ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 30ής Ιουλίου 1996 *

Στην υπόθεση C-84/95,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Supreme Court of Ireland προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS

και

Minister for Transport, Energy and Communications κ.λπ.,

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) (ΕΕ L 102, σ. 14),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

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

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

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

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS, εκπροσωπούμενη από τους James O'Reilly, SC, Daniel O'Keeffe, SC, και F. Rory Brady, BL, κατ' εντολήν του John F. Doyle, Solicitor, του γραφείου Dillon Eustace, solicitors,

— ο Minister for Transport, Energy and Communications, Ireland κ.λπ., εκπροσωπούμενος από τον Michael A. Buckley, Chief State Solicitor, επικουρούμενο από τους John D. Cooke, SC, και Roderick F. O'Hanlon, BL,

— η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Peter Biering, νομικό σύμβουλο,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Wolf Okresek, Ministerialrat,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον Eric White, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS, εκπροσωπηθείσας από τους James O'Reilly και F. Rory Brady, SC, του Minister for Transport, Energy and Communications κ.λπ., εκπροσωπηθέντος από τους Richard Nesbitt, SC, και Roderick F. O'Hanlon, BL, της Δανικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπηθείσας από τον Peter Biering, και της Επιτροπής, εκπροσωπηθείσας από τον Eric White, κατά τη συνεδρίαση της 27ης Μαρτίου 1996,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 30ής Απριλίου 1996,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 12ης Φεβρουαρίου 1995, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 20 Μαρτίου 1995, το Supreme Court of Ireland υπέβαλε, δυνάμει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) (ΕΕ L 102, σ. 14).

2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Bosphorus Hava Yollari Turizm ve Ticaret AS (στο εξής: Bosphorus Airways) και του Minister for Transport, Energy and Communications (Υπουργού Μεταφορών, Ενέργειας και Επικοινωνιών) κ.λπ. (στο εξής: Υπουργός). Η Bosphorus Airways είναι τουρκική εταιρία, η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στη ναύλωση αεροσκαφών και στη διοργάνωση ταξιδιών. Με ναυλοσύμφωνο της 17ης Απριλίου 1992, η εν λόγω εταιρία ναύλωσε δύο αεροσκάφη ανήκοντα στην εθνική αεροπορική εταιρία της Γιουγκοσλαβίας (JAT) για περίοδο τεσσάρων ετών. Η σύμβαση αυτή, η οποία καλείται «dry lease», προέβλεπε τη μίσθωση μόνο των δύο αεροσκαφών, χωρίς πλήρωμα καμπίνας και πιλοτηρίου, το οποίο απαρτιζόταν από υπαλλήλους της Bosphorus Airways. Η εταιρία αυτή είχε, συνεπώς, την πλήρη καθημερινή διαχείριση των αεροσκαφών για την περίοδο αυτή. Ωστόσο, η JAT διατηρούσε την κυριότητα των αεροσκαφών.

3 Από τη δικογραφία της κύριας δίκης προκύπτει ότι η σύμβαση μεταξύ της Bosphorus Airways και της JAT συνάφθηκε απολύτως καλοπίστως και δεν αποσκοπούσε στην καταστρατήγηση των κυρώσεων οι οποίες αποφασίστηκαν κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας με τα ψηφίσματα των Ηνωμένων Εθνών και τέθηκαν σε εφαρμογή εντός της Κοινότητας με τον κανονισμό 990/93. Εξάλλου, κατ' εφαρμογήν των κυρώσεων αυτών, τα μισθώματα που οφείλονταν δυνάμει του ναυλοσυμφώνου κατατέθηκαν σε δεσμευμένους λογαριασμούς και, συνεπώς, δεν καταβλήθηκαν στη JAT. Τέλος, τα αεροσκάφη χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικώς από την Bosphorus Airways για την πραγματοποίηση δρομολογίων μεταξύ, αφενός, της Τουρκίας και, αφετέρου, διαφόρων κρατών μελών και της Ελβετίας.

4 Όταν ένα από τα αεροσκάφη αυτά, αφού υποβλήθηκε σε εργασίες συντηρήσεως στο αεροδρόμιο του Δουβλίνου, ήταν έτοιμο να αναχωρήσει, ο Υπουργός διέταξε την κατάσχεσή του κατ' εφαρμογήν του άρθρου 8 του κανονισμού 990/93, με την αιτιολογία ότι επρόκειτο για αεροσκάφος του οποίου η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών ανήκαν σε πρόσωπο το οποίο είχε την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκούσε δραστηριότητα με βάση το έδαφός της.

5 Το άρθρο 8, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 990/93 ορίζει τα εξής:

«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.»

6 Το Supreme Court ανέστειλε τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό 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;»

7 Ενόψει των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, με το ερώτημα αυτό πρέπει να νοηθεί ότι ερωτάται αν το άρθρο 8 του κανονισμού

990/93 εφαρμόζεται επί αεροσκάφους το οποίο ανήκει σε νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, όταν ο εν λόγω κύριος του αεροσκάφους το έχει εκναυλώσει για περίοδο τεσσάρων ετών σε άλλο νομικό πρόσωπο που δεν έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ούτε ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της και του οποίου η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών δεν ανήκει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της.

Επί του κανονισμού 990/93 και των ψηφισμάτων του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών

8 Η Bosphorus Airways υποστηρίζει, πρώτον, ότι το άρθρο 8 του κανονισμού 990/93 δεν έχει εφαρμογή σε αεροσκάφη των οποίων η καθημερινή εκμετάλλευση και ο καθημερινός έλεγχος, επί περίοδο τεσσάρων ετών, ασκούνται, δυνάμει συμβάσεως «dry lease», από επιχείρηση η οποία δεν έχει την έδρα της στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ούτε ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, έστω και αν μια επιχείρηση εδρεύουσα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκούσα δραστηριότητα με βάση το έδαφός της δικαιούται, ως έχουσα την κυριότητα του αεροσκάφους, να ζητήσει την απόδοσή του.

9 Προς στήριξη της απόψεώς της, η Bosphorus Airways διατείνεται ότι η επίδικη ρύθμιση αποσκοπεί στην τιμωρία της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας και των υπηκόων της καθώς και στην επιβολή κυρώσεων κατ' αυτών, ασφαλώς όμως όχι και να επεκτείνει τις κυρώσεις αυτές, χωρίς να παρίσταται ανάγκη, σε εντελώς αθώους επιχειρηματίες που ασκούν τη δραστηριότητά τους από γειτονικό κράτος με το οποίο η Κοινότητα διατηρεί, εξάλλου, φιλικές σχέσεις.

10 Η άποψη αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

11 Όπως έχει τονίσει το Δικαστήριο με τη νομολογία του, για την ερμηνεία διατάξεως κοινοτικού δικαίου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνο το γράμμα της, αλλά και τα συμφραζόμενα και οι σκοποί της (αποφάσεις της 21ης Φεβρουαρίου 1984, 337/82, St. Nikolaus Brennerei, Συλλογή 1984, σ. 1051, σκέψη 10, και της 17ης Οκτωβρίου 1995, C-83/94, Leifer κ.λπ., Συλλογή 1995, σ. I-3231, σκέψη 22).

12 Από κανένα στοιχείο του κειμένου του άρθρου 8, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 990/93 δεν συνάγεται το συμπέρασμα ότι η διάταξη στηρίζεται σε διάκριση, αφενός, της κυριότητας του αεροσκάφους και, αφετέρου, της καθημερινής εκμεταλλεύσεως και διαχειρίσεώς του. Κατά τα λοιπά, η διάταξη αυτή πουθενά δεν προβλέπει ότι δεν έχει εφαρμογή επί αεροσκάφους το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε πρόσωπο εδρεύον στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκούν δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, όταν το πρόσωπο αυτό δεν έχει την καθημερινή εκμετάλλευση και διαχείριση του αεροσκάφους.

13 Όσον αφορά τα συμφραζόμενα και τους σκοπούς της διατάξεως, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, με τον κανονισμό 990/93, το Συμβούλιο έδωσε συνέχεια στην απόφαση της Κοινότητας και των κρατών μελών της, συνελθόντων στο πλαίσιο της πολιτικής συνεργασίας, να κάνουν χρήση ενός κοινοτικού μέσου προκειμένου να εφαρμόσουν, εντός της Κοινότητας, ορισμένες πτυχές των κυρώσεων που αποφασίστηκαν κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας από το Συμβούλιο Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, το οποίο, βάσει του κεφαλαίου VII του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, εξέδωσε τα ψηφίσματα 713 (1991), 752 (1992 και 787 (1992) και ενίσχυσε τις κυρώσεις αυτές με το ψήφισμα 820 (1993).

14 Συνεπώς, για τον προσδιορισμό του περιεχομένου του άρθρου 8, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 990/93, πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη το κείμενο και οι σκοποί των ψηφισμάτων αυτών, ειδικότερα δε η παράγραφος 24 του ψηφίσματος 820 (1993), η οποία ορίζει ότι «όλα τα κράτη κατάσχουν κάθε σκάφος, όχημα μεταφοράς εμπορευμάτων, τροχαίο υλικό και αεροσκάφος που βρίσκεται στο έδαφός τους και επί του οποίου ένα πρόσωπο ή μια επιχείρηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκούσα δραστηριότητα με βάση το έδαφός της έχει συμφέρον πλειοψηφίας ή βαρύνον συμφέρον».

15 Έτσι, η διατύπωση της παραγράφου 24 του ψηφίσματος 820 (1993) επιβεβαιώνει ότι το άρθρο 8, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 990/93 έχει εφαρμογή σε κάθε αεροσκάφος ιδιοκτησίας φυσικού ή νομικού προσώπου το οποίο έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, χωρίς να είναι απαραίτητο να διαθέτει το πρόσωπο αυτό τον πραγματικό έλεγχο του αεροσκάφους. Πράγματι, η λέξη «συμφέρον» της εν λόγω παραγράφου 24 δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να αποκλείει τη χρησιμοποίηση του κριτηρίου της κυριότητας ως καθοριστικού κριτηρίου για τη διενέργεια κατασχέσεως. Επιπλέον, η λέξη αυτή χρησιμοποιείται στην παράγραφο αυτή σε συνδυασμό με τη λέξη «πλειοψηφίας», η οποία αναφέρεται προδήλως στην έννοια της κυριότητας.

16 Η διαπίστωση αυτή ενισχύεται και από το γεγονός ότι στο κείμενο του άρθρου 8, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 990/93 απαντώνται, στις περισσότερες γλώσσες, όροι που αναφέρονται ρητώς στην έννοια της κυριότητας. Εξάλλου, το άρθρο 8, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού προβλέπει, εφαρμόζοντας την παράγραφο 26 του ψηφίσματος 820 (1993), τη δυνατότητα επιβαρύνσεως των ιδιοκτητών των αεροσκαφών με τα έξοδα που συνεπάγεται η κατάσχεσή τους.

17 Επιπλέον, η κατάσχεση κάθε αεροσκάφους ιδιοκτησίας προσώπου το οποίο έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, ακόμα και αν μια επιχείρηση, όπως η Bosphorus Airways, έχει αποκτήσει την καθημερινή εκμετάλλευση και διαχείριση του αεροσκάφους, συμβάλλει στην παρακώλυση της εκ μέρους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας και των υπηκόων της απολαύσεως των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας τους και, ως εκ τούτου, εντάσσεται στο πλαίσιο του σκοπού των κυρώσεων, ο οποίος συνίσταται στην άσκηση πιέσεως επί της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας.

18 Αντιθέτως, η χρησιμοποίηση, αντί του κριτηρίου της κυριότητας, της εννοίας της καθημερινής εκμεταλλεύσεως και διαχειρίσεως ως καθοριστικού κριτηρίου για την εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 8, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 990/93 θα έθετε σε κίνδυνο την αποτελεσματικότητα της ενισχύσεως των κυρώσεων, οι οποίες συνίστανται στην κατάσχεση όλων των μεταφορικών μέσων, συμπεριλαμβανομένων των αεροσκαφών, της Ομοσπονδιακής

Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας και των υπηκόων της, προκειμένου να ενισχυθεί περισσότερο η πίεση που ασκείται επ' αυτής. Πράγματι, η απλή μεταβίβαση της καθημερινής εκμεταλλεύσεως και διαχειρίσεως των μεταφορικών μέσων, με σύμβαση μισθώσεως ή με κάποιον άλλον τρόπο, πλην της μεταβιβάσεως της κυριότητας, θα παρείχε στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή στους υπηκόους της τη δυνατότητα να αποφύγουν την εφαρμογή των κυρώσεων αυτών.

Επί των θεμελιωδών δικαιωμάτων και της αρχής της αναλογικότητας

19 Η Bosphorus Airways υποστηρίζει, δεύτερον, ότι η ερμηνεία του άρθρου 8, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 990/93 σύμφωνα με την οποία ένα αεροσκάφος, του οποίου η καθημερινή εκμετάλλευση και διαχείριση ασκούνται, δυνάμει συμβάσεως ναυλώσεως, από πρόσωπο το οποίο δεν έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ούτε ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, είναι παρά ταύτα κατασχετέο λόγω του ότι ανήκει σε νομικό πρόσωπο εδρεύον στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας συνιστά προσβολή των θεμελιωδών δικαιωμάτων της, ιδίως δε των δικαιωμάτων του σεβασμού της ιδιοκτησίας και της ελεύθερης αναπτύξεως επιχειρηματικής δραστηριότητας, στο μέτρο που έχει ως συνέπεια να θίγει ή να εκμηδενίζει τη συνιστάμενη στη ναύλωση αεροσκαφών και τη διοργάνωση ταξιδιών επιχειρηματική δραστηριότητά της.

20 Κατά την Bosphorus Airways, η ερμηνεία αυτή αντιβαίνει επίσης στην αρχή της ανολογικότητας, καθόσον ο κύριος του επιδίκου αεροσκάφους έχει ήδη υποστεί κύρωση συνεπεία του παγώματος των μισθωμάτων σε δεσμευμένους λογαριασμούς, οπότε η κατάσχεση του αεροσκάφους συνιστά κύρωση προδήλως περιττή και δυσανάλογη κατά εντελώς αθώου επιχειρηματία.

21 Υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, τα θεμελιώδη δικαιώματα που επικαλείται η Bosphorus Airways δεν αποτελούν απόλυτες προνομίες και ότι στην άσκησή τους μπορούν να επιβληθούν περιορισμοί δικαιολογούμενοι από σκο-

πούς γενικού συμφέροντος τους οποίους επιδιώκει η Κοινότητα (βλ. αποφάσεις της 13ης Δεκεμβρίου 1979, 44/79, Hauer, Συλλογή τόμος 1979/ΙΙ, σ. 749· της 13ης Ιουλίου 1989, 5/88, Wachauf, Συλλογή 1989, σ. 2609, και της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-280/93, Γερμανία κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1994, σ. I-4973).

22 Συναφώς, πρέπει να παρατηρηθεί, καταρχάς, ότι κάθε μέτρο επιβολής κυρώσεων συνεπάγεται, εξ ορισμού, αποτελέσματα που θίγουν τα δικαιώματα της ιδιοκτησίας και της ελεύθερης ασκήσεως των επαγγελματικών δραστηριοτήτων, προξενώντας έτσι ζημία σε πρόσωπα τα οποία δεν φέρουν καμία ευθύνη για την κατάσταση η οποία οδήγησε στην επιβολή των κυρώσεων.

23 Στη συνέχεια, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η σημασία των σκοπών που επιδιώκει η επίδικη κανονιστική ρύθμιση είναι ικανή να δικαιολογήσει τις — έστω και σοβαρές — αρνητικές συνέπειες των κυρώσεων για ορισμένους επιχειρηματίες.

24 Οι διατάξεις του κανονισμού 990/93 συμβάλλουν ιδίως στην εφαρμογή, στο επίπεδο της Κοινότητας, των κυρώσεων κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, οι οποίες αποφασίστηκαν και, στη συνέχεια, ενισχύθηκαν με διάφορα ψηφίσματα του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών. Στην τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 990/93 αναφέρεται ότι «οι παρατεινόμενες άμεσες και έμμεσες δραστηριότητες της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) εντός της Δημοκρατίας της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης και αναφορικά με αυτή αποτελούν κυρίως την αιτία των δραματικών εξελίξεων στη Δημοκρατία της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης», στη δε τέταρτη αιτιολογική σκέψη αναφέρεται ότι «η συνέχιση των δραστηριοτήτων αυτών θα οδηγήσει σε περαιτέρω απαράδεκτες απώλειες ανθρώπινων ζωών και σε υλικές ζημίες και διαρρηγνύει περαιτέρω τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια στην περιοχή». Εξάλλου, στην έβδομη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού διαπιστώνεται ότι «η σερβική πλευρά της Βοσνίας δεν έχει μέχρι σήμερα αποδεχθεί πλήρως το σχέδιο ειρήνης της Διεθνούς Συνδιάσκεψης για την πρώην Γιουγκοσλαβία παρά τις σχετικές εκκλήσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας».

25 Ενόψει ακριβώς αυτών των περιστάσεων, προσλαμβάνει ιδιαίτερη σημασία ο σκοπός που επιδιώκουν οι κυρώσεις και ο οποίος συνίσταται ιδίως, σύμφωνα με το κείμενο του κανονισμού 990/93 και, ειδικότερα, σύμφωνα με τη όγδοη αιτιολογική σκέψη του, στο να εμποδιστεί η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας να «εξακολουθήσει να παραβιάζει την ακεραιότητα και την ασφάλεια της Δημοκρατίας της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης και να [παροτρυνθεί η] σερβική πλευρά της Βοσνίας να συνεργαστεί για την αποκατάσταση της ειρήνης στη Δημοκρατία αυτή».

26 Ενόψει ενός σκοπού γενικού συμφέροντος τόσο θεμελιώδους για τη διεθνή κοινότητα, που συνίσταται στον τερματισμό της εμπόλεμης καταστάσεως στην περιοχή και των μαζικών παραβιάσεων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και του ανθρωπιστικού διεθνούς δικαίου στη Δημοκρατία της Βοσνίας-Ερζεγοβίνης, η κατάσχεση του επιδίκου αεροσκάφους, το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε πρόσωπο που εδρεύει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως απρόσφορη ή δυσανάλογη.

27 Συνεπώς, στο προδικαστικό ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 8 του κανονισμού 990/93 έχει εφαρμογή επί αεροσκάφους το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, όταν ο εν λόγω κύριος του αεροσκάφους το έχει εκναυλώσει για περίοδο τεσσάρων ετών σε άλλο νομικό πρόσωπο που δεν έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ούτε ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της και του οποίου η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών δεν ανήκει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της.

Επί των δικαστικών εξόδων

28 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι κυβερνήσεις της Δανίας και της Αυστρίας, καθώς και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η

παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με διάταξη της 12ης Φεβρουαρίου 1995 το Supreme Court of Ireland, αποφαίνεται:

Το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) 990/93 του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1993, για τις συναλλαγές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο), έχει εφαρμογή επί αεροσκάφους το οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της, όταν ο εν λόγω κύριος του αεροσκάφους το έχει εκναυλώσει για περίοδο τεσσάρων ετών σε άλλο νομικό πρόσωπο που δεν έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας (Σερβία και Μαυροβούνιο) ούτε ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της και του οποίου η πλειοψηφία ή η εξασφαλίζουσα τον έλεγχο μειοψηφία των μετοχών δεν ανήκει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γιουγκοσλαβίας ή ασκεί δραστηριότητα με βάση το έδαφός της.

Rodríguez Iglesias Κακούρης Edward

Mancini Moitinho de Almeida Kapteyn

Murray Ragnemalm Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 30 Ιουλίου 1996.

Ο Γραμματέας Ο Πρόεδρος

R. Grass G. C. Rodríguez Iglesias