YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

3 päivänä kesäkuuta 2008 *

Asiassa C-308/06,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Yhdistynyt kuningaskunta) on esittänyt 4.7.2006 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 14.7.2006, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

The Queen,

International Association of Independent Tanker Owners in (Intertanko),

International Association of Dry Cargo Shipowners in (Intercargo),

Greek Shipping Co-operation Committeen,

Lloyd's Registerin ja

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

International Salvage Unionin hakemuksesta,

vastaan

Secretary of State for Transport,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti V. Skouris, jaostojen puheenjohtajat P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Lenaerts ja L. Bay Larsen sekä tuomarit K. Schiemann, J. Makarczyk, P. Kūris, J. Malenovský (esittelevä tuomari), A. Ó Caoimh, P. Lindh ja J.-C. Bonichot,

julkisasiamies: J. Kokott,
kirjaajat: johtava hallintovirkamies L. Hewlett ja hallintovirkamies C. Strömholm,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 25.9.2007 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), Greek Shipping

Co-operation Committee, Lloyd's Register ja International Salvage Union, edustajinaan C. Greenwood, QC, ja barrister H. Mercer,

– Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään C. Gibbs, avustajinaan barrister C. Lewis ja barrister S. Wordsworth,

– Tanskan hallitus, asiamiehinään J. Bering Liisberg ja B. Weis Fogh,

– Viron hallitus, asiamiehenään L. Uibo,

– Kreikan hallitus, asiamiehinään A. Samoni-Rantou, S. Chala ja G. Karipsiadis,

– Espanjan hallitus, asiamiehenään M. Sampol Pucurull,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues, L. Butel ja C. Jurgensen,

– Italian hallitus, asiamiehenään I. M. Braguglia, avustajanaan avvocato dello Stato P. Gentili,

– Kyproksen hallitus, asiamiehinään D. Lysandrou ja N. Charalampidou,

– Maltan hallitus, asiamiehenään S. Camilleri,

– Ruotsin hallitus, asiamiehinään K. Wistrand ja A. Falk,

– Euroopan parlamentti, asiamiehinään M. Gómez-Leal ja J. Rodrigues,

– Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään E. Karlsson ja E. Chaboureau,

– Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään K. Simonsson, H. Ringbom ja F. Hoffmeister,

kuultuaan julkisasiamiehen 20.11.2007 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista 7.9.2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/35/EY (EUVL L 255, s. 11, ja oikaisut EUVL 2006, L 33, s. 87 ja EUVL 2006, L 105, s. 65) 4 ja 5 artiklan pätevyyttä.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), Greek Shipping Co-operation Committee, Lloyd's Register ja International Salvage Union ja toisaalta Secretary of State for Transport (liikenneministeri) ja joka koskee direktiivin 2005/35 täytäntöönpanoa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3 Montego Bayssa 10.12.1982 allekirjoitettu Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimus (jäljempänä Montego Bayn yleissopimus) tuli voimaan 16.11.1994. Se hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 23.3.1998 tehdyllä neuvoston päätöksellä 98/392/EY (EYVL L 179, s. 1).

4 Montego Bayn yleissopimuksen 2 artiklassa vahvistetaan aluemeren oikeudellinen asema seuraavasti:

”1. Rantavaltion täysivaltaisuus ulottuu sen maa-alueen ja sisäisten aluevesien edustalla sekä saaristovaltion kysymyksessä ollessa sen saaristovesien edustalla olevaan merialueeseen, jota nimitetään aluemereksi.

– –

3. Aluemerta koskevaa täysivaltaisuutta harjoitetaan [Montego Bayn] yleissopimuksen ja muiden kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisesti.”

5 Tämän yleissopimuksen 17 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Kaikkien sekä ranta- että sisämaavaltioiden aluksilla on oikeus viattomaan kauttakulkuun aluemerellä [Montego Bayn yleis]sopimuksen mukaisesti.”

6 Kyseisen yleissopimuksen 34 artiklassa täsmennetään kansainväliseen merenkulkuun käytettäviksi salmiksi katsottavien vesialueiden oikeudellinen asema seuraavasti:

”1. Tässä osassa laadittu järjestely, joka koskee kauttakulkua kansainväliseen merenkulkuun käytettävissä salmissa, ei muutoin vaikuta tällaisiksi salmiksi katsottavien vesialueiden oikeudelliseen asemaan eikä salmiin rajautuvien valtioiden näitä vesialueita ja niiden ilmatilaa, merenpohjaa ja merenpohjan sisustaa koskevien täysivaltaisten oikeuksien tai lainkäyttövallan harjoittamiseen.

2. Salmiin rajautuvien valtioiden on harjoitettava täysivaltaisia oikeuksiaan ja lainkäyttövaltaansa tämän osan määräysten ja muiden kansainvälisen oikeuden sääntöjen mukaisesti.”

7 Montego Bayn yleissopimuksen 42 artiklassa määrätään seuraavaa:

”1. Salmiin rajautuvat valtiot voivat tämän osaston säännökset huomioon ottaen hyväksyä lakeja ja määräyksiä, jotka liittyvät esteettömään kauttakulkuun salmissa ja koskevat kaikkia tai joitakin seuraavista seikoista:

– –

b) pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvontaa saattamalla voimaan asianomaisia öljyn, öljypitoisten jätteiden ja muiden haitallisten aineiden salmeen laskemista koskevia kansainvälisiä määräyksiä;

_ _”

8 Tämän yleissopimuksen V osassa määrätään talousvyöhykkeen oikeudellisesta erityisjärjestelystä.

9 Kyseisen yleissopimuksen tässä osassa olevan 56 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”1. Rantavaltiolla on talousvyöhykkeellä:

a) täysivaltaiset oikeudet merenpohjan yläpuolisten vesien ja merenpohjan ja sen sisustan elollisten ja elottomien luonnonvarojen tutkimiseen, hyödyntämiseen, säilyttämiseen ja hoitamiseen sekä muuhun toimintaan, jonka tarkoituksena on vyöhykkeen taloudellinen hyödyntäminen ja tutkiminen, kuten vedestä, merivirroista ja tuulista saatavan energian tuottaminen;

_ _”

10 Kyseisen yleissopimuksen 58 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Kaikilla sekä ranta- että sisämaavaltioilla on [Montego Bayn] yleissopimuksen asianomaiset määräykset huomioon ottaen talousvyöhykkeellä 87 artiklassa mainitut merenkulun ja ylilennon vapaudet, vapaus laskea merenalaisia kaapeleita ja putkistoja sekä vapaus kaikkeen muuhun näihin vapauksiin liittyvään kansainvälisessä oikeudessa hyväksyttyyn meren käyttöön, joka esimerkiksi koskee alusten, ilmaalusten, merenalaisten kaapeleiden ja putkistojen toimintaa ja joka on sopusoinnussa [Montego Bayn] yleissopimuksen määräysten kanssa.”

11 Montego Bayn yleissopimuksen 79 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Kaikilla valtioilla on oikeus laskea mannerjalustalle merenalaisia kaapeleita ja putkistoja tämän artiklan määräysten mukaisesti.”

12 Tämän yleissopimuksen 89 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Mikään valtio ei voi pätevin perustein esittää minkään aavan meren osan kuuluvan täysivaltaisuutensa piiriin.”

13 Kyseisen yleissopimuksen 90 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Jokaisella ranta- ja sisämaavaltiolla on oikeus harjoittaa merenkulkua aavalla merellä sen lippua käyttävillä aluksilla.”

14 Montego Bayn yleissopimuksen 116 artiklassa määrätään seuraavaa:

”Kaikilla valtioilla on oikeus antaa kansalaistensa kalastaa aavalla merellä – –.”

15 Tämän yleissopimuksen XII osa on varattu meriympäristön suojelulle ja säilyttämiselle.

16 Kyseisen yleissopimuksen tässä XII osassa olevassa 211 artiklassa määrätään seuraavaa:

”1. Valtiot laativat toimivaltaisen kansainvälisen järjestön tai yleisen diplomaattikonferenssin välityksellä kansainvälisiä sääntöjä ja säännöksiä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja valvomiseksi sekä edistävät, milloin tarkoituksenmukaista, samalla tavoin sellaisten reittijärjestelmien käyttöönottoa, joiden tarkoituksena on vähentää sellaisten onnettomuuksien vaaraa, jotka voisivat aiheuttaa meriympäristön, rantaviiva mukaan luettuna, pilaantumista ja rantavaltioiden muille vastaaville eduille mahdollisesti aiheutuvaa pilaantumisvahinkoa. Tarpeen mukaan säännöt ja säännökset tarkistetaan ajoittain samalla tavoin.

2. Valtiot säätävät lakeja ja antavat määräyksiä niiden lippua käyttävien tai niissä rekisteröityjen alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja rekisteröityjen alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja valvomiseksi. Lakien ja määräysten tulee olla vähintään yhtä tehokkaita kuin toimivaltaisessa kansainvälisessä järjestössä tai yleisessä diplomaattikonferenssissa laaditut yleisesti hyväksytyt kansainväliset säännöt ja säännökset.

– –

4. Harjoittaessaan täysivaltaisuuttaan aluemerellään rantavaltiot voivat hyväksyä lakeja ja määräyksiä, joilla ehkäistään, vähennetään ja valvotaan ulkomaisten alusten aiheuttamaa meren pilaantumista. Tämä koskee muun muassa viattomassa kauttakulussa olevia aluksia. Kuten II osan 3 osastossa edellytetään, lait ja määräykset eivät kuitenkaan saa haitata ulkomaisten alusten viatonta kauttakulkua.

5. Rantavaltiot voivat 6 osaston mukaista täytäntöönpanoa varten hyväksyä alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja valvomiseksi talousvyöhykettään koskevia lakeja ja määräyksiä, jotka vastaavat toimivaltaisessa kansainvälisessä järjestössä tai yleisessä diplomaattikonferenssissa laadittuja yleisesti hyväksyttyjä kansainvälisiä sääntöjä ja säännöksiä ja jotka on tarkoitettu niiden toimeenpanemiseen.

– –”

17 Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa, joka allekirjoitettiin Lontoossa 2.11.1973, sellaisena kuin se on täydennettynä 17.2.1978 tehdyllä pöytäkirjalla (jäljempänä Marpol 73/78 -yleissopimus), vahvistetaan sääntöjä meriympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi.

18 Öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännöt vahvistetaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I.

19 Tämän liitteen 9 säännön mukaan kyseisen liitteen 10 ja 11 säännössä sekä kyseisen 9 säännön 2 kappaleessa mainituin poikkeuksin kaikki öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen aluksesta, johon tätä liitettä sovelletaan, on kielletty, paitsi jos tietyt tyhjentävästi luetellut ehdot täyttyvät.

20 Kyseisessä liitteessä I olevassa 10 säännössä vahvistetaan menetelmät erityisalueilla olevista aluksista johtuvan öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi.

21 Tämän saman liitteen 11 säännössä, jonka otsikko on ”Poikkeukset”, todetaan seuraavaa:

”Tämän liitteen 9 ja 10 säännöt eivät koske:

a) öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjentämistä, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; tai

b) öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjentämistä, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta:

   i) mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin tyhjennyksen estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai tyhjennyksen havaitsemisen jälkeen; ja

   ii) lukuun ottamatta tapauksia, joissa aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai piittaamattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; tai

c) sellaisten [lippuvaltion] hallinnon hyväksymien öljypitoisten aineiden tyhjentämistä mereen, joita käytetään tietyn pilaantumistapahtuman torjumiseksi tarkoituksena pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen. Jokaiseen tällaiseen

tyhjentämiseen tulee saada sen hallituksen hyväksyminen, jonka lainkäyttövallan piirissä tyhjentäminen aiotaan suorittaa.”

22 Säännöt, jotka koskevat haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen estämistä, vahvistetaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä II.

23 Tämän liitteen 5 säännön mukaan tässä liitteessä tarkoitettujen aineiden tyhjentäminen mereen on kielletty, paitsi jos tietyt tyhjentävästi määritellyt ehdot täyttyvät. Tämän saman liitteen 6 säännön a–c kohdassa toistetaan vastaavin sanamuodoin poikkeukset, jotka vahvistetaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 11 säännön a–c kohdassa.

Yhteisön oikeus

24 Direktiivin 2005/35 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Tätä direktiiviä sovelletaan kansainvälisen oikeuden mukaisesti ympäristöä pilaavien aineiden päästöihin:

a) jäsenvaltion sisäisillä aluevesillä, satamat mukaan luettuina, siltä osin kuin Marpol-yleissopimuksen järjestelmä soveltuu;

b) jäsenvaltion aluemerellä;

c) kansainväliseen merenkulkuun käytettävissä salmissa, joihin sovelletaan [Montego Bayn] yleissopimuksen III osan 2 osastossa määrättyä esteetöntä kauttakulkua, siltä osin kuin tällaiset salmet kuuluvat jäsenvaltion lainkäyttövallan piiriin;

d) kansainvälisen oikeuden mukaisesti määritellyllä jäsenvaltion talousvyöhykkeellä tai muulla vastaavalla vyöhykkeellä; ja

e) aavalla merellä."

25 Tämän direktiivin 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on varmistettava, että aluksista peräisin olevia ympäristöä pilaavien aineiden päästöjä mille tahansa 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulle alueelle pidetään säännösten rikkomisina, jos päästöt on aiheutettu tahallaan, piittaamattomuudella tai törkeällä huolimattomuudella. Näitä säännösten rikkomisia pidetään tätä direktiiviä täydentävän puitepäätöksen 2005/667/YOS mukaan rikoksina puitepäätöksessä tarkoitetuissa olosuhteissa."

26 Direktiivin 2005/35 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Säännösten rikkomisena ei pidetä ympäristöä pilaavien aineiden päästöä 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille alueille, jos päästö täyttää Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevassa 9 tai 10 säännössä tai 11 säännön a tai c kohdassa tai liitteessä II olevassa 5 säännössä tai 6 säännön a tai c kohdassa asetetut edellytykset.

2. Säännösten rikkomisena ei pidetä aluksen omistajan eikä päällikön eikä aluksen päällikön vastuulla toimivan laivaväen osalta ympäristöä pilaavien aineiden päästöä 3 artiklan 1 kohdan c, d tai e alakohdassa tarkoitetuille alueille, jos päästö täyttää Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevassa 11 säännön b kohdassa tai liitteessä II olevassa 6 säännön b kohdassa asetetut edellytykset.”

27 Direktiivin 2005/35 8 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 4 artiklassa tarkoitetuista säännösten rikkomisista määrätään tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia, joihin voi sisältyä rikosoikeudellisia tai hallinnollisia seuraamuksia.

2. Jokaisen jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 kohdassa tarkoitettuja seuraamuksia sovelletaan jokaiseen, jonka todetaan olevan vastuussa 4 artiklassa tarkoitetusta säännösten rikkomisesta.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

28 Pääasian kantajat ovat joukko meriliikenteen alan järjestöjä, jotka edustavat huomattavaa osaa tästä alasta. Ne ovat nostaneet ennakkoratkaisupyynnön esittäneessä tuomioistuimessa laillisuusvalvontaa koskevan kanteen (judicial review), joka liittyy direktiivin 2005/35 täytäntöönpanoon.

29 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) päätti 4.7.2006 tekemällään päätöksellä lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Kun kyseessä ovat kansainväliseen merenkulkuun käytettävät salmet, jäsenvaltion talousvyöhyke tai muu vastaava vyöhyke ja aava meri, onko direktiivin 2005/35 5 artiklan 2 kohta pätemätön siltä osin kuin siinä rajoitetaan Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 11 säännön b kohtaan ja Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä II olevan 6 säännön b kohtaan sisältyvät poikkeukset koskemaan aluksen omistajia, päälliköitä ja laivaväkeä?

2) Kun kyseessä on jäsenvaltion aluemeri,

a) onko direktiivin [2005/35] 4 artikla pätemätön siltä osin kuin siinä velvoitetaan jäsenvaltiot käyttämään törkeää huolimattomuutta pilaavien aineiden päästöistä aiheutuvan vastuun edellytyksenä, ja/tai

b) onko direktiivin [2005/35] 5 artiklan 1 kohta pätemätön siltä osin kuin sen perusteella Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 11 säännön b kohtaan ja liitteessä II olevan 6 säännön b kohtaan sisältyviä poikkeuksia ei voida soveltaa?

3) Onko direktiivin [2005/35] 4 artikla, jossa velvoitetaan jäsenvaltiot antamaan kansallista lainsäädäntöä, johon sisältyy törkeä huolimattomuus vastuun edellytyksenä ja jossa määrätään seuraamuksia aluemereen tapahtuvista päästöistä, ristiriidassa [Montego Bayn] yleissopimuksessa tunnustetun viatonta kauttakulkua koskevan oikeuden kanssa, ja mikäli näin on, onko 4 artikla tältä osin pätemätön?

4) Loukataanko ilmaisun ’törkeä huolimattomuus’ käytöllä direktiivin [2005/35] 4 artiklassa oikeusvarmuuden periaatetta, ja mikäli loukataan, onko 4 artikla tältä osin pätemätön?”

Tutkittavaksi ottaminen

30 Ranskan hallitus pohtii ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottamista, koska sen mukaan ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin ei ole esittänyt olosuhteita, joissa asia on saatettu sen käsiteltäväksi. Toisin kuin asiassa C-491/01, British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, 10.12.2002 annetussa tuomiossa (Kok. 2002, s. I-11453), kyseisessä pyynnössä ei Ranskan hallituksen mukaan täsmennetä, että pääasian kantajat ovat pyrkineet kanteellaan riitauttamaan direktiivin 2005/35 täytäntöönpanon Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneessä kuningaskunnassa.

31 Tämän osalta on muistettava, että kun kansallisessa tuomioistuimessa nousee esiin kysymys Euroopan yhteisön toimielinten tekemän toimen pätevyydestä, kansallisen tuomioistuimen asiana on ratkaista, onko vastaus kysymykseen tarpeen sen käsiteltävänä olevan asian ratkaisemiseksi, ja siis päättää pyytää yhteisöjen tuomioistuimelta ratkaisua tähän kysymykseen. Jos siis kansallisen tuomioistuimen esittämät kysymykset koskevat yhteisön oikeuden oikeussäännön pätevyyttä, yhteisöjen tuomioistuimen on lähtökohtaisesti annettava asiassa ratkaisu (em. asia British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomion 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

32 Yhteisöjen tuomioistuin voi kieltäytyä vastaamasta kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen ainoastaan, jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä yhteisön oikeussäännön tulkitsemisella tai pätevyyden tutkimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen (em. asia British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomion 35 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

33 Esillä olevassa asiassa ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdystä päätöksestä ilmenee, että pääasian kantajat ovat nostaneet High Courtissa laillisuusvalvontaa koskevan kanteen, jolla pyritään riitauttamaan direktiivin 2005/35 täytäntöönpano Yhdistyneessä kuningaskunnassa, ja että ne voivat nostaa tällaisen kanteen, vaikka sen nostamispäivänä määräaika tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi ei ollut vielä päättynyt ja vaikka ensimmäistäkään kyseisen direktiivin kansallista täytäntöönpanotoimenpidettä ei ollut toteutettu.

34 Yhteisöjen tuomioistuimessa ei ole myöskään kiistetty sitä, että esitetyillä kysymyksillä on merkitystä pääasian ratkaisun kannalta, koska sellaisten kansallisten toimenpiteiden toteuttamisen, joilla pyritään saattamaan direktiivi osaksi Yhdistyneen kuningaskunnan oikeusjärjestystä, edellytykseksi voidaan asettaa se, että tämä direktiivi on pätevä (ks. em. asia British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomion 37 kohta).

35 Ei näin ollen ole ilmeistä, että ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen pyytämällä direktiivin 2005/35 pätevyyden tutkinnalla ei olisi mitään yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen tai että se koskisi luonteeltaan hypoteettista ongelmaa.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen, toinen ja kolmas kysymys

36 Ensimmäisellä, toisella ja kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin pyytää lähinnä yhteisöjen tuomioistuinta tarkastelemaan direktiivin 2005/35 4 ja 5 artiklan pätevyyttä Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I olevan 9 säännön ja 11 säännön b kohdan sekä tämän yleissopimuksen liitteessä II

olevan 5 säännön ja 6 säännön b kohdan valossa sekä Montego Bayn yleissopimuksen niiden määräysten valossa, joissa täsmennetään rantavaltioiden tiettyjen oikeuksien käyttöedellytykset eri merialueilla.

37 Pääasian kantajat sekä Kreikan, Kyproksen ja Maltan hallitukset väittävät, että direktiivin 2005/35 4 ja 5 artiklassa ei useilta osin noudateta Marpol 73/78 -yleissopimusta eikä Montego Bayn yleissopimusta. Muun muassa on niin, että kun näissä artikloissa säädetään sellaisesta vastuun tasosta, joka vastaa törkeää huolimattomuutta, niissä otetaan näiden mukaan käyttöön vastuujärjestelmä, joka on tahattomien päästöjen osalta tiukempi kuin Marpol 73/78 -yleissopimuksen 4 artiklassa säädetty järjestelmä, kun tätä artiklaa tarkastellaan yhdessä tämän yleissopimuksen liitteessä I olevan 9 säännön ja 11 säännön b kohdan kanssa sekä sen liitteessä II olevan 5 säännön ja 6 säännön b kohdan kanssa.

38 Tämän osalta pääasian kantajat ja edellä mainitut hallitukset lähtevät liikkeelle siitä, että direktiivin 2005/35 laillisuutta voidaan tarkastella Montego Bayn yleissopimuksen valossa, koska tämä yleissopimus on erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä siksi, että yhteisö on tämän yleissopimuksen sopimuspuoli.

39 Niiden mukaan kyseisen direktiivin laillisuutta voidaan niin ikään tarkastella Marpol 73/78 -yleissopimuksen valossa. Ne katsovat, että Montego Bayn yleissopimuksessa määritellään sopimuspuolten toimivallan laajuus ja säännellään sitä, kun on kyse niiden toiminnasta aavalla merellä, talousvyöhykkeellä ja kansainvälisissä salmissa. Näin ollen yhteisöllä ei ole toimivaltaa antaa lainsäädäntöä, jota sovelletaan päästöihin, jotka ovat peräisin aluksista, jotka eivät käytä jonkin jäsenvaltion lippua, paitsi siltä osin kuin Montego Bayn yleissopimuksessa tunnustetaan yhteisön oikeus antaa tällaista lainsäädäntöä. Niiden mukaan kyseisen yleissopimuksen nojalla sopimuspuolilla on yksinomaan toimivalta antaa lainsäädäntöä, jolla pannaan täytäntöön kansainväliset säännöt ja määräykset tällaisilla alueilla, eli esillä olevassa tapauksessa Marpol 73/78 -yleissopimuksen määräykset. Tämä toimivalta aavalla merellä vahvistetaan niiden mukaan Montego Bayn yleissopimuksen 211 artiklan 1 ja 2 kappaleessa, kansainvälisissä salmissa tämän yleissopimuksen 42 artiklan 1 kappaleen b kohdassa ja 45 artiklassa sekä talousalueella tämän yleissopimuksen 211 artiklan 5 kappaleessa. Tilanne on sama aluevesien osalta Montego Bayn yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen nojalla.

40 Pääasian kantajat lisäävät, että direktiivin 2005/35 laillisuutta on tarkasteltava Marpol 73/78 -yleissopimuksen valossa myös siksi, että yhteisön lainsäätäjä pyrkii saattamaan sen osaksi yhteisön oikeutta tällä direktiivillä.

41 Lisäksi meriliikenne on niiden mukaan ala, jolla yhteisö sääntelee jäsenvaltioiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoa. Tilanne vastaa niiden mukaan tilannetta, joka vallitsi 30.10.1947 tehdyn tulleja ja kauppaa koskevan yleissopimuksen (jäljempänä vuoden 1947 GATT -sopimus) nojalla ennen Maailman kauppajärjestön perustamissopimusta ja jossa yhteisö oli yhteisen kauppapolitiikan puitteissa harjoittamansa toiminnan vuoksi tullut jäsenvaltioiden sijaan, kun oli kyse niiden velvoitteista, näiden sopimusten sopimuspuoleksi tulematta. Vuoden 1947 GATT -sopimuksen kattamat alat tulivat täten yhteisön toimivallan piiriin, koska tämän sopimuksen määräykset sitoivat tätä jälkimmäistä.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

42 EY 300 artiklan 7 kohdasta ilmenee, että yhteisön tekemät sopimukset sitovat yhteisön toimielimiä, joten nämä sopimukset ovat ensisijaisia yhteisön johdetun oikeuden säädöksiin nähden (ks. vastaavasti asia C-61/94, komissio v. Saksa, tuomio 10.9.1996, Kok. 1996, s. I-3989, 52 kohta ja asia C-311/04, Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht, tuomio 12.1.2006, Kok. 2006, s. I-609, 25 kohta).

43 Tästä seuraa, että se, että yhteisön johdetun oikeuden säädös on ristiriidassa kansainvälisen oikeuden tällaisten sääntöjen kanssa, voi vaikuttaa tämän säädöksen pätevyyteen. Kun tähän pätemättömyyteen vedotaan kansallisessa tuomioistuimessa, yhteisöjen tuomioistuin selvittää näin ollen EY 234 artiklan mukaisesti asianomaisen

yhteisön säädöksen pätevyyden kaikkien kansainvälisen oikeuden sääntöjen valossa edellyttäen, että kahta edellytystä noudatetaan.

44 Ensinnäkin näiden sääntöjen on oltava yhteisöä sitovia (ks. yhdistetyt asiat 21/72–24/72, International Fruit Company ym., tuomio 12.12.1972, Kok. 1972, s. 1219, Kok. Ep. II, s. 49, 7 kohta).

45 Toiseksi yhteisöjen tuomioistuin voi tutkia yhteisön säännöstön pätevyyden kansainvälisen sopimuksen valossa yksinomaan silloin, kun tämä ei ole tämän sopimuksen luonteen eikä sen yleisen rakenteen vastaista ja kun lisäksi sen määräykset ovat sisältönsä puolesta ehdottomia ja riittävän täsmällisiä (ks. vastaavasti mm. asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006, Kok. 2006, s. I-403, 39 kohta).

46 On siis tutkittava, täyttyvätkö nämä kaksi edellytystä Marpol 73/78 -yleissopimuksen ja Montego Bayn yleissopimuksen osalta.

47 Ensinnäkin Marpol 73/78 -yleissopimuksen osalta on todettava aluksi, että yhteisö ei ole sen sopimuspuoli.

48 Lisäksi, kuten yhteisöjen tuomioistuin on jo katsonut, ei käy ilmi, että aikaisemmin jäsenvaltioille kuulunut toimivalta Marpol 73/78 -yleissopimuksen soveltamisalalla olisi EY:n perustamissopimuksen nojalla siirtynyt yhteisölle ja että näin ollen yleissopimuksen määräykset sitoisivat yhteisöä (asia C-379/92, Peralta, tuomio 14.7.1994, Kok. 1994, s. I-3453, Kok. Ep. XVI, s. I-15, 16 kohta). Tämän osalta Marpol 73/78 -yleissopimus eroaa siis vuoden 1947 GATT-sopimuksesta, jonka puitteissa jäsenvaltioiden aikaisemmin käyttämä toimivalta siirtyi asteittain yhteisölle, minkä seurauksena tähän sopimukseen perustuvat sitoumukset sitoivat sitä (ks. vastaavasti mm. em. asia International Fruit Company ym., tuomion 10–18 kohta). Näin ollen tämä vuoden 1947 GATT-sopimukseen liittyvä oikeuskäytäntö ei ole siirrettävissä Marpol 73/78 -yleissopimukseen.

49 On totta, että kaikki yhteisön jäsenvaltiot ovat Marpol 73/78 -yleissopimuksen sopimuspuolia. Kun yhteisön jäsenvaltioiden aiemmin käyttämää toimivaltaa ei ole siirretty kokonaisuudessaan, yhteisöä eivät kuitenkaan voi pelkästään siksi, että kaikki nämä valtiot ovat Marpol 73/78 -yleissopimuksen osapuolia, sitoa siinä esiintyvät säännöt, joita yhteisö itse ei ole hyväksynyt.

50 Koska Marpol 73/78 -yleissopimus ei sido yhteisöä, pelkästään se, että direktiivin 2005/35 tavoitteena on saattaa tietyt siinä esiintyvät säännöt osaksi yhteisön oikeutta, ei myöskään riitä siihen, että yhteisöjen tuomioistuimen tehtävänä olisi valvoa tämän direktiivin laillisuutta kyseisen yleissopimuksen valossa.

51 Kuten vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, on toki niin, että yhteisön toimivaltaa on käytettävä kansainvälistä oikeutta noudattaen, kansainvälisten yleissopimusten määräykset mukaan lukien, sikäli kuin niillä kodifioidaan yleisessä kansainvälisessä oikeudessa vahvistettuja tapaoikeuden sääntöjä (ks. vastaavasti asia C-286/90, Poulsen ja Diva Navigation, tuomio 24.11.1992, Kok. 1992, s. I-6019, Kok. Ep. XIII, s. I-191, 9 ja 10 kohta; asia C-405/92, Mondiet, tuomio 24.11.1993, Kok. 1993, s. I-6133, 13–15 kohta ja asia C-162/96, Racke, tuomio 16.6.1998, Kok. 1998, s. I-3655, 45 kohta). Ei kuitenkaan ole ilmeistä, että Marpol 73/78 -yleissopimuksen liitteessä I oleva 9 sääntö ja 11 säännön b kohta ja sen liitteessä II oleva 5 sääntö ja 6 säännön b kohta ilmaisisivat yleisessä kansainvälisessä oikeudessa vahvistettuja tapaoikeuden sääntöjä.

52 Tässä tilanteessa on todettava, että direktiivin 2005/35 pätevyyttä ei voida tarkastella Marpol 73/78 -yleissopimuksen valossa, vaikka se sitoo jäsenvaltioita. Tällä jälkimmäisellä seikalla voi kuitenkin olla seurauksia yhtäältä Montego Bayn yleissopimuksen tulkintaan ja toisaalta johdetun oikeuden niiden säännösten tulkintaan, jotka kuuluvat Marpol 73/78 -yleissopimuksen soveltamisalaan. Kun otetaan huomioon tapaoikeuden vilpittömän mielen periaate, joka kuuluu yleiseen kansainväliseen oikeuteen ja EY 10 artiklaan, yhteisöjen tuomioistuimen on tulkittava näitä säännöksiä ottamalla huomioon Marpol 73/78 -yleissopimus.

53 Toiseksi Montego Bayn yleissopimuksen osalta on todettava, että yhteisö on allekirjoittanut sen ja se on hyväksytty päätöksellä 98/392, minkä vuoksi se sitoo yhteisöä, koska kyseisen yleissopimuksen määräykset ovat nykyisin erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä (ks. asia C-459/03, komissio v. Irlanti, tuomio 30.5.2006, Kok. 2006, s. I-4635, 82 kohta).

54 On siis selvitettävä, estävätkö Montego Bayn yleissopimuksen luonne ja yleinen rakenne, sellaisina kuin ne ilmenevät muun muassa sen päämäärästä, johdanto-osasta ja sanamuodosta, yhteisön säädösten pätevyyden tutkimisen tämän yleissopimuksen määräysten valossa.

55 Montego Bayn yleissopimuksen pääasiallisena tavoitteena on kodifioida, täsmentää ja kehittää yleisen kansainvälisen oikeuden sääntöjä, jotka liittyvät kansainvälisen yhteisön rauhanomaiseen yhteistyöhön merialueiden tutkimisessa, käytössä ja hyödyntämisessä.

56 Tämän yleissopimuksen johdanto-osan mukaan sopimuspuolet ovat pyrkineet tässä tarkoituksessa perustamaan yleissopimuksella sellaisen meriä koskevan oikeusjärjestyksen helpottamaan kansainvälistä merenkulkua, jossa otetaan huomioon koko ihmiskunnan edut ja tarpeet sekä varsinkin kehitysmaiden erityistarpeet ja jolla vahvistetaan rauhaa, turvallisuutta, yhteistyötä ja ystävällisiä suhteita kaikkien kansojen välillä.

57 Tässä tarkoituksessa Montego Bayn yleissopimuksessa vahvistetaan aluemeren (2–33 artikla), kansainväliseen merenkulkuun käytettävien salmien (34–45 artikla), saaristovesien (46–54 artikla), talousalueen (55–75 artikla), mannerjalustan (76–85 artikla) ja aavan meren (86–120 artikla) oikeudellinen asema.

58 Tässä yleissopimuksessa pyritään luomaan oikea tasapaino rantavaltioiden ja lippuvaltioiden intressien, jotka voivat olla keskenään ristiriidassa, välillä kaikkien näiden

merialueiden osalta. Tämän osalta sopimuspuolet pyrkivät, kuten kyseisen yleissopimuksen useista määräyksistä, joihin kuuluvat esimerkiksi 2 ja 33 artikla, 34 artiklan 2 kohta, 56 ja 89 artikla, ilmenee, vahvistamaan täysivaltaisuutensa aineelliset ja alueelliset rajat.

59 Sen sijaan yksityisillä ei periaatteessa ole itsenäisiä oikeuksia ja vapauksia Montego Bayn yleissopimuksen nojalla. Niillä voi olla erityisesti merenkulun vapaus vain siinä tapauksessa, että ne osoittavat, että niiden aluksen ja sellaisen valtion välillä, joka antaa alukselle kansallisuutensa ja josta tulee aluksen lippuvaltio, on läheinen yhteys. Tämä yhteys on muodostettava kyseisen valtion kansallisen oikeuden nojalla. Tämän yleissopimuksen 91 artiklassa täsmennetään tämän osalta, että kukin valtio määrää ehdot, joilla alukset saavat sen kansallisuuden, joilla ne rekisteröidään sen alueelle ja joilla niillä on oikeus käyttää sen lippua, koska tämän valtion ja kyseisten alusten välillä on oltava todellinen yhteys. Montego Bayn yleissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaan alukset saavat käyttää vain yhden valtion lippua, eikä lippua saa vaihtaa matkan aikana tai käyntisatamassa, ellei omistussuhteissa tai rekisteröinnissä tapahdu todellista muutosta.

60 Kun aluksella ei ole lippuvaltiota, aluksella tai sillä olevilla henkilöillä ei ole merenkulun vapautta. Tämän osalta erityisesti Montego Bayn yleissopimuksen 110 artiklan 1 kappaleessa määrätään, että sota-alus, joka kohtaa aavalla merellä ulkomaisen aluksen, voi pysäyttää sen, jos on pätevää aihetta epäillä, että kyseinen alus on vailla kansallisuutta.

61 Montego Bayn yleissopimuksen tiettyjen määräysten, joihin kuuluvat esimerkiksi sen 17 artikla, 110 artiklan 3 kappale ja 111 artiklan 8 kappale, sanamuoto näyttää toki antavan oikeuksia aluksille. Tästä ei kuitenkaan seuraa, että näitä oikeuksia annettaisiin siten kyseisiin aluksiin liittyville yksityisille, joita ovat esimerkiksi niiden omistajat, koska aluksen kansainvälisoikeudellinen asema riippuu lippuvaltiosta eikä aluksen kuulumisesta tietyille luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille.

62 Niin ikään lippuvaltiolle on asetettu kyseisellä yleissopimuksella velvollisuus toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet turvallisuuden varmistamiseksi merellä ja näin ollen muiden valtioiden intressien suojaamiseksi. Tämän valtion voidaan näin ollen myös katsoa olevan vastuussa muita valtioita kohtaan näiden jälkimmäisten täysivaltaisuuden piiriin kuuluvien merialueiden loukkauksista, joihin sen lippua käyttävä alus on syyllistynyt, kun nämä loukkaukset perustuvat siihen, että lippuvaltio ei ole noudattanut velvoitteitaan.

63 Edeltävää analyysiä ei heikennä se, että Montego Bayn yleissopimuksen XI osassa luonnolliset henkilöt ja oikeushenkilöt liitetään merenpohjan ja merenpohjan sisustan tutkimiseen, käyttöön ja hyödyntämiseen kansallisen lainkäyttövallan ulkopuolella, koska esillä oleva asia ei koske mitenkään tämän XI osan määräyksiä.

64 Tässä tilanteessa on todettava, että Montego Bayn yleissopimuksella ei oteta käyttöön sääntöjä, joita on tarkoitus soveltaa suoraan ja välittömästi yksityisiin ja joilla on tarkoitus antaa näille oikeuksia tai vapauksia, joihin voidaan vedota valtioita vastaan aluksen lippuvaltion asenteesta riippumatta.

65 Tästä seuraa, että Montego Bayn yleissopimuksen luonne ja yleinen rakenne estävät sen, että yhteisöjen tuomioistuin voisi tarkastella yhteisön säädöksen pätevyyttä Montego Bayn yleissopimuksen valossa.

66 Ensimmäiseen, toiseen ja kolmanteen kysymykseen on näin ollen vastattava, että direktiivin 2005/35 pätevyyttä ei voida arvioida

– Marpol 73/78 -yleissopimuksen valossa

– eikä Montego Bayn yleissopimuksen valossa.

Neljäs kysymys

67 Tällä kysymyksellä ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko direktiivin 2005/35 4 artikla pätemätön sillä perusteella, että kun siinä käytetään ilmaisua ”törkeä huolimattomuus”, siinä loukataan oikeusvarmuuden yleistä periaatetta.

68 Pääasian kantajat ja Kreikan hallitus katsovat, että direktiivin 2005/35 4 artiklassa jätetään huomiotta oikeusvarmuuden yleinen periaate, joka edellyttää, että säännöstö on selvä ja täsmällinen, jotta oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan. Niiden mukaan tässä säännöksessä ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä vastaavien henkilöiden vastuun syntymisen edellytyksenä on törkeän huolimattomuuden kriteerin, jota ei täsmennetä mitenkään direktiivissä 2005/35, minkä vuoksi se on epäselvä, täyttyminen. Asianomaiset henkilöt eivät näin ollen voi olla tietoisia sen säännöstön ankaruuden tasosta, jota heihin sovelletaan.

Yhteisöjen tuomioistuimen arviointi asiasta

69 Oikeusvarmuuden yleinen periaate, joka on yhteisön oikeuden perusperiaate, edellyttää erityisesti, että säännösten on oltava selviä ja täsmällisiä, jotta oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin (ks. asia C-110/03, Belgia v. komissio, tuomio 14.4.2005, Kok. 2005, s. I-2801, 30 kohta sekä em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 68 kohta).

70 Lisäksi kun direktiivin 2005/35 4 artiklassa, tarkasteltuna yhdessä sen 8 artiklan kanssa, velvoitetaan jäsenvaltiot pitämään tiettyä toimintaa säännösten rikkomisena ja määräämään siitä seuraamuksia, siinä on myös noudatettava rikoksia ja rangaistuksia koskevaa laillisuusperiaatetta (nullum crimen, nulla poena sine lege), joka kuuluu jäsenvaltioiden yhteisen valtiosääntöperinteen perustana oleviin yleisiin oikeusperiaatteisiin (asia C-303/05, Advocaten voor de Wereld, tuomio 3.5.2007, Kok. 2007, s. I-3633, 49 kohta) ja joka on oikeusvarmuuden yleisen periaatteen erityinen ilmentymä.

71 Rikoksia ja rangaistuksia koskeva laillisuusperiaate edellyttää, että yhteisön säännöissä määritellään selvästi rikokset ja niistä määrättävät rangaistukset. Tämä edellytys täyttyy, kun yksityinen oikeussubjekti voi tietää kyseessä olevan säännöksen tai määräyksen sanamuodon ja tarvittaessa tuomioistuinten siitä tekemän tulkinnan perusteella, mitkä toimet tai laiminlyönnit synnyttävät sen rikosoikeudellisen vastuun (ks. mm. em. asia Advocaten voor de Wereld, tuomion 50 kohta sekä asia Coëme ym. v. Belgia, Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen tuomio 22.6.2000, Recueil des arrêts et décisions 2000-VII, 145 kohta).

72 On totta, että direktiivin 2005/35 4 artiklassa, tarkasteltuna yhdessä sen 8 artiklan kanssa, jäsenvaltiot velvoitetaan määräämään seuraamuksia aluksista peräisin olevista ympäristöä pilaavista päästöistä, jos ne on aiheutettu ”tahallaan, piittaamattomuudella tai törkeällä huolimattomuudella”, näitä käsitteitä kuitenkaan määrittelemättä.

73 Ensiksi on kuitenkin korostettava, että nämä eri käsitteet ja erityisesti esitetyissä kysymyksissä tarkoitettu törkeän huolimattomuuden käsite vastaavat vastuun syntymisedellytyksiä, joita on voitava soveltaa rajoittamattomaan määrään tilanteita, joita on mahdoton ennakoida, eikä nimenomaiseen toimintaan, joka voidaan yksilöidä yhteisön oikeuden tai kansallisen oikeuden säädöksessä.

74 Seuraavaksi on todettava, että nämä käsitteet on integroitu täysimääräisesti jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksiin ja niitä käytetään näissä täysimääräisesti.

75 Kaikissa näissä järjestelmissä käytetään muun muassa huolimattomuuden käsitettä, jolla tarkoitetaan tahatonta toimea tai laiminlyöntiä, jolla siitä vastuussa oleva henkilö loukkaa huolellisuusvelvoitettaan.

76 Lisäksi kuten useissa kansallisissa oikeusjärjestelmissä katsotaan, ”törkeän” huolimattomuuden käsite voi tarkoittaa ainoastaan tällaisen huolellisuusvelvoitteen ilmeistä loukkaamista.

77 Tässä tilanteessa direktiivin 2005/35 4 artiklassa tarkoitetun törkeän huolimattomuuden käsitteen on ymmärrettävä merkitsevän tahatonta toimea tai laiminlyöntiä, jolla siitä vastuussa oleva henkilö loukkaa ilmeisellä tavalla huolellisuusvelvoitetta, jota hänen olisi pitänyt ja jota hän olisi voinut noudattaa, kun otetaan huomioon hänen ominaisuutensa, tietämyksensä, kykynsä ja henkilökohtainen tilanteensa.

78 Lopuksi jäsenvaltioiden on saatettava direktiivi 2005/35 osaksi kansallisia oikeusjärjestyksiään EY 249 artiklan mukaisesti. Näin ollen tämän direktiivin 4 artiklassa tarkoitettujen rikkomisten määritelmä ja sovellettavat seuraamukset perustuvat jäsenvaltioiden laatimiin sääntöihin.

79 Kun otetaan huomioon edellä esitetty, direktiivin 2005/35 4 artikla, tarkasteltuna yhdessä sen 8 artiklan kanssa, ei loukkaa oikeusvarmuuden yleistä periaatetta siltä osin kuin siinä velvoitetaan jäsenvaltiot määräämään seuraamuksia aluksista peräisin olevien ympäristöä pilaavien aineiden päästöistä, jotka on aiheutettu ”törkeällä huolimattomuudella”, tätä käsitettä määrittelemättä.

80 Tästä seuraa, että neljännen kysymyksen tutkinnassa ei ole tullut esille mitään sellaista seikkaa, joka vaikuttaisi direktiivin 2005/35 4 artiklan pätevyyteen oikeusvarmuuden yleisen periaatteen valossa.

Oikeudenkäyntikulut

81 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (suuri jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista 7.9.2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/35/EY pätevyyttä ei voida arvioida

– alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä 2.11.1973 Lontoossa allekirjoitetun kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on täydennettynä 17.2.1978 tehdyllä pöytäkirjalla, valossa

– eikä Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen, joka allekirjoitettiin Montego Bayssa 10.12.1982, valossa.

2) Neljännen kysymyksen tutkinnassa ei ole tullut esille mitään sellaista seikkaa, joka vaikuttaisi direktiivin 2005/35 4 artiklan pätevyyteen oikeusvarmuuden yleisen periaatteen valossa.

Allekirjoitukset