ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
F. G. JACOBS
της 30ής Απριλίου 1996 *

1. Η υπό κρίση υπόθεση αφορά τις συνέπειες των κυρώσεων κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) και την ερμηνεία του κανονισμού του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ενώσεως με τον οποίο τέθηκαν σε εφαρμογή ορισμένα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Αντικείμενο της κύριας δίκης αποτελεί μια απόφαση του Υπουργού Μεταφορών, Ενέργειας και Επικοινωνιών της Ιρλανδίας (στο εξής: Υπουργός), κατ' εφαρμογήν του εν λόγω κανονισμού, για την κατάσχεση αεροσκάφους που ανήκε μεν στις Γιουγκοσλαβικές Αερογραμμές (στο εξής: JAT) αλλά του οποίου την εκμετάλλευση είχε η Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS (στο εξής: Bosphorus Airways), τουρκική εταιρία εκτάκτων ναυλωμένων πτήσεων (πτήσεων τσάρτερ). Η εν λόγω εταιρία είχε ναυλώσει το αεροσκάφος από τη JAT πριν από την έκδοση του κανονισμού για περίοδο τεσσάρων ετών. Το αεροσκάφος βρισκόταν στον αερολιμένα του Δουβλίνου για εργασίες συντηρήσεως όταν ο Υπουργός εξέδωσε την επίδικη απόφαση. Προτού εξετάσω λεπτομερέστερα τα πραγματικά περιστατικά, θα εκθέσω το συναφές νομικό πλαίσιο.

Το νομικό πλαίσιο

2. Κατά τη διάρκεια του πολέμου στην πρώην Γιουγκοσλαβία, το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, το οποίο, σύμφωνα με τον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, φέρει την κύρια ευθύνη για τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, εξέδωσε σειρά ψηφισμάτων ζητώντας από τα κράτη μέλη των Ηνωμένων Εθνών να λάβουν διάφορα μέτρα αποκλεισμού (embargo) και άλλων κυρώσεων. Τα μέτρα αυτά αποφασίστηκαν δυνάμει του κεφαλαίου VII του Χάρτη και ήσαν, ως εκ τούτου, δεσμευτικά για όλα τα κράτη μέλη των Ηνωμένων Εθνών.

3. Το πρώτο από τα ψηφίσματα αυτά ήταν το ψήφισμα 713 (1991), το οποίο εκδόθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου 1991 και με το οποίο το Συμβούλιο Ασφαλείας εξέφρασε τη βαθειά ανησυχία του για τη σύρραξη στη Γιουγκοσλαβία και αποφάσισε ότι:

«όλα τα κράτη μέλη, προς τον σκοπό της αποκαταστάσεως της ειρήνης και της σταθερότητας στη Γιουγκοσλαβία, εφαρμόζουν αμέσως γενικό και πλήρη αποκλεισμό (embargo) επί όλων των παραδόσεων όπλων και πολεμικού υλικού στη Γιουγκοσλαβία έως ότου το Συμβούλιο Ασφαλείας αποφασίσει άλλως, κατόπιν διαβουλεύσεως μεταξύ του Γενικού Γραμματέα και της Γιουγκοσλαβικής Κυβερνήσεως» [1].

4. Με το ψήφισμα 757 (1992), το οποίο εκδόθηκε στις 30 Μαΐου 1992, το Συμβούλιο Ασφαλείας καταδίκασε την εκ μέρους των

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

1 — Βλ. παράγραφο 6 του ψηφίσματος.

αρχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) μη λήψη αποτελεσματικών μέτρων για τη συμμόρφωση προς τις επιταγές του ψηφίσματος 752 (1992) το οποίο επέτασσε τον τερματισμό του πολέμου στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη. Το Συμβούλιο έλαβε περαιτέρω μέτρα συμπεριλαμβανομένου του εμπορικού και οικονομικού αποκλεισμού (embargo). Μεταξύ άλλων αποφάσισε τα εξής: [2]

«Όλα τα κράτη μέλη απαγορεύουν:

a) την εισαγωγή στο έδαφός τους όλων των προϊόντων και πρώτων υλών που κατάγονται από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) και εξάγονται από το έδαφός της μετά την ημερομηνία εκδόσεως του παρόντος ψηφίσματος·

b) κάθε δραστηριότητα που ασκείται από υπηκόους τους ή επί του εδάφους τους και η οποία προωθεί ή αποσκοπεί στην προώθηση των εξαγωγών ή της διαμετακομίσεως οποιουδήποτε προϊόντος ή πρώτης ύλης καταγωγής Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), καθώς και κάθε συναλλαγή παραγματοποιούμενη από τους υπηκόους, τα πλοία και τα αεροσκάφη τους επί οποιουδήποτε προϊόντος ή πρώτης ύλης καταγωγής Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) που εξάγεται από το έδαφός της μετά την ημερομηνία εκδόσεως του παρόντος ψηφίσματος, συμεριλαμβανομένων, ειδικότερα, όλων των χρηματικών μεταφορών προς την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) που πραγματοποιούνται για τους σκοπούς τέτοιων δραστηριοτήτων ή συναλλαγών·

c) την πώληση ή την προμήθεια, από τους υπηκόους τους ή επί του εδάφους τους ή από τα σκάφη ή τα αεροσκάφη που φέρουν τη σημαία τους, κάθε προϊόντος ή πρώτης ύλης, ανεξαρτήτως του αν κατάγεται από τα εδάφη τους, μη συμπεριλαμβανομένων των προμηθειών αυστηρά ιατρικών υλικών και ειδών διατροφής οι οποίες γνωστοποιούνται στην επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει του ψηφίσματος 724 (1991), προς κάθε πρόσωπο ή φορέα εντός της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή προς κάθε πρόσωπο ή φορέα για δραστηριότητες που ασκούνται εντός της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή με βάση το έδαφός της, καθώς και κάθε δραστηριότητα των υπηκόων τους ή επί του εδάφους τους που προωθεί ή αποσκοπεί στην προώθηση των πωλήσεων ή προμηθειών τέτοιων προϊόντων ή πρώτων υλών.»

5. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την υπό κρίση υπόθεση παρουσιάζει η παράγραφος 7 του ιδίου ψηφίσματος, με την οποία το Συμβούλιο Ασφαλείας αποφάσισε τα εξής:

«Όλα τα κράτη μέλη:

a) δεν παρέχουν άδεια σε αεροσκάφος να απογειωθεί, να προσγειωθεί ή να υπερίπταται του εδάφους τους εφόσον αυτό

2 — Παράγραφος 4 του ψηφίσματος.

προορίζεται να προσγειωθεί ή έχει απογειωθεί από το έδαφος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), εκτός αν η συγκεκριμένη πτήση έχει επιτραπεί, για ανθρωπιστικούς ή άλλους λόγους σύμφωνους προς τα σχετικά ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας, από την επιτροπή που συστάθηκε με το ψήφισμα 724 (1991)·

b) απαγορεύουν την εκ μέρους των υπηκόων τους ή επί του εδάφους τους παροχή υπηρεσιών τεχνικής υποστηρίξεως και συντηρήσεως αεροσκαφών που είναι καταχωρισμένα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), την παράδοση ανταλλακτικών για τα αεροσκάφη αυτά, τη χορήγηση πιστοποιητικού καταλληλότητας για τα αεροσκάφη αυτά, καθώς και την πληρωμή νέων απαιτήσεων βάσει ιφισταμένων ασφαλιστικών συμβάσεων ή τη σύναψη νέων ασφαλιστικών συμβάσεων για τα αεροσκάφη αυτά.»

6. Με το ψήφισμα 787 (1992), το οποίο εκδόθηκε στις 16 Νοεμβρίου 1992, το Συμβούλιο Ασφαλείας αποφάσισε να απαγορεύσει περαιτέρω τη διαμετακόμιση, μέσω της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), ορισμένων προϊόντων ζωτικής οικονομικής σημασίας (βλ. παράγραφο 9). Εξάλλου, με την παράγραφο 10 αποφάσισε τα εξής:

«σκάφη των οποίων η πλειοψηφία των μετοχών ή ο έλεγχος ανήκουν σε πρόσωπο ή επιχείρηση που εδρεύει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της θα θεωρούνται, από πλευράς εφαρμογής των σχετικών ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας, ως σκάφη της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ανεξάρτητα από τη σημαία την οποία φέρουν».

7. Το μέτρα αποκλεισμού ενισχύθηκαν περαιτέρω με το ψήφισμα 820 (1993) που εκδόθηκε στις 17 Απριλίου 1993 και το οποίο αφορά άμεσα η υπό κρίση υπόθεση. Το ψήφισμα αυτό περιέχει ορισμένες διατάξεις σχετικά με τις μεταφορές προϊόντων και πρώτων υλών διά του Δουνάβεως μέσω της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) και θεσπίζει τον βασικό κανόνα ότι οι μεταφορές αυτές «επιτρέπονται μόνον εφόσον έχει παρασχεθεί ειδική άδεια από την επιτροπή που συστάθηκε με το ψήφισμα 724 (1991)» (βλ. παράγραφο 15). Το ψήφισμα αυτό προβλέπει περαιτέρω το πάγωμα των κεφαλαίων που ανήκουν ή ελέγχονται από τις αρχές ή από επιχειρήσεις της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) (παράγραφος 21). Το Συμβούλιο Ασφαλείας αποφάσισε επίσης να «απαγορεύσει τη μεταφορά όλων των προϊόντων και πρώτων υλών διά των χερσαίων συνόρων ή προς ή από τους λιμένες της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιου-

γκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο)», με πολύ περιορισμένες εξαιρέσεις αφορώσες τις προμήθειες ιατρικού υλικού και τροφίμων, τις προμήθειες ουσιωδών αγαθών για ανθρωπιστικούς λόγους και συγκεκριμένες επιτρεπόμενες μεταφορές (παράγραφος 22).

8. Η παράγραφος 24 του ψηφίσματος 820 (1993) έχει καίρια σημασία στο πλαίσιο της υπό κρίση διαφοράς. Κατά την παράγραφο αυτή, το Συμβούλιο Ασφαλείας

«*Αποφασίζει* ότι όλα τα κράτη κατάσχουν όλα τα σκάφη, τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, το τροχαίο υλικό και τα αεροσκάφη που βρίσκονται στο έδαφός τους και των οποίων η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών ανήκουν σε πρόσωπο ή επιχείρηση που εδρεύει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, καθώς και ότι τα εν λόγω σκάφη, οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, τροχαίο υλικό και αεροσκάφη μπορούν να κατακυρωθούν υπέρ του κατασχόντος κράτους εφόσον, με δικαστική απόφαση, διαπιστωθεί ότι παραβίασαν τα ψηφίσματα 713 (1991), 757 (1992), 787 (1992) ή το παρόν ψήφισμα».

9. Πολύ συναφής είναι και η παράγραφος 25, με την οποία αποφασίστηκε:

«ότι όλα τα κράτη κρατούν, έως ότου περατωθεί σχετική έρευνα, όλα τα σκάφη, οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, τροχαίο υλικό και αεροσκάφη που βρίσκονται στο έδαφός τους και για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι παραβίασαν ή παραβιάζουν τα ψηφίσματα 713 (1991), 757 (1992), 787 (1992) ή το παρόν ψήφισμα και ότι, εφόσον διαπιστωθεί με δικαστική απόφαση ότι υπήρξε παράβαση, τα εν λόγω σκάφη, οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, τροχαίο υλικό και αεροσκάφη θα κατάσχονται και, όπου ενδείκνυται, αυτά και τα φορτία τους θα κατακυρώνονται υπέρ του κατασχόντος κράτους».

10. Περαιτέρω, το ψήφισμα αναφέρεται στην παροχή υπηρεσιών (παράγραφος 27) και στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές (παράγραφος 28). Την τελευταία αυτή περίπτωση αφορά η υπόθεση Ebony Maritime [3].

11. Τα ανωτέρω ψηφίσματα συχνά αναφέρονται στην επιτροπή που συστάθηκε με το ψήφισμα 724 (1991). Η γενική αποστολή της επιτροπής καθορίστηκε με την παράγραφο 5(b) του ψηφίσματος εκείνου, το οποίο εκδόθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 1991. Κατά την παράγραφο αυτή, το Συμβούλιο Ασφαλείας:

«*Αποφασίζει* τη σύσταση, σύμφωνα με το άρθρο 28 των Προσωρινών Κανόνων Διαδικασίας του, επιτροπής προσαρτημένης στο

3 — Υπόθεση C-177/95, η οποία ακόμα εκκρεμεί.

Συμβούλιο Ασφαλείας και συγκροτουμένης από όλα τα μέλη του, η οποία επιφορτίζεται με τα κάτωθι καθήκοντα και υποχρεούται να αναφέρεται, σχετικά με το έργο της, στο Συμβούλιο Ασφαλείας με την υποβολή παρατηρήσεων και συστάσεων:

i) εξετάζει τις εκθέσεις που υποβάλλονται κατ' εφαρμογήν της ανωτέρω υποπαραγράφου (a) [του ψηφίσματος 713 (1991)]·

ii) ζητεί από όλα τα κράτη περαιτέρω πληροφορίες όσον αφορά ενέργειες που έχουν αναληφθεί από αυτά και αφορούν την αποτελεσματική εφαρμογή του αποκλεισμού (embargo) που επιβλήθηκε με την παράγραφο 6 του ψηφίσματος 713 (1991)·

iii) εξετάζει κάθε στοιχείο που φέρεται σε γνώση της από τα κράτη και αφορά παραβιάσεις του αποκλεισμού (embargo) και, στο πλαίσιο αυτό, διατυπώνει συστάσεις προς το Συμβούλιο Ασφαλείας σχετικά με τους τρόπους αυξήσεως της αποτελεσματικότητας του αποκλεισμού (embargo)·

iv) εισηγείται τα ενδεδειγμένα μέτρα για την αντιμετώπιση παραβιάσεων του γενικού και πλήρους αποκλεισμού (embargo) επί όλων των παραδόσεων όπλων και πολεμικού υλικού στη Γιουγκοσλαβία και παρέχει τακτικά στον Γενικό Γραμματέα πληροφορίες για τη γενική ενημέρωση των κρατών μελών».

12. Η Κοινότητα έλαβε διάφορα μέτρα προκειμένου να εφαρμόσει τα ανωτέρω ψηφίσματα. Η υπό κρίση υπόθεση αφορά τον κανονισμό (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) (στο εξής: κανονισμός) [4]. Σκοπός της εκδόσεως του κανονισμού αυτού ήταν η ενίσχυση του αποκλεισμού (embargo) κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), η οποία είχε αποφασιστεί με το ψήφισμα 820 (1993) [5]. Ο κανονισμός, ο οποίος εκδόθηκε βάσει του άρθρου 113 της Συνθήκης, αντικατέστησε και κατάργησε προηγούμενους κανονισμούς του Συμβουλίου που αφορούσαν τον αποκλεισμό (embargo) [6].

13. Το προοίμιο αναφέρεται στην κατάσταση που δημιουργήθηκε στην πρώην Γιουγκοσλαβία και ειδικότερα στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, στο ρόλο που διαδραματίζει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), καθώς και στα διάφορα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας. Αναφέρει ότι:

«η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της συμφώνησαν να προσφύγουν στην έκδοση κοινοτικής πράξης, ώστε, μεταξύ άλλων, να

4 — ΕΕ 1993, L 102, σ. 14.

5 — Που μνημονεύθηκε ανωτέρω στην παράγραφο 7.

6 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 1432/92 του Συμβουλίου, της 1ης Ιουνίου 1992, που παρεμποδίζει τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου (ΕΕ 1992, L 151, σ. 4)· κανονισμός (ΕΟΚ) 2655/92 του Συμβουλίου, της 8ης Σεπτεμβρίου 1992, που περιορίζει τη χρήση του καθεστώτος διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων με καρνέ TIR (σύμβαση TIR) για τις αποστολές που πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σημείων ευρισκομένων εντός της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και οι οποίες υποχρεούνται να διέλθουν από το έδαφος των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου (ΕΕ 1992, L 266, σ. 26)· κανονισμός (ΕΟΚ) 2656/92 του Συμβουλίου, της 8ης Σεπτεμβρίου 1992, σχετικά με ορισμένες τεχνικές λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 1432 περί απαγορεύσεως των συναλλαγών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και των Δημοκρατιών της Σερβίας και του Μαυροβουνίου (ΕΕ 1992, L 266, σ. 27).

διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή σε ολόκληρη την Κοινότητα ορισμένων από τα μέτρα».

14. Οι περισσότερες από τις διατάξεις του κανονισμού επαναλαμβάνουν κατά τα ουσιώδη σημεία τους τα διάφορα μέτρα αποκλεισμού (embargo) που περιέχονται στα προμνησθέντα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας. Για τις ανάγκες της υπό κρίση υποθέσεως, αρκεί να παρατεθούν, καταρχάς, τα άρθρα 8 και 9, τα οποία ορίζουν τα εξής:

«Άρθρο 8

Όλα τα σκάφη, τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, το τροχαίο υλικό και τα αεροσκάφη των οποίων η πλειοψηφία των μετοχών ή ο έλεγχος ανήκει σε πρόσωπο ή επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη ή λειτουργεί στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) σφραγίζονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών.

Οι δαπάνες των σκαφών, των οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων, του τροχαίου υλικού και των αεροσκαφών που σφραγίζονται μπορούν να επιβαρύνουν τους ιδιοκτήτες τους.

Άρθρο 9

Όλα τα σκάφη, τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, το τροχαίο υλικό, τα αεροσκάφη και φορτία για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι παραβίασαν ή [παραβιάζουν] τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1432/92 ή τον παρόντα κανονισμό, κρατούνται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εν αναμονή διεξαγωγής έρευνας» [7].

15. Εξάλλου, το άρθρο 11 ορίζει τα εξής:

«Ο παρών 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.»

16. Ο κανονισμός τέθηκε σε ισχύ από την ημερομηνία της δημοσιεύσεώς του στην *Επίσημη Εφημερίδα,* ήτοι στις 28 Απριλίου 1993.

17. Στην Ιρλανδία, ο κανονισμός αυτός εφαρμόστηκε με την απόφαση European Communities [Prohibition of Trade with the Federal Republic of Yugoslavia (Serbia and Montenegro)] Regulations, 1993, η οποία εκδόθηκε από τον Υπουργό Τουρισμού και

7 — Ο κανονισμός 1432/92 μνημονεύθηκε ανωτέρω στην υποσημείωση 6.

Εμπορίου [8]. Το άρθρο 5 της αποφάσεως αυτής ορίζει, στο μέτρο που αφορά την υπό κρίση υπόθεση, τα εξής:

«Αρμόδια αρχή από πλευράς εφαρμογής των άρθρων 8 και 9 του κανονισμού του Συμβουλίου (...) είναι ο Υπουργός Μεταφορών, Ενέργειας και Επικοινωνιών.»

18. Ας σημειωθεί, τέλος, ότι η εφαρμογή του κανονισμού 990/93 ανεστάλη από 27ης Φεβρουαρίου 1996 δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) 462/96 του Συμβουλίου [9], του οποίου το άρθρο 1, παράγραφος 2, ορίζει τα εξής:

«Ενόσω οι κανονισμοί της παραγράφου 1 παραμένουν εν αναστολή, όλα τα προηγουμένως "παγωμένα" ή κατασχεθέντα δυνάμει αυτών περιουσιακά στοιχεία δύνανται κατά νόμον να αποδεσμευθούν από τα κράτη μέλη. Παν περιουσιακό στοιχείο υποκείμενο εις διεκδίκηση, εμπράγματες ασφάλειες, δικαστικές αποφάσεις ή βάρος, ή ανήκον σε πρόσωπο συνεταιρισμό, εταιρία ή άλλη οντότητα τελούσα ή θεωρούμενη σε αφερεγγυότητα κατά τη νομοθεσία ή τη λογιστική πρακτική του οικείου κράτους μέλους παραμένει "παγωμένο" ή υπό κατάσχεση μέχρι την κατά νόμον αποδέσμευσή του.»

Τα πραγματικά περιστατικά και η διαδικασία της κύριας δίκης

19. Τα πραγματικά περιστατικά, όπως αυτά εκτίθενται με τη διάταξη περί παραπομπής, μπορούν να συνοψιστούν ως εξής. Η Bosphorus Airways είναι εταιρία συσταθείσα κατά το τουρκικό δίκαιο στις 12 Μαρτίου 1992. Το 96 % του κεφαλαίου της ανήκει σε έναν Τούρκο υπήκοο, τον Mustafa Illhameddin Ozbay, το δε υπόλοιπο 4 % των μετοχών ανήκει σε άλλους Τούρκους υπηκόους. Η εταιρία συστάθηκε με αντικείμενο την πραγματοποίηση εκτάκτων ναυλωμένων πτήσεων και τη διοργάνωση ταξιδιών.

20. Με σύμβαση της 17ης Απριλίου 1992, η Bosphorus Airways ναύλωσε δύο αεροσκάφη τύπου Boeing 737-300, καταχωρισμένα τότε υπό τους κωδικούς YUAN-J και YUAN-H, από τις Γιουγκοσλαβικές Αερογραμμές (JAT) για περίοδο 48 μηνών, έναντι προκαταβολής ύψους ενός εκατομμυρίου δολαρίων ΗΠΑ (US$) και μηνιαίου μισθώματος 150 000 US $ για κάθε αεροσκάφος. Η σύμβαση αυτή καλείται «dry lease», πράγμα το οποίο σημαίνει ότι το πλήρωμα καμπίνας και πιλοτηρίου των αεροσκαφών απαρτίζεται από υπαλλήλους της ιδίας της Bosphorus Airways. Η Bosporus Airways αναλαμβάνει πλήρως τον καθημερινό έλεγχο λειτουργίας και τη διαχείριση των αεροσκαφών. Το ναυλοσύμφωνο προβλέπει ότι ο εκναυλωτής (JAT) παραμένει κύριος των

8 — SI αριθ. 144 του 1993.

9 — Κανονισμός της 11ης Μαρτίου 1996, περί αναστολής των κανονισμών (ΕΟΚ) 990/93 και (ΕΚ) 2471/94 και καταργήσεως των κανονισμών (ΕΚ) 2472/94 και (ΕΚ) 2825/95, σχετικά με τη διακοπή των οικονομικών και χρηματοπιστωτικών σχέσεων με την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), με τις προστατευόμενες από τα Ηνωμένα Έθνη περιοχές εντός της Δημοκρατίας της Κροατίας και με τις περιοχές της Δημοκρατίας της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης που βρίσκονται υπό τον έλεγχο των σερβοβοσνιακών δυνάμεων (ΕΕ 1996, L 65, σ. 1).

αεροσκαφών, αλλά ότι ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να καταχωρίσει τα αεροσκάφη στο τουρκικό μητρώο αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας. Ο ναυλωτής καταχώρισε δεόντως τα αεροσκάφη στο τουρκικό Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Τα πιστοποιητικά εγγραφής αναφέρουν ως κύριο των αεροσκαφών την εταιρία «Yugoslav Airlines (JAT)» και ως έχοντα την εκμετάλλευση την εταιρία «Bosphorus Hava Yollari AS». Τα πιστοποιητικά εκδόθηκαν κατ' εφαρμογήν των ισχυουσών διατάξεων της τουρκικής νομοθεσίας και της Συμβάσεως του Σικάγου, της 7ης Δεκεμβρίου 1944, για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

21. Η σύμβαση προβλέπει περαιτέρω ότι η Bosphorus Airways θα έχει δικαίωμα προτιμήσεως προς αγορά των αεροσκαφών εντός έξι μηνών από της λήξεως της ναυλώσεως εφόσον ο εκναυλωτής αποφασίσει να τα πωλήσει.

22. Στο πλαίσιο της κύριας δίκης κρίθηκε ότι δεν υπήρχαν στοιχεία σχετικά με τυχόν συμμετοχή της Bosphorus Airways σε οποιαδήποτε ενέργεια για τη χρήση αλλοδαπής σημαίας. Εξάλλου, δεν προβλήθηκε κανένας ισχυρισμός ότι η Bosphorus Airways επιχειρεί καταστρατήγηση των επιβληθεισών από τα Ηνωμένα Έθνη κυρώσεων. Αποδείχθηκε επίσης ότι η σύμβαση μεταξύ της Bosphorus Airways και της JAT συνάφθηκε απολύτως καλοπίστως. Από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι η JAT έχει άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα επί της Bosphorus Airways ή ότι εμπλέκεται στη διαχείριση, επίβλεψη ή διεύθυνση των δραστηριοτήτων της εν λόγω εταιρίας. Από την ημερομηνία παραδόσεως και εντεύθεν, τα αεροσκάφη χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικά στο πλαίσιο διοργανώσεως ταξιδιών από την Bosphorus Airways και πραγματοποιούσαν πτήσεις μεταξύ, αφενός, της Τουρκίας και, αφετέρου, διαφόρων κρατών μελών της Κοινότητας και της Ελβετίας.

23. Στις 16 Απριλίου 1993, ένα από τα αεροσκάφη (κωδ. καταχωρίσεως TC-CYO) οδηγήθηκε από την Bosphorus Airways στον αερολιμένα του Δουβλίνου προκειμένου να υποβληθεί σε επιθεώρηση και εργασίες συντηρήσεως τις οποίες θα πραγματοποιούσε η TEAM Aer Lingus Ltd, εταιρία συντηρήσεως αεροσκαφών θυγατρική της εθνικής ιρλανδικής αεροπορικής εταιρίας Aer Lingus. Οι εργασίες περατώθηκαν στις 28 Μαΐου 1993 και το αεροσκάφος ήταν έτοιμο να αναχωρήσει από τον αερολιμένα του Δουβλίνου όταν η άδεια απογειώσεως καθυστέρησε κατόπιν οδηγιών του Υπουργού. Στη συνέχεια, το αεροσκάφος κατασχέθηκε κατόπιν εντολής του Υπουργού της 8ης Ιουνίου 1993. Η εντολή κατασχέσεως εκδόθηκε δυνάμει του άρθρου 8 του κανονισμού [10] με την αιτιολογία ότι «επρόκειτο για αεροσκάφος του οποίου η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών» ανήκαν σε «πρόσωπο ή επιχείρηση που εδρεύει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της».

24. Ο Υπουργός παραπέμπει σε έγγραφο του προέδρου της επιτροπής του Συμβουλίου Ασφαλείας που συστάθηκε με το ψήφισμα 724 (1991) (στο εξής: επιτροπή) [11]. Το έγγραφο αυτό αποτελούσε απάντηση σε αίτηση για την παροχή οδηγιών και την έγκριση των εργασιών συντηρήσεως του αεροσκάφους τις οποίες πραγματοποιούσε η TEAM Aer Lingus. Η αίτηση αυτή είχε υποβληθεί από τον Μόνιμο Αντιπρόσωπο της Ιρλανδίας στα Ηνωμένα Έθνη στις 26 Μαΐου 1993, δύο ημέρες πριν από τη

10 — Που μνημονεύθηκε ανωτέρω στην παράγραφο 14.
11 — Βλ. ανωτέρω παράγραφο 11.

λήψη του μέτρου της κρατήσεως του αεροσκάφους. Με το έγγραφο αυτό, το οποίο φέρει ημερομηνία 14 Ιουνίου 1993, ο πρόεδρος της επιτροπής αναφέρει τα εξής:

«Η επιτροπή εξέτασε το ζήτημα κατά την 71η συνεδρίασή της, στις 8 Ιουνίου 1993, και εξέφρασε τη γνώμη ότι η παροχή κάθε είδους υπηρεσιών σε αεροσκάφος το οποίο ανήκει σε επιχείρηση εδρεύουσα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), εκτός εκείνων τις οποίες εκ των προτέρων έχει εγκρίνει ειδικά η επιτροπή (...), δεν είναι σύμφωνη προς τις επιταγές των συναφών ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας. Όσον αφορά το επίμαχο αεροσκάφος, τα μέλη της επιτροπής υπενθυμίζουν επίσης τις διατάξεις της παραγράφου 24 του ψηφίσματος 820 (1993) του Συμβουλίου Ασφαλείας, σύμφωνα με την οποία το εν λόγω αεροσκάφος θα έπρεπε ήδη να έχει κατασχεθεί από τις ιρλανδικές αρχές (...).»

25. Ο Υπουργός αναφέρει εξάλλου ότι, σε έγγραφο που απηύθυνε στις 28 Μαΐου 1993 προς τον Μόνιμο Αντιπρόσωπο της Τουρκίας στα Ηνωμένα Έθνη, ο πρόεδρος της επιτροπής ανέφερε σχετικά με τα δύο αεροσκάφη που εκμεταλλευόταν η Bosphorus Airways:

«Η επιτροπή δεν συμφωνεί με την άποψη της Τουρκικής Κυβερνήσεως ότι το εν λόγω αεροσκάφος μπορεί να εξακολουθήσει να χρησιμοποιείται, υπενθυμίζει δε, συναφώς, τις διατάξεις της παραγράφου 24 του ψηφίσματος 820 (1993) του Συμβουλίου Ασφαλείας».

26. Τον Ιούλιο του 1993, η Τουρκική Πρεσβεία στην Ιρλανδία ζήτησε να επιστρέψει το κατασχεθέν από τον Υπουργό αεροσκάφος στην Τουρκία, προκειμένου να κατασχεθεί εκεί σύμφωνα με τα περί επιβολής των κυρώσεων ψηφίσματα. Και επί του ζητήματος αυτού οι ιρλανδικές αρχές ζήτησαν τη γνώμη της επιτροπής, με έγγραφο δε της 4ης Αυγούστου 1993 ο πρόεδρος της επιτροπής απάντησε τα εξής:

«Σύμφωνα με τις συναφείς αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας, οι ιρλανδικές αρχές οφείλουν να μη παράσχουν καμία υπηρεσία στο επίμαχο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την πτήση επιστροφής του αεροσκάφους στην Τουρκία. Ως εκ τούτου, η επιτροπή φρονεί ότι το αεροσκάφος πρέπει να παραμείνει υπό κατάσχεση στην Ιρλανδία.»

27. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι, κατά την Bosphorus Airways, τα μισθώματα για το αεροσκάφος κατατίθενται σε δεσμευμένο λογαριασμό, τον οποίο διαχειρίζεται η τουρκική κεντρική τράπεζα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία περί εφαρμογής των κυρώσεων των Ηνωμένων Εθνών. Συνεπώς, τα σχετικά ποσά δεν φαίνεται να εισπράττονται από την JAT.

28. Η Bosphorus Airways άσκησε ενώπιον του High Court του Δουβλίνου judicial review κατά της αποφάσεως του Υπουργού με την οποία κατασχέθηκε το αεροσκάφος. Με απόφαση της 21ης Ιουνίου 1994, το High Court ακύρωσε την υπουργική απόφαση, για τον λόγο ότι το επίδικο αεροσκάφος δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 του κανονισμού, καθόσον δεν ήταν

αεροσκάφος του οποίου η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών ανήκουν σε πρόσωπο το οποίο εδρεύει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της [12].

30. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ανακοινώθηκε στο Δικαστήριο ότι είχε αρθεί η κατάσχεση του αεροσκάφους κατόπιν της αναστολής της εφαρμογής του κανονισμού.

Επί της ουσίας

29. Ο Υπουργός προσέφυγε κατά της αποφάσεως αυτής του High Court ενώπιον του Supreme Court. Το Supreme Court έκρινε ότι η επίλυση της διαφοράς μεταξύ του Υπουργού και της Borphorus Airways εξηρτάτο από την ερμηνεία του άρθρου 8 του κανονισμού. Ως εκ τούτου, αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο ερώτημα:

«Πρέπει το άρθρο 8 του κανονισμού 990/93/ΕΟΚ να εφαρμοστεί επί αεροσκάφους το οποίο ανήκει, κατά πλειοψηφία ή εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών, σε νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), σε περίπτωση που το αεροσκάφος αυτό έχει εκναυλωθεί, για περίοδο τεσσάρων ετών αρχόμενη από 22ας Απριλίου 1992, σε νομικό πρόσωπο του οποίου η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών δεν ανήκουν σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της;»

31. Η Bosphorus Airways αμφισβητεί έντονα τη νομιμότητα της αποφάσεως του Υπουργού περί κατασχέσεως του αεροσκάφους, ενώ, αντιθέτως, οι κυβερνήσεις της Αυστρίας και της Δανίας καθώς και η Επιτροπή υποστηρίζουν τον Υπουργό και φρονούν ότι η απόφαση ήταν νόμιμη. Το γράμμα του άρθρου 8 του κανονισμού σαφώς συνηγορεί υπέρ της δεύτερης αυτής απόψεως. Το κείμενο του άρθρου, εφαρμοζόμενο στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως, δεν αφήνει πολλά περιθώρια αμφιβολίας. Αναφέρεται στην «πλειοψηφία των μετοχών ή [τον] έλεγχο [που ανήκουν] σε πρόσωπο ή επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη ή λειτουργεί στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο)». Η διατύπωση αυτή είναι πολύ ευρεία και καλύπτει όλες τις μορφές ιδιοκτησίας, στην κύρια δε δίκη αποδείχθηκε ότι η JAT διατηρεί την αποκλειστική κυριότητα του αεροσκάφους. Πράγματι, το ερώτημα του Supreme Court στηρίζεται σ' αυτή την πραγματική διαπίστωση. Είναι μεν αληθές ότι η λέξη «interest» (συμφέρον) [του αγγλικού κειμένου] είναι μάλλον αόριστη, αλλά οι περισσότερες άλλες γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού αναφέρονται στην έννοια της ιδιοκτησίας, αντί του συμφέροντος, η οποία καλύπτει προφανώς και το δικαίωμα κυριότητας της JAT επί του αεροσκάφους. Η έννοια της ιδιοκτησίας χρησιμοποιείται και στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 8, το οποίο ορίζει ότι

12 — Η απόφαση δημοσιεύθηκε στα τεύχη [1994] 2 ILRM 551 και [1994] 3 CMLR 464.

οι δαπάνες της κατασχέσεως μπορούν να επιβαρύνουν τους ιδιοκτήτες. Επιπλέον, το προοίμιο του κανονισμού αναφέρει ότι:

«η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της συμφώνησαν να προσφύγουν στην έκδοση κοινοτικής πράξης, ώστε, μεταξύ άλλων, να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή σε ολόκληρη την Κοινότητα (...)».

Συνεπώς, η ανάγκη της ομοιόμορφης ερμηνείας του κανονισμού φαίνεται να είναι ιδιαίτερα δεσμευτική. Σημειώνω συναφώς ότι, σε άλλα κράτη μέλη, όπου εφαρμόζονται άλλες γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού, οι αμφιβολίες που διατυπώνει η διάταξη περί παραπομπής ενδεχομένως ουδέποτε θα είχαν γεννηθεί λόγω της σαφούς αναφοράς στην ιδιοκτησία στα συναφή σημεία του κανονισμού.

32. Το γεγονός ότι η JAT δεν έχει τον έλεγχο του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της ναυλώσεως δεν φαίνεται να έχει σημασία: η έκφραση «η πλειοψηφία των μετοχών ή ο έλεγχος», που περιέχεται στο άρθρο 8, υπονοεί ότι, όταν υπάρχει η πλειοψηφία των μετοχών, δεν τίθεται ζήτημα ελέγχου.

33. Το ζήτημα έγκειται, συνεπώς, στο αν, στην υπό κρίση περίπτωση, υφίστανται αποχρώντες λόγοι προκειμένου να ερμηνευθεί ο κανονισμός κατά τρόπο αφιστάμενο από το γράμμα της διατάξεως. Κατά πάγια νομολογία,

«για την ερμηνεία μιας διατάξεως κοινοτικού δικαίου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνο το γράμμα της αλλά και τα συμφραζόμενά της και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος» [13].

34. Από πλευράς των συμφραζομένων και των σκοπών του κανονισμού, ουσιώδη σημασία έχουν τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας στην εφαρμογή των οποίων αποσκοπεί ο κανονισμός· συνεπώς, θα εξετάσω κατά πόσον αυτά τα ψηφίσματα επηρεάζουν την ερμηνεία του κανονισμού. Περαιτέρω, η Bosphorus Airways επικαλείται ορισμένες γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου προς στήριξη του ισχυρισμού ότι το άρθρο 8 δεν έχει εφαρμογή στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως.

Ο κανονισμός και τα ψηφίσματα

35. Το προοίμιο του κανονισμού αναφέρεται ρητώς στα προαναφερθέντα ψηφίσματα και καθιστά σαφές ότι το Συμβούλιο, με την έκδοση του κανονισμού, αποσκοπεί

13 — Βλ. απόφαση της 17ης Οκτωβρίου 1995, C-83/94, Leifer κ.λπ. (Συλλογή 1995, σ. I-3231, σκέψη 22).

στην εφαρμογή τους. Συνεπώς, δεν μπορεί να υπάρξει αμφιβολία ότι ο κανονισμός πρέπει να ερμηνευθεί υπό το φως των ψηφισμάτων αυτών. Το ζήτημα αν αυτά καθεαυτά τα ψηφίσματα είναι δεσμευτικά για την Κοινότητα, καίτοι ιδιαίτερα ενδιαφέρον, δεν χρειάζεται να κριθεί στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως [14].

36. Ενδεικτικό είναι το ότι η έκφραση «a majority or controlling interest» [του αγγλικού κειμένου] του κανονισμού επαναλαμβάνει κατά λέξη το κείμενο της παραγράφου 24 του ψηφίσματος 820 (1993). Επιπλέον, η ίδια ουσιαστικά έκφραση χρησιμοποιείται και στις τρεις γλώσσες των Ηνωμένων Εθνών που είναι και επίσημες κοινοτικές γλώσσες (ήτοι στην αγγλική, γαλλική και ισπανική γλώσσα): «a majority or controlling interest», «un intérêt majoritaire ou prépondérant», «intereses mayoritorios o de control».

37. Η Bosphorus Airways δεν επικαλείται το κείμενο των συναφών ψηφισμάτων προς στήριξη του ισχυρισμού της ότι το άρθρο 8 του κανονισμού δεν έχει εν προκειμένω εφαρμογή. Ωστόσο, παραπέμπει στο σκεπτικό του High Court, το οποίο ερμήνευσε τον κανονισμό επιλέγοντας τελολογική προσέγγιση. Ο δικαστής Murphy του High Court διατύπωσε την εξής άποψη [15]:

«Ο ρητός σκοπός του αυστηρού εμπορικού καθεστώτος που επιβάλλουν οι κανονισμοί είναι να αποθαρρύνει την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας να αρχίσει ή να εξακολουθήσει δραστηριότητες οι οποίες θα οδηγήσουν και σε άλλες απαράδεκτες απώλειες ανθρωπίνων ζωών και υλικές ζημίες. Είναι σαφές και αναμφισβήτητο ότι σκοπός των κανονισμών αυτών είναι να λειτουργήσουν ως τιμωρία, αποτρεπτικό μέτρο ή κύρωση κατά του λαού ή της Κυβερνήσεως της εν λόγω Δημοκρατίας. Αντιθέτως, είναι επίσης σαφές ότι οι κανονισμοί αυτοί δεν αποβλέπουν στην τιμωρία πληθυσμών ή χωρών που με κανέναν τρόπο δεν προκάλεσαν ή δεν ενθάρρυναν τα τραγικά αυτά γεγονότα.»

38. Στη συνέχεια, η απόφαση ερμηνεύει τη λέξη «interest» ενόψει των σκοπών αυτών [16]:

«Κατά τη γνώμη μου, ο βαθμός ή η έκταση του συμφέροντος στο οποίο αναφέρεται το άρθρο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον προσδιορισμό μιας καταστάσεως στην οποία ένα πρόσωπο εγκατεστημένο στη Γιουγκοσλαβία ή ασκούν δραστηριότητα με βάση το έδαφός της μπορεί να έχει αποφασιστική εξουσία σε σχέση με την καθημερινή χρήση του επιμάχου περιουσιακού στοιχείου. Κάθε άλλη ερμηνεία θα ήταν τόσο εξωπραγματική όσο και άδικη. Είναι παράλογο να κατάσχεται ένα περιουσιακό στοιχείο για την απόκτηση και την απόλαυση του οποίου ένας εντελώς αθώος επιχειρηματίας έχει καταβάλει ένα σημαντικό χρηματικό ποσό απλώς διότι κάποιος άλλος επιχειρηματίας έχει θεωρητικώς το δικαίωμα να εισπράττει τυπικώς μίσθωμα για το περιουσιακό αυτό στοιχείο. Ασφαλώς, σκοπός του κανονισμού είναι να στερήσει στον ένοχο τη χρήση του αεροσκάφους, οχήματος ή κάθε άλλου μεταφορικού μέσου το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά αγαθών κατά παραβίαση του embargo που επιβάλλουν οι κανονισμοί. Κατά τη γνώμη μου, η

14 — Για την ανάλυση του ζητήματος αυτού, βλ. Bohr, S.: «Sanctions by the United Nations Security Council and the European Community», *European Journal of International Law* (1993), σ. 256 και συγκεκριμένα σ. 262 έως 265.

15 — Που αναφέρθηκε ανωτέρω στην υποσημείωση 12, παράγραφος 16 του σκεπτικού της αποφάσεως.

16 — Βλ. παράγραφο 17.

λέξη "interest" που περιέχεται στο άρθρο 8 αναφέρεται κατ' ουσίαν στο δικαίωμα κυριότητας ή στο δικαίωμα ασκήσεως ελέγχου ή ρυθμίσεως της χρήσεως του αγαθού και όχι στην πραγματοποίηση εσόδων από το αγαθό αυτό. Αν σκοπός των κανονισμών ήταν να στερήσουν τους υπηκόους ή τις επιχειρήσεις της Γιουγκοσλαβίας από κάποια έσοδα, ο σκοπός αυτός θα μπορούσε να επιτευχθεί με άλλα μέσα, όπως ήδη καταδείχθηκε στο πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως. Εφόσον η κατάσταση είναι ότι κανένας πολίτης της Σερβίας ή του Μαυροβουνίου δεν έχει τη χρήση ή τον έλεγχο του επιδίκου αεροσκάφους ή τη δυνατότητα πραγματοποιήσεως εσόδων από αυτό, θεωρώ ότι οι κανονισμοί έχουν επιτύχει πλήρως τον σκοπό τους και ότι η κατάσχεση του αεροσκάφους θα συνιστά απολύτως αδικαιολόγητη παρέμβαση στις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Bosphorus Airways.»

39. Θα μπορούσα να προσυπογράψω τη συλλογιστική αυτή αν ήταν πράγματι σαφές ότι σκοπός της παραγράφου 24 του ψηφίσματος 820 (1993) ήταν να στερήσει στους ενόχους τη χρήση αεροσκάφους το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά αγαθών κατά παραβίαση του embargo. Πιστεύω, ωστόσο, ότι δεν επιβάλλεται μια τόσο στενή ερμηνεία του ψηφίσματος. Δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί, βάσει του κειμένου των ψηφισμάτων, ότι η επιβολή της υποχρεώσεως κατασχέσεως των μεταφορικών μέσων αποσκοπούσε μόνο στην ενίσχυση του embargo. Βεβαίως, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το Συμβούλιο Ασφαλείας είχε κατα νου την ενίσχυση του εμπορικού αποκλεισμού όταν έλαβε την απόφασή του. Αυτό μπορεί να συναχθεί από το γεγονός ότι το δεύτερο μέρος της παραγράφου 24 προσθέτει ότι τα μνημονευθέντα μεταφορικά μέσα «μπορούν να κατακυρωθούν υπέρ του κατασχόντος κράτους εφόσον, με δικαστική απόφαση, διαπιστωθεί ότι παραβίασαν τα ψηφίσματα 713 (1991), 757 (1992), 787 (1992) ή το παρόν ψήφισμα». Ωστόσο, ουδόλως αποκλείεται να θέλησε το Συμβούλιο Ασφαλείας να προχωρήσει περισσότερο. Υπενθυμίζεται ότι το Συμβούλιο Ασφαλείας αποφάσισε επίσης να παγώσει όλα τα κεφάλαια που ανήκουν σε ή προορίζονται για τις αρχές ή για επιχειρήσεις της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) [17]. Η απόφαση περί κατασχέσεως των μεταφορικών μέσων επί των οποίων επιχειρήσεις της Γιουγκοσλαβίας έχουν την πλειοψηφία ή την εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών μπορεί να ερμηνευθεί ως περαιτέρω απόφαση παγώματος των περιουσιακών στοιχείων των επιχειρήσεων αυτών στην αλλοδαπή, ακόμα και όταν δεν υφίσταται άμεσος κίνδυνος να χρησιμοποιηθούν για την καταστρατήγηση του εμπορικού αποκλεισμού. Όπως κατέδειξε το καθού με τις γραπτές παρατηρήσεις του, ο σκοπός μπορεί να είναι να στερηθούν οι γιουγκοσλαβικές επιχειρήσεις, σε περιπτώσεις όπως η υπό κρίση, ακόμα και των εμμέσων ωφελημάτων που απορρέουν από το γεγονός ότι ένα μεταφορικό μέσο θα εξακολουθήσει να χρησιμοποιείται, να συντηρείται και να είναι ασφαλισμένο.

40. Κατά τη γνώμη μου, φαίνεται πολύ δυσκολότερη η συναγωγή του ακριβούς σκοπού ενός κοινοτικού μέτρο με το οποίο τίθεται σε εφαρμογή ένα ψήφισμα των Ηνωμένων Εθνών από όσο είναι κανονικά η διαπίστωση του σκοπού ενός κοινού κοινοτικού μέτρου. Το ζήτημα στις περιπτώσεις αυτές δεν είναι η βούληση των ιδίων των κοινοτικών οργάνων, η οποία συχνά μπορεί να συναχθεί από το όλο πλαίσιο και το προοίμιο του νομοθετήματος και, ενδεχομένως, επίσης από τις παρατηρήσεις που υποβάλλουν τα όργανα αυτά στο Δικαστήριο, αλλά η πρόθεση του Συμβουλίου Ασφαλείας, ενός οργάνου στο οποίο συμμετέχουν πολλά κράτη που δρούν υπό ιδιαίτερα φορτισμένες πολιτικές συνθήκες. Ως εκ τούτου, η γραμματική ερμηνεία του κειμένου μπορεί να έχει μεγαλύτερη βαρύτητα.

17 — Βλ. παράγραφο 5 του ψηφίσματος 757 (1992).

41. Η Επιτροπή, με τις παρατηρήσεις της ενώπιον του Δικαστηρίου, επίσης υποστηρίζει ότι είναι παρακινδυνευμένη η προσπάθεια συναγωγής των ακριβών στόχων της αποφάσεως του Συμβουλίου Ασφαλείας. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι το High Court υιοθέτησε υπερβολικά στενή άποψη όσον αφορά τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Κατά την Επιτροπή, μεταξύ των σκοπών είναι και να παρεμποδιστεί η απόδοση, σε πρόσωπα ή επιχειρήσεις που βρίσκονται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), μεταφορικών μέσων τα οποία προσωρινώς δεν υπάγονται στον έλεγχό τους. Η Επιτροπή καταδεικνύει ότι οι κυρώσεις ουδέποτε είναι πλήρως αποτελεσματικές και ότι θα ήταν προτιμότερη η όσο το δυνατόν σε πρώιμο στάδιο κατάσχεση μεταφορικών μέσων από τα οποία θα μπορούσαν να επωφεληθούν οι πολίτες της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), παρά να υπολογίζεται ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη θα αποτρέψουν την ανάληψη του ελέγχου επί των μεταφορικών μέσων από επιχειρηματίες της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας.

42. Όταν πρόκειται για αεροσκάφος, το επιχείρημα αυτό είναι ιδιαίτερα ισχυρό, διότι, όσο το αεροσκάφος βρίσκεται σε πτήση, υφίσταται πάντοτε κίνδυνος να αλλάξει αποσδόκητα την πορεία του, εν προκειμένω να επιστρέψει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο)· ανάλογα με τη θέση στην οποία βρίσκεται τη συγκεκριμένη στιγμή, ο κίνδυνος μπορεί να είναι πολύ μεγαλύτερος όταν πρόκειται για αεροσκάφος απ' ό,τι όταν πρόκειται για πλοίο. Επιπλέον, στην περίπτωση ναυλώσεως, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο να λήξει προώρως η σύμβαση ναυλώσεως και το αεροσκάφος να αποδοθεί στον ιδιοκτήτη του. Ως εκ τούτου, έστω και αν η παράγραφος 24 αποσκοπούσε απλώς στην ενίσχυση του εμπορικού αποκλεισμού, η απόφαση κατασχέσεως αεροσκάφους το οποίο προσκαίρως δεν υπάγεται στον έλεγχο του ιδιοκτήτη του μπορεί να φανεί δικαιολογημένη.

43. Η στενή ερμηνεία δεν δικαιολογείται ούτε βάσει του ιδίου του γράμματος των ψηφισμάτων. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η έκφραση «η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών», που περιέχεται στην παράγραφο 24 του ψηφίσματος, επαναλαμβάνεται κατ' ουσίαν στον κανονισμό. Εξ αυτού συνάγεται το ίδιο συμπέρασμα: όταν υπάρχει η πλειοψηφία, δεν τίθεται θέμα ελέγχου. Ούτε βρίσκεται έρεισμα στο κείμενο των ψηφισμάτων υπέρ της απόψεως ότι, στην περίπτωση αεροσκάφους, η λέξη «interest» [του αγγλικού κειμένου] αναφέρεται στη χώρα όπου είναι καταχωρισμένο το αεροσκάφος, εν προκειμένω στην Τουρκία. Το Συμβούλιο Ασφαλείας φαίνεται να είχε κατά νου τη διάκριση μεταξύ κυριότητας και καταχωρίσεως του αεροσκάφους. Στην παράγραφο 7(b) του ψηφίσματος 757 (1992) [18], στη διάταξη που αφορά τις υπηρεσίες τεχνικής υποστηρίξεως και συντηρήσεως του αεροσκάφους, γίνεται αναφορά σε «[αεροσκάφη] που είναι καταχωρισμένα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο)». Το γεγονός ότι η παράγραφος 24 του ψηφίσματος 820 (1993) δεν χρησιμοποιεί αυτόν τον ορισμό αφήνει να εννοηθεί ότι θεωρήθηκε αλυσιτελής η αναφορά στη χώρα της καταχωρίσεως.

44. Επιπλέον, όσον αφορά τα πλοία, η παράγραφος 10 του ψηφίσματος 787 (1992) καθιστά σαφές ότι η σημαία την οποία φέρουν τα πλοία δεν λαμβάνεται υπόψη προκειμένου να κριθεί αν η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών ανήκει σε πρόσωπο ή επιχείρηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή που ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της. Νομίζω ότι, ελλείψει γλωσσικών ενδείξεων που να οδηγούν στο αντίθετο

18 — Βλ. ανωτέρω παράγραφο 5.

συμπέρασμα, ανάλογη ερμηνεία θα πρέπει να προκριθεί και όσον αφορά τα αεροσκάφη: στην παράγραφο 24 του ψηφίσματος 820 (1993), που προβλέπει την υποχρέωση κατασχέσεως, τα σκάφη και τα αεροσκάφη αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο.

45. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο δικηγόρος της Bosphorus Airways απέδειξε ότι η πρακτική της χρησιμοποιήσεως αλλοδαπής σημαίας είναι ευρέως διαδεδομένη όσον αφορά τα πλοία, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, όπου η καταχώριση ενός αεροσκάφους σε ένα συγκεκριμένο κράτος είναι δυνατή μόνον εφόσον οι υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας του κράτους αυτού είναι πεπεισμένες ότι έχουν τη δυνατότητα να επιτηρούν τη δραστηριότητα του αεροσκάφους, ιδίως όσον αφορά την τήρηση των όρων ασφαλείας. Κατά τη γνώμη μου, αυτό μπορεί να εξηγεί το γιατί τα ψηφίσματα δεν περιέχουν, όσον αφορά τα αεροσκάφη, διάταξη ανάλογη της διατάξεως περί της σημαίας των πλοίων. Δεν αποδεικνύει, ωστόσο, ότι, στην περίπτωση των αεροσκαφών, η λέξη «interest» [του αγγλικού κειμένου] αναφέρεται μόνο στο συμφέρον της επιχειρήσεως η οποία καταχώρισε το αεροσκάφος σε ένα συγκεκριμένο κράτος.

46. Εφόσον ούτε από τους σκοπούς ούτε από το γράμμα των ψηφισμάτων συνάγεται ότι ο Υπουργός προέβη σε εσφαλμένη ερμηνεία του κανονισμού, δεν είναι, κατά τη γνώμη μου, αναγκαίο να εξεταστεί πλήρως η γνώμη την οποία διατύπωσε η επιτροπή που συστάθηκε με τον κανονισμό 724 (1991), η οποία επίσης εξέφρασε την άποψη ότι το αεροσκάφος έπρεπε να κατασχεθεί. Ασφαλώς, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στη γνώμη της επιτροπής· η επιτροπή αυτή συγκροτείται από εκπροσώπους κρατών τα οποία είναι μέλη του Συμβουλίου Ασφαλείας και στις απόψεις τους πρέπει να αποδίδεται ιδιαίτερη βαρύτητα. Η επιτροπή εξελίχθηκε σε ένα σημαντικό μόνιμο σώμα για την καθημερινή επιτήρηση της εφαρμογής των κυρώσεων και μπορεί να προωθήσει μια συνεπή ερμηνεία και εφαρμογή των ψηφισμάτων εκ μέρους της διεθνούς κοινότητας [19]. Ωστόσο, φαίνεται συζητήσιμο το αν, στην παρούσα περίπτωση, η γνώμη της επιτροπής θα πρέπει να θεωρηθεί δεσμευτική, αν μη τι άλλο καθόσον ένα τέτοιο αποτέλεσμα δεν προβλέπεται από τις συναφείς διατάξεις των ψηφισμάτων. Όπως ήδη ανέφερα, σε ορισμένες περιπτώσεις επιβάλλεται η λήψη εγκρίσεως από την επιτροπή [20], η απόφαση όμως περί κατασχέσεως των μεταφορικών μέσων δεν περιλαμβάνεται μεταξύ των περιπτώσεων αυτών, οι δε γενικές εξουσίες της επιτροπής δεν περιλαμβάνουν και εξουσία λήψεως αποφάσεων [21]. Επιπλέον, η γνώμη την οποία εξέφρασε η επιτροπή περιέχει ελάχιστη έως καθόλου αιτιολογία που θα μπορούσε να παράσχει κάποια βοήθεια. Παραδείγματος χάριν, δεν παρέχει κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά την ερμηνεία της λέξεως «interest» ή οποιουδήποτε άλλου όρου της παραγράφου 24 του ψηφίσματος 820 (1993).

47. Ωστόσο, έστω και αν δεν θεωρηθεί ότι η γνώμη της επιτροπής έχει βαρύνουσα σημασία — και μάλιστα έστω και αν δεν ληφθεί η γνώμη της επιτροπής υπόψη —, μπορεί να συναχθεί, κατ' εμέ, το συμπέρασμα ότι τα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας δεν επιβάλλουν ερμηνεία αφιστάμενη του σαφούς κειμένου του άρθρου 8 του κανονισμού.

19 — Βλ. Scharf, M. P. και Dorosin, J. L.: «Interpreting UN sanctions: the rulings and the role of the Yugoslavia Sanctions Committee», *Brooklyn Journal of International Law*, 1993, σ. 771 έως 827.

20 — Βλ. π.χ. την παράγραφο 15 του ψηφίσματος 820 (1993).

21 — Βλ. παράγραφο 5(b) του ψηφίσματος 724 (1991), η οποία παρατέθηκε ανωτέρω στην παράγραφο 11· βλ. επίσης Kuyper, P. J.: «Trade Sanctions, Security and Human Rights and Commercial Policy», στο Marcsceau, M. (ed), *The European Community's Commercial Policy after 1992: The Legal Dimension* (Martinus Nijhoff 1991), σ. 387 και συγκεκριμένα σ. 397, όπου το ζήτημα αναπτύσσεται σε σχέση με τις κυρώσεις κατά του Ιράκ, στο πλαίσιο των οποίων έχει συσταθεί ανάλογη επιτροπή.

Οι αρχές της ασφάλειας δικαίου, της αναλογικότητας και του σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων

48. Τέλος, η Bosphorus Airways επικαλείται ορμένες γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου, ήτοι τις αρχές της ασφάλειας δικαίου, της αναλογικότητας και του σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Όσον αφορά την ασφάλεια δικαίου, η Bosphorus Airways υποστηρίζει ότι τα αποτελέσματα μιας νομικής διατάξεως οφείλουν να είναι σαφή και προβλεπτά για τα πρόσωπα που υπάγονται σ' αυτήν. Αυτό ισχύει ιδίως όταν, όπως αναφέρει η Bosphorus Airways, η διάταξη προβλέπει ποινικές συνέπειες, είναι ιδιαίτερα αυστηρή και εφαρμόζεται σε αθώους.

49. Το ζήτημα των αποτελεσμάτων του κανονισμού μπορεί, νομίζω, να εξεταστεί καλύτερα σε σχέση με τις αρχές της αναλογικότητας και του σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Διατύπωσα την άποψη ότι το κείμενο της διατάξεως είναι σαφές. Από της πλευράς αυτής, δεν υφίσταται παραβίαση της αρχής της ασφάλειας δικαίου, η δε Bosphorus Airways δεν προέβαλε κανέναν άλλο τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να έχει παραβιαστεί η αρχή αυτή. Τίθεται, συνεπώς, το ζήτημα κατά πόσον υφίσταται παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας ή της αρχής του σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Τα δύο αυτά θέματα μπορούν κάλλιστα να εξεταστούν μαζί.

50. Αυτό το σκέλος των αιτιάσεων της Bosphorus Airways θίγει ένα σημαντικό ζήτημα και, ως εκ τούτου, θα εξετάσω κάπως λεπτομερέστερα κατά πόσον η ενέργεια του Υπουργού συνιστούσε προσβολή των θεμελιωδών δικαιωμάτων της Bosphorus Airways και κατά πόσον, στο πλαίσιο αυτό, η ενέργεια αυτή αντέβαινε στην αρχή της αναλογικότητας.

51. Θεωρείται δεδομένο ότι ο σεβασμός των θεμελιωδών δικαιωμάτων περιλαμβάνεται στις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου, κατά τη διασφάλιση δε του σεβασμού των δικαιωμάτων αυτών, ο κοινοτικός δικαστής εμπνέεται από τις κοινές συνταγματικές παραδόσεις των κρατών μελών, καθώς και από τις διεθνείς συμφωνίες, ιδίως τη Σύμβαση για την προστασία των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών, κοινώς γνωστή ως Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα δικαιώματα του ανθρώπου, η οποία κατέχει εξέχουσα σημασία στα ζητήματα αυτά [22].

52. Το άρθρο ΣΤ, παράγραφος 2, της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο ορίζει ότι η Ένωση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα, όπως αυτά κατοχυρώνονται με τη Σύμβαση και όπως προκύπτουν από τις κοινές συνταγματικές παραδόσεις των κρατών μελών, ως γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου, ενσωματώνει στη Συνθήκη τη νομολογία του Δικαστηρίου. Το άρθρο ΣΤ, παράγραφος 2, περιλαμβάνεται στον Τίτλο Ι της Συνθήκης και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτει στη δικαιοδοσία του Δικαστηρίου στο μέτρο που αφορά τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση στο σύνολό της [23]. Σε σχέση προς τη Συνθήκη ΕΚ, επιβεβαιώνει

22 — Βλ. πλέον πρόσφατα τη γνωμοδότηση 2/94 της 28ης Μαρτίου 1996, Συλλογή σ. I-1759, σημεία 32 και 33.

23 — Βλ. άρθρο Α της Συνθήκης.

και παγιώνει τη νομολογία του Δικαστηρίου, η οποία υπογραμμίζει την ύψιστη σημασία του σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

53. Συνεπώς, ο σεβασμός των θεμελιωδών δικαιωμάτων αποτελεί προϋπόθεση της νομιμότητας των κοινοτικών πράξεων [24] — εν προκειμένω του κανονισμού. Βεβαίως, και τα κράτη μέλη οφείλουν να σέβονται τα θεμελιώδη δικαιώματα όταν αυτά θέτουν σε εφαρμογή κοινοτικές ρυθμίσεις [25]. Εν πάση περιπτώσει, όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα δικαιώματα του ανθρώπου, έστω και αν η Σύμβαση αυτή δεν αποτελεί εσωτερικό δίκαιο σε όλα τα κράτη μέλη. Καίτοι η ίδια η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση και δεν μπορεί να καταστεί συμβαλλόμενο μέρος χωρίς τροποποίηση τόσο της Συμβάσεως [26] όσο και της Συνθήκης [27] και μολονότι η Σύμβαση δεν δεσμεύει τυπικά την Κοινότητα, ωστόσο για πρακτικούς λόγους η Σύμβαση μπορεί να θεωρηθεί ως μέρος του κοινοτικού δικαίου και, ως εκ τούτου, μπορεί να γίνεται επίκλησή της ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων όταν αυτά επιλαμβάνονται ζητήματος κοινοτικού δικαίου. Αυτό συμβαίνει ιδίως όταν, όπως στην υπό κρίση περίπτωση, η υπόθεση αφορά την εκ μέρους των κρατών μελών εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου. Το κοινοτικό δίκαιο δεν μπορεί να απαλλάξει τα κράτη μέλη από τις υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν από τη Σύμβαση.

24 — Γνωμοδότηση 2/94, σημείο 34.

25 — Απόφαση 5/88, Wachauf, Συλλογή 1989, σ. 2609, σκέψη 19· απόφαση C-351/92, Graff (Συλλογή 1994, σ. I-3361, σκέψη 17).

26 — Σύμφωνα με το άρθρο 59, παράγραφος 1, της Συμβάσεως, μόνον τα κράτη μέλη του Συμβουλίου της Ευρώπης μπορούν να προσχωρήσουν στη Σύμβαση.

27 — Βλ. γνωμοδότηση 2/94, ανωτέρω υποσημείωση 22.

54. Η Bosphorus Airways αναφέρεται ειδικά στο δικαίωμα της ειρηνικής απολαύσεως της ιδιοκτησίας, το οποίο προστατεύεται από τη Σύμβαση, καθώς και το δικαίωμα της αναπτύξεως επιχειρηματικής δραστηριότητας, το οποίο επίσης αναγνωρίζεται ως θεμελιώδες δικαίωμα από τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η Bosphorus Airways υποστηρίζει ότι η ερμηνεία του κανονισμού την οποία προέκρινε ο Υπουργός οδηγεί σε προσβολή των δικαιωμάτων αυτών, καθόσον, όπως καταδεικνύει η Bosphorus Airways, η ερμηνεία αυτή συνεπάγεται καταστροφή και εξαφάνισή της. Η Bosphorus Airways υποστηρίζει επίσης ότι ο κανονισμός θα πρέπει να θεωρηθεί ανίσχυρος, εν όλω ή εν μέρει, αν έχει ως συνέπεια τη βλάβη της ιδιοκτησίας ενός εντελώς αθώου επιχειρηματία, όπως συμβαίνει με την ίδια.

55. Το δικαίωμα της ιδιοκτησίας ορίζεται στο άρθρο 1 του πρώτου πρωτοκόλλου της Ευρωπαϊκής Συμβάσεως για τα δικαιώματα του ανθρώπου ως ακολούθως:

«Παν φυσικόν ή νομικόν πρόσωπον δικαιούται ειρηνικής απολαύσεως των αγαθών του. Ουδείς δύναται να στερηθή των αγαθών αυτού ειμή δια λόγους δημοσίας ωφελείας και υπό τους προβλεπομένους υπό του νόμου και των γενικών αρχών του διεθνούς δικαίου όρους.

Αι προαναφερόμεναι διατάξεις ουδαμώς θίγουσι το δικαίωμα παντός κράτους όπως εφαρμόση νόμους ους ήθελε κρίνει αναγκαίους προς έλεγχον της χρήσεως της ιδιοκτησίας συμφώνως προς το γενικόν

συμφέρον ή προς εξασφάλισιν της καταβολής φόρων ή άλλων εισφορών ή προστίμων».

56. Κατά το άρθρο 5 του πρωτοκόλλου, τα υψηλά συμβαλλόμενα μέρη θεωρούν τις διατάξεις του άρθρου 1 ως πρόσθετα άρθρα της Συμβάσεως.

57. Με μια σειρά αποφάσεων αρχής γενομένης από την απόφαση Sporrong και Lönnroth [28], το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων έκρινε ότι το άρθρο 1 του πρώτου πρωτοκόλλου περιλαμβάνει τρεις χωριστούς κανόνες. Ο πρώτος κανόνας, ο οποίος θεσπίζεται με την πρώτη περίοδο της πρώτης παραγράφου, είναι γενικής φύσεως και καθιερώνει την αρχή της ειρηνικής απολαύσεως της ιδιοκτησίας· ο δεύτερος κανόνας, ο οποίος περιέχεται στη δεύτερη περίοδο της πρώτης παραγράφου, καλύπτει τις περιπτώσεις στερήσεως της ιδιοκτησίας και θέτει συναφώς ορισμένες προϋποθέσεις· ο τρίτος κανόνας, ο οποίος περιέχεται στη δεύτερη παράγραφο, αναγνωρίζει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη δικαιούνται να ελέγχουν τη χρήση της ιδιοκτησίας σύμφωνα με το γενικό συμφέρον. Οι τρεις αυτοί κανόνες δεν είναι χωριστοί υπό την έννοια ότι δεν συνδέονται μεταξύ τους· ο δεύτερος και ο τρίτος κανόνας αφορούν ειδικά ζητήματα παρεμβάσεως στα πλαίσια του δικαιώματος της ειρηνικής απολαύσεως της ιδιοκτησίας και, συνεπώς, πρέπει να ερμηνεύονται υπό το φως της γενικής αρχής που καθιερώνει ο πρώτος κανόνας.

58. Σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, το άρθρο 1 καλύπτει το είδος του

28 — Απόφαση της 23ης Σεπτεμβρίου 1982, σκέψη 69.

συμφέροντος [interest] που έχει η Bosphorus Airways επί του κατασχεθέντος αεροσκάφους: στον όρο «αγαθά» δίδεται ευρεία ερμηνεία, ώστε να καλύπτει και τα εκ μισθώσεως δικαιώματα [29]. Ωστόσο, το άρθρο 1, αναγνωρίζοντας στα κράτη μέλη το δικαίωμα να ελέγχουν τη χρήση της ιδιοκτησίας σύμφωνα προς το γενικό συμφέρον, επιβάλλει την επίτευξη κατάλληλης ισορροπίας. Με την απόφαση Sporrong και Lönnroth, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων περιέγραψε τις αρμοδιότητές του ως εξής:

«(...) το Δικαστήριο οφείλει να εξακριβώσει κατά πόσον επιτυγχάνεται δίκαιη ισορροπία μεταξύ του γενικού συμφέροντος της κοινότητας και των επιταγών προστασίας των θεμελιωδών ατομικών δικαιωμάτων».

59. Τίθεται, συνεπώς, το ερώτημα πώς πρέπει να γίνεται αυτή η εξακρίβωση. Καίτοι δεν φαίνεται να υπάρχουν αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων που να αφορούν ειδικά το ζήτημα της κατασχέσεως περιουσιακών στοιχείων κατ' εφαρμογήν διεθνών κυρώσεων, μπορούν να αντληθούν ορισμένα στοιχεία από τη γενική προσέγγιση του Δικαστηρίου. Έτσι, παραδείγματος χάριν, στην υπόθεση AGOSI κατά Ηνωμένου Βασιλείου [30], στην οποία χρυσά νομίσματα Krugerrands ανήκοντα στους προσφεύγοντες είχαν κατασχεθεί από τις τελωνειακές αρχές

29 — Απόφαση Mellacher κατά Αυστρίας, της 19ης Δεκεμβρίου 1989, σημείο 43 του σκεπτικού.

30 — Απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 1986.

του Ηνωμένου Βασιλείου διότι τρίτοι είχαν επιχειρήσει να τα εισαγάγουν παρανόμως στη χώρα αυτή, το Δικαστήριο εφάρμοσε το κριτήριο της «δίκαιης ισορροπίας» προκειμένου να κρίνει κατά πόσον οι κατασχέσεις δικαιολογούνταν ως μέτρο εκτελέσεως κατά αθώου ιδιοκτήτη. Κατά το Δικαστήριο, η ύπαρξη ή μη «πταίσματος» του ιδιοκτήτη ήταν απλώς ένα από τα στοιχεία που έπρεπε να ληφθούν υπόψη· ένα άλλο στοιχείο ήταν η δυνατότητα που είχε ο ιδιοκτήτης να φέρει την υπόθεσή του ενώπιον των διοικητικών αρχών πριν από την επικύρωση της κατασχέσεως των αγαθών, καθώς και η δυνατότητα ασκήσεως ένδικης προσφυγής κατά της διοικητικής αποφάσεως. Το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι, ενόψει των διαδικαστικών δυνατοτήτων που προσφέρονταν στον ιδιοκτήτη, δεν συνέτρεχε προσβολή των δικαιωμάτων του. Ανάλογη θέση υιοθέτησε το Δικαστήριο και στην υπόθεση Air Canada κατά Ηνωμένου Βασιλείου [31]. Στην υπόθεση εκείνη, ένα αεροσκάφος του οποίου την κυριότητα και την εκμετάλλευση είχε η Air Canada και στο οποίο βρέθηκε, κατά την προσγείωσή του στο αεροδρόμιο Heathrow, σημαντική ποσότητα απαγορευμένων ναρκωτικών, κατασχέθηκε από τις τελωνειακές αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ελευθερώθηκε όμως αυθημερόν κατόπιν της καταβολής, εκ μέρους της ανωτέρω αεροπορικής εταιρίας, χρηματικού ποσού 50 000 UK£. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων έκρινε ότι τα ληφθέντα μέτρα ανταποκρίνονταν στο γενικό συμφέρον της καταστολής του εμπορίου ναρκωτικών και δεν ήσαν δυσανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

60. Ανάλογη προσέγγιση υιοθέτησε και το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε υποθέσεις που αφορούσαν το δικαίωμα της ιδιοκτησίας ή το δικαίωμα της αναπτύξεως επιχειρηματικής δραστηριότητας. Έτσι, στην υπόθεση Γερμανία κατά Συμβουλίου [32], που αφορούσε την κοινή οργάνωση της αγοράς της μπανάνας, το Δικαστήριο υπενθύμισε την πάγια νομολογία του:

«Τόσο το δικαίωμα ιδιοκτησίας όσο και η ελεύθερη άσκηση της επαγγελματικής δραστηριότητας αποτελούν γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου. Οι αρχές αυτές ωστόσο δεν είναι απόλυτες, αλλά πρέπει να νοούνται σε σχέση προς την κοινωνική τους λειτουργία. Επομένως, στην άσκηση του δικαιώματος ιδιοκτησίας και της ελευθερίας ασκήσεως της επαγγελματικής δραστηριότητας μπορούν να επιβληθούν περιορισμοί, ιδίως στο πλαίσιο κοινής οργανώσεως αγορών, υπό την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί αντιστοιχούν πράγματι σε σκοπούς γενικού συμφέροντος επιδιωκομένους από την Κοινότητα και δεν συνιστούν, σε σχέση προς τον επιδιωκόμενο σκοπό, δυσανάλογη και ανεπίτρεπτη παρέμβαση που να θίγει την ίδια την υπόσταση των ανωτέρω αναγνωρισμένων δικαιωμάτων.»

61. Η απόφαση αυτή βασίστηκε στη λεπτομερέστερη ανάλυση του δικαιώματος της ιδιοκτησίας, στην οποία το Δικαστήριο προέβη με την απόφαση στην υπόθεση Hauer κατά Land Rheinland-Pfalz [33] και η οποία στηριζόταν στο άρθρο 1 του πρώτου πρωτοκόλλου και στους συνταγματικούς κανόνες και τις συνταγματικές πρακτικές των κρατών μελών. Η υπόθεση εκείνη αφορούσε προσωρινή απαγόρευση της φυτεύσεως αμπέλων, το δε Δικαστήριο, ακολουθώντας τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Capotorti, εξέτασε την απαγό-

31 — Απόφαση της 5ης Μαΐου 1995.

32 — Απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1994, υπόθεση C-280/93 (Συλλογή 1994, σ. I-4973, σκέψη 78).

33 — Απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 1979, υπόθεση 44/79 (Συλλογή τόμος 1979/ΙΙ, σ. 749, σκέψεις 17 έως 30, βλ. ειδικότερα σκέψη 23).

ρευση αυτή από την οπτική του περιορισμού της χρήσεως της ιδιοκτησίας. Το Δικαστήριο, αφού αναφέρθηκε στην ανωτέρω αρχή, η οποία επιβεβαιώθηκε έκτοτε με την προμνημονευθείσα νομολογία, αποφάνθηκε ως εξής [34]:

«Πρέπει επομένως να ερευνηθεί ποιος είναι ο επιδιωκόμενος από τον αμφισβητούμενο κανονισμό στόχος και να κριθεί αν υφίσταται εύλογη σχέση μεταξύ των μέτρων που προβλέπει ο κανονισμός και του σκοπού που επιδιώκει στη συγκεκριμένη περίπτωση η Κοινότητα.»

62. Από την ανωτέρω σκέψη συνάγεται επίσης ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, η αρχή της αναλογικότητας, καίτοι παρουσιάζεται ως χωριστή αιτίαση στην επιχειρηματολογία της Bosphorus Airways, αποτελεί ουσιώδες στοιχείο του κριτηρίου που πρέπει να εφαρμοστεί κατά την εξέταση του κατά πόσον υπήρξε προσβολή του δικαιώματος ιδιοκτησίας της Bosphorus Airways. Πράγματι, το ουσιώδες ερώτημα είναι αν η πρόδηλη παρέμβαση στο δικαίωμα ιδιοκτησίας της Bosphorus Airways επί του αεροσκάφους συνιστά ανάλογο μέτρο ενόψει των σκοπών γενικού συμφέροντος που επιδιώκει ο κανονισμός.

63. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, στην υπό κρίση περίπτωση, διακυβεύονται θεμελιώδη δικαιώματα της Bosphorus Airways. Ήδη ανέφερα ότι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων θεωρεί ότι τα εκ μισθώσεως δικαιώματα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογή του άρθρου 1. Ομοίως, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έκρινε, στην υπόθεση Wachauf [35], ότι ο μισθωτής μπορεί να επικαλεστεί θεμελιώδη δικαιώματα, μολονότι δε με την απόφαση εκείνη δεν αναφέρθηκε ρητώς στο δικαίωμα της ιδιοκτησίας, αναφέρθηκε με την απόφαση στην υπόθεση Hauer, η οποία αφορούσε δικαιώματα ιδιοκτησίας. Επιπλέον, είναι προφανές ότι η κατάσχεση αεροσκάφους συνιστά αυστηρό περιορισμό της εκ μέρους της Bosphorus Airways χρήσεως των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας, περιορισμό ο οποίος δύσκολα διακρίνεται, από πλευράς αποτελεσμάτων, από πρόσκαιρη στέρηση της απολαύσεώς του.

64. Από την άλλη πλευρά, είναι εξίσου προφανές ότι υφίσταται ιδιαίτερα ισχυρό γενικό συμφέρον συνιστάμενο στην εφαρμογή των μέτρων αποκλεισμού (embargo) που αποφάσισε το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Πράγματι, δύσκολα νοείται ένα δημόσιο συμφέρον ισχυρότερο από τον τερματισμό ενός εμφυλίου πολέμου τόσο καταστροφικού όπως αυτός που ταλάνισε την πρώτη Γιουγκοσλαβία και ειδικότερα τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη. Η διεθνής κοινότητα θεώρησε ότι, προκειμένου να θέσει τέρμα στον πόλεμο, ήταν απαραίτητο να ασκήσει πίεση στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), λόγω του ρόλου που διαδραμάτισε το εν λόγω κράτος στον πόλεμο της Βοσνίας. Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο Ασφαλείας αποφάσισε να επιβάλει — και, στη συνέχεια, να ενισχύσει — οικονομικές κυρώσεις, τις οποίες όφειλε να εφαρμόσει η Κοινότητα. Αναπόφευκτα, τέτοιες κυρώσεις θίγουν τα δικαιώματα ιδιοκτησίας, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων αθώων επιχειρηματιών. Από την άποψη αυτή, η Bosphorus Airways δεν είναι η μοναδική που βρίσκεται στην κατάσταση αυτή. Πολλοί άλλοι, συμπεριλαμβανομένων όλων εκείνων

34 — Βλ. σκέψη 23.

35 — Βλ. ανωτέρω υποσημείωση 25.

που είχαν σημαντικά εμπορικά συμφέροντα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), πρέπει να υπέστησαν διάφορες ζημίες από τα μέτρα αποκλεισμού. Εφόσον τα μέτρα αυτά οφείλουν να είναι αποτελεσματικά, οι ζημίες αυτές είναι αναπόφευκτες.

65. Αυτό ασφαλώς δεν σημαίνει ότι, υπό τις περιστάσεις αυτές, είναι ανεκτή κάθε είδους παρέμβαση στο δικαίωμα ιδιοκτησίας. Αν αποδειχθεί ότι η παρέμβαση είναι εντελώς παράλογη ενόψει των σκοπών τους οποίους επιδιώκουν οι αρμόδιες αρχές, τότε θα πρέπει να επέμβει το Δικαστήριο. Συναφώς, μπορεί να είναι απαραίτητο να εξεταστεί κατά πόσον, υπό το φως κάθε στοιχείου που ενδεχομένως θα συλλεγεί και μετά από ενδελεχέστερη εξέταση των περιστάσεων, δικαιολογείται η εκ μέρους των αρμοδίων αρχών διατήρηση σε ισχύ ενός μέτρου το οποίο ελήφθη υπό μορφή επείγοντος μέτρου. Ωστόσο, στην υπό κρίση περίπτωση, όπως υποστήριξα ανωτέρω [36], η απόφαση της κατασχέσεως του αεροσκάφους με την αιτιολογία ότι ανήκε κατά κυριότητα σε επιχείρηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) δεν μπορεί να θεωρηθεί υπερβολική είτε κατά τον χρόνο κατά τον οποίο ελήφθη είτε σε μεταγενέστερο χρόνο, έστω και αν το αεροσκάφος δεν βρισκόταν πράγματι υπό τον έλεγχο μιας τέτοιας επιχειρήσεως κατά τον χρόνο της κατασχέσεως. Συνεπώς, τα περί κυρώσεων μέτρα δικαιολογούν, κατά τη γνώμη μου, την αμφισβητούμενη απόφαση.

66. Η Bosphorus Airways υπογράμμισε την, κατά τη γνώμη της, σοβαρότητα των οικονομικών και επιχειρηματικών συνεπειών της αποφάσεως. Δεν είμαι πεπεισμένος ότι οι συνέπειες αυτές έχουν τη βαρύτητα που τους αποδίδει η Bosphorus Airways. Οι οικονομικές συνέπειες μπορεί να ποικίλλουν· σε άλλες περιπτώσεις, ο ναυλωτής θα μπορούσε να έχει τη δυνατότητα να καταγείλει απλώς τη συμφωνία και να ναυλώσει άλλο αεροσκάφος. Εν πάση περιπτώσει, δεν νομίζω ότι είναι δυνατόν να μην εφαρμοστεί ένα τέτοιου είδους γενικό μέτρο απλώς και μόνο λόγω των οικονομικών συνεπειών που ενδέχεται να έχει σε μια συγκεκριμένη περίπτωση. Το κρίσιμο ζήτημα είναι, κατά τη γνώμη μου, κατά πόσον η κατάσχεση ενός αεροσκάφους είναι σύμφωνη προς τα μέτρα σε περιπτώσεις όπου ο ιδιοκτήτης, αλλά όχι και ο ναυλωτής, είναι επιχείρηση εγκατεστημένη στο έδαφος του κράτους κατά του οποίου στρέφονται οι κυρώσεις. Όμως, ακόμα και αν θα ήταν ενδεδειγμένο να ληφθούν υπόψη οι ζημίες που ισχυρίζεται ότι υπέστη η Bosphorus Airways, δεν νομίζω ότι συντρέχει περίπτωση παραβιάσεως της αρχής της αναλογικότητας, ενόψει της σημασίας του επιδιωκομένου σκοπού δημοσίου συμφέροντος.

67. Καταλήγω, συνεπώς, στο συμπέρασμα ότι η αμφισβητούμενη απόφαση, σύμφωνα με τα κριτήρια του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, εκφράζει δίκαιη ισορροπία μεταξύ του γενικού συμφέροντος και των επιταγών της προστασίας των θεμελιωδών ατομικών δικαιωμάτων. Το συμπέρασμα αυτό μου φαίνεται σύμφωνο προς την εν γένει νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Η Bosphorus Airways δεν υποστήριξε, εξάλλου, ότι οι ισχυρισμοί της βρίσκουν έρεισμα στη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

36 — Βλ. ανωτέρω παραγράφους 39 έως 42.

68. Το συμπέρασμα αυτό δεν φαίνεται να αλλάζει αν γίνει αναφορά στα θεμελιώδη δικαιώματα όπως αυτά απορρέουν από τις «κοινές συνταγματικές παραδόσεις των κρατών μελών», στις οποίες παραπέμπει η νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και στις οποίες αναφέρεται το άρθρο ΣΤ, παράγραφος 2, της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με την απόφαση Hauer [37], το Δικαστήριο έκρινε (σκέψη 20), αναφερόμενο ειδικότερα στον γερμανικό Grundgesetz, καθώς και στα Συντάγματα της Ιρλανδίας και της Ιταλίας, ότι οι συνταγματικοί κανόνες και οι συνταγματικές πρακτικές των κρατών μελών επιτρέπουν στον νομοθέτη να ρυθμίζει τη χρήση της ατομικής ιδιοκτησίας προς το γενικό συμφέρον. Και ως προς το ζήτημα αυτό, δεν υποστηρίχθηκε ότι υπάρχει νομολογία επί της οποίας να βρίσκει έρεισμα ο ισχυρισμός ότι η προσβαλλόμενη απόφαση προσέβαλε θεμελιώδη δικαιώματα. Όπως ελέχθη, η απόφαση του ιρλανδικού High Court στηρίχθηκε σε διαφορετική αιτιολογία.

69. Υποστήριξα ότι η αρχή της αναλογικότητας μπορεί να εξεταστεί μαζί με την αρχή του σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Αν η αρχή της αναλογικότητας εξεταζόταν χωριστά, θα επιβαλλόταν παρόμοια προσέγγιση: θα ήταν αναγκαίο να εξευρεθεί ισορροπία μεταξύ της παρεμβάσεως στα συμφέροντα της Bosphorus Airways και του γενικού συμφέροντος. Κατά τη γνώμη μου, θα έπρεπε να συναχθεί το ίδιο συμπέρασμα. Το γενικό συμφέρον είναι σαφώς εξαιρετικά ισχυρό.

Πρόταση

70. Κατά συνέπεια, στο ερώτημα που υπέβαλε το Supreme Court of Ireland προσήκει, κατά τη γνώμη μου, η ακόλουθη απάντηση:

«Το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, έχει την έννοια ότι εφαρμόζεται επί αεροσκάφους του οποίου η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών ανήκει σε επιχείρηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), έστω και αν το αεροσκάφος έχει εκναυλωθεί από τον κύριο για περίοδο τεσσάρων ετών σε επιχείρηση η οποία δεν έχει την έδρα της στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ούτε ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της.»

37 — Βλ. ανωτέρω υποσημείωση 33.