YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
27 päivänä helmikuuta 1997 *

Asiassa C-177/95,

jonka Consiglio di Stato (Italia) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen tässä kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa asiassa

Ebony Maritime SA,

Loten Navigation Co. Ltd

vastaan

Prefetto della provincia di Brindisi ym.

ennakkoratkaisun Euroopan talousyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 990/93 (EYVL L 102, s. 14) 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdan ja 10 artiklan tulkinnasta sekä Euroopan hiili- ja teräsyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 tehdyn neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätöksen 93/235/EHTY (EYVL L 102, s. 17) 1 artiklan c ja d kohdan ja 10 artiklan tulkinnasta,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN,

toimien kokoonpanossa: presidentti G. C. Rodríguez Iglesias, jaostojen puheenjohtajat G. F. Mancini, J. L. Murray ja L. Sevón sekä tuomarit C. N. Kakouris, P. J. G. Kapteyn (esittelevä tuomari), C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, H. Ragnemalm ja M. Wathelet,

julkisasiamies: F. G. Jacobs,
kirjaaja: hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Ebony Maritime SA ja Loten Navigation Co. Ltd, edustajinaan asianajajat Pantelis S. Amourgis, Ateena, Umberto Ferraro, Genova, Giorgio Recchia, Rooma, Gian Michele Roberti ja Antonio Tizzano, Napoli, ja Luigi Volpe, Bari,

— Prefetto della provincia di Brindisi ja Italian hallitus, asiamiehenään ulkoasiainministeriön diplomaattisten riita-asioiden osaston osastopäällikkö professori Umberto Leanza, jota avustaa valtionasiamies Maurizio Fiorilli,

— Ranskan hallitus, asiamiehinään ulkoasiainministeriön oikeudellisen osaston varajohtaja Jean-François Dobelle sekä saman osaston apulaisosastopäällikkö Catherine de Salins ja ulkoasiainsihteeri Denys Wibaux,

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään Treasury Solicitor's Departmentin virkamies John E. Collins, jota avustavat barrister Stephen Richards ja barrister Rhodri Thompson,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään oikeudellisen yksikön virkamies Lucio Gussetti,

ottaen huomioon esittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Ebony Maritime SA:n, Loten Navigation Co. Ltd:n, Italian hallituksen, Ranskan hallituksen, Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen sekä komission esittämät suulliset huomautukset 22.10.1996 pidetyssä istunnossa,

kuultuaan julkisasiamiehen 19.11.1996 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Consiglio di Stato on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 11.4.1995 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 6.6.1995, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla kolme ennakkoratkaisukysymystä Euroopan talousyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 990/93 (EYVL L 102, s. 14, jäljempänä pakoteasetus) 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdan ja 10 artiklan sekä Euroopan hiili- ja teräsyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 tehdyn neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätöksen 93/235/EHTY (EYVL L 102, s. 17) 1 artiklan c ja d kohdan ja 10 artiklan tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset liittyvät Ebony Maritimen, liberialainen yhtiö, ja Loten Navigationin, maltalainen yhtiö, 22.7.1994 tehdystä Prefetto della provincia di Brindisin päätöksestä nostamaan kumoamiskanteeseen; tällä päätöksellä Lido II -alus takavarikoitiin soveltaen 15.5.1993 annettua asetusta nro 144, sittemmin entisen Jugoslavian valtioita koskevasta kauppasulusta 16.7.1993 annettu laki nro 230 (GURI nro 166, 17.7.1993).

3 Kysymyksessä olevan pakoteasetuksen johdanto-osan mukaan asetuksella pyritään täytäntöönpanemaan yhteisössä tiettyjä kohtia Yhdistyneiden Kansakuntien turvallisuusneuvoston hyväksymistä Jugoslavian liittotasavaltaa koskevista pakotteista; turvallisuusneuvosto hyväksyi Yhdistyneiden Kansakuntien peruskirjan VII luvun mukaisesti päätöslauselmat 713 (1991), 752 (1992) ja 787 (1992) ja vahvisti näitä pakotteita päätöslauselmalla 820 (1993).

4 Pakoteasetuksen 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdassa säädetään seuraavaa:

"1. Alkaen 26 päivästä huhtikuuta 1993 on kiellettyä:

— —

c) päästää Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) aluevesille mitään kauppaliikennettä;

d) sallia mitään toimintaa, jonka tarkoituksena tai vaikutuksena on a, b tai c kohdassa tarkoitettujen toimien suora tai epäsuora edistäminen;

— —."

5 Pakoteasetuksen 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset estävät tutkintaan asti kaikkien sellaisten alusten, kuljetusajoneuvojen, liikkuvan kaluston, lentokoneiden ja rahtilaivojen * käytön, joiden epäillään rikkoneen tai rikkovan tätä asetusta.

* Yhdistyneiden kansakuntien turvallisuusneuvoston päätöslauselman 820 (1993) 25 kohdan, joka pantiin yhteisössä täytäntöön erityisesti asetuksen (ETY) N:o 990/93 9 ja 10 artiklalla, epävirallisen suomennoksen mukaan käsitteellä "cargaison" tarkoitetaan lastia eikä rahtilaivoja.

6 Asetuksen 10 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Kukin jäsenvaltio määrää tämän asetuksen säännösten rikkomisen seuraamuksista.

Jos todetaan, että alukset, kuljetusajoneuvot, liikkuva kalusto, lentokoneet tai rahtilaivat ovat rikkoneet tätä asetusta, ne voidaan julistaa menetetyiksi jäsenvaltiolle, jonka toimivaltaiset viranomaiset ovat — — estäneet niiden käytön."

7 Asetuksen 11 artiklan mukaan asetusta sovelletaan "koko yhteisön alueella, myös sen ilmatilassa, ja kaikissa lentokoneissa tai aluksissa, jotka kuuluvat jonkin jäsenvaltion lainkäyttövallan alaisuuteen, sekä muualla kaikkiin jäsenvaltioiden kansalaisiin ja kaikkiin jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti perustettuihin yhtiöihin tai muihin yhteisöihin."

8 Italiassa edellä mainittujen yhteisön säännösten täytäntöönpanemiseksi toteutetut toimenpiteet sisältyvät erityisesti asetuksen nro 144, sittemmin tietyin muutoksin edellä mainittu laki nro 230, 2 toisen ja kolmannen momentin b kohtaan.

9 Kyseisen säännöksen mukaan tulliviranomaiset voivat tutkintaa varten pysäyttää ja tarkastaa pakoteasetuksen 9 artiklassa mainitut kuljetusvälineet. Jos tämän tarkastuksen seurauksena asetusta todetaan rikotun, toimivaltainen viranomainen julistaa menetetyiksi sekä kuljetusvälineet että kauppasulun piiriin kuuluvan lastin. Jos kuljetusväline ei käytä Italian lippua eikä sitä omista Italian kansalainen, kuljetusväline takavarikoidaan aluksi, ja se julistetaan menetetyksi vasta sitten, jos asianomainen valtio ei ole noutanut sitä tietyssä määräajassa.

10 Lido II on Loten Navigation -yhtiölle kuuluva säiliöalus, joka purjehtii Maltan lipun alla; alus lähti tunisialaisesta La Skhiran satamasta kohti Rijekaa (Kroatia) lastinaan Ebony Maritime -yhtiön omistamia öljytuotteita.

11 Sen jälkeen kun alus oli Jugoslavian liittotasavaltaa koskevien pakotetoimenpiteiden noudattamisen valvomiseksi tarkastettu Brindisin (Italia) satamassa, alus lähti 30.4.1994 uudelleen kohti Rijekan satamaa. Kun alus alkoi matkansa varrella vuotaa, kapteeni lähetti hätäsignaaleja ilmoittaen muuttavansa aluksen kurssin kohti lähintä Montenegron rannikkoa aluksen rantauttamiseksi. Ennen kuin alus saapui Jugoslavian aluevesille, NATO-WEU-joukkojen helikopteri kuitenkin laskeutui aluksen kannelle, ja alankomaalainen iskuryhmä otti aluksen hallintaansa. Tämän jälkeen alus hinattiin Brindisin satamaan, jossa se otettiin italialaisten viranomaisten haltuun.

12 Prefetto della provincia di Brindisi määräsi 22.7.1994 tekemällään päätöksellä aluksen takavarikoitavaksi ja julisti lastin menetetyksi asetuksen nro 144, sittemmin laki nro 230, 2 3 momentin b kohdan nojalla.

13 Ebony Maritime ja Loten Navigation nostivat kumoamiskanteen kyseisestä päätöksestä Tribunale amministrativo regionale della Pugliassa. Koska kyseinen tuomioistuin hylkäsi tämän kanteen 6.12.1994 antamallaan tuomiolla, yhtiöt tekivät valituksen Consiglio di Statoon, joka päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko sekä Euroopan hiili- ja teräsyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 tehdyn neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätöksen 93/235/EHTY 1 artiklan c alakohtaa että Euroopan talousyhteisön ja Jugosla-

vian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 990/93 1 artiklan c alakohtaa tulkittava siten, että ainoastaan sellaisen aluksen tai muun kuljetusvälineen, jolla on lastinaan kauppaliikenteeseen kyseisillä aluevesillä tarkoitettuja tavaroita, todellinen pääsy Jugoslavian liittotasavallan aluevesille on edellä mainittujen säännösten kiellon vastainen, vai sovelletaanko kyseisiä säännöksiä myös sellaiseen toimintaan aavalla merellä, joka suunnittelu- ja toteuttamistapansa vuoksi antaa perustellusti aihetta olettaa, että alus tai muu kuljetusväline on matkalla edellä mainituille aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksessa?

2) Sisältyykö edellä mainitun päätöksen ja pakoteasetuksen 1 artiklan d alakohdan soveltamisalaan, siltä osin kuin niissä kielletään kaikki toiminta, jonka tarkoituksena tai vaikutuksena on c alakohdassa tarkoitettujen toimien suora tai epäsuora edistäminen, myös sellaisen aluksen tai muun kuljetusvälineen liikkuminen aavalla merellä, jonka lastina on tavaroita, jotka on oletettavasti tarkoitettu kauppaliikenteeseen Jugoslavian liittotasavallan aluevesillä?

3) Onko sellainen kansallinen säännös yhteisön sääntelyn ja erityisesti päätöksen ja pakoteasetuksen 10 artiklan ensimmäisen ja toisen kohdan mukainen, jossa säädetään nimenomaisesti, että jos yhtä edellä mainitun päätöksen ja pakoteasetuksen 1 artiklan mukaisista kielloista rikotaan, päätöksen ja pakoteasetuksen 10 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettujen kuljetusvälineiden lasti on julistettava menetetyksi tai voidaan julistaa menetetyksi?"

14 Aluksi on todettava, että öljytuotteiden kauppa ei kuulu EHTY:n perustamissopimuksen soveltamisalaan. Ennakkoratkaisupyynnössä kuvattu pääasia koskee yksinomaan tällaista kauppaa, ja siten päätöstä 93/235/EHTY ei ole sovellettava. Siten ainoastaan pakoteasetuksen säännösten ulottuvuus on täsmennettävä.

Asetuksen soveltamisala

15 Yhdistyneen kuningaskunnan, Ranskan ja Italian hallitukset korostavat aluksi, että pakoteasetuksen 11 artiklan sanamuodon mukaan pakoteasetusta sovelletaan vain jäsenvaltioiden alueella, mukaan luettuna niiden aluevedet, jäsenvaltion lainkäyttövallan alaisuuteen kuuluviin aluksiin, jäsenvaltion kansalaisiin ja jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti perustettuihin yhtiöihin tai muihin yhteisöihin. Pakoteasetusta ei siten voitaisi soveltaa pääasiassa esillä olevan kaltaisessa tilanteessa, koska kyseinen alus purjehti aavalla merellä NATO-WEU-joukkojen ottaessa sen hallintaansa, koska se purjehti kolmannen valtion lipun alla ja koska sen, kuten sen lastinkin, omisti yhteisön ulkopuolinen yhtiö.

16 Tässä suhteessa on todettava, että pakoteasetuksen 9 artiklan mukaan, tarkasteltuna yhdessä 1 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on estettävä tutkintaan asti kaikkien sellaisten alusten ja niiden lastin käyttö, joiden epäillään rikkoneen Jugoslavian liittotasavallan aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksessa pääsyä koskevaa kieltoa. Jos todetaan, että alukset lasteineen ovat rikkoneet kieltoa, kyseinen jäsenvaltio voi julistaa ne menetetyiksi pakoteasetuksen 10 artiklan nojalla.

17 Näiden säännösten sanamuodosta käy ilmi, että käytön estämistä ja menetetyksi julistamista koskevat toimenpiteet soveltuvat kaikkiin aluksiin aluksen lipusta tai omistajasta riippumatta. Lisäksi näiden toimenpiteiden soveltaminen ei edellytä sitä, että pakoteasetuksen mukaisten kieltojen rikkominen tapahtuisi yhteisön alueen sisällä. Pakoteasetuksen 1 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn Jugoslavian liittotasavallan aluevesille pääsyä koskevan kiellon rikkominen voi sitä paitsi tapahtua vain yhteisön alueen ulkopuolelta lähtien.

18 Kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on siten pakoteasetuksen 9 artiklan nojalla estettävä kaikkien sellaisten alusten käyttö, joiden epäillään rikkoneen Jugoslavian liittotasavaltaa koskevia pakotteita, vaikka tällaiset alukset purjehtisivat kolmannen valtion lipun alla, vaikka yhteisön ulkopuolisen valtion kansalainen tai yhtiö omistaisi ne tai vaikka pakotteiden väitetty rikkominen olisi tapahtunut yhteisön alueen ulkopuolella. Jos todetaan, että pakoteasetusta on rikottu, kansalliset viranomaiset voivat vastaavasti julistaa tällaiset alukset ja niiden lastin menetetyiksi pakoteasetuksen 10 artiklan toisen kohdan nojalla.

19 Koska pakoteasetusta sovelletaan sen 11 artiklan mukaan koko yhteisön alueella, 9 ja 10 artiklaa sovelletaan sitten, kun kyseiset alukset ovat jäsenvaltion alueella ja siten tämän jäsenvaltion lainkäyttövallan alaisuudessa, vaikka väitetty rikkominen olisi tapahtunut jäsenvaltion alueen ulkopuolella.

20 Tätä tulkintaa vahvistaa Yhdistyneiden Kansakuntien turvallisuusneuvoston päätöslauselman 820 (1993) sanamuoto ja päämäärä; aikaisempien pakotteiden vahvistamiseksi hyväksytyn kyseisen päätöslauselman 28 kohdassa kielletään kaiken kaupallisen meriliikenteen pääsy Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) aluemerelle, ja sen 25 kohdassa todetaan, että "kaikkien valtioiden tulee tutkinnan ajaksi pidättää kaikki sellaiset, alueelta tavatut alukset — — ja lastit, joiden epäillään rikkoneen päätöslauselmia 713 (1991), 757 (1992), 787 (1992) tai tätä päätöslauselmaa tai olevan niiden vastaisia, ja jos todetaan, että ne ovat mainittujen päätöslauselmien vastaisia, nämä alukset — — tulee ottaa haltuun ja soveltuvin osin ne ja niiden lasti voidaan julistaa menetetyiksi haltuunottavalle valtiolle".

21 Siten tässä 25 kohdassa, joka on täytäntöönpantu yhteisössä pakoteasetuksen 9 ja 10 artiklalla, todetaan nimenomaisesti, että kaikki rikkomisesta epäillyt alukset, jotka tavataan valtion alueelta, on otettava haltuun ja ne voidaan julistaa menetetyiksi haltuunottavalle valtiolle.

Ensimmäinen ja toinen kysymys

22 Ensimmäisellä ja toisella kysymyksellään ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään pääasiallisesti, kielletäänkö pakoteasetuksen 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdassa ainoastaan kauppaliikenteen todellinen pääsy Jugoslavian liittotasavallan aluevesille vai myös sellainen toiminta aavalla merellä, joka antaa perustellusti aihetta olettaa, että kyseinen alus on matkalla näille aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksissa.

23 Tältä osin on muistutettava, että pakoteasetuksen 1 artiklan 1 kohdan c alakohdassa kielletään kauppaliikenteen pääsy Jugoslavian aluevesille.

24 Tämän säännöksen tarkoituksena on estää todellisuudessa kaiken kauppaliikenteen pääsy aluevesille. Säännös annettiin päätöslauselman 820 (1993) johdosta, ja päätöslauselman tarkoituksena oli vahvistaa aikaisemmilla Yhdistyneiden Kansakuntien päätöslauselmilla toteutettuja Jugoslavian liittotasavaltaa koskevia pakotteita. Näiden pakotteiden tehokkuuden varmistamiseksi oli näet käynyt välttämättömäksi estää kaikki kauppaliikenne Jugoslavian liittotasavallan aluevesillä.

25 Jotta kaiken kauppaliikenteen pääsy Jugoslavian liittotasavallan aluevesille estettäisiin tehokkaasti, pakoteasetuksen 1 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaista kieltoa on sovellettava sekä todelliseen aluevesille pääsyyn että myös aavalla merellä olevan aluksen yrityksiin päästä kyseisille aluevesille. Kaikenlainen muu tulkinta voisi estää kiellon tehokkaan vaikutuksen (effet utile).

26 Lisäksi pakoteasetuksen 1 artiklan 1 kohdan d alakohdassa, jossa kielletään kaikki toiminta, jonka tarkoituksena tai vaikutuksena on edistää suoraan tai epäsuoraan kauppaliikenteen pääsyä Jugoslavian liittotasavallan aluevesille, vahvistetaan se, että asetuksenmukaisten pakotteiden rikkominen voi johtua toiminnasta aavalla merellä.

27 Ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen on siten vastattava, että pakoteasetuksen 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdassa kielletään paitsi kauppaliikenteen todellinen pääsy Jugoslavian liittotasavallan aluevesille myös sellainen toiminta aavalla merellä, joka antaa perustellusti aihetta olettaa, että kyseinen alus on matkalla näille aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksissa.

Kolmas kysymys

28 Kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko sellainen kansallinen säännös pakoteasetuksen ja erityisesti sen 10 artiklan mukainen, jossa säädetään, että jos yhtä pakoteasetuksen 1 artiklan mukaisista kielloista on todettu rikotun, 10 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetun kuljetusvälineen lasti on julistettava menetetyksi.

29 Aluksi on todettava, että pakoteasetuksen 10 artiklan toisen kohdan italiankielisessä versiossa ei säädetä, että jäsenvaltiot voivat julistaa lastin menetetyksi.

30 Kuten yhteisöjen tuomioistuin on jo moneen kertaan todennut, yhteisön asetusten yhtenäisen tulkinnan välttämättömyyden takia tiettyä tekstiä ei voida tarkastella muista erillisenä, vaan sitä on epäselvissä tapauksissa tulkittava ja sovellettava muilla virallisilla kielillä laadittujen kieliversioiden valossa (asia C-64/95, Lubella, tuomio 17.10.1996, Kok. 1996, s. I-5105, 17 kohta).

31 Lukuun ottamatta italiankielistä ja suomenkielistä versiota kaikissa pakoteasetuksen 10 artiklan toisen kohdan kieliversioissa säädetään, että jos todetaan, että asetusta on rikottu, lasti voidaan julistaa menetetyksi kyseiselle jäsenvaltiolle. Tällainen laatimistapa vastaa edellä tuomion 20 kohdassa mainittua päätöslauselman 820 (1993) 25 kohdan laatimistapaa. Kuljetusvälineiden lisäksi kyseisessä kohdassa mainitaan nimenomaisesti lasti tavarana, joka voidaan julistaa menetetyksi, mikäli Yhdistyneiden Kansakuntien turvallisuusneuvoston päätöslauselmilla toteutettuja toimenpiteitä on rikottu. Siten käy selvästi ilmi, että pakoteasetuksen italiankielinen versio, jossa mainitaan käsitteet "aeromobili e aerei da carico" käsitteiden "aeromobili e carichi" sijasta, sisältää aineellisen virheen.

32 Joka tapauksessa pakoteasetuksen 10 artiklan toisessa kohdassa ei voida katsoa tarkoitetun rajoittaa jäsenvaltioiden saman artiklan ensimmäisen kohdan mukaista yleistä toimivaltaa määrätä asetuksen säännösten rikkomisen seuraamuksista.

33 Pakoteasetuksella ei siten estetä sellaisen kansallisen säännöksen soveltamista, jossa säädetään, että jos asetusta on rikottu, lasti voidaan julistaa menetetyksi.

34 Pääasian kantajat katsovat kuitenkin, että pakoteasetuksen 10 artiklan toisen kohdan täytäntöönpanemiseksi toteutettu kansallinen säännös loukkaa periaatetta "nulla poena sine culpa", koska säännöksen mukaan lasti voidaan julistaa menetetyksi ilman mitään lastin omistajan tekemää virhettä, ja koska säännöksessä säädetään siten ankaran rikosoikeudellisen vastuun järjestelmästä. Lisäksi se seikka, että lastin omistajaa rangaistaan samalla tavalla kuin laivanvarustajaa riippumatta näiden osapuolten osallisuusasteesta rikkomukseen, loukkaa suhteellisuusperiaatetta.

35 Tältä osin on muistutettava, että vakiintuneessa oikeuskäytännössä on todettu, että kun yhteisön oikeudessa ei ole säädetty erityistä sanktiota sen säännösten rikkomisesta tai siinä viitataan tältä osin kansallisiin lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin, EY:n perustamissopimuksen 5 artiklassa velvoitetaan jäsenvaltiot

toteuttamaan kaikki toimenpiteet, jotka ovat aiheellisia yhteisön oikeuden tehokkaan vaikutuksen varmistamiseksi. Vaikka jäsenvaltioille näin ollen varataan täysi harkintavalta sanktioiden valinnassa, niiden on valvottava erityisesti, että yhteisön oikeuden rikkominen sanktioidaan perusteiltaan ja menettelyltään vastaavalla tavalla kuin kansallisen oikeuden vastaavanlaatuinen ja vakavuudeltaan samanlainen rikkominen ja että sanktio on joka tapauksessa tehokas, suhteessa rikkomisen vakavuuteen ja varoittava (asia 68/88, komissio v. Kreikka, tuomio 21.9.1989, Kok. 1989, s. 2965, 23 ja 24 kohta; asia C-326/88, Hansen, tuomio 10.7.1990, Kok. 1990, s. I-2911, 17 kohta ja asia C-36/94, Siesse, tuomio 26.10.1995, Kok. 1995, s. I-3573, 20 kohta).

36 Sitä paitsi yhteisöjen tuomioistuin on jo myöntänyt, että ankaran rikosoikeudellisen vastuun järjestelmä, jolla asetuksen rikkominen sanktioidaan, ei ole sellaisenaan yhteisön oikeuden vastainen (ks. em. asia Hansen, tuomion 19 kohta).

37 Siten vaikka oletettaisiin, kuten kantajat katsovat, että lastin menetetyksi julistamista koskevassa italialaisessa säännöksessä säädetään ankaran rikosoikeudellisen vastuun järjestelmästä tai että säännöksessä ei oteta huomioon kysymyksessä olevien eri toimijoiden osallisuusastetta, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on arvioida, onko kyseinen sanktio edellä mainittujen oikeuskäytäntöön sisältyvien periaatteiden mukainen ja erityisesti, onko sanktio varoittava, tehokas ja suhteessa rikkomisen vakavuuteen.

38 Tässä arvioinnissa kansallisen tuomioistuimen on otettava erityisesti huomioon, että asetuksella tavoitellulla päämäärällä, eli kyseisen alueen sotatilan sekä ihmisoikeuksien ja humanitäärisen kansainvälisen oikeuden valtavien rikkomisten ja loukkausten lopettamisella Bosnia-Hertsegovinan tasavallassa, on perustavanlaatuista merkitystä kansainväliselle yhteisölle (asia C-84/95, Bosphorus, tuomio 30.7.1996, Kok. 1996, s. I-3953, 26 kohta).

39 Siten kolmanteen kysymykseen on vastattava, että sellainen kansallinen säännös on pakoteasetuksen ja erityisesti sen 10 artiklan mukainen, jossa säädetään, että jos yhtä pakoteasetuksen 1 artiklan mukaisista kielloista on todettu rikotun, saman asetuksen 10 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetun kuljetusvälineen lasti on julistettava menetetyksi.

Oikeudenkäyntikulut

40 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Ranskan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksille ja Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN

on ratkaissut Consiglio di Staton 11.4.1995 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

1) Euroopan talousyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 annetun asetuksen (ETY) N:o 990/93 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdassa kielletään paitsi kauppaliikenteen todellinen pääsy Jugoslavian liittotasavallan aluevesille myös sellainen toiminta aavalla merellä, joka antaa perustellusti aihetta

olettaa, että kyseinen alus on matkalla näille aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksissa.

2) Sellainen kansallinen säännös on asetuksen ja erityisesti sen 10 artiklan mukainen, jossa säädetään, että jos yhtä edellä mainitun asetuksen 1 artiklan mukaisista kielloista on todettu rikotun, saman asetuksen 10 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetun kuljetusvälineen lasti on julistettava menetetyksi.

Rodríguez Iglesias Mancini Murray Sevón

Kakouris Kapteyn Gulmann Edward

Puissochet Ragnemalm Wathelet

Julistettiin Luxemburgissa 27 päivänä helmikuuta 1997.

R. Grass G. C. Rodríguez Iglesias

kirjaaja presidentti