JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
F. G. JACOBS
19 päivänä marraskuuta 1996 *

1. Esillä oleva asia on yksi neljästä yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetusta asiasta, jotka koskevat Jugoslavian liittotasavaltaa (Serbia ja Montenegro) vastaan kohdistettujen talouspakotteiden täytäntöönpanoa entisessä Jugoslaviassa käydyn sodan yhteydessä. [1] Näihin pakotteisiin kuului kielto päästää mitään kauppaliikennettä Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) aluevesille. Loten Navigation Company omistaa Lido II -aluksen; Ebony Maritime omistaa aluksen kyseisenä aikana kuljettamat öljytuotteet kokonaan tai osittain. Aluksen epäillään rikkoneen tai pyrkineen rikkomaan edellä mainittua kieltoa: alus oli saapumassa Jugoslavian liittotasavallan aluevesille, kun NATO—WEU-joukot pysäyttivät aluksen ja hinasivat sen italialaiseen Brindisin satamaan. Molemmat edellä mainituista yhtiöistä kiistävät kiellon rikkomisen italialaisissa toimivaltaisissa tuomioistuimissa vireillä olevassa oikeudenkäynnissä.

Asiaa koskevat säädökset

2. Entisessä Jugoslaviassa käydyn sodan yhteydessä Yhdistyneiden kansakuntien turvallisuusneuvosto hyväksyi monta päätöslauselmaa, joissa YK:n jäsenvaltioita vaadittiin toteuttamaan erilaisia sulkutoimenpiteitä ja muita pakotteita. [2] Päätöslauselmassa 757 (1992), joka hyväksyttiin 30.5.1992, turvallisuusneuvosto tuomitsi sen, että Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) viranomaiset eivät olleet ryhtyneet tehokkaisiin toimenpiteisiin päätöslauselman 752 (1992) vaatimusten täyttämiseksi; kyseisessä päätöslauselmassa vaadittiin taistelujen lopettamista Bosnia-Hertsegovinassa. Turvallisuusneuvosto päätti siten kauppasulusta ja rahoitussulusta.

3. Sulkutoimenpiteitä lujitettiin 17.4.1993 hyväksytyllä päätöslauselmalla 820 (1993) (jäljempänä päätöslauselma). Kyseisen päätöslauselman 25 kohta on esillä olevan asian kannalta merkityksellinen. Kohdassa todetaan seuraavaa:

"kaikkien valtioiden tulee tutkinnan ajaksi pidättää kaikki sellaiset alueelta tavatut alukset, kuljetusajoneuvot, rautatiekalusto, ilmaalukset 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

* Alkuperäinen kieli: englanti.

1 — Ks. asia C-84/95, Bosphorus v. Minister for Transport, Energy and Communications, Irlanti ja Attorney General, tuomio 30.7.1996 ja vireillä olevat asiat C-124/95, The Queen v. H. M. Treasury ja Bank of England, ex parte: Centro-Com ja C-162/96, Racke.

2 — Ks. myös edellisessä alaviitteessä mainituissa asioissa Bosphorus, 30.4.1996 antamani ratkaisuehdotus, ja Centro-Com, 24.9.1996 antamani ratkaisuehdotus.

mainittujen päätöslauselmien vastaisia, nämä alukset, kuljetusajoneuvot, rautatiekalusto ja ilma-alukset tulee ottaa haltuun ja soveltuvin osin ne ja niiden lasti voidaan julistaa menetetyiksi haltuunottavalle valtiolle."

4. Päätöslauselman 28 kohta on vastaavalla tavalla merkityksellinen, ja turvallisuusneuvosto päätti kyseisessä kohdassa:

"kieltää kaiken kaupallisen meriliikenteen pääsyn Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) aluemerelle, ellei päätöslauselman 724 (1991) mukaisesti asetettu komitea ole tapaus tapaukselta siihen myöntänyt erityistä lupaa tai ellei kysymyksessä ole *ylivoimainen este* (force majeure)." [3]

5. Yhteisö toteutti useita toimenpiteitä, joilla oli tarkoitus panna täytäntöön turvallisuusneuvoston hyväksymät päätöslauselmat. Yhteisöjen tuomioistuimelle esillä olevassa asiassa esitetyt kysymykset koskevat Euroopan talousyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 990/93 [4] (jäljempänä asetus) sekä Euroopan hiili- ja teräsyhteisön ja Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 tehtyä neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätöstä 93/235/EHTY [5] (jäljempänä päätös).

6. Asetuksen antamalla neuvosto pyrki vahvistamaan päätöslauselman N:o 820 (1993) mukaista Jugoslavian liittotasavaltaa (Serbia ja Montenegro) koskevaa kauppasulkua. Asetus annettiin perustamissopimuksen 113 artiklan nojalla, ja sillä korvattiin ja kumottiin aikaisemmat kauppasulusta annetut neuvoston asetukset. [6]

3 — Ks. tästä komiteasta edellä alaviitteessä 1 mainitussa asiassa Bosphorus antamani ratkaisuehdotuksen 11 ja 46 kohta.

4 — EYVL 1993 L 102, s. 14. Asetuksen soveltaminen keskeytettiin 27.2.1996 alkaen taloudellisten ja rahoitussuhteiden keskeyttämisestä Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro), Kroatian tasavallassa sijaitsevien Yhdistyneiden kansakuntien suoja-alueiden ja Bosnia-Hertsegovinan tasavallan Bosnian serbijoukkojen hallussa olevien alueiden kanssa koskevien asetuksen (ETY) N:o 990/93 ja asetuksen (EY) N:o 2471/94 soveltamisen keskeyttämisestä sekä asetuksen (EY) N:o 2472/94 ja asetuksen (EY) N:o 2815/95 kumoamisesta 11 päivänä maaliskuuta 1996 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 462/96 (EYVL 1996, L 65, s. 1).

5 — EYVL 1993 L 102, s. 17. Kyseisen päätöksen soveltaminen on keskeytetty 27.2.1996 alkaen taloudellisten suhteiden keskeyttämisestä Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro), Kroatian tasavallassa sijaitsevien Yhdistyneiden Kansakuntien suoja-alueiden ja Bosnia-Hertsegovinan tasavallan Bosnian serbiajoukkojen hallussa olevien alueiden kanssa koskevien päätöksen 93/235/EHTY soveltamisen keskeyttämisestä ja päätöksen 95/510/EHTY kumoamisesta 11 päivänä maaliskuuta 1996 annetulla neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätöksellä 96/201/EHTY (EYVL 1996 L 65, s. 38).

6 — Euroopan talousyhteisön ja Serbian ja Montenegron tasavaltojen välisen kaupan kieltämisestä 1.6.1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1432/92 (EYVL 1992 L 151, s. 4); TIR-carnet'eisiin merkittyjen tavaroiden kansainvälistä kuljetusta koskevan menettelyn (TIR-yleissopimus) käytön rajoittamisesta kahden Euroopan talousyhteisön alueella sijaitsevan paikan välisten, Serbian ja Montenegron tasavaltojen alueen kautta tapahtuvien tavaralähetysten osalta 8 päivänä syyskuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2655/92 (EYVL 1992 L 226, s. 26); tietyistä teknisistä muodollisuuksista sovellettaessa Euroopan talousyhteisön ja Serbian ja Montenegron tasavaltojen välisen kaupan kieltämisestä annettua asetusta (ETY) N:o 1432/92 (EYVL 1992 L 266, s. 27).

7. Asetuksen johdanto-osassa viitataan entisen Jugoslavian ja erityisesti Bosnia-Hertsegovinan tilanteeseen, Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) toimiin ja turvallisuusneuvoston eri päätöslauselmiin. Asetuksen johdanto-osassa todetaan seuraavaa:

"yhteisö ja sen jäsenvaltiot ovat sopineet turvautuvansa yhteisön lainsäädäntöön, *erityisesti* varmistaakseen tiettyjen toimenpiteiden yhdenmukaisen täytäntöönpanon koko yhteisön alueella."

8. Useimmissa asetuksen säännöksissä toistetaan edellä mainittuihin turvallisuusneuvoston päätöslauselmiin sisältyneet sulkutoimenpiteet olennaisilta osin. Asetuksen 1 artiklan 1 kohta, 9, 10 ja 11 artikla ovat nyt esillä olevan asian kannalta merkityksellisiä:

"1 artikla

1. Alkaen 26 päivästä huhtikuuta 1993 on kiellettyä:

a) tuoda yhteisön alueelle mitään perus- tai muita tuotteita, jotka ovat peräisin Jugoslavian liittotasavallasta (Serbia ja Montenegro) tai tulevat sieltä tai jotka on kuljetettu tämän tasavallan kautta;

b) viedä Jugoslavian liittotasavaltaan (Serbia ja Montenegro) tai kuljettaa viimeksi mainitun kautta mitään perus- tai muita tuotteita, jotka ovat peräisin yhteisön alueelta tai tulevat sieltä tai jotka on kuljetettu sen alueen kautta;

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;

e) tarjota kenellekään henkilölle tai millekään yhteisölle muita kuin rahoituspalveluja minkä tahansa taloudellisen toiminnan harjoittamiseksi Jugoslavian liittotasavallassa (Serbia ja Montenegro).

— —

9 artikla

Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset estävät tutkintaan asti kaikkien sellaisten alusten, kuljetusajoneuvojen, liikkuvan kaluston, lentokoneiden ja rahtilaivojen * käytön, joiden epäillään rikkoneen tai rikkovan asetusta (ETY) N:o 1432/92 tai tätä asetusta.

dännön mukaisesti perustettuihin yhtiöihin tai muihin yhteisöihin."

9. Päätös 93/235/EHTY on käytännöllisesti katsoen identtinen, ja ainoa ero on se, että päätöstä sovelletaan sen 1 artiklan a kohdan mukaan "kaikkiin perus- ja muihin tuotteisiin, joihin sovelletaan EHTY:n perustamissopimusta".

10 artikla

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 takavarikoineet ne tai estäneet niiden käytön.

10. Italiassa edellä mainittujen yhteisön säännösten täytäntöönpanemiseksi annettu lainsäädäntö sisältyy olennaisesti, ja siltä osin kuin nyt esillä olevan asian kannalta on merkittävää, 15.5.1993 annetun asetuksen N:o 144 2 2 momenttiin ja 2 3 momentin b kohtaan, sellaisena kuin asetus on 16.7.1993 annetuksi laiksi N:o 230 muutettuna. [7]

11 artikla

Tätä 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 lainsää-

11. Näiden säännösten mukaisesti tulliviranomaiset voivat pysäyttää kuljetusajoneuvon, jonka epäillään rikkovan kauppasulkua, ja tarkastaa sen tutkimustarkoituksissa. Jos tällaisen tarkastuksen seurauksena edellä mainittuja yhteisön säädöksiä todetaan rikotun, toimivaltaisen viranomaisen on julistettava menetetyiksi kauppasulun piiriin kuuluvat tavarat. Jos kuljetusajoneuvo ei purjehdi Italian lipun alla eikä sitä omista Italian kansalainen, toimivaltaisen viranomaisen on myös takavarikoitava kuljetusajoneuvo ilmoittaen tästä välittömästi ulkoasiainministeriön välityksellä asianomaisen valtion konsulaatille,

* 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.

7 — Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana N:o 166, 17.7.1993.

jotta kyseinen valtio voi ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin. Tämä ei vaikuta myöhempään kuljetusajoneuvon menetetyksi julistamiseen, jos aluksen lippuvaltio ei 20 päivän kuluessa tiedoksiannosta järjestä kuljetusajoneuvon siirtoa sen jälkeen kun se on maksanut aiheutuneet kustannukset ja antanut sitoumuksen päätöslauselman 820 (1993) pakotteiden soveltamisesta.

Tosiseikat ja asian käsittelyn vaiheet

12. Tosiseikat voidaan esittää yhteenvedonomaisesti seuraavasti. Lido II -alus on Maltan lipun alla purjehtiva säiliöalus, jonka omistaa maltalainen yhtiö Loten Navigation Company Limited. Alus lähti huhtikuun 1994 aikana tunisialaisesta La Skhiran satamasta kohti Rijekaa (Kroatia) lastinaan sekä öljytuotteita (24 434 tonnia jalostamatonta kaasuöljyä), jotka oli tarkoitettu Montesheilille Triestessä, että polttoainetta (27 413 tonnia premium mogas'ia), jolle oli tarkoitus hankkia ostaja Gibraltarilta kauppa- ja merenkulkutapojen mukaisesti. Lastin omisti kokonaan tai osittain liberialainen yhtiö Ebony Maritime SA. Kun Lido II -alus saapui Adrianmerelle, NATO—WEU-joukot ohjasivat sen tarkastusta varten Brindisin sataman "odotusalueelle" kauppasulun noudattamisen valvomiseksi. Koska mitään sääntöjen vastaisuuksia ei havaittu, alus lähti Italian aluevesiltä 30.4.1994 iltapäivällä ja aloitti matkansa uudelleen kohti Rijekaa. Garganon kohdalla se muutti kuitenkin kurssiaan äkkinäisesti kohti albanialaista Durazzon satamaa todennäköisesti noutaakseen ankkurin, jolla aikaisemmalla matkalla menetetty ankkuri oli tarkoitus korvata. Aluksen konehuoneeseen ilmaantui kuitenkin vuoto 30.4. ja 1.5. välisenä yönä. Kapteeni lähetti toistuvia avunantopyyntöjä ilmoittaen, ettei vuotoa saatu hallintaan muun muassa koska laivan pumput olivat riittämättömiä, ja hän muutti aluksen kurssin kohti lähempänä olevaa Montenegron rannikkoa. Ennen kuin Lido II -alus saapui Jugoslavian aluevesille ja oli siten vielä aavalla merellä, NATO—WEU-joukkojen helikopteri kuitenkin laskeutui sen kannelle, alankomaalainen iskuryhmä otti aluksen hallintaansa ja alus hinattiin Brindisin satamaan ja asetettiin Italian viranomaisten käytettäväksi.

13. Tutkimusten, tarkastusten, laivanomistajan ja lastinomistajan esittämien asiakirjojen ja muistioiden sekä asianomaisten teknisten elimien esittämien raporttien seurauksena Prefetto della provincia di Brindisi (jäljempänä Prefetto di Brindisi) määräsi aluksen takavarikoitavaksi ja julisti lastin menetetyksi kauppasulun rikkomista koskevan Italian lainsäädännön mukaisten pakotteiden nojalla. Italian hallitus ilmoittaa kirjallisissa huomautuksissaan, että Montenegron viranomaiset esittivät useita kertoja Italian Belgradin-suurlähetystölle, että Lido II -alus ja sen lasti olisi vapautettava, koska niiden esitettiin olevan elintärkeitä Montenegron etujen kannalta. Pääasian kantajat kuitenkin kiistivät tämän lausunnon suullisessa käsitte-

lyssä ja ilmoittivat, ettei niiden ole annettu tutustua asian kannalta merkityksellisiin asiakirjoihin.

14. Loten Navigation Company ja Ebony Maritime nostivat kumoamiskanteen kyseisestä Prefetto di Brindisin päätöksestä Tribunale Amministrativo Regionale della Pugliassa (alueellinen hallintotuomioistuin). Kyseinen tuomioistuin hylkäsi kanteen 6.12.1994 antamallaan tuomiolla. Molemmat yhtiöt hakevat nyt muutosta hallintotuomioistuimen tuomioon Consiglio di Statossa. Consiglio di Stato arvioi, että siinä vireillä olevan riidan ratkaisu edellyttää asetuksen ja päätöksen tulkintaa, ja se esitti 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 Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) välisestä kaupasta 26 päivänä huhtikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 990/93 1 artiklan 1 kohdan 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 1 artiklan d alakohdan ja asetuksen 1 artiklan 1 kohdan d alakohdan soveltamisalaan, siltä osin kuin niissä kielletään kaikki toiminta, jonka tarkoituksena tai vaikutuksena on 1 artiklan 1 kohdan 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 asetuksen 10 artiklan ensimmäisen ja toisen kohdan mukainen, jossa säädetään nimenomaisesti, että jos yhtä edellä mainitun päätöksen ja asetuksen 1 artiklan mukaisista kielloista rikotaan, päätöksen ja asetuksen 10 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettujen kuljetusvälineiden lasti on julistettava menetetyksi tai voidaan julistaa menetetyksi?"

15. Kantajat, Italia, Ranska, Yhdistynyt kuningaskunta ja komissio esittivät kirjalliset huomautuksensa ja olivat kaikki myös läsnä istunnossa.

Alustavia kysymyksiä

16. Ennen kuin ryhdyn tutkimaan Consiglio di Staton esittämiä kysymyksiä, käsittelen kahta alustavaa kysymystä.

17. Ensinnäkin päätös ei näytä soveltuvan nyt esillä olevan asian tosiseikkoihin kuten komissio esittää. Ei ole esitetty, että Lido II -alus olisi kuljettanut muita kuin öljytuotteita, ja öljytuotteiden kauppa kuuluu EY:n perustamissopimuksen eikä EHTY:n perustamissopimuksen soveltamisalaan. Seuraavassa tarkastelen siten vain asetusta; päätös on joka tapauksessa sanamuodoltaan identtinen.

18. Toiseksi Yhdistynyt kuningaskunta esittää, että asetusta ei voida soveltaa, ja Ranska tuki tätä väitettä istunnossa. Myös Italia esitti epäilyksiä asetuksen soveltumisesta sekä kirjallisissa huomautuksissaan että istunnossa. Yhdistyneen kuningaskunnan väite perustuu asetuksen 11 artiklaan, jonka mukaan asetusta sovelletaan koko yhteisön alueella 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. Pääasian oikeudenkäynnissä näytettiin, että sekä Ebony Maritime että Loten Navigation Company ovat yhteisön ulkopuolisia yhtiöitä ja että Lido II -alus purjehtii Maltan lipun alla. Kun NATO—WEU-joukot ottivat aluksen hallintaansa, alus purjehti lisäksi kansainvälisillä vesillä eikä kansallinen tuomioistuin ole esittänyt, että yhteisön kansalaiset tai yhtiöt olisivat olleet mukana asetuksen väitetyssä rikkomisessa. Yhdistynyt kuningaskunta väittää, että asetusta sovelletaan vain seuraavissa tapauksissa: i) jäsenvaltioiden aluevesillä; ii) jäsenvaltion lainkäyttövallan alaisuuteen kuuluviin aluksiin; iii) jäsenvaltion kansalaisiin ja iv) yhtiöihin tai muihin yhteisöihin, jotka on perustettu jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti. Siten asetusta ei sovelleta nyt esillä olevan asian olosuhteisiin. Katson, että vaikka ennakkoratkaisupyynnössä ei esitetä tätä kysymystä, se on käsiteltävä kansallisen tuomioistuimen avustamiseksi siinä vireillä olevan asian ratkaisemisessa.

19. Komissio katsoo kirjallisissa huomautuksissaan, vaikka se ei suoraan käsittele lainkäyttövaltaa koskevaa kysymystä, että nyt esillä olevassa asiassa on kysymys jatkuvasta tapahtumien ketjusta; tapahtumista osa sattui yhteisön alueella. Komissio katsoo, että Brindisin satamassa tehdyn ensimmäisen tarkastuksen yhteydessä annettiin asetuksen vastaisesti vääriä ilmoituksia; se toteaa, että lasti oli osittain tarkoitettu yhteisön alueella

perustetulle yhtiölle eli Monteshellille Triestessä, ja se katsoo, että väitetty rikkominen kuuluu asetuksen 1 artiklan 1 kohdan b alakohdan soveltamisalaan, jossa kielletään perus- tai muiden tuotteiden, jotka ovat peräisin yhteisön alueelta tai tulevat sieltä tai jotka on kuljetettu sen alueen kautta, vienti Jugoslavian liittotasavaltaan (Serbia ja Montenegro). Nämä huomautukset perustuvat kuitenkin osittain sellaisiin tosiseikkoihin ja säännöksiin, joihin ennakkoratkaisupyynnössä ei ole viitattu. Komissio vahvisti istunnossa, että sen mielestä asetusta on sovellettava.

20. Katson, että asetusta on selvästi sovellettava pelkästään sen seikan vuoksi, että Lido II -alus hinattiin Brindisin satamaan sen jälkeen, kun NATO—WEU-joukot olivat ottaneet sen hallintaansa. Asetus annettiin turvallisuusneuvoston päätöslauselman 820 (1993) täytäntöönpanemiseksi. Päätöslauselman päämääristä ja määräyksistä seuraa selvästi, että sen soveltaminen oli tarkoitettu mahdollisimman laajaksi. Kyseisen Yhdistyneiden kansakuntien kaikille jäsenvaltioille osoitetun päätöslauselman tarkoituksena oli vahvistaa Jugoslavian liittotasavaltaa (Serbia ja Montenegro) koskevaa kauppasulkua. Kyseisen päätöslauselman 13 kohdan mukaan kaikkien valtioiden tulee ryhtyä toimenpiteisiin sen estämiseksi, että Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) alueelle viedään hyödykkeitä ja tuotteita, joiden väitetään olevan matkalla muille alueille. Päätöslauselman 19 kohdan mukaan turvallisuusneuvosto

"*muistuttaa* valtioita peruskirjan VII luvun nojalla annettujen toimenpiteiden täytäntöönpanon tärkeydestä ja kehottaa niitä nostamaan oikeudenkäyntejä henkilöitä ja yhteisöjä vastaan, jotka ovat toimineet päätöslauselmien 713 (1991), 757 (1992), 787 (1992) sekä tämän päätöslauselman vastaisesti ja määräämään kyseisestä rikkomuksesta asianmukaiset rangaistukset."

Edellä mainitun päätöslauselman 25 kohdan mukaan [8] kaikkien valtioiden tuli pidättää muun muassa kaikki sellaiset niiden alueelta tavatut alukset, joiden epäillään rikkoneen kauppasulkua.

21. Katson, ettei ole epäilystäkään siitä, että asetusta on tulkittava turvallisuusneuvoston päätöslauselmien ja erityisesti päätöslauselman 820 (1993) valossa. Siten asetusta on tulkittava tavalla, joka mahdollistaa pakotteiden täyden tehokkuuden. Mutta tämä lopputulos seuraa mielestäni selvästi myös suoraan asetuksen sanamuodosta.

8 — Mainittu edellä ratkaisuehdotuksen 3 kohdassa.

22. Asetuksen 11 artiklan mukaan asetusta sovelletaan "koko yhteisön alueella". Nyt esillä olevassa asiassa asetusta sovelletaan juuri tällä tavalla: Italian viranomaiset soveltavat sitä Italian alueella. Ja asetuksen 11 artiklan mukaan asetusta sovelletaan edelleen alukseen, joka kuuluu "jäsenvaltion lainkäyttövallan alaisuuteen", eikä ole esitetty, että alus olisi saatettu jäsenvaltion lainkäyttövallan alaisuuteen epäasianmukaisesti. Asetuksen 11 artiklalla ei siten rajoiteta asetuksen soveltamisalaa; siinä asetuksen soveltamisala saatetaan yhteensoveltuvaksi jäsenvaltioiden kansainvälisen oikeuden mukaisen lainkäyttövallan kanssa.

23. Toisaalta kielto, jonka väitetty rikkominen johtaa asetuksen soveltamiseen, soveltuu välttämättä myös yhteisön alueen ulkopuolella, koska asetuksen 1 artiklan 1 kohdan c alakohdassa kielletään pääsy Jugoslavian aluevesille ja koska tämä aluevesille pääsy tapahtuu tavallisesti yhteisön alueen ulkopuolelta. Tämä kielto koskee lisäksi kaikkea "kauppaliikennettä"; kielto ei koske vain jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia.

24. Vastaavasti asetuksen 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset estävät tutkintaan asti *kaikkien* sellaisten alusten — eikä vain jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten — käytön, joiden epäillään rikkoneen asetusta.

25. Jos katsottaisiin, että jäsenvaltiot eivät voisi soveltaa asetusta nyt esillä olevan asian kaltaisissa tilanteissa, tämä aiheuttaisi vakavan vaaran siitä, että jäsenvaltiot eivät pystyisi panemaan täytäntöön Yhdistyneiden kansakuntien pakotteita. Jos jäsenvaltiot määräisivät asetuksen 10 artiklan mukaisesti asetuksen rikkomisen seuraamuksista, ne eivät ehkä pystyisi panemaan täytäntöön näitä seuraamuksia, mikäli niiden viranomaisten hallussa oleva alus ei purjehdi jäsenvaltion lipun alla. Katson, ettei tämä voi olla asetuksella tavoiteltu päämäärä.

26. Näistä seikoista riippumatta asetuksen sanamuodosta käy kuitenkin selkeästi ilmi, kuten olen esittänyt, että asetus kattaa sekä jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten tai jäsenvaltion kansalaisten tai yhtiöiden omistamien alusten lisäksi myös minkä tahansa jäsenvaltion alueella olevan aluksen. Yhteisöjen tuomioistuin näyttää vahvistaneen tämän tulkinnan asiassa Bosphorus [9] antamassaan tuomiossa, vaikka lainkäyttövaltaa koskevaa kysymystä ei nimenomaisesti esitettykään tässä asiassa. Kyseisessä tuomiossa asetuksen katsottiin soveltuvan Jugoslavian kansallisen lentoyhtiön omistamaan lentokoneeseen, joka oli vuokrattu turkkilaiselle yhtiölle ja rekisteröity Turkissa, pelkästään sen vuoksi, että kyseinen lentokone oli Dublinin lentokentällä.

9 — Mainittu edellä alaviitteessä 1.

27. Ei voida kiistää, että asetukselle on siten annettu tulkinta, joka on ristiriidassa kansainvälisen oikeuden sääntöjen tai periaatteiden, kuten esimerkiksi Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen 87 ja 92 artiklan mukaisen aavan meren vapautta koskevan periaatteen kanssa. [10] Kuten Ranskan hallitus huomauttaa kirjallisissa huomautuksissaan, turvallisuusneuvoston Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjan VII luvun nojalla toteuttamat toimenpiteet sitovat kaikkia YK:n jäsenvaltioita (ks. 25 artikla), ja peruskirjan 103 artiklassa määrätään seuraavaa:

"Jos Yhdistyneiden kansakuntien jäsenten tähän peruskirjaan ja johonkin muuhun kansainväliseen sopimukseen perustuvat velvoitukset ovat ristiriidassa keskenään, on tämän peruskirjan velvoituksilla etusija."

Koska päätöslauselmiin sisältyneitä Jugoslavian liittotasavaltaa (Serbia ja Montenegro) koskevia pakotteita oli selvästi tarkoitus soveltaa niin laajasti kuin mahdollista, niiden soveltamisella on oltava etusija suhteessa aavan meren vapautta koskevaan periaatteeseen.

28. Katson siten, että asetusta on sovellettava nyt esillä olevan asian olosuhteissa. Lisään, että jos asetusta ei sovellettaisi, yhteisöjen tuomioistuin ei mielestäni olisi toimivaltainen antamaan ratkaisua sille esitettyihin materiaalisiin kysymyksiin, koska nämä kysymykset liittyisivät tällaisessa tapauksessa asiayhteyteen, joka on asetuksen soveltamisalan ulkopuolella. [11]

Ensimmäinen ja toinen ennakkoratkaisukysymys

29. Ensimmäisellä ja toisella kysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko asetuksen 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohtaa tulkittava siten, että ainoastaan kauppaliikenteen todellinen pääsy Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) aluevesille on kielletty, vai vaihtoehtoisesti soveltuuko kielto myös silloin, kun on perustellusti aihetta olettaa, että alus on matkalla kyseisille aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksessa.

30. Olen jo edellä todennut, että asetusta on tulkittava niiden turvallisuusneuvoston päätöslauselmien valossa, joita sillä pyritään panemaan täytäntöön, ja erityisesti päätöslauselman 820 (1993) valossa. Päätöslauselman 28 kohdasta ei ole enempää apua kuin asetuksen 1 artiklan 1 kohdan c alakohdasta, koska päätöslauselman kyseinen kohta on sanamuodoltaan asetusta vastaava: "kieltää

10 — Tehty 10.12.1982, Montego Bay, 21 ILM, 1261. Yleissopimus tuli voimaan 16.11.1994.

11 — Ks. asiassa C-28/95, Leur-Bloem, ja asiassa C-130/95, Giloy, 17.9.1996 antamani ratkaisuehdotukset, joita ei ole vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa.

kaiken kaupallisen meriliikenteen pääsyn Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) aluemerelle ——". Kyseisten säännösten sanamuodosta ja asiayhteydestä käy kuitenkin selvästi ilmi, että kysymyksessä oleva kielto ei koske vain todellista pääsyä Jugoslavian aluevesille.

31. Sekä päätöslauselmassa että asetuksessa kielletään kauppaliikenteen pääsy Jugoslavian aluevesille. Kyseinen kielto edellyttää, että aluevesille ei tosiasiassa päästä. Jotta kielto olisi tehokas, kauppaliikenteen pääsy aluevesille on tarpeen estää. Kiellon täytäntöönpanemiseksi päätöslauselmassa ja asetuksessa edellytetään siten alusten pysäyttämistä silloin, kun on selvää, että alukset ovat matkalla Jugoslavian aluevesille. Tästä oli selvästi kysymys Lido II -aluksen tapauksessa.

32. Ebony Maritime ja Loten Navigation Company tekevät kuitenkin eron kauppasulun täytäntöönpanon ja todellisten rikkomusten seuraamusten määräämisen välille. Ne katsovat, että täytäntöönpano on mahdollista kaikissa tapauksissa, joissa rikkominen voidaan estää, mutta että seuraamuksia voidaan määrätä vain tilanteissa, joissa rikkomuksen todetaan tapahtuneen.

33. En ole vakuuttunut siitä, että nyt esillä olevassa asiassa olisi mahdollista tehdä tällaista eroa. Vaikuttaa keinotekoiselta tehdä ero todellisen pääsyn Jugoslavian aluevesille ja aluksen sellaisen toiminnan välillä, josta käy ilmi selvä aikomus siirtyä aluevesille. Tämä pitää erityisesti paikkansa päätöslauselman ja asetuksen päämäärien valossa. Kuten on jo todettu, päätöslauselmaa oli tarkoitus soveltaa mahdollisimman laajasti. Sen päämääränä oli Jugoslavian liittotasavaltaa (Serbia ja Montenegro) koskevan kauppasulun vahvistaminen. Asiassa Bosphorus antamassani ratkaisuehdotuksessa korostin kysymyksessä olevaa voimakasta yleistä etua, ja yhteisöjen tuomioistuin teki vastaavasti tuomiossaan. [12] Tuomiossa katsottiin, että kaiken kauppaliikenteen pääsy Jugoslavian aluevesille oli välttämätöntä estää, jotta kauppasulku olisi tehokas. [13] Rikkomisen estämiseksi sekä yritys että varsinainen rikkominen on voitava tehdä rangaistaviksi. Mikäli vain varsinainen rikkominen tehtäisiin rangaistavaksi, tällä olisi paljon vähäisempi varoittava vaikutus. Näyttää selvältä, että kauppasulku olisi paljon tehottomampi, jos seuraamuksia voitaisiin määrätä vain aluksille, jotka ovat jo päässeet Jugoslavian aluevesille: kauppaliikenteen päästyä Jugoslavian aluevesille kauppasulun täytäntöönpano olisi paljon vaikeampaa ja vaarallisempaa. Vaikka NATO—WEU-joukoille annettiin oikeus takaa-ajoon näillä aluevesillä, [14] tällainen takaa-ajo voisi johtaa yhteenottoihin Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) joukkojen kanssa. Kysymyksessä olevaa kieltoa on siten tulkittava niin, että se kattaa sellaisen aluksen menettelyn, josta käy ilmi selvä aikomus päästä Jugoslavian aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituk-

12 — Mainittu edellä alaviitteessä 1, tuomion 26 kohta.

13 — Ks. M. P. Scharf ja J. L. Dorosin, 'Interpreting UN sanctions: the rulings and role of the Yugoslavia Sanctions Committee', Brooklyn Journal of International Law (1993), s. 771, erityisesti s. 809— 810.

14 — Ks. päätöslauselman 820 (1993) 29 kohta ja päätöslauselman 787 (1992) 12 kohta.

sissa. Kuten Ranskan hallitus toteaa, muu tulkinta poistaisi säännöksiltä niiden tehokkuuden. Katson siten, että yritykset rikkoa kauppasulkua ovat kiellettyjä ja niistä voidaan määrätä seuraamus samoin kuin varsinaisista rikkomisistakin.

34. Tätä tulkintaa vahvistaa asetuksen 1 artiklan 1 kohdan d alakohta, jossa kielletään kaikki toiminta, jonka tarkoituksena on muun muassa saman artiklan c alakohdassa tarkoitettujen toimien suora tai epäsuora edistäminen. Katson, että kyseisen säännöksen perusteella olisi mahdollista ryhtyä toimenpiteisiin sellaisia aluksia vastaan, joiden aikomuksena on kuljettaa tavaroita Jugoslavian liittotasavaltaan (Serbia ja Montenegro), vaikka tällaiset alukset olisivatkin liittotasavallasta jonkin matkan päässä olevassa satamassa, jos osoitetaan, että alus oli matkalla Jugoslavian aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksissa ja että kauppasulkua yritettiin siten rikkoa.

35. Esillä olevassa asiassa Loten Navigation Company ja Ebony Maritime väittävät, että Lido II -alus joutui muuttamaan kurssinsa kohti Montenegron satamaa ylivoimaisen esteen (force majeure) vuoksi. Asetuksen 2 artiklan f kohdan mukaan Jugoslavian liittotasavallan aluevesille koskevaa pääsyn kieltoa ei sovelleta ylivoimaisen esteen sattuessa. Consiglio di Stato näyttää kuitenkin katsoneen, ettei vireillä olevassa asiassa ole kysymys ylivoimaisesta esteestä, eikä se ole esittänyt mitään asiaa koskevia kysymyksiä. Tätä kysymystä ei siten ole syytä käsitellä.

36. Esitän siten yhteenvetona, että asianmukainen vastaus ensimmäiseen ja toiseen ennakkoratkaisukysymykseen on, että asetuksen 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdassa kielletään kauppaliikenteen todellinen pääsy Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) aluevesille ja että säännöksiä sovelletaan myös silloin, kun on perustellusti aihetta olettaa, että alus on matkalla näille aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksessa.

37. Ensimmäiseen ja toiseen ennakkoratkaisukysymykseen liittyvät seikat ovat kuitenkin yhteydessä myös kolmanteen kysymykseen, jota käsittelen seuraavaksi.

Kolmas ennakkoratkaisukysymys

38. Consiglio di Stato pyrkii selvittämään kolmannella ennakkoratkaisukysymyksellään, onko sellainen kansallinen säännös asetuksen mukainen, jossa säädetään, että jos yhtä asetuksen 1 artiklan mukaisista kielloista on todettu rikotun, asetuksen 10 artiklan toisessa kohdassa tarkoitetun kuljetusajoneuvon lasti on julistettava menetetyksi. Asetuksen 10 artiklan ensimmäisen kohdan

mukaan [15] kukin jäsenvaltio määrää asetuksen säännösten rikkomisen seuraamuksista. Toisessa kohdassa säädetään, että jos todetaan, että alukset, kuljetusajoneuvot, liikkuva kalusto, lentokoneet tai rahtilaivat ovat rikkoneet asetusta, ne voidaan julistaa menetetyiksi jäsenvaltiolle, jonka toimivaltaiset viranomaiset ovat takavarikoineet ne tai estäneet niiden käytön.

39. Kolmannen kysymyksen lienee aiheuttanut osittain selvä virhe asetuksen italiankielisessä versiossa. Toisin kuin muissa kieliversioissa, asetuksen 10 artiklan toisen kohdan italiankielisessä versiossa ei mainita lasteja. Italialaisessa täytäntöönpanosäädöksessä säädetään kuitenkin, kuten asetuksen muissa kieliversioissa ja päätöslauselman 25 kohdassa, kauppasulun vastaisten lastien menetetyksi julistamisesta. Koska asetusta on tulkittava kaikkien kieliversioiden valossa, [16] kolmanteen kysymykseen annettava vastaus on selvä: lastin menetetyksi julistaminen on asetuksen mukaista. Tässä asiassa ei selvästikään ole kyse rikosoikeudellisesta legaliteettiperiaatteesta (nullum crimen, nulla poena sine lege), koska italialaisessa täytäntöönpanosäädöksessä säädetään nimenomaisesti menetetyksi julistamisesta. Lisäksi koska päätöslauselma, asetus ja italialainen lainsäädäntö ovat sanamuodoltaan vastaavia, ei ole tarpeellista arvioida sitä, kuten muutamat huomautuksia esittäneet hallitukset ovat tehneet, säädetäänkö asetuksessa tyhjentävästi rikosoikeudellisista seuraamuksista vai eikö sillä päinvastoin ole vaikutusta kansalliseen toimivaltaan.

40. On kuitenkin hyödyllistä arvioida, asetetaanko yhteisön oikeudessa lastien menetetyksi julistamiselle muita edellytyksiä kuin ne, jotka on nimenomaisesti mainittu asetuksessa.

41. Yhteisöjen tuomioistuimella on ollut tilaisuus arvioida tavaroiden menetetyksi julistamista sellaisessa asiayhteydessä, joka liittyi sotilaallisiin tarkoituksiin soveltuvien tuotteiden vientiä koskeviin kansallisiin tarkastuksiin. Asiassa Richardt [17] kysymys oli siitä, voitiinko sellaisen kansallisen rajoituksen, joka koski yhteisön sisällä tapahtuvien tavaroiden kauttakuljetusta ja jonka tarkoituksena oli jäsenvaltion ulkoisen turvallisuuden suojaaminen, noudattamatta jättäminen sanktioida tällaisten tavaroiden menetetyksi julistamisella. Yhteisöjen tuomioistuin kiinnitti huomiota suhteellisuusperiaatteeseen ja totesi seuraavaa: [18]

"Kansallisen tuomioistuimen on arvioitava, onko perustettu järjestelmä suhteellisuusperiaatteen mukainen ottaen huomioon kaikki kuhunkin asiaan liittyvät tosiseikat, kuten yleistä turvallisuutta mahdollisesti vaarantavien tuotteiden ominaisuudet, rikkomiseen

15 — Mainittu edellä ratkaisuehdotuksen kohdassa 8.

16 — Ks. viimeksi asia C-64/95, Lubella, tuomio 17.10.1996 (Kok. 1996, s. I-5105, 17 kohta).

17 — Asia C-367/89, Richardt ja 'Les Accessoires Scientifiques', tuomio 4.10.1991 (Kok. 1991, s. I-4621).

18 — Edellä mainittu tuomio, 25 kohta.

liittyvät olosuhteet ja tavaroiden lainvastaiseen kauttakuljettamiseen pyrkivän toimijan, jolla on toisen jäsenvaltion tätä tarkoitusta varten antamat asiakirjat, vilpitön tai vilpillinen mieli."

42. Asiassa Leifer ym., jossa kysymyksessä olivat myös kansalliset vientiä koskevat tarkastukset, yhteisöjen tuomioistuin totesi uudelleen, että oikeus säätää rikosoikeudellisia rangaistuksia kuuluu jäsenvaltion toimivaltaan mutta että tällaiset rangaistukset eivät kuitenkaan saa olla suhteettomia suhteessa yleisen turvallisuuden tavoitteeseen. [19] Yhteisöjen tuomioistuin viittasi uudelleen edellä mainittuihin arviointiperusteisiin. [20]

43. Ei voi olla olemassa epäilystä siitä, että suhteellisuusperiaatetta on noudatettava esillä olevan asian kaltaisissa tilanteissa ja että toimivaltaisten kansallisten viranomaisten on otettava huomioon edellä mainitut arviointiperusteet. Toisin kuin edellä mainituissa tapauksissa, joissa kyseessä oleva kansallinen lainsäädäntö poikkesi yhteisön säännöksistä, nyt esillä olevassa asiassa määrätty menetetyksi julistaminen on kuitenkin seuraamus asetuksessa säädettyjen yhteisön oikeuden säännösten rikkomisesta. Näissä olosuhteissa on sovellettava lisäksi muita periaatteita, joista yhteisöjen tuomioistuin lausui asiassa 68/88, komissio v. Kreikka seuraavasti: [21]

"On huomattava, että jäsenvaltioiden on perustamissopimuksen 5 artiklan perusteella toteutettava kaikki asianmukaiset toimenpiteet yhteisön oikeuden soveltamisen ja tehokkuuden takaamiseksi silloin kun yhteisön säännöstössä ei säädetä erityistä seuraamusta sen säännösten rikkomisen varalta tai silloin kun siinä viitataan tältä osin kansallisiin lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin.

Siten jäsenvaltioiden on, samalla kun ne säilyttävät harkintavaltansa seuraamusten valinnan osalta, pidettävä huolta siitä, että yhteisön oikeussääntöjen rikkomisen seuraamuksista säädetään pääasian ja noudatettavan menettelyn osalta vastaavalla tavalla kuin kansallisen oikeuden sellaisen rikkomisen seuraamuksista, jotka ovat luonteeltaan ja merkittävyydeltään samanlaisia, ja jäsenvaltioiden on joka tapauksessa huolehdittava siitä, että seuraamukset ovat tehokkaita, oikeassa suhteessa rikkomisen laatuun sekä ennaltaehkäiseviä."

19 — Asia C-83/94, Leifer ym., tuomio 17.10.1995 (Kok. 1995, s. I-3231, 39 kohta).

20 — Edellä mainitun tuomion 40 kohta.

21 — Asia 68/88, komissio v. Kreikka, tuomio 21.9.1989 (Kok. 1989, s. 2965, 23 ja 24 kohta). Ks. myös asia C-326/88, Hansen, tuomio 10.7.1990 (Kok. 1990, s. I-2911, 17 kohta); asia C-7/90, Vandevenne ym., tuomio 2.10.1991 (Kok. 1991, s. I-4371, 11 kohta); asia C-382/92, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 8.6.1994 (Kok. 1994, s. I-2435, 55 kohta); asia C-383/92, komissio v. Yhdistynyt kuningaskunta, tuomio 8.6.1994 (Kok. 1994, s. I-2479, 40 kohta); asia C-36/94, Siesse, tuomio 26.10.1995 (Kok. 1995, s. I-3573, 20 kohta); yhdistetyt asiat C-58/95, C-75/95, C-112/95, C-119/95, C-123/95, C-135/95, C-140/95, C-141/95, C-154/95 ja C-157/95, Gallotti ym., tuomio 12.9.1996 (Kok. 1996, s. I-4345, 14 kohta) ja asia C-341/94, Allain, tuomio 26.9.1996 (Kok. 1996, s. I-4631, 24 kohta).

44. Näitä periaatteita on sovellettava nyt esillä olevassa asiassa ottaen huomioon se voimakas yleinen etu, joka liittyy Jugoslavian liittotasavaltaa (Serbia ja Montenegro) koskevan kauppasulun tehokkaaseen täytäntöönpanoon. Kuten yhteisöjen tuomioistuin katsoi asiassa Bosphorus, asetuksella pyritään kansainvälisen yhteisön perustavanlaatuiseen yleisen edun päämäärään eli alueen sotatilan ja ihmisoikeuksien ja humanitäärisen kansainvälisen oikeuden valtavien rikkomisten ja loukkausten lopettamiseen Bosnia-Hertsegovinassa. [22]

45. Ebony Maritime ja Loten Navigation Company viittaavat myös perusoikeuksien kunnioittamiseen; perusoikeudet ovat kiinteä ja merkittävä osa niitä yleisiä oikeusperiaatteita, joiden noudattamisen varmistaminen on yhteisöjen tuomioistuimen tehtävänä. [23] Lisäksi ne kiinnittävät huomiota periaatteeseen nulla poena sine culpa. Ne väittävät, että Italian lainsäädännössä säädetään seuraamuksia lastin omistajalle vaatimatta mitään todisteita lastin omistajan tuottamuksesta. Ne väittävät, että tällainen järjestelmä merkitsee ankaran rikosoikeudellisen vastuun järjestelmää.

46. Ennakkoratkaisupyynnöstä ei käy selvästi ilmi, onko tämä Italian lainsäädäntöä koskeva arviointi oikea. Ankaraa rikosoikeudellista vastuuta koskeva järjestelmä ei joka tapauksessa ole periaatteessa yhteisön oikeuden vastainen. Asiassa Hansen [24] annetussa tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että tällainen järjestelmä oli perusteltu keinona maantiekuljetuksia koskevan tietyn sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 25.3.1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 543/69 [25] ajoa ja lepoaikoja koskevien säännösten täytäntöönpanemiseksi. Koska kysymyksessä on paljon voimakkaampi yleinen etu, ankara rikosoikeudellinen vastuu olisi siten hyväksyttävissä myös esillä olevassa asiassa kysymyksessä olevan asetuksen täytäntöönpanossa.

47. Menetetyksi julistamisen osalta on todettava, että omistusoikeus on otettava huomioon, vaikka siihen ei ole erityisesti vedottu. Myös tältä osin olennaisena arviointiperusteena on pidettävä suhteellisuutta, jonka esillä olevassa asiassa pitäisi kattaa edellä mainittu yleisen edun mukainen päämäärä. [26]

48. Edellä esitetyn perusteella kansallisen tuomioistuimen on ratkaistava, oliko Lido II -aluksen lastin menetetyksi julistaminen asianmukainen toimenpide. Vastauksena kolmanteen kysymykseen on todettava, että ei kuitenkaan ole selvästi mitään syytä olettaa, että menetetyksi julistamista koskeva kansallinen säännös on itsessään asetuksen vastainen.

22 — Mainittu edellä alaviitteessä 1, tuomion 26 kohta.

23 — Asia 2/94, lausunto 28.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1759, 32 ja 33 kohta).

24 — Mainittu edellä alaviitteessä 21, tuomion 19 kohta. Ks. myös julkisasiamies Van Gervenin esittämä ratkaisuehdotus, 11— 15 kohta.

25 — EYVL L 77, s. 49.

26 — Ks. edellä alaviitteessä 1 mainitussa asiassa Bosphorus antamani ratkaisuehdotus, 54— 68 kohta.

Ratkaisuehdotus

49. Ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa Consiglio di Staton esittämiin kysymyksiin seuraavasti:

1) Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 990/93 1 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdassa kielletään kauppaliikenteen todellinen pääsy Jugoslavian liittotasavallan (Serbia ja Montenegro) aluevesille, ja kyseisiä säännöksiä sovelletaan myös silloin, kun on perustellusti aihetta olettaa, että alus on matkalla näille aluevesille kauppaliikenteen harjoittamistarkoituksissa.

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