ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 27ης Φεβρουαρίου 1997 *

Στην υπόθεση C-177/95,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Consiglio di Stato (Ιταλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Ebony Maritime SA,

Loten Navigation Co. Ltd

και

Prefetto della provincia di Brindisi κ.λπ.,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 1, παράγραφος 1, στοιχεία γ' και δ', και 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) (ΕΕ 1993, L 102, σ. 14), και των άρθρων 1, στοιχεία γ' και δ', και 10 της αποφάσεως 93/235/ΕΚΑΧ των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών που συνήλθαν στα πλαίσια του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) (ΕΕ 1993, L 102, σ. 17),

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, G. F. Mancini, J. L. Murray και L. Sevón, προέδρους τμήματος, K. N. Κακούρη, P. J. G. Kapteyn (εισηγητή), C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, H. Ragnemalm και M. Wathelet, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: F. G. Jacobs
γραμματέας: L. Hewlett, υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Ebony Maritime SA και η Loten Navigation Co. Ltd, εκπροσωπούμενες από τους Παντελή Σ. Αμούργη, δικηγόρο Αθηνών, Umberto Ferraro, δικηγόρο Γένουας, Giorgio Recchia, δικηγόρο Ρώμης, Gian Michele Roberti και Antonio Tizzano, δικηγόρους Νεαπόλεως, και Luigi Volpe, δικηγόρο Bari,

— ο Prefetto della provincia di Brindisi και η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενοι από τον καθηγητή Umberto Leanza, προϊστάμενο της υπηρεσίας διπλωματικών διαφορών του Υπουργείου Εξωτερικών, επικουρούμενο από τον Maurizio Fiorilli, avvocato dello Stato,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Jean-François Dobelle, αναπληρωτή διευθυντή στη διεύθυνση νομικών υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών, την Catherine de Salins, υποδιευθύντρια, και τον Denys Wibaux, γραμματέα εξωτερικών υποθέσεων στην ίδια διεύθυνση,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον John E. Collins, του Treasury Solicitor's Department, επικουρούμενο από τους Stephen Richards και Rhodri Thompson, barristers,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον Lucio Gussetti, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Ebony Maritime SA και της Loten Navigation Co. Ltd, της Ιταλικής Κυβερνήσεως, της Γαλλικής Κυβερνήσεως, της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου και της Επιτροπής, κατά τη συνεδρίαση της 22ας Οκτωβρίου 1996,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 19ης Νοεμβρίου 1996,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 11ης Απριλίου 1995, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 6 Ιουνίου 1995, το Consiglio di Stato υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς την ερμηνεία των άρθρων 1, παράγραφος 1, στοιχεία γ' και δ', και 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) (ΕΕ 1993, L 102, σ. 14, στο εξής: κανονισμός), και των άρθρων 1, στοιχεία γ' και δ', και 10 της αποφάσεως 93/235/ΕΚΑΧ των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών που συνήλθαν στα πλαίσια του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) (ΕΕ 1993, L 102, σ. 17).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο εκδικάσεως προσφυγής ακυρώσεως την οποία άσκησαν η Ebony Maritime, εταιρία λιβεριανού δικαίου, και η Loten Navigation, εταιρία δικαίου της Μάλτας, κατά της από 22 Ιουλίου 1994 αποφάσεως του Prefetto della provincia di Brindisi, ο οποίος διέταξε την κατάσχεση του πλοίου Lido II κατ' εφαρμογήν του decreto legge 144 της 15ης Μαΐου 1993, που κυρώθηκε με τον νόμο 230 της 16ης Ιουλίου 1993, περί embargo κατά των κρατών της πρώην Γιουγκοσλαβίας (*GURI* αριθ. 166 της 17ης Ιουλίου 1993).

3 Κατά το προοίμιό του, ο κανονισμός εκδόθηκε για να θέσει σε εφαρμογή, εντός της Κοινότητας, ορισμένα στοιχεία των κυρώσεων που αποφασίστηκαν κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας από το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, το οποίο, στηριζόμενο στο κεφάλαιο VII του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, εξέδωσε τα ψηφίσματα 713 (1991), 752 (1992), 787 (1992) και ενίσχυσε τις κυρώσεις αυτές με το ψήφισμα 820 (1993).

4 Ο κανονισμός, στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχεία γ' και δ', ορίζει:

«1. Από τις 26 Απριλίου 1993 απαγορεύονται:

(...)

γ) η είσοδος στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) κάθε εμπορικής αποστολής·

δ) κάθε δραστηριότητα η οποία έχει ως σκοπό ή αποτέλεσμα να προωθήσει, άμεσα ή έμμεσα, τις συναλλαγές που αναφέρονται στα στοιχεία α', β' ή γ'·

(...)».

5 Κατά το άρθρο 9 του κανονισμού, όλα τα σκάφη, τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, το τροχαίο υλικό, τα αεροσκάφη και φορτία, για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι παραβίασαν ή ότι παραβιάζουν τον κανονισμό κρατούνται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εν αναμονή διεξαγωγής έρευνας.

6 Το άρθρο 10 του κανονισμού έχει ως εξής:

«Κάθε κράτος μέλος καθορίζει τις κυρώσεις που πρέπει να επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Όταν διαπιστωθεί ότι τα σκάφη, τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, το τροχαίο υλικό, τα αεροσκάφη και φορτία έχουν παραβιάσει τον παρόντα κανονισμό, αυτά μπορούν να [δημευθούν] από τα κράτη μέλη, οι αρμόδιες αρχές των οποίων τα έχουν (...) κρατήσει.»

7 Κατά το άρθρο 11, ο κανονισμός «εφαρμόζεται στο έδαφος της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένου του εναερίου χώρου της, και σε κάθε αεροσκάφος ή σκάφος υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, καθώς και, σε οποιοδήποτε άλλο μέρος, σε κάθε υπήκοο κράτους μέλους και σε κάθε οργανισμό υπό [...] εταιρική μορφή ή όπως άλλως έχει συσταθεί, σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους».

8 Στην Ιταλία, τα μέτρα που θεσπίστηκαν προς εκτέλεση των ανωτέρω κοινοτικών διατάξεων περιλαμβάνονται βασικά στο άρθρο 2, παράγραφοι 2 και 3, στοιχείο b, του decreto legge 144, που κυρώθηκε, με ορισμένες τροποποιήσεις, με τον προμνησθέντα νόμο 230.

9 Δυνάμει της διατάξεως αυτής, τα απαριθμούμενα στο άρθρο 9 του κανονισμού μεταφορικά μέσα μπορούν να επιθεωρηθούν και κρατηθούν με σκοπό τη διενέργεια ερευνών από τις τελωνειακές αρχές. Αν από τις επιθεωρήσεις αυτές αποδειχθεί παράβαση του κανονισμού, η αρμόδια αρχή δημεύει τόσο το μεταφορικό μέσο όσο και το υποκείμενο σε embargo εμπόρευμα. Εάν το μεταφορικό μέσο δεν φέρει την ιταλική σημαία, ούτε ανήκει σε πρόσωπα ιταλικής ιθαγενείας, κατ' αρχάς μεν κατάσχεται, στη συνέχεια δε δημεύεται, μόνον όμως εάν το ενδιαφερόμενο κράτος δεν το αποσύρει εντός ορισμένης προθεσμίας.

10 Το Lido II, δεξαμενόπλοιο ανήκον στην εταιρία Loten Navigation και φέρον τη σημαία της Μάλτας, απέπλευσε από τον τυνησιακό λιμένα La Skhira κατευθυνόμενο προς τη Rijeka (Κροατία) με φορτίο πετρελαιοειδών προϊόντων, που ανήκε στην εταιρία Ebony Maritime.

11 Το πλοίο, αφού υποβλήθηκε σε έρευνα, στον λιμένα του Brindisi (Ιταλία), στο πλαίσιο των επιχειρήσεων ελέγχου τηρήσεως των κυρώσεων κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, αναχώρησε εκ νέου, στις 30 Απριλίου 1994, με κατεύθυνση τον λιμένα της Rijeka. Όταν, κατά τη διάρκεια του πλου, το πλοίο άρχισε να «βάζει νερά», ο κυβερνήτης εξέπεμψε σήμα κινδύνου, ανακοινώνοντας ότι μετέβαλλε πορεία προς την πλησιέστερη ακτή του Μαυροβουνίου, με σκοπό, όπως είπε, να προσαράξει το πλοίο. Πριν, όμως, εισέλθει στα γιουγκοσλαβικά χωρικά ύδατα, προσγεφυρώθηκε στο πλοίο ένα ελικόπτερο των δυνάμεων του ΝΑΤΟ-ΔΕΕ και ένα ολλανδικό απόσπασμα δυνάμεων καταδρομών ανέλαβε τον έλεγχό του. Στη συνέχεια, το πλοίο ρυμουλκήθηκε στον λιμένα του Brindisi, όπου τέθηκε στη διάθεση των ιταλικών αρχών.

12 Με απόφαση της 22ας Ιουλίου 1994, ο Prefetto della provincia di Brindisi διέταξε την κατάσχεση του πλοίου και τη δήμευση του φορτίου του, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 2, παράγραφος 3, στοιχείο b, του decreto legge 144, που κυρώθηκε με τον προμνησθέντα νόμο 230.

13 Η Ebony Maritime και η Loten Navigation άσκησαν κατά της αποφάσεως αυτής προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον του Tribunale amministrativo regionale della Puglia. Μετά την απόρριψη της προσφυγής αυτής με απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1994, οι εταιρίες άσκησαν έφεση ενώπιον του Consiglio di Stato, το οποίο αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν το άρθρο 1, στοιχείο γ', της αποφάσεως 93/235/ΕΚΑΧ των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών που συνήλθαν στα πλαίσια του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο),

και το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), την έννοια ότι στοιχειοθετεί παράβαση της διατυπουμένης σ' αυτό απαγορεύσεως μόνον η συμπεριφορά η συνιστάμενη στην πραγματική είσοδο στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας πλοίου ή άλλου μεταφορικού μέσου μεταφέροντος εμπορεύματα προοριζόμενα προς εμπορία εντός των εν λόγω χωρικών υδάτων ή, αντιθέτως, εμπίπτει στην κανονιστική αυτή ρύθμιση και η συμπεριφορά η εκδηλουμένη στα διεθνή ύδατα, η οποία, ως εκ των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών της συλλήψεως και εκτελέσεώς της, δημιουργεί τεκμήριο ότι το πλοίο ή άλλο μεταφορικό μέσο κατευθύνεται προς τα εν λόγω χωρικά ύδατα, με σκοπό την εμπορία;

2) Καταλαμβάνει ή όχι το άρθρο 1, στοιχείο δ', της παραπάνω αποφάσεως και του παραπάνω κανονισμού — καθ' ό μέρος απαγορεύει κάθε δραστηριότητα έχουσα ως σκοπό ή ως αποτέλεσμα να προωθήσει, άμεσα ή έμμεσα, τις συναλλαγές που μνημονεύονται στο στοιχείο γ' — τον πλου σε διεθνή ύδατα ενός πλοίου ή άλλου μεταφορικού μέσου μεταφέροντος εμπορεύματα προοριζόμενα, κατά τεκμήριον, προς εμπορία εντός των χωρικών υδάτων της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας;

3) Συμβιβάζεται ή όχι προς την κοινοτική ρύθμιση, και ειδικότερα προς το άρθρο 10, πρώτο και δεύτερο εδάφιο, της παραπάνω αποφάσεως και του παραπάνω κανονισμού μια εθνική διάταξη που προβλέπει ρητώς, σε περίπτωση που βεβαιώνεται παράβαση μιας από τις απαγορεύσεις του προμνησθέντος άρθρου 1, την — υποχρεωτική ή προαιρετική — δήμευση του φορτίου το οποίο μεταφέρεται από κάποιο από τα μνημονευόμενα στο άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, μεταφορικά μέσα;»

14 Διαπιστώνεται, κατ' αρχάς ότι οι συναλλαγές πετρελαϊκών προϊόντων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συνθήκης ΕΚΑΧ. Επειδή η υπόθεση της κύριας δίκης, όπως περιγράφεται στην παραπεμπτική διάταξη, αφορά αποκλειστικά συναλλαγές πετρελαϊκών προϊόντων, πρέπει να αποκλεισθεί η εφαρμογή της αποφάσεως 93/235. Πρέπει, επομένως, να διευκρινισθεί αποκλειστικά το περιεχόμενο των διατάξεων του κανονισμού.

Περί του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού

15 Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Γαλλική και η Ιταλική Κυβέρνηση, τονίζουν, προκαταρκτικώς, ότι, κατά το γράμμα του άρθρου του 11, ο κανονισμός εφαρμόζεται αποκλειστικώς και μόνον εντός των εδαφών των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών τους υδάτων, στα πλοία που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, στους υπηκόους κράτους μέλους και στις επιχειρήσεις που είναι συνεστημένες υπό εταιρική ή άλλη μορφή σύμφωνα με το δίκαιο κράτους μέλους. Ο κανονισμός, επομένως, δεν εφαρμόζεται σε μια περίπτωση όπως η υπό κρίση στην κύρια δίκη, δεδομένου ότι το πλοίο, όταν τέθηκε υπό τον έλεγχο των δυνάμεων του ΝΑΤΟ-ΔΕΕ, βρισκόταν στα διεθνή ύδατα, έφερε σημαία τρίτης χώρας και ανήκε — όπως άλλωστε και το φορτίο του — σε μη κοινοτική εταιρία.

16 Επισημαίνεται συναφώς ότι το άρθρο 9 του κανονισμού, σε συνδυασμό προς το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο γ', υποχρεώνει τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, εν αναμονή διεξαγωγής έρευνας, να κρατούν όλα τα πλοία και φορτία για τα οποία έχουν την υπόνοια ότι έχουν παραβεί την απαγόρευση εισόδου στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας με σκοπό την εμπορία. Κατά το άρθρο 10, όταν αποδειχθεί ότι τα πλοία και φορτία παρέβησαν όντως την απαγόρευση, το οικείο κράτος μέλος μπορεί να προβεί στη δήμευσή τους.

17 Από τη διατύπωση αυτών των διατάξεων προκύπτει ότι τα μέτρα κρατήσεως και δημεύσεως αφορούν όλα τα πλοία, ασχέτως σημαίας και κυρίου του πλοίου. Περαιτέρω, η εφαρμογή αυτών των μέτρων δεν προϋποθέτει να συντελείται η παράβαση των απαγορεύσεων του κανονισμού εντός του εδάφους της Κοινότητας. Η προβλεπόμενη, άλλωστε, στο άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού παράβαση της εισόδου στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας μπορεί να συντελεσθεί μόνον από χώρο κείμενο εκτός του εδάφους της Κοινότητας.

18 Οι αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους υποχρεούνται, επομένως, δυνάμει του άρθρου 9 του κανονισμού, να κρατούν όλα τα πλοία για τα οποία έχουν την υπόνοια ότι έχουν παραβεί τις κυρώσεις που στρέφονται κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, έστω και αν φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας, ανήκουν σε μη κοινοτικούς υπηκόους ή εταιρίες ή αν η φερομένη παράβαση των κυρώσεων συντελέστηκε εκτός του εδάφους της Κοινότητας. Ομοίως, οι εθνικές αρχές έχουν την ευχέρεια, δυνάμει του άρθρου 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού, να δημεύουν αυτά τα πλοία και τα φορτία τους, άπαξ η παράβαση έχει αποδειχθεί.

19 Εφόσον ο κανονισμός εφαρμόζεται, σύμφωνα με το άρθρο του 11, σε ολόκληρο το έδαφος της Κοινότητας, τα άρθρα 9 και 10 έχουν εφαρμογή άπαξ τα πλοία βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους, υποκείμενα, επομένως, στη δικαιοδοσία του, έστω και αν η φερομένη παράβαση συντελέστηκε εκτός του εδάφους του.

20 Την ερμηνεία αυτή επιρρωννύει το γράμμα και ο σκοπός του ψηφίσματος 820 (1993) του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, που, προκειμένου να ενισχύσει τις ήδη θεσπισθείσες κυρώσεις, απαγόρευσε, με την παράγραφο 28, την είσοδο κάθε θαλασσίας εμπορικής αποστολής στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβίας και Μαυροβουνίου), ενώ, με την παράγραφο 25, όρισε ότι, «εφ' όσον χρόνο διαρκεί η έρευνα, παν κράτος κρατεί κάθε σκάφος (...) και φορτίο ευρισκόμενο στην επικράτειά του και για το οποίο υπάρχουν υπόνοιες ότι παραβίασε ή ότι παραβιάζει τα ψηφίσματα 713 (1991), 757 (1992), 787 (1992) ή το παρόν ψήφισμα· άπαξ αποδειχθεί η παραβίαση, τα εν λόγω σκάφη (...) κατάσχονται, δύνανται δε, εάν συντρέχει λόγος, να δημευθούν, μαζί με το φορτίο τους, από το κράτος στην κατοχή του οποίου περιήλθαν».

21 Η ανωτέρω παράγραφος 25, δηλαδή, — της οποίας τα άρθρα 9 και 10 του κανονισμού αποτελούν την υλοποίηση εντός της Κοινότητας — προβλέπει ρητά ότι όλα τα πλοία για τα οποία υπάρχει υπόνοια παραβιάσεως και τα οποία βρίσκονται στο έδαφος κράτους πρέπει να κρατούνται και, αν συντρέχει λόγος, να δημεύονται από αυτό.

Επί του πρώτου και του δευτέρου ερωτήματος

22 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχεία γ' και δ', του κανονισμού απαγορεύει μόνον την πραγματική είσοδο εμπορικής αποστολής στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας ή αν απαγορεύει επίσης κάθε συμπεριφορά εκδηλούμενη στην ανοικτή θάλασσα πιθανολογούσα ότι το πλοίο κατευθύνεται προς τα εν λόγω χωρικά ύδατα, με σκοπό την εμπορία.

23 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού απαγορεύει την είσοδο κάθε εμπορικής αποστολής στα γιουγκοσλαβικά χωρικά ύδατα.

24 Η διάταξη αυτή αποσκοπεί στην αποφυγή κάθε πραγματικής εισόδου εμπορικών αποστολών στα ύδατα αυτά. Θεσπίστηκε κατόπιν του ψηφίσματος 820 (1993), που εκδόθηκε με σκοπό την ενίσχυση των κυρώσεων που είχαν θεσπιστεί κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας με τα προηγούμενα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Συγκεκριμένα, για να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα αυτών των κυρώσεων, κρίθηκε απαραίτητο να εμποδιστεί κάθε εμπορική διακίνηση εντός των γιουγκοσλαβικών χωρικών υδάτων.

25 Η αποτελεσματική όμως πρόληψη κάθε εισόδου εμπορικής αποστολής συνεπάγεται ότι η απαγόρευση του άρθρου 1, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στην τετελεσμένη είσοδο, αλλά και στην απόπειρα πλοίων ευρισκομένων στην ανοικτή θάλασσα να εισέλθουν στα εν λόγω χωρικά ύδατα. Οποιαδήποτε άλλη ερμηνεία θα διακύβευε την πρακτική αποτελεσματικότητα της απαγορεύσεως.

26 Επί πλέον, το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού, που απαγορεύει κάθε δραστηριότητα έχουσα ως σκοπό ή ως αποτέλεσμα να προωθήσει, άμεσα ή έμμεσα, την είσοδο στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας κάθε εμπορικής αποστολής, επιβεβαιώνει ότι παράβαση των θεσπιζομένων με τον κανονισμό κυρώσεων είναι δυνατόν να προκύπτει από συμπεριφορά εκδηλούμενη στην ανοικτή θάλασσα.

27 Επομένως, στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχεία γ' και δ', του κανονισμού απαγορεύει όχι μόνον την πραγματική είσοδο εμπορικής αποστολής στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, αλλά και κάθε συμπεριφορά εκδηλούμενη στην ανοικτή θάλασσα πιθανολογούσα ότι το πλοίο κατευθύνεται προς τα εν λόγω χωρικά ύδατα, με σκοπό την εμπορία.

Επί του τρίτου ερωτήματος

28 Με το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν μια εθνική διάταξη, που, σε περίπτωση αποδεδειγμένης παραβάσεως μιας από τις διατάξεις του άρθρου 1 του κανονισμού, προβλέπει τη δήμευση του φορτίου το οποίο μεταφέρεται από κάποιο μεταφορικό μέσο από τα μνημονευόμενα στο άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού, συμβιβάζεται με τον κανονισμό, και ιδίως με το άρθρο του 10.

29 Επισημαίνεται κατ' αρχάς ότι το ιταλικό κείμενο του άρθρου 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού δεν αναφέρει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να δημεύσουν το φορτίο.

30 Όπως, όμως, έχει ήδη επανειλημμένα τονίσει το Δικαστήριο, λόγω της ανάγκης ομοιόμορφης ερμηνείας των κοινοτικών κανονισμών, αποκλείεται μια ορισμένη διάταξη να εξετάζεται μεμονωμένη, αλλά απαιτείται, σε περίπτωση αμφιβολίας, να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται υπό το φως των αποδόσεών της στις άλλες επίσημες γλώσσες (απόφαση της 17ης Οκτωβρίου 1996, υπόθεση C-64/95, Lubella, Συλλογή 1996, σ. I-5105, σκέψη 17).

31 Εν προκειμένω, αν εξαιρεθεί η ιταλική και η φινλανδική του απόδοση, σε όλες τις άλλες γλώσσες το κείμενο του άρθρου 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού ορίζει ότι, άπαξ αποδειχθεί η παράβαση του κανονισμού, το οικείο κράτος μέλος μπορεί να δημεύσει τα φορτία. Η σύνταξη αυτή είναι σύμφωνη με την της παραγράφου 25 του ψηφίσματος 820 (1993), που παρατίθεται στη σκέψη 20 της παρούσας αποφάσεως. Πέρα από τα μεταφορικά μέσα, η παράγραφος αυτή μνημονεύει ρητά, μεταξύ των πραγμάτων που υπόκεινται σε δήμευση σε περίπτωση παραβάσεως των μέτρων που θεσπίζονται με τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, και τα φορτία. Προκύπτει, επομένως, σαφώς ότι το ιταλικό κείμενο του κανονισμού, που μνημονεύει τους όρους «aeromobili e aerei da carico» αντί των όρων «aeromobili e carichi», περιέχει σφάλμα ουσίας.

32 Εν πάση περιπτώσει, το άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού δεν μπορεί να νοηθεί ως περιορίζον την προβλεπόμενη στο άρθρο 10, πρώτο εδάφιο, γενική εξουσία των κρατών μελών να καθορίζουν τις επιβλητέες σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του κανονισμού κυρώσεις.

33 Επομένως, ο κανονισμός δεν εμποδίζει την εφαρμογή εθνικής διατάξεως προβλέπουσας τη δήμευση του φορτίου σε περίπτωση παραβάσεως του κανονισμού.

34 Οι εφεσείουσες της κύριας δίκης φρονούν, όμως, ότι η εθνική διάταξη που θεσπίστηκε σε εκτέλεση του άρθρου 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού παραγνωρίζει την αρχή nulla poena sine culpa, διότι επιβάλλει δήμευση του φορτίου χωρίς καμία απόδειξη της υπαιτιότητας του κυρίου του φορτίου και καθιερώνει έτσι σύστημα αντικειμενικής ποινικής ευθύνης. Πλήττεται, περαιτέρω, η αρχή της αναλογικότητας, διότι ο κύριος του φορτίου τιμωρείται με τον ίδιο τρόπο όπως και ο εφοπλιστής, ασχέτως του βαθμού συμμετοχής εκάστου στην παράβαση.

35 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία, οσάκις ένας κοινοτικός κανονισμός δεν περιέχει ειδική διάταξη προβλέπουσα κύρωση σε περίπτωση παραβάσεώς της ή παραπέμπει σχετικώς στις εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, το άρθρο 5 της Συνθήκης ΕΚ επιβάλλει στα

κράτη μέλη να λάβουν κάθε πρόσφορο μέτρο που να εγγυάται την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του κοινοτικού δικαίου. Προς τούτο, μολονότι διατηρούν διακριτική ευχέρεια ως προς την επιλογή των κυρώσεων, τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν ώστε οι παραβάσεις της κοινοτικής ρυθμίσεως να τιμωρούνται υπό ουσιαστικές και διαδικαστικές προϋποθέσεις ανάλογες προς εκείνες που ισχύουν για παραβάσεις παρεμφερούς φύσεως και σημασίας του εθνικού δικαίου και, εν πάση περιπτώσει, προσδίδουσες στην κύρωση αποτελεσματικό, ανάλογο και αποτρεπτικό χαρακτήρα (αποφάσεις της 21ης Σεπτεμβρίου 1989, υπόθεση 68/88, Επιτροπή κατά Ελλάδος, Συλλογή 1989, σ. 2965, σκέψεις 23 και 24· της 10ης Ιουλίου 1990, υπόθεση C-326/88, Hansen, Συλλογή 1990, σ. I-2911, σκέψη 17, και της 26ης Οκτωβρίου 1995, υπόθεση C-36/94, Siesse, Συλλογή 1995, σ. I-3573, σκέψη 20).

36 Εξ άλλου, το Δικαστήριο έχει ήδη δεχθεί ότι ένα σύστημα αντικειμενικής ποινικής ευθύνης που τιμωρεί την παράβαση κανονισμού δεν είναι, αυτό καθαυτό, ασυμβίβαστο προς το κοινοτικό δίκαιο (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Hansen, σκέψη 19).

37 Κατά συνέπεια, αν υποτεθεί ότι η ιταλική διάταξη που προβλέπει τη δήμευση του φορτίου καθιερώνει όντως — όπως υποστηρίζουν οι εφεσείουσες — σύστημα αντικειμενικής ποινικής ευθύνης ή ότι δεν λαμβάνει υπόψη τον βαθμό συμμετοχής των διαφόρων εμπλεκομένων επιχειρηματιών, στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να αξιολογήσει αν η κύρωση τηρεί τις αρχές της προμνησθείσας νομολογίας και ειδικότερα αν έχει αποτρεπτικό, αποτελεσματικό και ανάλογο χαρακτήρα.

38 Κατά την αξιολόγηση αυτή, το εθνικό δικαστήριο οφείλει ιδίως να λάβει υπόψη ότι ο επιδιωκόμενος από τον κανονισμό σκοπός, που συνίσταται στον τερματισμό της εμπόλεμης καταστάσεως στην περιοχή και των μαζικών παραβιάσεων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του ανθρωπιστικού διεθνούς δικαίου στη Δημοκρατία της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, είναι θεμελιώδης για τη διεθνή κοινότητα σκοπός γενικού συμφέροντος (απόφαση της 30ής Ιουλίου 1996, υπόθεση C-84/95, Bosphorus, Συλλογή 1996, σ. I-3953, σκέψη 26).

39 Επομένως, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι εθνική διάταξη που, σε περίπτωση αποδεδειγμένης παραβάσεως μιας από τις διατάξεις του άρθρου 1 του κανονισμού, προβλέπει τη δήμευση του φορτίου το οποίο μεταφέρεται από κάποιο μεταφορικό μέσο από τα μνημονευόμενα στο άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού συμβιβάζεται με τον κανονισμό, και ιδίως με το άρθρο του 10.

Επί των δικαστικών εξόδων

40 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γαλλική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 11ης Απριλίου 1995 το Consiglio di Stato, αποφαίνεται:

1) Το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχεία γ' και δ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), απαγορεύει όχι μόνον

την πραγματική είσοδο εμπορικής αποστολής στα χωρικά ύδατα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, αλλά και κάθε συμπεριφορά εκδηλούμενη στην ανοικτή θάλασσα πιθανολογούσα ότι το πλοίο κατευθύνεται προς τα εν λόγω χωρικά ύδατα, με σκοπό την εμπορία.

2) Εθνική διάταξη που, σε περίπτωση αποδεδειγμένης παραβάσεως μιας από τις διατάξεις του άρθρου 1 του κανονισμού, προβλέπει τη δήμευση του φορτίου το οποίο μεταφέρεται από κάποιο μεταφορικό μέσο από τα μνημονευόμενα στο άρθρο 10, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού συμβιβάζεται με τον κανονισμό, και ιδίως με το άρθρο του 10.

Rodríguez Iglesias Mancini Murray Sevón

Κακούρης Kapteyn Gulmann Edward

Puissochet Ragnemalm Wathelet

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 27 Φεβρουαρίου 1997.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias