

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)
της 28ης Απριλίου 2005*

Στην υπόθεση C-410/03,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 226 ΕΚ λόγω παραβάσεως, ασκηθείσα την 1η Οκτωβρίου 2003,

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την K. Banks και τον K. Simonsson, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Ιταλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από τον I. M. Braguglia, επικουρούμενο από τον A. Cingolo, avvocato dello Stato, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, Ν. Colneric (εισηγήτρια) και J. N. Cunha Rodrigues, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: D. Ruiz-Jarabo Colomer
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

έχοντας υπόψη την απόφαση που ελήφθη, κατόπιν ακροάσεως του γενικού εισαγγελέα, να κριθεί η υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων εκ μέρους του,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με το δικόγραφο της προσφυγής της, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Ιταλική Δημοκρατία, μη θεσπίζοντας τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ήσαν αναγκαίες για τη συμμόρφωσή της προς την οδηγία 1999/95/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με την επιβολή των διατάξεων περί των ωρών εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες (ΕΕ 2000, L 14, σ. 29), ή μη ανακοινώνοντας τις εν λόγω διατάξεις, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την εν λόγω οδηγία.

- 2 Η Ιταλική Δημοκρατία ζητεί να απορριφθεί η προσφυγή της Επιτροπής ως αβάσιμη.

Το νομικό πλαίσιο

Η κοινοτική νομοθεσία

- 3 Η οδηγία 1999/63/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999, σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSC) και η Ομοσπονδία των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές, στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ L 167, σ. 33), σκοπεί στην εφαρμογή της εν λόγω συμφωνίας, η οποία αποτελεί παράρτημα της οδηγίας αυτής (στο εξής: συμφωνία) και διαπνέεται από ορισμένες διατάξεις της Συμβάσεως αριθ. 180 της Διεθνούς Οργανώσεως Εργασίας (στο εξής: ΔΟΕ) σχετικά με το ωράριο εργασίας των ναυτικών και των πληρωμάτων των πλοίων, που θεσπίστηκε στις 22 Οκτωβρίου 1996.
- 4 Η ρήτρα 4 της συμφωνίας ορίζει:

«Με την επιφύλαξη της ρήτρας 5, το σύνηθες πρότυπο ωράριο εργασίας ενός ναυτικού βασίζεται, κατά κανόνα, σε εργάσιμη ημέρα οκτώ ωρών με μία ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και με ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες. Τα κράτη μέλη δύνανται να προβλέπουν διαδικασίες οι οποίες να επιτρέπουν ή να καταχωρούν συλλογικές συμφωνίες στις οποίες να καθορίζονται οι κανονικές ώρες εργασίας των ναυτικών βάσει ενός προτύπου τουλάχιστον τόσο ευνοϊκού όσο και το παρόν.»

5 Η ρήτρα 5 της συμφωνίας προβλέπει:

«1. Το οριακό ωράριο εργασίας ή ανάπαυσης είναι:

α) μέγιστο ωράριο εργασίας του οποίου δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση:

i) 14 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και

ii) 72 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών

ή

β) ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης που δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

i) 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και

ii) 77 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

2. Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μια από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον έξι ώρες ενώ το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες.

3. Τα προσκλητήρια, τα γυμνάσια καταπολέμησης της πυρκαγιάς και οι ασκήσεις διάσωσης με ναυαγοσωστικές λέμβους, καθώς και οι ασκήσεις που περιγράφονται από τις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και από διεθνείς πράξεις πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η διακοπή των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση.
4. Στην περίπτωση που ένας ναυτικός ευρίσκεται σε άμεση διάθεση, όπως στην περίπτωση κατά την οποία ένα μηχανοστάσιο είναι αφύλακτο, ο ναυτικός πρέπει να λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσής του διαταράσσεται από έκτακτες κλήσεις για εργασία.
5. Όσον αφορά τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 3 και 4, εφόσον δεν υφίσταται συλλογική συμφωνία ή διαιτητική απόφαση ή εφόσον η αρμόδια αρχή κρίνει ότι τα θεσπιζόμενα στη συμφωνία ή την απόφαση είναι ανεπαρκή, εναπόκειται σ' αυτή την αρμόδια αρχή να θεσπίσει διατάξεις έτσι ώστε να εξασφαλίσει επαρκή χρόνο ανάπαυσης για τους συγκεκριμένους ναυτικούς.
6. Λαμβάνοντας υπόψη δεόντως τις γενικές αρχές της προστασίας της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων, τα κράτη μέλη μπορούν να εκδίδουν εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ή διαδικασίες για την αρμόδια αρχή έτσι ώστε να επιτρέπονται ή να καταχωρούνται συλλογικές συμφωνίες που να επιτρέπουν εξαιρέσεις από τα όρια που θεσπίζονται στις παραγράφους 1 και 2. Οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να τηρούν κατά το δυνατό τα πρότυπα που καθορίζονται παραπάνω, μπορούν όμως να λαμβάνουν υπόψη συχνότερες ή μεγαλύτερες περιόδους αδείας ή να προβλέπουν τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για ναυτικούς που εργάζονται ως φύλακες ή για ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που εκτελούν μικρά δρομολόγια.
7. Σε εύκολα προσιτό μέρος, τοποθετείται πίνακας στον οποίο να εμφανίζεται η διευθέτηση της εργασίας στο κατάστρωμα και να περιλαμβάνεται για κάθε θέση τουλάχιστον:
 - α) το χρονοδιάγραμμα της υπηρεσίας όταν το πλοίο είναι στην ανοικτή θάλασσα και όταν το πλοίο είναι στο λιμάνι και

β) το μέγιστο ωράριο εργασίας ή το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης που απαιτούνται από τη νομοθεσία, τους κανονισμούς ή τις συλλογικές συμφωνίες που ισχύουν στα κράτη μέλη.

8. Ο πίνακας που αναφέρεται στην παράγραφο 7 συντάσσεται σε τυποποιημένη μορφή στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας του πλοίου και στα αγγλικά.»

6 Η ρήτρα 8 της συμφωνίας έχει ως εξής:

«1. Τηρείται μητρώο των καθημερινών ωρών εργασίας ή των καθημερινών ωρών ανάπαυσης των ναυτικών, έτσι ώστε να επιτρέπεται ο έλεγχος της τήρησης των διατάξεων που θεσπίζονται στη ρήτρα 5. Ο ναυτικός λαμβάνει αντίγραφο των στοιχείων του μητρώου που τον αφορούν, το οποίο πρέπει να υπογράφεται από τον πλοίαρχο, ή από άτομο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο, και από τον ναυτικό.

2. Καθορίζονται διαδικασίες για την τήρηση τέτοιων αρχείων στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των διαστημάτων κατά τα οποία καταχωρούνται οι πληροφορίες. Η μορφή των αρχείων του χρονοδιαγράμματος των ωρών εργασίας ή των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη όλες τις υφιστάμενες διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές. Η μορφή πρέπει να καθορίζεται στη γλώσσα ή τις γλώσσες που προβλέπονται από τη ρήτρα 5, παράγραφος 8.

3. Αντίγραφο των σχετικών διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας που αφορούν αυτή τη συμφωνία και των σχετικών συλλογικών συμφωνιών τηρείται στο κατάστρωμα και είναι εύκολα προσιτό στο πλήρωμα.»

7 Σύμφωνα με τη ρήτρα 9 της συμφωνίας:

«Τα αρχεία που αναφέρονται στη ρήτρα 8 εξετάζονται και υπογράφονται κατά διαστήματα κατάλληλα, έτσι ώστε να ελέγχεται η τήρηση των διατάξεων που διέπουν τις ώρες εργασίας ή τις ώρες ανάπαυσης οι οποίες προβλέπονται στην παρούσα συμφωνία.»

8 Η τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 1999/95 υπενθυμίζει ότι η συμφωνία εφαρμόζεται επί των ναυτικών που εργάζονται επί όλων των ποντοπόρων πλοίων, ανεξαρτήτως του εάν ανήκουν σε εταιρία του δημοσίου ή του ιδιωτικού τομέα, τα οποία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και αναπτύσσουν κανονικά δραστηριότητες εμπορικής ναυτιλίας.

9 Σύμφωνα με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 1999/95, σκοπός αυτής είναι η εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 1999/63, που αντικατοπτρίζουν τις διατάξεις της Σύμβασης 180 της ΔΟΕ, σε κάθε πλοίο που καταπλέει σε κοινοτικό λιμένα, ανεξαρτήτως της σημαίας του, ώστε να αναγνωρίζεται και να επανορθώνεται κάθε κατάσταση που είναι ολοφάνερα επικίνδυνη για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών.

10 Το άρθρο 1 της οδηγίας 1999/95 ορίζει:

«1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η δημιουργία ενός μηχανισμού για την εξακρίβωση και την επιβολή της συμμόρφωσης των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες των κρατών μελών προς τις διατάξεις της οδηγίας 1999/63/ΕΚ, προκειμένου να βελτιωθούν η ασφάλεια στη θάλασσα, οι συνθήκες εργασίας και η υγεία και η ασφάλεια των ναυτικών επί των πλοίων.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε τα πλοία που δεν είναι νηολογημένα στο έδαφός τους ή δεν φέρουν τη σημαία τους να τηρούν τις ρήτρες 1 έως 12 της συμφωνίας η οποία περιέχεται στο παράρτημα της οδηγίας 1999/63/ΕΚ.»

- 11 Το άρθρο 3 της οδηγίας 1999/95, με τον τίτλο «Κατάρτιση εκθέσεων», προβλέπει:

«Με την επιφύλαξη του άρθρου 1, παράγραφος 2, εάν ένα κράτος μέλος, σε λιμένα του οποίου καταπλέει εκουσίως ένα πλοίο κατά την κανονική πορεία της εμπορικής δραστηριότητάς του ή για λειτουργικούς λόγους, γίνεται αποδέκτης καταγγελίας την οποία δεν κρίνει προδήλως αβάσιμη ή έχει αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο δεν πληροί τους κανόνες που αναφέρονται στην οδηγία 1999/63/ΕΚ, στο ναυτιλιακό τομέα, καταρτίζει έκθεση την οποία απευθύνει προς την κυβέρνηση της χώρας στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο και σε περίπτωση που, από την επιθεώρηση που διενεργείται δυνάμει του άρθρου 4, έχουν προκύψει οι απαιτούμενες αποδείξεις, λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για τη διόρθωση οιασδήποτε συνθηκών επί του πλοίου είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών.

Η ταυτότητα του προσώπου που υποβάλλει την καταγγελία δεν πρέπει να αποκαλύπτεται στον πλοίαρχο ή στον ιδιοκτήτη του συγκεκριμένου πλοίου.»

- 12 Σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 1999/95, που φέρει τον τίτλο «Επιθεώρηση και λεπτομερής επιθεώρηση»:

«1. Κατά την πραγματοποίηση επιθεώρησης για τη στοιχειοθέτηση της απόδειξης ότι ένα πλοίο δεν πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 1999/63/ΕΚ, ο επιθεωρητής εξακριβώνει:

- εάν έχει καταρτιστεί πίνακας με το καθεστώς εργασίας επί του πλοίου στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου και στην αγγλική γλώσσα, σύμφωνα με το πρότυπο που παρατίθεται στο παράρτημα Ι, ή άλλο ισοδύναμο πρότυπο, και εάν ο πίνακας αυτός είναι αναρτημένος επί του πλοίου σε ευπρόσιτο μέρος,

— εάν τηρείται αρχείο των ωρών εργασίας ή των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών, στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας που χρησιμοποιούνται επί του πλοίου και στην αγγλική γλώσσα, σύμφωνα με το πρότυπο που παρατίθεται στο παράρτημα II, ή άλλο ισοδύναμο πρότυπο, και εάν φυλάσσεται επί του πλοίου και εάν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι αυτό το αρχείο είναι δεόντως θεωρημένο από την αρμόδια αρχή του κράτους όπου είναι νηολογημένο το πλοίο.

2. Εάν έχει ληφθεί καταγγελία ή ο επιθεωρητής πιστεύει, με βάση τις δικές του παρατηρήσεις επί του πλοίου, ότι τα μέλη του πληρώματος είναι υπερβολικά καταπονημένα, ο επιθεωρητής διενεργεί λεπτομερή επιθεώρηση, σύμφωνα με την παράγραφο 1, προκειμένου να εξακριβώσει κατά πόσο οι ώρες εργασίας ή οι περίοδοι ανάπαυσης που έχουν καταγραφεί στο αρχείο πληρούν τις προδιαγραφές που θεσπίζει η οδηγία 1999/63/ΕΚ στο ναυτιλιακό τομέα και κατά πόσο έχουν τηρηθεί κανονικά, λαμβανομένων υπόψη άλλων αρχείων που αφορούν τη λειτουργία του πλοίου.»

13 Το άρθρο 5 της οδηγίας 1999/95, με τίτλο «Διόρθωση των ανωμαλιών», είναι διατυπωμένο ως εξής:

«1. Εάν η επιθεώρηση ή η λεπτομερής επιθεώρηση αποκαλύψει ότι το πλοίο δεν πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 1999/63/ΕΚ, το κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διορθωθούν οιοσδήποτε συνθήκες επί του πλοίου είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών. Τα εν λόγω μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν απαγόρευση απόπλου μέχρις ότου διορθωθούν οι διαπιστωθείσες ανωμαλίες ή μέχρις ότου αναπαυθεί επαρκώς το πλήρωμα.

2. Εάν υπάρχουν σαφείς αποδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος φύλαξης για την πρώτη βάρδια ή για τις επόμενες βάρδιες που εξασφαλίζουν την αντικατάσταση είναι υπερβολικά καταπονημένα, το κράτος μέλος εξασφαλίζει την απαγόρευση απόπλου του πλοίου μέχρις ότου διορθωθούν οι διαπιστωθείσες ανωμαλίες ή μέχρις ότου αναπαυθεί επαρκώς το πλήρωμα.»

14 Το άρθρο 6 της οδηγίας 1999/95, με τίτλο «Διαδικασίες παρακολούθησης», ορίζει:

«1. Στην περίπτωση απαγόρευσης του απόπλου ενός πλοίου δυνάμει του άρθρου 5, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ενημερώνει τον πλοίαρχο, τον κύριο ή τον εφοπλιστή του πλοίου, καθώς και τη διοίκηση του κράτους της σημαίας ή του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο ή τον Πρόξενο ή, ελλείψει αυτού, τον πλησιέστερο διπλωματικό εκπρόσωπο του κράτους αυτού, σχετικά με τα αποτελέσματα των αναφερομένων στο άρθρο 4 επιθεωρήσεων ή τις αποφάσεις που έλαβε ο επιθεωρητής και τις απαιτούμενες, ενδεχομένως, διορθωτικές ενέργειες.

2. Όταν πραγματοποιείται επιθεώρηση βάσει της παρούσας οδηγίας, πρέπει να καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες προκειμένου να αποφεύγονται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις του πλοίου. Σε περίπτωση, ωστόσο, αδικαιολόγητων καθυστερήσεων, ο ιδιοκτήτης ή ο εφοπλιστής δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση για οιαδήποτε ζημία ή απώλεια έχει υποστεί. Σε κάθε περίπτωση προβαλλόμενης αδικαιολόγητης καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο ιδιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου.»

15 Σύμφωνα με το άρθρο 7 της ίδιας οδηγίας, που φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα προσφυγής»:

«1. Ο ιδιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου ή ο αντιπρόσωπός του στο κράτος μέλος έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης ακινητοποίησης που έχει λάβει η αρμόδια αρχή. Η προσφυγή δεν συνεπάγεται την αναστολή της ακινητοποίησης.

2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διατηρούν, προς τον σκοπό αυτό, κατάλληλες διαδικασίες προσφυγής, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους.

3. Η αρμόδια αρχή πληροφορεί δεόντως τον πλοίαρχο πλοίου, το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 1, για το δικαίωμά του να ασκήσει προσφυγή.»

16 Το άρθρο 8 της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «Διοικητική συνεργασία», έχει ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες διατάξεις ώστε να εξασφαλίσουν, υπό συνθήκες συμβατές με τις προβλεπόμενες στο άρθρο 14 της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα), τη συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων αρχών τους και των αρμοδίων αρχών των άλλων κρατών μελών προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και ανακοινώνουν στην Επιτροπή τις εν λόγω διατάξεις.

2. Οι πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογήν των άρθρων 4 και 5 δημοσιεύονται σύμφωνα με λεπτομερείς διατάξεις όπως εκείνες που προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 15 της οδηγίας 95/21/EK.»

17 Το άρθρο 9 της οδηγίας 1999/95, με τίτλο «Ρήτρα “μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης”», ορίζει:

«Κατά την επιθεώρηση ενός πλοίου νηολογημένου στο έδαφος ή φέροντος τη σημαία κράτους που δεν έχει υπογράψει τη σύμβαση αριθ. 180 της ΔΟΕ ή το

πρωτόκολλο της σύμβασης αριθ. 147 της ΔΟΕ, τα κράτη μέλη, εξασφαλίζουν ότι, μετά την έναρξη ισχύος της σύμβασης και του πρωτοκόλλου, η μεταχείριση που παρέχεται στο εν λόγω πλοίο και το πλήρωμά του δεν είναι ευνοϊκότερη από την παρεχόμενη σε ένα πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία κράτους που είναι μέρος της σύμβασης αριθ. 180 της ΔΟΕ ή του πρωτοκόλλου της σύμβασης αριθ. 147 της ΔΟΕ ή αμφοτέρων.»

- 18 Η οδηγία 1999/95 προβλέπει στο άρθρο της 10, παράγραφος 1, ότι τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να έχουν συμμορφωθεί προς την εν λόγω οδηγία το αργότερο στις 30 Ιουνίου 2002. Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή όλες τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία, η δε Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

Η εθνική νομοθεσία

- 19 Το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 271, για τον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας περί της ασφάλειας και της υγείας των ναυτικών επί των εγχωρίων αλιευτικών πλοίων κατ' εφαρμογήν του νόμου αριθ. 485, της 31ης Δεκεμβρίου 1998 (decreto legislativo αριθ. 271, recante adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n° 485), της 27ης Ιουλίου 1999 (τακτικό συμπλήρωμα της GURI αριθ. 151, της 9ης Αυγούστου 1999, στο εξής: νομοθετικό διάταγμα), εφαρμόζεται, σύμφωνα με το άρθρο του 2, επί των εργαζομένων που απασχολούνται επί όλων των εμπορικών πλοίων ή πλωτών μέσων, νέων ή προϋφισταμένων, που χρησιμοποιούνται για τη ναυσιπλοΐα ή την αλιεία, καθώς και επί των εμπορικών πλοίων ή πλωτών μέσων που τελούν υπό προσωρινή αναστολή της σημαίας, επί των ταχύπλοων σκαφών και επί των κινητών πλατφορμών.

20 Το άρθρο 11, παράγραφοι 1 και 3 έως 10, του νομοθετικού διατάγματος ορίζει:

«1. Με την έκφραση “ωράριο εργασίας επί του πλοίου” νοείται ο χρόνος κατά τον οποίο ένας ναυτικός υποχρεούται να εκτελεί τη συναφή με την άσκηση της ναυσιπλοΐας επαγγελματική δραστηριότητα. Στο ωράριο εργασίας επί του πλοίου συμπεριλαμβάνονται επίσης, εκτός των αφορωσών τη ναυσιπλοΐα και τις λιμενικές εργασίες δραστηριοτήτων:

- a) οι προσκλήσεις για κατεπείγουσες ασκήσεις κατάσβεσης πυρκαγιών ή εγκαταλείψεως του πλοίου καθώς και όλες οι ασκήσεις που επιβάλλονται από τη σχετική με την ασφάλεια νομοθεσία και από τη Σύμβαση του Λονδίνου για τη διασφάλιση της ζωής των ανθρώπων στη θάλασσα, που αποτελεί το αντικείμενο του νόμου αριθ. 313, της 23ης Μαΐου 1980, καθώς και των μεταγενεστέρων τροποποιήσεών του, που καλούνται από κοινού συμβάσεις Solas·
- b) οι συμφυείς με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, σε περίπτωση κινδύνου για το πλήρωμα και το πλοίο, δραστηριότητες που απαιτούνται από τον κυβερνήτη του πλοίου·
- c) οι σχετικές με τα ασκούμενα καθήκοντα εκπαιδευτικές δραστηριότητες που έχουν σχέση με την υγιεινή και την ασφάλεια της εργασίας επί του πλοίου·
- d) οι δραστηριότητες της συνήθους συντηρήσεως του πλοίου·
- e) οι δραστηριότητες που επιβάλλονται από τον κυβερνήτη του πλοίου σε περίπτωση δράσεων σχετικών με την παροχή αρωγής σε άλλα εμπορικά ή αλιευτικά πλωτά μέσα ή αρωγής σε πρόσωπα.

[...]

3. Υπό την επιφύλαξη άλλων διατάξεων συμπεριλαμβανομένων στις ανά κατηγορίες εθνικές συλλογικές συμβάσεις, το ωράριο εργασίας των ναυτικών επί των εμπορικών και αλιευτικών πλοίων ορίζεται σε οκτώ ώρες ημερησίως, με ανάπαυση μία ημέρα την εβδομάδα καθώς και κατά τις αργίες.

4. Τα όρια του ωραρίου εργασίας ή του ωραρίου αναπαύσεως επί των πλοίων ορίζονται ως εξής:

a) ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας δεν μπορεί να υπερβαίνει:

1. τις 14 ώρες εντός περιόδου 24 ωρών·

2. τις 72 ώρες εντός περιόδου 7 ημερών·

ή

b) ο ελάχιστος αριθμός ωρών αναπαύσεως δεν μπορεί να είναι κατώτερος των:

1. 10 ωρών εντός περιόδου 24 ωρών·

2. 77 ωρών εντός περιόδου 7 ημερών.

5. Οι ώρες αναπαύσεως δεν μπορούν να κατατέμνονται σε περισσότερες από δύο χωριστές περιόδους, εκ των οποίων η μία διάρκειας τουλάχιστον έξι, άνευ διακοπής, ωρών, ενώ το μεσολαβούν διάστημα μεταξύ δύο συνεχόμενων περιόδων αναπαύσεως δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 14 ώρες.

6. Οι δραστηριότητες στις οποίες αναφέρονται τα στοιχεία a, b, c, d και e της ανωτέρω παραγράφου 1 πρέπει να εκτελούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγονται κατά το δυνατόν οι διαταραχές στις περιόδους αναπαύσεως και να μην προκαλείται κόπωση.

7. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ναυτικός διανύει περίοδο έντονης πίεσεως, πρέπει να τυγχάνει της κατάλληλης υποχρεωτικής περιόδου αναπαύσεως σε περίπτωση που η κανονική διάρκεια του χρόνου αναπαύσεώς του διακόπτεται από πρόσκληση για εργασία.

8. Όσον αφορά τα πλοία που χρησιμοποιούνται για ταξίδια βραχείας διάρκειας καθώς και τις ειδικές κατηγορίες των πλοίων που χρησιμοποιούνται στις λιμενικές υπηρεσίες, η συλλογική σύμβαση μπορεί να παρεκκλίνει από όσα προβλέπονται στις παραγράφους 4 και 5, και τούτο προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη περισσότερο συχνές ή περισσότερο μακρές περίοδοι αναπαύσεως ή η χορήγηση υποχρεωτικών αναπαύσεων για τους ναυτικούς που απασχολούνται στην υπηρεσία ασφάλειας του πλοίου ή για τους ναυτικούς που εργάζονται επί του πλοίου.

9. Επί όλων των εγχωρίων εμπορικών και αλιευτικών πλοίων, πρέπει να βρίσκεται αναρτημένος, σε τόπο ευχερώς προσβάσιμο και συντεταγμένος στην ιταλική και την αγγλική γλώσσα, πίνακας με το οργανόγραμμα του πληρώματος περιλαμβάνων όσον αφορά κάθε βαθμό ή κάθε είδος καθηκόντων:

- a) το ωράριο υπηρεσίας κατά τη διάρκεια του πλου καθώς και το ωράριο υπηρεσίας κατά τον ελλιμενισμό·
- b) τον μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας καθώς και τον ελάχιστο αριθμό ωρών αναπαύσεως που προβλέπονται σύμφωνα με το παρόν διάταγμα ή τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις.

10. Επί του πλοίου φυλάσσεται αντίγραφο της συλλογικής συμβάσεως, στη διάθεση όλων των εργαζομένων στο πλοίο και των οργάνων επιβλέψεως.»

- 21 Το άρθρο 18, παράγραφος 1, του νομοθετικού διατάγματος προβλέπει ότι, «για τον έλεγχο της εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος διατάγματος, τα αναφερόμενα στο άρθρο 2 πλοία υπόκεινται στους ακόλουθους επ' αυτών ελέγχους:

[...]

- ς) περιστασιακός έλεγχος:

[...]

- 5) για τα αλλοδαπά εμπορικά πλοία ή πλωτά μέσα».

- 22 Σύμφωνα με το άρθρο 21, παράγραφοι 1 και 3, του νομοθετικού διατάγματος:

«1. Προκειμένου να διαπιστώνεται αν το εργασιακό περιβάλλον εξακολουθεί να είναι πάντα σύμφωνο προς τους σχετικούς κανόνες και κάθε φορά που παρίσταται εν προκειμένω ανάγκη, διενεργείται περιστασιακός έλεγχος επί του πλοίου, όπως προβλέπει το άρθρο 18, παράγραφος 1, στοιχείο ς, από την αρμόδια λιμενική αρχή, είτε με δική της πρωτοβουλία είτε κατόπιν αιτήματος του αρμόδιου τοπικού υγειονομικού φορέα (Azienda unità sanitaria locale), εκπροσώπων των συνδικαλιστικών οργανώσεων, των εφοπλιστών ή των ναυτικών. Εξάλλου, είναι δυνατόν ο έλεγχος να ζητείται απ' ευθείας από τους εργαζομένους μέσω εκπροσώπου

επιφορτισμένου με την ασφάλεια του εργασιακού περιβάλλοντος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 16.

[...]

3. Ο διενεργούμενος επί των αλλοδαπών εμπορικών πλοίων ή πλωτών μέσων περιστασιακός έλεγχος γίνεται σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο μνημόνιο συμφωνίας σχετικά με τον εκ μέρους του κράτους του λιμένος αγκυροβολήσεως έλεγχο.»

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

- 23 Μη έχοντας λάβει κανένα στοιχείο σχετικά με τα ληφθέντα από την Ιταλική Δημοκρατία, προς συμμόρφωσή της προς την οδηγία 1999/95, μέτρα, η Επιτροπή κίνησε την προβλεπόμενη από το άρθρο 226 ΕΚ διαδικασία. Αφού όχλησε αυτό το κράτος μέλος ζητώντας του να υποβάλει τις παρατηρήσεις του, η Επιτροπή εξέδωσε, με έγγραφο της 19ης Δεκεμβρίου 2002, αιτιολογημένη γνώμη διαπιστώνουσα ότι η εν λόγω οδηγία δεν είχε μεταφερθεί στο ιταλικό εσωτερικό δίκαιο εντός της ταχθείσας προθεσμίας και κάλεσε την Ιταλική Δημοκρατία να λάβει τα μέτρα που ήσαν αναγκαία για τη συμμόρφωσή της προς την εν λόγω γνώμη εντός προθεσμίας δύο μηνών υπολογιζομένων από της κοινοποιήσεώς της.
- 24 Με την απάντησή τους της 14ης Φεβρουαρίου 2003, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι τελούσε υπό επεξεργασία σχετικό νομοθετικό διάταγμα.
- 25 Με έγγραφο της 1ης Ιουλίου 2003, οι ιταλικές αρχές αναφέρθηκαν στην εκπόνηση, από τη διοίκηση, πίνακα σχετικού με το καθεστώς εργασίας επί των πλοίων καθώς

και αρχείου ωρών εργασίας επί του πλοίου, σύμφωνα με τα παραρτήματα Ι και ΙΙ της οδηγίας 1999/95.

- 26 Μη έχοντας λάβει κανένα άλλο στοιχείο από τις ιταλικές αρχές, η Επιτροπή άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

Επί της προσφυγής

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 27 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι στο αποσταλλέν σ' αυτήν, την 1η Ιουλίου 2003, έγγραφο των ιταλικών αρχών δεν αναφέρεται σε οποιοδήποτε μέτρο σχετικό με τη θέσπιση των επιβαλλομένων από τα άρθρα 3 έως 9 της οδηγίας 1999/95 κανόνων. Η εκπόνηση πίνακα και αρχείου μπορεί να αποτελεί κατά την Επιτροπή, το πολύ-πολύ, προπαρασκευαστικό μέτρο όσον αφορά τη θέσπιση κανόνων πληρούντων τις προβλεπόμενες από το άρθρο 4 της οδηγίας υποχρεώσεις. Η Ιταλική Δημοκρατία δεν έχει εισέτι λάβει τα μέτρα που είναι αναγκαία για τη συμμόρφωσή της προς την εν λόγω οδηγία ή, εν πάση περιπτώσει, δεν τα έχει γνωστοποιήσει στην Επιτροπή.
- 28 Η Ιταλική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι με την οδηγία 1999/95 επιδιώχθηκε η θέσπιση ενός συστήματος ελέγχου και διαπιστώσεως της τηρήσεως των διατάξεων της

οδηγίας 1999/63. Αυτή η τελευταία οδηγία τέθηκε σε εφαρμογή στην Ιταλία, όσον αφορά τις ουσιώδεις διατάξεις, της με το άρθρο 11 του νομοθετικού διατάγματος. Οι ιταλικές αρχές είχαν ήδη θεσπίσει, διά της διοικητικής οδού, τον πίνακα σχετικά με το ωράριο εργασίας στο πλοίο καθώς και το αρχείο των ωρών εργασίας στο πλοίο, που ήσαν σύμφωνα προς τα πρότυπα που προβλέπονταν, αντιστοίχως, στα παραρτήματα I και II της οδηγίας 1999/95. Η εν λόγω κυβέρνηση διατείνεται ότι κάθε τυχόν αναγκαίο συμπληρωματικό εκτελεστικό μέτρο θα συμπεριληφθεί στον κοινοτικό νόμο αριθ. 306, της 31ης Οκτωβρίου 2003, ο οποίος θα περιλαμβάνει, στο παράρτημά του Β, την οδηγία 1999/63.

- 29 Αναφερόμενη στα άρθρα 2 και 18 του νομοθετικού διατάγματος, η Ιταλική Κυβέρνηση προσθέτει, με το υπόμνημά της ανταπαντήσεως, ότι το σύστημα ελέγχου και διαπιστώσεως της τηρήσεως των διατάξεων της οδηγίας 1999/63, το οποίο έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή, αφορά όχι μόνον τα φέροντα την ιταλική σημαία πλοία, αλλά και όλα τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες της Κοινότητας. Έτσι, η οδηγία 1999/95 έχει ήδη μεταφερθεί, όσον αφορά τα ουσιώδη σημεία της, στο εσωτερικό ιταλικό δίκαιο.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- 30 Πρέπει, προκαταρκτικώς, να υπομνησθεί ότι η ύπαρξη μιας παραβάσεως πρέπει να εκτιμάται με βάση την κατάσταση του κράτους μέλους όπως αυτή υφίστατο κατά το πέρας της ταχθείσας με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμίας (βλ., μεταξύ άλλων,

αποφάσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, C-71/99, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 2001, σ. I-5811, σκέψη 29, και της 11ης Οκτωβρίου 2001, C-110/00, Επιτροπή κατά Αυστρίας, Συλλογή 2001, σ. I-7545, σκέψη 13). Κατά συνέπεια, ο κοινοτικός νόμος αριθ. 306, της 31ης Οκτωβρίου 2003, δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη από το Δικαστήριο.

- 31 Δεδομένου ότι η Επιτροπή, με την αιτιολογία του δικογράφου της προσφυγής της, προσήψε απλώς στην Ιταλική Κυβέρνηση το γεγονός ότι δεν αποδείκνυε ότι είχαν θεσπιστεί τα μέτρα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλονταν στα κράτη μέλη από τα άρθρα 3 έως 9 της οδηγίας 1999/95, η προσφυγή πρέπει να νοηθεί υπό την έννοια ότι αφορά μόνον αυτές τις διατάξεις.

Όσον αφορά το άρθρο 4 της οδηγίας 1999/95

- 32 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα τη νομολογία του Δικαστηρίου, για τη διασφάλιση της πλήρους εφαρμογής των οδηγιών, κατά νόμο και όχι απλώς στην πράξη, τα κράτη μέλη οφείλουν να προβλέπουν συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο όσον αφορά τον οικείο τομέα. (αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 1991, C-360/87, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1991, σ. I-791, σκέψη 13, και της 27ης Νοεμβρίου 2003, C-429/01, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2003, σ. I-14355, σκέψη 40).

- 33 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το νομοθετικό διάταγμα δεν πληροί αυτή την επιταγή στο μέτρο που πρόκειται για το άρθρο 4 της οδηγίας 1999/95.

34 Η διάταξη αυτή προβλέπει ειδικές επιθεωρήσεις για τη στοιχειοθέτηση της απόδειξης ότι ένα πλοίο δεν πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 1999/63. Η ίδια διάταξη αναφέρει λεπτομερώς τα στοιχεία επί των οποίων πρέπει να επικεντρώνονται οι έλεγχοι και επιβάλλει τη διενέργεια, ιδίως, στο πλαίσιο επιθεωρήσεων περιγραφομένων ως «λεπτομερών», διασταυρουμένων ελέγχων μεταξύ, αφενός, του αρχείου ωρών εργασίας ή αναπαύσεως και, αφετέρου, άλλων αρχείων σχετικών με την εκμετάλλευση του οικείου πλοίου.

35 Όμως, το νομοθετικό διάταγμα δεν περιλαμβάνει τέτοιες επιταγές.

36 Ως εκ τούτου, η προσφυγή πρέπει να κριθεί βάσιμη στο μέτρο που αφορά το άρθρο 4 της οδηγίας 1999/95.

Όσον αφορά το άρθρο 3 της οδηγίας 1999/95

37 Το άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 1999/95 καθιερώνει διττή υποχρέωση σε βάρος των κρατών μελών. Η πρώτη υποχρέωση συνίσταται, όταν ένα κράτος μέλος γίνεται αποδέκτης καταγγελίας ή διαθέτει αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο δεν πληροί τους κανόνες που αναφέρονται στην οδηγία 1999/63, στην κατάρτιση εκθέσεως απευθυνόμενης στην κυβέρνηση της χώρας στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο.

38 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι δεν πρέπει, κατ' αρχήν, να μεταφέρεται στο εσωτερικό δίκαιο διάταξη η οποία αφορά μόνο τις σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και της Επιτροπής ή των λοιπών κρατών μελών (βλ. τις αποφάσεις

της 20ής Νοεμβρίου 2003, C-296/01, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2003, σ. I-13909, σκέψη 92, και της 27ης Νοεμβρίου 2003, Επιτροπή κατά Γαλλίας, προαναφερθείσα, σκέψη 68).

- 39 Πρέπει να υπομνησθεί συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία, κάθε κράτος που είναι αποδέκτης μιας οδηγίας υποχρεούται να λάβει, στο πλαίσιο της εθνικής έννομης τάξεώς του, όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της πλήρους αποτελεσματικότητας της οδηγίας, σύμφωνα με τον επιδιωκόμενο υπ' αυτής στόχο (βλ., μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις της 17ης Ιουνίου 1999, C-336/97, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1999, σ. I-3771, σκέψη 19· της 8ης Μαρτίου 2001, C-97/00, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2001, σ. I-2053, σκέψη 9, και της 7ης Μαΐου 2002, C-478/99, Επιτροπή κατά Σουηδίας, Συλλογή 2002, σ. I-4147, σκέψη 15).
- 40 Σύμφωνα με τη δεύτερη και έβδομη αιτιολογική σκέψη της, η οδηγία 1999/95 σκοπεύει, κυρίως, στη βελτίωση των συνθηκών ζωής και εργασίας των ναυτικών καθώς και στη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα. Η έκθεση που απευθύνεται στην κυβέρνηση της χώρας νηολογήσεως του πλοίου προορίζεται στο να επισημάνει μια κατάσταση πρόδηλου κινδύνου για την ασφάλεια ή την υγεία των μελών του πληρώματος. Η εν λόγω έκθεση σκοπεύει στην άμεση εξάλειψη του κινδύνου αυτού και δεν αφορά μόνον απλές υποχρεώσεις ενημερώσεως. Επομένως, για την πλήρη αποτελεσματικότητα του κανόνα απαιτείται μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο.
- 41 Κατά συνέπεια, η προσφυγή της Επιτροπής πρέπει να γίνει δεκτή στο μέτρο που αυτή αφορά την εν λόγω υποχρέωση.
- 42 Η δεύτερη υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 3, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 1999/95, επιβάλλει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα όταν από διενεργούμενη σύμφωνα με το άρθρο 4 της εν λόγω οδηγίας επιθεώρηση αποδεικνύεται ότι πλοίο δεν πληροί τους κανόνες της οδηγίας 1999/63. Δεδομένου ότι, όπως έχει διαπιστωθεί στη σκέψη 36 της παρούσας αποφάσεως, αυτό το άρθρο 4 δεν έχει μεταφερθεί στο ιταλικό δίκαιο, η προσφυγή της Επιτροπής επίσης να θεωρηθεί ως βάσιμη στο μέτρο που αφορά την εν λόγω υποχρέωση.

- 43 Το άρθρο 3, δεύτερο εδάφιο, της οδηγίας 1999/95 προβλέπει ότι δεν πρέπει να αποκαλύπτεται στον πλοίαρχο ή στον ιδιοκτήτη του οικείου πλοίου η ταυτότητα του προσώπου που υποβάλλει την καταγγελία.
- 44 Καμιά από τις προβαλλόμενες από την Ιταλική Κυβέρνηση διατάξεις εσωτερικού δικαίου δεν επαναλαμβάνει την απαγόρευση αυτή.
- 45 Κατά συνέπεια, η προσφυγή είναι και επί του σημείου αυτού βάσιμη.

Όσον αφορά το άρθρο 5 της οδηγίας 1999/95

- 46 Η διάταξη αυτή προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι τα μέτρα για τη διόρθωση διαπιστωθεισών ανωμαλιών μπορούν και, υπό συγκεκριμένες συνθήκες, πρέπει να συνεπάγονται, όσον αφορά το οικείο πλοίο, απαγόρευση εγκαταλείψεως του λιμένα εφόσον οι ανωμαλίες αυτές δεν έχουν διορθωθεί.
- 47 Δεν αμφισβητείται ότι τέτοια μέτρα δεν περιλαμβάνονται στις προβαλλόμενες από την Ιταλική Κυβέρνηση διατάξεις εσωτερικού δικαίου.
- 48 Ως εκ τούτου, η προσφυγή πρέπει να γίνει δεκτή στο μέτρο που αφορά το άρθρο 5 της οδηγίας 1999/95.

Όσον αφορά το άρθρο 6 της οδηγίας 1999/95

- 49 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 1999/95 προβλέπει, σε βάρος της αρμόδιας αρχής του οικείου κράτους μέλους, υποχρέωση ενημερώσεως σε περίπτωση απαγορεύσεως, δυνάμει του άρθρου 5 αυτής, του απόπλου ενός πλοίου.
- 50 Αποδέκτες μιας τέτοιας ενημέρωσης είναι, αφενός, ο πλοίαρχος, ο κύριος ή ο εφοπλιστής του πλοίου και, αφετέρου, οι διοικητικές αρχές του κράτους της σημαίας ή του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο ή ο πρόξενος ή, ελλείψει αυτού, ο πλησιέστερος διπλωματικός εκπρόσωπος του κράτους αυτού.
- 51 Η επικαλούμενη από την Ιταλική Κυβέρνηση εθνική νομοθεσία δεν θεσπίζει καμιά σχετική υποχρέωση ενημερώσεως.
- 52 Βεβαίως, όπως έχει υπομνησθεί στη σκέψη 38 της παρούσας αποφάσεως, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται, κατ' αρχήν, να μεταφέρουν στο εσωτερικό τους δίκαιο διατάξεις που αφορούν μόνο σχέσεις μεταξύ κρατών μελών.
- 53 Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, εν προκειμένω, η υποχρέωση ενημερώσεως των οικείων αρχών του κράτους της σημαίας ή του κράτους εντός του οποίου είναι νηολογημένο το πλοίο ή του προξένου ή, ελλείψει αυτού, του πλησιέστερου διπλωματικού εκπροσώπου του κράτους αυτού αποτελεί αναπόφευκτη συνέπεια των ευθυνών που το εν λόγω κράτος υπέχει από το δημόσιο διεθνές δίκαιο.

- 54 Πράγματι, από το άρθρο 94, παράγραφος 1, της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, που υπεγράφη στο Montego Bay, της 10ης Δεκεμβρίου 1982, που τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994 και εγκρίθηκε με την απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998 (ΕΕ L 179, σ. 1), σχετικά με τις υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας, προκύπτει ότι κάθε κράτος ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχό του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα πάνω στα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις παραγράφους 2, στοιχείο β', και 3, στοιχείο β', του εν λόγω άρθρου, κάθε κράτος ασκεί τη δικαιοδοσία του σύμφωνα με το εσωτερικό του δίκαιο επί παντός πλοίου που φέρει τη σημαία του καθώς και επί του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος αυτού, αναφορικά με τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν το πλοίο, και κάθε κράτος λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, ιδίως, όσον αφορά την επάνδρωση, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευσης των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις συμβάσεις που εφαρμόζονται διεθνώς.
- 55 Από την παράγραφο 6 του εν λόγω άρθρου προκύπτει ότι το κράτος της σημαίας, εφόσον ενημερωθεί σχετικά με το ότι δεν έχει διενεργηθεί στο πλοίο ο κατάλληλος έλεγχος, προβαίνει σε έρευνα και λαμβάνει, εφόσον παρίσταται ανάγκη, τα μέτρα που είναι αναγκαία για τη διόρθωση της καταστάσεως.
- 56 Εξ αυτού έπεται ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 1999/95 ενημέρωση σκοπεύει ευθέως στη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα σε περίπτωση πρόδηλου κινδύνου. Επομένως, η πλήρης αποτελεσματικότητα της διατάξεως αυτής επιβάλλει τη ρητή μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο.
- 57 Κατά συνέπεια, η προσφυγή πρέπει να γίνει δεκτή στο μέτρο που αφορά το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 1999/95.

58 Όσο για το άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/95, με το άρθρο αυτό θεσπίζονται κανόνες σχετικοί με την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των οικείων προσώπων μέσω των διενεργουμένων βάσει της οδηγίας αυτής επιθεωρήσεων. Τέτοιοι κανόνες ουδόλως απαντώνται στις διατάξεις εσωτερικού δικαίου τις οποίες επικαλείται η Ιταλική Κυβέρνηση.

59 Κατά συνέπεια, η προσφυγή πρέπει να γίνει δεκτή στο μέτρο που αφορά το άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/95.

Όσον αφορά το άρθρο 7 της οδηγίας 1999/95

60 Προκειμένου περί της αιτιάσεως αυτής, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για τη μεταφορά μιας οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο δεν απαιτείται, κατ' ανάγκη, η κατά γράμμα επανάληψη των διατάξεών της σε ρητό και ειδικό νομικό κανόνα και μπορεί να αρκεί ένα γενικό νομικό πλαίσιο εφόσον αυτό διασφαλίζει αποτελεσματικά την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας κατά τρόπο ακούοντως σαφή και ακριβή ώστε, στην περίπτωση που η οδηγία αυτή σκοπεύει στη δημιουργία δικαιωμάτων για τους ιδιώτες, να μπορούν οι δικαιούχοι να γνωρίζουν πλήρως τα δικαιώματά τους και, ενδεχομένως, να τα προβάλλουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων (αποφάσεις της 28ης Φεβρουαρίου 1991, C-131/88, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1991, σ. I-825, σκέψη 6, και της 15ης Νοεμβρίου 2001, C-49/00, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2001, σ. I-8575, σκέψεις 21 και 22).

61 Όμως, καμιά από τις προβαλλόμενες από την Ιταλική Κυβέρνηση διατάξεις εσωτερικού δικαίου δεν αφορά δικαίωμα προσφυγής κατά αποφάσεως περί ακινητοποιήσεως πλοίου ληφθείσας από την αρμόδια εθνική αρχή ούτε, εξάλλου, υποχρέωση της τελευταίας να ενημερώσει τον πλοίαρχο του οικείου πλοίου σχετικά με το δικαίωμα αυτό.

62 Κατά συνέπεια, η προσφυγή της Επιτροπής κρίνεται βάσιμη στο μέτρο που αφορά το άρθρο 7 της οδηγίας 1999/95.

Όσον αφορά το άρθρο 8 της οδηγίας 1999/95

63 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής αφορά μόνον τις σχέσεις μεταξύ των κρατών μελών καθώς και τις σχέσεις μεταξύ των τελευταίων και της Επιτροπής. Όπως έχει υπομνησθεί στη σκέψη 38 της παρούσας αποφάσεως, τέτοιες διατάξεις δεν πρέπει, κατ' αρχήν, να μεταφέρονται στο εσωτερικό δίκαιο.

64 Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διασφαλίζουν την πλήρη αποτελεσματικότητα του κοινοτικού δικαίου, η Επιτροπή έχει την ευχέρεια να αποδεικνύει ότι για την τήρηση της διατάξεως οδηγίας διέπουσας αυτές τις σχέσεις απαιτείται η θέσπιση ειδικών μέτρων μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη (βλ. προπαρατεθείσες αποφάσεις της 20ής Νοεμβρίου 2003, Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψη 92, και της 27ης Νοεμβρίου 2003, Επιτροπή κατά Γαλλίας, σκέψη 68).

65 Εν προκειμένω, η Επιτροπή δεν προβάλλει επιχειρήματα προκειμένου να αποδείξει την ύπαρξη πρακτικής των ιταλικών αρχών αντίθετης προς τις απορρέουσες από το άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας 1999/95 υποχρεώσεις των κρατών μελών.

66 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί η προσφυγή της Επιτροπής όσον αφορά την αιτίαση αυτή.

67 Αντιθέτως, η εν λόγω προσφυγή πρέπει να κριθεί ως βάσιμη στο μέτρο που αφορά τη σχετική με δημοσιεύσεις υποχρέωση του άρθρου 8, παράγραφος 2, της οδηγίας 1999/95, δοθέντος ότι από τις προβαλλόμενες από την Ιταλική Κυβέρνηση διατάξεις ουδόλως προκύπτει η ύπαρξη τέτοιας κατά το εσωτερικό δίκαιο υποχρέωσης.

Όσον αφορά το άρθρο 9 της οδηγίας 1999/95

68 Οι επικαλούμενες από την Ιταλική Κυβέρνηση διατάξεις εσωτερικού δικαίου δεν περιλαμβάνουν καμιά διάταξη περί «μη ευνοϊκότερης» μεταχείρισεως κατά την έννοια του άρθρου 9 της οδηγίας 1999/95.

69 Ως εκ τούτου, η προσφυγή πρέπει να γίνει δεκτή στο μέτρο που αφορά την εν λόγω διάταξη.

70 Κατόπιν όλων των ανωτέρω θεωρήσεων, επιβάλλεται, αφενός, η διαπίστωση ότι η Ιταλική Δημοκρατία, μη θεσπίζοντας τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ήσαν αναγκαίες για τη συμμόρφωσή της προς τα άρθρα 3 έως 7, 8, παράγραφος 2, και 9 της οδηγίας 1999/95, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την εν λόγω οδηγία και, αφετέρου, η απόρριψη, κατά τα λοιπά, της προσφυγής.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ⁷¹ Δυνάμει του άρθρου 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρξε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή έχει ζητήσει την καταδίκη της Ιταλικής Δημοκρατίας και η τελευταία ηττήθηκε, πρέπει αυτή να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Η Ιταλική Δημοκρατία, μη θεσπίζοντας τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ήσαν αναγκαίες για τη συμμόρφωσή της προς τα άρθρα 3 έως 7, 8, παράγραφος 2, και 9 της οδηγίας 1999/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με την επιβολή των διατάξεων περί των ωρών εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από την εν λόγω οδηγία.
- 2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.
- 3) Καταδικάζει την Ιταλική Δημοκρατία στα δικαστικά έξοδα.

(υπογραφές)