DOMSTOLENS DOM
27. februar 1997 *

I sag C-177/95,

angående en anmodning, som Consiglio di Stato (Italien) i medfør af EF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag,

Ebony Maritime SA,

Loten Navigation Co. Ltd

mod

Prefetto della provincia di Brindisi m.fl.,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af artikel 1, stk. 1, litra c) og d), og artikel 10 i Rådets forordning (EØF) nr. 990/93 af 26. april 1993 om handel mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Den Føderative Republik Jugoslavien (Serbien og Montenegro) (EFT L 102, s. 14) og af artikel 1, litra c) og d), og artikel 10 i afgørelse 93/235/EKSF af 26. april 1993, truffet af repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, om handel mellem Det Europæiske Kul- og Stålfællesskab og Den Føderative Republik Jugoslavien (Serbien og Montenegro) (EFT L 102, s. 17),

har

* Processprog: italiensk.

DOMSTOLEN

sammensat af præsidenten, G.C. Rodríguez Iglesias, afdelingsformændene G.F. Mancini, J.L. Murray og L. Sevón samt dommerne C.N. Kakouris, P.J.G. Kapteyn (refererende dommer), C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet, H. Ragnemalm og M. Wathelet,

generaladvokat: F.G. Jacobs
justitssekretær: fuldmægtig L. Hewlett,

efter at der er indgivet skriftlige indlæg af:

— Ebony Maritime SA og Loten Navigation Co. Ltd ved advokaterne Pantelis S. Amourgis, Athen, Umberto Ferraro, Genova, Giorgio Recchia, Rom, Gian Michele Roberti og Antonio Tizzano, Napoli, og Luigi Volpe, Bari

— Prefetto della provincia di Brindisi og den italienske regering ved afdelingschef, professor Umberto Leanza, Juridisk Tjeneste, Udenrigsministeriet, som befuldmægtiget, bistået af statens advokat, Maurizio Fiorilli

— den franske regering ved kontorchef Jean-François Dobelle, kontorchef Catherine de Salins og ekspeditionssekretær Denys Wibaux, alle Juridisk Tjeneste, Udenrigsministeriet, som befuldmægtigede

— Det Forenede Kongeriges regering ved John E. Collins, Treasury Solicitor's Department, som befuldmægtiget, bistået af barristers Stephen Richards og Rhodri Thompson

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Lucio Gussetti, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtiget,

på grundlag af retsmøderapporten,

efter at der er afgivet mundtlige indlæg i retsmødet den 22. oktober 1996 af Ebony Maritime SA og af Loten Navigation Co. Ltd, af den italienske regering, af den franske regering, af Det Forenede Kongeriges regering og af Kommissionen,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 19. november 1996,

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse af 11. april 1995, indgået til Domstolen den 6. juni 1995, har Consiglio di Stato i medfør af EF-traktatens artikel 177 forelagt tre præjudicielle spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 1, stk. 1, litra c) og d), og artikel 10 i Rådets forordning (EØF) nr. 990/93 af 26. april 1993 om handel mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Den Føderative Republik Jugoslavien (Serbien og Montenegro) (EFT L 102, s. 14, herefter »forordningen«) og af artikel 1, litra c) og d), og artikel 10 i afgørelse 93/235/EKSF af 26. april 1993, truffet af repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, om handel mellem Det Europæiske Kul- og Stålfællesskab og Den Føderative Republik Jugoslavien (Serbien og Montenegro) (EFT L 102, s. 17).

2 Spørgsmålene er stillet under et annullationssøgsmål anlagt af det liberianske selskab Ebony Maritime og det maltesiske selskab Loten Navigation til prøvelse af den af Prefetto della provincia di Brindisi trufne afgørelse af 22. juli 1994 om beslaglæggelse af fartøjet Lido II i medfør af lovdekret nr. 144 af 15. maj 1993, ændret til lov nr. 230 af 16. juli 1993, om embargo mod staterne i eks-Jugoslavien (GURI nr. 166 af 17.7.1993).

3 Det fremgår af betragtningerne til forordningen, at den har til formål at sikre, at der i Fællesskabet gennemføres visse aspekter af de sanktioner, De Forenede Nationers Sikkerhedsråd havde vedtaget at iværksætte over for Den Føderative Republik Jugoslavien. Sikkerhedsrådet havde i henhold til kapitel VII i De Forenede Nationers Pagt vedtaget resolution 713 (1991), 752 (1992) og 787 (1992) og skærpet sanktionerne i henhold til resolution 820 (1993).

4 Det bestemmes i forordningens artikel 1, stk. 1, litra c) og d):

»1. Fra den 26. april 1993 er følgende forbudt:

...

c) alle former for handelsskibsfart i Den Føderative Republik Jugoslaviens (Serbien og Montenegro) territorialfarvande

d) enhver aktivitet med det formål eller den virkning, at de i litra a), b) eller c), nævnte transaktioner direkte eller indirekte fremmes

...«

5 I forordningens artikel 9 hedder det, at alle skibe, fragtkøretøjer, alt rullende materiel og alle fly og ladninger, som formodes at have krænket, eller som har krænket forordningen, tilbageholdes af medlemsstaternes kompetente myndigheder, indtil undersøgelsen er afsluttet.

6 Forordningens artikel 10 har følgende ordlyd:

»Hver medlemsstat tager stilling til, hvilke sanktioner der skal bringes i anvendelse, når bestemmelserne i denne forordning overtrædes.

I tilfælde, hvor det fastslås, at skibe, fragtkøretøjer, rullende materiel, fly og ladninger har krænket bestemmelserne i denne forordning, kan den medlemsstat, hvis kompetente myndigheder har ... tilbageholdt dem, konfiskere dem.«

7 Ifølge forordningens artikel 11 gælder forordningen »på Fællesskabets område, herunder dets luftrum og i ethvert luftfartøj eller skib henhørende under en medlemsstats jurisdiktion, og for enhver andetsteds værende person, der er statsborger i en medlemsstat, og for enhver andetsteds værende enhed, der er konstitueret i henhold til eller falder ind under en medlemsstats lovgivning«.

8 I Italien findes de bestemmelser, der er udstedt til gennemførelse af ovennævnte fællesskabsbestemmelser, bl.a. i artikel 2, stk. 2 og stk. 3, litra b), i lovdekret nr. 144, med visse ændringer ændret til ovennævnte lov nr. 230.

9 I medfør af de nævnte italienske bestemmelser kan toldmyndighederne tilbageholde de i forordningens artikel 9 omhandlede transportmidler og inspicere dem med henblik på at foretage en undersøgelse. Såfremt det herefter fastslås, at forordningen er overtrådt, konfiskerer den kompetente myndighed såvel transportmidlerne som den ladning, der er omfattet af embargoen. Dersom transportmidlet ikke sejler under italiensk flag og heller ikke tilhører et italiensk retssubjekt, tilbageholdes det i første omgang og konfiskeres kun, såfremt den berørte stat ikke har afhentet det inden for en bestemt frist.

10 Tankskibet Lido II, der tilhører selskabet Loten Navigation og sejler under maltesisk flag, afsejlede fra den tunesiske havn La Skhira mod Rijeka (Kroatien) med en ladning mineralolieprodukter, der tilhørte selskabet Ebony Maritime.

11 Efter at være blevet inspiceret i havnen i Brindisi (Italien) som led i foranstaltningerne med henblik på kontrol af, at sanktionerne mod Den Føderative Republik Jugoslavien overholdes, fortsatte skibet den 30. april 1994 sejladsen mod Rijeka. Da skibet undervejs begyndte at tage vand ind, udsendte kaptajnen nødsignaler og oplyste i den forbindelse, at han i stedet satte kurs mod den nærmeste montenegrinske kyst for at lade skibet strande dér. Inden skibet kom ind i jugoslavisk territorialfarvand, landede der imidlertid en helikopter fra NATO-WEU-styrkerne på skibets bro, og en nederlandsk militærkommando overtog kontrollen med skibet. Det blev herefter bugseret til havnen i Brindisi, hvor det blev overgivet til de italienske myndigheder.

12 Prefetto della provincia di Brindisi traf den 22. juli 1994 afgørelse om at beslaglægge skibet og konfiskere ladningen, jf. artikel 2, stk. 3, litra b), i lovdekret nr. 144, ændret til lov nr. 230.

13 Ebony Maritime og Loten Navigation anlagde annullationssøgsmål til prøvelse af afgørelsen ved Tribunale amministrativo regionale della Puglia. Efter at de sagsøgte var blevet frifundet ved dom af 6. december 1994, iværksatte selskaberne appel til Consiglio di Stato, som har udsat sagen og forelagt følgende præjudicielle spørgsmål for Domstolen:

»1) Skal artikel 1, litra c), i afgørelse 93/235/EKSF af 26. april 1993, truffet af repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet, om handel mellem Det Europæiske Kul- og Stålfællesskab og Den Føderative Republik Jugoslavien (Serbien og Montenegro), og artikel 1, litra c), i Rådets

forordning (EØF) nr. 990/93 af 26. april 1993 om handel mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Den Føderative Republik Jugoslavien (Serbien og Montenegro) fortolkes således, at det heri fastsatte forbud kun overtrædes, når et skib eller et andet transportmiddel, der fragter varer bestemt til Den Føderative Republik Jugoslaviens territorialfarvande med henblik på handel, kommer ind i de pågældende farvande, eller omfatter bestemmelserne også handlinger, der udføres på det åbne hav, og hvor der på grundlag af de konkrete omstændigheder omkring planlægningen og gennemførelsen er bestemte holdepunkter for at antage, at skibet eller transportmidlet har kurs mod de nævnte territorialfarvande med handel for øje?

2) For så vidt som bestemmelsen i artikel 1, litra d), i ovennævnte afgørelse og forordning forbyder enhver aktivitet med det formål eller den virkning, at de i litra c) nævnte transaktioner direkte eller indirekte fremmes, omfatter de da også sejlads på det åbne hav af et skib eller et andet transportmiddel, der fragter varer, som må formodes at være bestemt til Den Føderative Republik Jugoslaviens territorialfarvande med henblik på handel?

3) Er en national retsforskrift, hvorefter der i tilfælde, hvor det fastslås, at et af de i artikel 1 angivne forbud er tilsidesat, skal ske konfiskation — obligatorisk eller fakultativ — af den ladning, der transporteres af et af de i artikel 10, stk. 2, nævnte transportmidler, forenelig med fællesskabsretten, navnlig med artikel 10, stk. 1 og 2, i ovennævnte afgørelse og forordning?«

14 Det må for det første fastslås, at handel med mineralolieprodukter ikke er omfattet af EKSF-traktatens anvendelsesområde. Da hovedsagen, således som den er beskrevet i forelæggelseskendelsen, udelukkende vedrører en sådan handel, kan afgørelse 93/235 ikke finde anvendelse. Der skal herefter alene foretages en præcisering af rækkevidden af forordningens bestemmelser.

Forordningens anvendelsesområde

15 Det Forenede Kongeriges regering, den franske regering og den italienske regering har indledningsvis understreget, at i henhold til forordningens artikel 11 finder den alene anvendelse på medlemsstaternes områder, herunder deres territorialfarvande, på skibe henhørende under en medlemsstats jurisdiktion, på statsborgere i en medlemsstat og på enhver andetsteds værende enhed, der er konstitueret i henhold til eller falder ind under en medlemsstats lovgivning. Forordningen finder derfor ikke anvendelse i et tilfælde som det, hovedsagen vedrører, idet det berørte skib sejlede på det åbne hav på det tidspunkt, hvor NATO-WEU-styrkerne overtog kontrollen med det, sejlede under et tredjelands flag og — ligesom ladningen — tilhørte et selskab uden for Fællesskabet.

16 Hertil bemærkes, at i henhold til forordningens artikel 9, sammenholdt med artikel 1, stk. 1, litra c), er medlemsstaternes kompetente myndigheder forpligtet til at tilbageholde alle skibe og ladninger, som formodes at have krænket forbuddet mod at drive handelsskibsfart i Den Føderative Republik Jugoslaviens territorialfarvande, indtil undersøgelsen er afsluttet. I artikel 10 bestemmes det, at såfremt det fastslås, at skibe og ladninger har tilsidesat forbuddet, kan den berørte medlemsstat konfiskere dem.

17 Det følger af de nævnte bestemmelsers ordlyd, at foranstaltningerne med tilbageholdelse og konfiskation omfatter alle skibe, uanset hvilket flag de sejler under, eller hvem der ejer dem. Endvidere er en anvendelse af de pågældende foranstaltninger ikke betinget af, at overtrædelsen af de i forordningen fastsatte forbudsbestemmelser sker på Fællesskabets område. I øvrigt kan en overtrædelse af det i forordningens artikel 1, stk. 1, litra c), fastsatte forbud mod at sejle ind i Den Føderative Republik Jugoslaviens territorialfarvande kun ske uden for Fællesskabets område.

18 Medlemsstatens kompetente myndigheder skal derfor i medfør af forordningens artikel 9 tilbageholde alle skibe, der formodes at have krænket de sanktioner, der er iværksat over for Den Føderative Republik Jugoslavien, selv om skibene sejler under et tredjelands flag eller tilhører statsborgere eller selskaber uden for Fællesskabet, og selv om den påståede krænkelse af sanktionerne er sket uden for Fællesskabets område. Ligeledes kan de nationale myndigheder i medfør af forordningens artikel 10, stk. 2, vælge at konfiskere de pågældende skibe og deres ladninger, når det er fastslået, at der er sket en krænkelse.

19 Da forordningen i henhold til artikel 11 gælder på hele Fællesskabets område, finder artikel 9 og 10 anvendelse, så snart skibene befinder sig på en medlemsstats område og derfor er undergivet medlemsstatens territoriale jurisdiktion, uanset om den påståede krænkelse er sket uden for medlemsstatens område.

20 Denne fortolkning underbygges af ordlyden af og formålet med Sikkerhedsrådets resolution 820 (1993), hvori der med henblik på at forstærke de allerede trufne sanktioner i resolutionens afsnit 28 blev indsat en bestemmelse om forbud mod at drive handelsskibsfart i Den Føderative Republik Jugoslaviens (Serbien og Montenegro) territorialfarvande, ligesom det i resolutionens afsnit 25 hedder, at »alle stater tilbageholder — indtil der er foretaget en undersøgelse — alle skibe ... og ladninger, der forefindes på deres område, og som formodes at være blevet eller blive anvendt i strid med resolution 713 (1991), 757 (1992) eller 787 (1992) eller med nærværende resolution. Såfremt det fastslås, at overtrædelse er sket, beslaglægger den stat, der har tilbageholdt dem ... de pågældende skibe, og den kan, alt efter omstændighederne, konfiskere skibene samt deres ladninger«.

21 I afsnit 25, som forordningens artikel 9 og 10 er en gennemførelse af i Fællesskabet, bestemmes det således udtrykkeligt, at alle skibe, som formodes at have krænket bestemmelserne, og som befinder sig på en stats område, skal tilbageholdes og eventuelt konfiskeres af den pågældende stat.

Det første og andet spørgsmål

22 Med det første og andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret i det væsentlige oplyst, om forordningens artikel 1, stk. 1, litra c) og d), alene er til hinder for, at der faktisk drives handelsskibsfart i Den Føderative Republik Jugoslaviens territorialfarvande, eller om den også er til hinder for handlinger, der udføres på det åbne hav, og som giver holdepunkter for at antage, at det pågældende skib har kurs mod de nævnte territorialfarvande med handel for øje.

23 Hertil bemærkes først, at forordningens artikel 1, stk. 1, litra c), er til hinder for alle former for handelsskibsfart i jugoslavisk territorialfarvand.

24 Formålet med bestemmelsen er at forhindre enhver form for faktisk handelsskibsfart i det pågældende farvand. Bestemmelsen blev fastsat på grundlag af resolution 820 (1993), hvis formål var at forstærke de sanktioner, der var iværksat over for Den Føderative Republik Jugoslavien i henhold til Sikkerhedsrådets tidligere resolutioner. For at sikre, at de pågældende sanktioner er effektive, har det vist sig nødvendigt at forhindre enhver form for handelsskibsfart i jugoslavisk territorialfarvand.

25 Såfremt enhver form for handelsskibsfart faktisk skal forhindres i jugoslavisk territorialfarvand, forudsætter det, at forbudsbestemmelsen i forordningens artikel 1, stk. 1, litra c), ikke alene omfatter faktisk indsejling i de pågældende territorialfarvande, men også forsøg på indsejling fra skibe, som befinder sig på det åbne hav. Enhver anden fortolkning kan medføre, at forbuddet ikke får den tilsigtede virkning.

26 Endvidere er forordningens artikel 1, stk. 1, litra d), hvorefter enhver aktivitet, der har til formål direkte eller indirekte at fremme alle former for handelsskibsfart i Den Føderative Republik Jugoslaviens territorialfarvande, er forbudt, en bekræftelse på, at en tilsidesættelse af de sanktioner, der er fastsat i forordningen, kan følge af handlinger, der er udført på det åbne hav.

27 Det første og andet spørgsmål må herefter besvares med, at forordningens artikel 1, stk. 1, litra c) og d), ikke alene er til hinder for, at der faktisk drives handelsskibsfart i Den Føderative Republik Jugoslaviens territorialfarvande, men også for handlinger, der udføres på det åbne hav, og som giver holdepunkter for at antage, at det pågældende skib har kurs mod de nævnte territorialfarvande med handel for øje.

Det tredje spørgsmål

28 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om en national retsforskrift, hvorefter der i tilfælde, hvor det fastslås, at et af de i forordningens artikel 1 angivne forbud er tilsidesat, skal ske konfiskation af den ladning, der transporteres med et af de i forordningens artikel 10, stk. 2, nævnte transportmidler, er forenelig med forordningen, og navnlig med dens artikel 10.

29 Først bemærkes, at det ikke i den italienske version af forordningens artikel 10, stk. 2, bestemmes, at medlemsstaterne kan konfiskere ladningen.

30 Som Domstolen imidlertid har udtalt ved flere lejligheder, er det på grund af nødvendigheden af en ensartet fortolkning af fællesskabsforordningerne udelukket, at en bestemmelses ordlyd betragtes isoleret, og i tvivlstilfælde kræves det, at fortolkningen og anvendelsen sker i lyset af versionerne på de andre sprog (dom af 17.10.1996, sag C-64/95, Lubella, Sml. I, s. 5105, præmis 17).

31 I alle de sproglige versioner af forordningens artikel 10, stk. 2, bortset fra den finske og italienske, bestemmes det, at i tilfælde, hvor det fastslås, at forordningens bestemmelser er blevet krænket, kan den berørte medlemsstat konfiskere ladningerne. Denne affattelse svarer til affattelsen af afsnit 25 i den i denne doms præmis 20 nævnte resolution 820 (1993). Ud over transportmidler omtales der i det nævnte afsnit udtrykkeligt ladninger som eksempel på, hvad der kan konfiskeres i tilfælde af en krænkelse af de bestemmelser, der er vedtaget i Sikkerhedsrådets resolutioner. Det er således åbenbart, at den italienske version af forordningen, hvori der anvendes ordene »aeromobili e aerei da carico« og ikke ordene »aeromobili e carichi«, indeholder en skrivefejl.

32 Under alle omstændigheder kan bestemmelsen i forordningens artikel 10, stk. 2, ikke fortolkes på en sådan måde, at den begrænser den generelle beføjelse for medlemsstaterne, der er fastsat i artikel 10, stk. 1, til at tage stilling til, hvilke sanktioner der skal bringes i anvendelse, når bestemmelserne i forordningen overtrædes.

33 Forordningen er således ikke til hinder for anvendelsen af en national retsforskrift, hvorefter ladningen konfiskeres, såfremt forordningen overtrædes.

34 Sagsøgerne i hovedsagen har imidlertid anført, at den nationale retsforskrift, der er udstedt til gennemførelse af forordningens artikel 10, stk. 2, ikke er i overensstemmelse med princippet »nulla poena sine culpa«, for så vidt som den indeholder bestemmelse om konfiskation af ladningen, uden at det skal bevises, at ladningens ejer har handlet culpøst, og at der herved er indført en ordning med objektivt strafansvar. Endvidere er det i strid med proportionalitetsprincippet, at ejeren af ladningen straffes på samme måde som rederen, uden at der tages hensyn til, i hvilket omfang de har været impliceret i overtrædelsen.

35 Det skal herved bemærkes, at ifølge fast praksis skal medlemsstaterne — når der ikke findes en bestemmelse i en fællesskabsforordning, der fastsætter en særlig sanktion for overtrædelser eller med hensyn hertil henviser til nationale administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser — i medfør af EF-traktatens artikel 5

træffe alle foranstaltninger, som er egnede til at sikre fællesskabsrettens gennemslagskraft. Medlemsstaterne har et skøn med hensyn til valget af sanktioner, men skal dog drage omsorg for, at overtrædelser af fællesskabsretten sanktioneres efter samme materielle og processuelle regler, som efter national ret gælder for overtrædelser af samme art og grovhed, og sanktionen skal under alle omstændigheder være effektiv, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning (dom af 21.9.1989, sag 68/88, Kommissionen mod Grækenland, Sml. s. 2965, præmis 23 og 24, af 10.7.1990, sag C-326/88, Hansen, Sml. I, s. 2911, præmis 17, og af 26.10.1995, sag C-36/94, Siesse, Sml. I, s. 3575, præmis 20).

36 I øvrigt har Domstolen allerede udtalt, at en ordning med objektivt strafansvar som sanktion i tilfælde af overtrædelse af en forordning ikke i sig selv er uforenelig med fællesskabsretten (jf. Hansen-dommen, præmis 19).

37 Såfremt det som hævdet af sagsøgerne antages, at der ved den italienske bestemmelse om konfiskation af ladningen er indført en ordning med objektivt strafansvar, eller der efter bestemmelsen ikke tages hensyn til, i hvilket omfang de forskellige berørte erhvervsdrivende er impliceret, tilkommer det følgelig den nationale ret at tage stilling til, om den pågældende sanktion er i overensstemmelse med principperne i ovennævnte praksis, og navnlig, om den har en afskrækkende virkning, er effektiv og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen.

38 Den nationale ret skal herved bl.a. tage hensyn til, at det formål, der forfølges med forordningen, og som er at bringe krigstilstanden i det pågældende område og de omfattende krænkelser af menneskerettighederne og den humanitære folkeret i Republikken Bosnien-Hercegovina til ophør, er af grundlæggende almen interesse for det internationale samfund (dom af 30.7.1996, sag C-84/95, Bosphorus, Sml. I, s. 3953, præmis 26).

39 Det tredje spørgsmål må herefter besvares med, at en national retsforskrift, hvorefter der i tilfælde, hvor det fastslås, at et af de i forordningens artikel 1 angivne forbud er tilsidesat, skal ske konfiskation af den ladning, der transporteres af et af de i forordningens artikel 10, stk. 2, nævnte transportmidler, er forenelig med forordningen, og navnlig med dens artikel 10.

Sagens omkostninger

40 De udgifter, der er afholdt af den franske regering, Det Forenede Kongeriges regering og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, som har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke erstattes. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

kender

DOMSTOLEN

vedrørende de spørgsmål, der er forelagt af Consiglio di Stato ved kendelse af 11. april 1995, for ret:

1) Artikel 1, stk. 1, litra c) og d), i Rådets forordning (EØF) nr. 990/93 af 26. april 1993 om handel mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Den Føderative Republik Jugoslavien (Serbien og Montenegro) er ikke alene til hinder for, at der faktisk drives handelsskibsfart i Den Føderative Republik Jugoslaviens territorialfarvande, men også for handlinger, der udføres

på det åbne hav, og som giver holdepunkter for at antage, at det pågældende skib har kurs mod de nævnte territorialfarvande med handel for øje.

2) En national retsforskrift, hvorefter der i tilfælde, hvor det fastslås, at et af de i ovennævnte forordnings artikel 1 angivne forbud er tilsidesat, skal ske konfiskation af den ladning, der transporteres af et af de i forordningens artikel 10, stk. 2, nævnte transportmidler, er forenelig med forordningen, og navnlig med dens artikel 10.

Rodríguez Iglesias Mancini Murray Sevón

Kakouris Kapteyn Gulmann Edward

Puissochet Ragnemalm Wathelet

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 27. februar 1997.

R. Grass G.C. Rodríguez Iglesias

Justitssekretær Præsident