinigten Königreichs und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom Consiglio di Stato mit Beschluß vom 11. April 1995 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1) Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben c und d der Verordnung (EWG) Nr. 990/93 des Rates vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) verbietet nicht nur das tatsächliche Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien im kommerziellen Seeverkehr, sondern

auch Verhaltensweisen auf hoher See, die Grund zu der Annahme geben, daß das betreffende Wasserfahrzeug zum Zweck des kommerziellen Seeverkehrs Kurs auf dieses Küstenmeer nimmt.

2) Eine nationale Bestimmung, die für den Fall der festgestellten Verletzung eines der Verbote des Artikels 1 dieser Verordnung die Einziehung der Ladung vorsieht, die von einem in Artikel 10 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Fahrzeug transportiert wurde, ist mit dieser Verordnung, insbesondere ihrem Artikel 10, vereinbar.

Rodríguez Iglesias Mancini Murray Sevón

Kakouris Kapteyn Gulmann Edward

Puissochet Ragnemalm Wathelet

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 27. Februar 1997.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident

G. C. Rodríguez Iglesias