

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

JULIANE ΚΟΚΟΤΤ

της 20ής Νοεμβρίου 2007<sup>1</sup>

**I — Εισαγωγή**

1. Το τιθέμενο εν προκειμένω ερώτημα έγκειται στο αν οι διατάξεις της οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις<sup>2</sup>, συμβιβάζονται με νομικούς κανόνες υπέρτερης ισχύος.
2. Οι International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), Greek Shipping Co-operation Committee, Lloyd's Register και International Salvage Union υπέβαλαν ενώπιον του High Court of Justice από κοινού αίτηση κατά του Βρετανού Υπουργού Μεταφορών με αντικείμενο τη μελετώμενη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο. Οι ανωτέρω εταιρίες είναι σημαντικές οργανώσεις του τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Η Intertanko εκπροσωπεί για παράδειγμα περί το 80 % του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενοπλοίων.
3. Η διαφορά ανάγεται στο ερώτημα αν τα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας 2005/35 συνάδουν προς τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, η οποία υπογράφηκε στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982<sup>3</sup> (στο εξής: Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας) και στην οποία η Κοινότητα προσχώρησε το 1998<sup>4</sup>, καθώς και προς τη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και το πρωτόκολλο του 1978<sup>5</sup> (στο εξής: Marpol 73/78). Οι σχετικές διατάξεις διέπουν την ποινική ευθύνη λόγω παράνομων απορρίψεων. Η αβεβαιότητα οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η οδηγία προβλέπει προφανώς αυστηρότερα κριτήρια ευθύνης από εκείνα της Marpol 73/78. Δυνάμει της οδηγίας, αρκεί μεταξύ άλλων η σοβαρή αμέλεια, ενώ η Marpol 73/78 απαιτεί τουλάχιστον αμέλεια και επίγνωση της εξ αυτού τυχόν προκλήσεως ζημίας.
4. Επιπλέον, τίθεται το ερώτημα αν η προαπαιτούμενη σοβαρή αμέλεια για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης συμβιβάζεται με την αρχή της ασφαλείας δικαίου.

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — ΕΕ L 255, σ. 11.

3 — Τρίτη συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, επίσημα έγγραφα, τόμος XVII, 1984, doc. A/Conf.62/122, σ. 157 έως 231.

4 — Απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998, σχετικά με τη σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών, της 10ης Δεκεμβρίου 1982, για το δίκαιο της θάλασσας και της συμφωνίας της 28ης Ιουλίου 1994 σχετικά με την εφαρμογή του μέρους XI της εν λόγω συμβάσεως (ΕΕ L 179, σ. 1).

5 — *Recueil des traités de Nation Unies*, τόμος 1341, αριθ. 22484.

## II — Νομικό πλαίσιο

ειδικότερα, η πρακτική των κρατών μελών διαφέρει σημαντικά όσον αφορά την επιβολή κυρώσεων για απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από τα πλοία.»

### A — Το κοινοτικό δίκαιο

5. Η οδηγία 2005/35 εκδόθηκε με βάση το άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ, το οποίο αποτελεί το θεμέλιο των αφορώντων τις θαλάσσιες μεταφορές μέτρων.

6. Οι λόγοι εκδόσεως της οδηγίας απορρέουν ειδικότερα από τη δεύτερη και την τρίτη αιτιολογική σκέψη της:

«(2) Τα [ουσιαστικής φύσεως] πρότυπα για τις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από τα πλοία σε όλα τα κράτη μέλη βασίζονται στη Σύμβαση Marpol 73/78. Πάντως, πάρα πολλά πλοία που διαπλέουν τα κοινοτικά ύδατα αγνοούν καθημερινά τους κανόνες αυτούς χωρίς να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα.

(3) Η εφαρμογή της Συμβάσεως Marpol 73/78 παρουσιάζει αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών και, κατά συνέπεια, καθίσταται αναγκαία η εναρμόνιση της εφαρμογής της σε κοινοτικό επίπεδο.

7. Το άρθρο 3 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας:

«1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, στις απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών:

α) στα εσωτερικά ύδατα κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, κατά τον βαθμό που εφαρμόζεται το καθεστώς Marpol·

β) στην αιγιαλίτιδα ζώνη κράτους μέλους·

γ) στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας στα οποία εφαρμόζεται το καθεστώς της διελεύσεως εν πορεία, σύμφωνα με το μέρος III, τμήμα 2, της Συμβάσεως [του Montego Bay], εφόσον τα στενά αυτά τελούν υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους·

δ) στην αποκλειστική οικονομική ζώνη ή σε ισοδύναμη ζώνη κράτους μέλους η οποία

καθιερώθηκε σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο και

ποινικά αδικήματα με την απόφαση πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ, η οποία συμπληρώνει την παρούσα οδηγία, και υπό τις προβλεπόμενες στην απόφαση αυτή περιστάσεις.

ε) στην ανοικτή θάλασσα.

#### Άρθρο 5

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από οποιοδήποτε πλοίο, ανεξαρτήτως σημαίας, με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, ή άλλα πλοία κρατικής ιδιοκτησίας ή κρατικής εκμεταλλεύσεως, τα οποία χρησιμοποιούνται, προσωρινώς, μόνο για κρατικούς και μη εμπορικούς σκοπούς.»

Εξαιρέσεις

8. Εκείνο που αμφισβητείται στην υπό κρίση διαφορά είναι το κύρος των άρθρων 4 και 5, τα οποία έχουν ως εξής:

1. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών σε μία από τις κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, ζώνες δεν θεωρείται παράβαση, εφόσον πληροί τις προϋποθέσεις των κανονισμών 9, 10, 11, στοιχείο α', ή 11, στοιχείο γ', του παραρτήματος I, ή των κανονισμών 5, 6, στοιχείο α', ή 6, στοιχείο γ', του παραρτήματος II της [Συμβάσεως] Marpol 73/78.

#### «Άρθρο 4

#### Παραβάσεις

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία σε μία από τις κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, ζώνες να θεωρούνται παραβάσεις, εφόσον διαπράττονται με δόλο, από αμέλεια ή από βαρεία αμέλεια. Οι παραβάσεις αυτές θεωρούνται

2. Η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών στις κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχεία γ', δ' και ε', ζώνες δεν θεωρείται ως παράβαση εκ μέρους του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου ή του πληρώματος, όταν αυτό ενεργεί υπό την ευθύνη του πλοιάρχου, εφόσον πληροί τους όρους του κανονισμού 11, στοιχείο β', του παραρτήματος I, ή του κανονισμού 6, στοιχείο β', του παραρτήματος II της [Συμβάσεως] Marpol 73/78.»

B — Το διεθνές δίκαιο

οικονομικής ζώνης τους θεμελιώνεται στο άρθρο 211, παράγραφος 5:

1. Η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας

«Για τους σκοπούς της εφαρμογής των διατάξεων του τμήματος 6, τα παράκτια κράτη μπορούν να εκδίδουν νόμους και κανονισμούς για την αποκλειστική οικονομική ζώνη τους με σκοπό την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεως από πλοία, [πράξεις] οι οποίες πρέπει να συνάδουν και να υλοποιούν τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή μέσω γενικής διπλωματικής διασκέψεως.»

9. Η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τις διώξεις σε περίπτωση θαλάσσιας ρυπάνσεως.

10. Το άρθρο 211, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, προβλέπει την ανάπτυξη διεθνών προτύπων προστασίας του περιβάλλοντος:

12. Τα στενά διέπονται, δυνάμει του άρθρου 42, παράγραφος 1, στοιχείο β', από ανάλογες προς τις αφορώσες την αποκλειστική οικονομική ζώνη διατάξεις:

«Τα κράτη, ενεργώντας μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή γενικής διπλωματικής διασκέψεως, θεσπίζουν διεθνείς κανόνες και πρότυπα για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία και προωθούν την υιοθέτηση, κατά τον ίδιο τρόπο, όπου χρειάζεται, θαλάσσιων συστημάτων κυκλοφορίας προορισμένων να ελαχιστοποιούν τον κίνδυνο ατυχημάτων που μπορεί να προκαλέσουν ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον, περιλαμβανομένων των ακτών, καθώς επίσης και βλάβη από ρύπανση στα συμφέροντα παράκτιων κρατών.»

«1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος τμήματος, τα παράκτια στενών κράτη μπορούν να θεσπίζουν νόμους και κανονισμούς σχετικούς με τη διέλευση εν πορεία από τα στενά [και αφορώντες]:

[...]

11. Η νομοθετική αρμοδιότητα των παράκτιων κρατών εντός της αποκλειστικής

β) την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεως, εφαρμόζοντας τους διεθνείς κανονισμούς σχετικά με την απόρριψη υδρογονανθράκων,

καταλοίπων υδρογονανθράκων και άλλων επιβλαβών ουσιών·

15. Διαφορετικές διατάξεις εφαρμόζονται στα χωρικά ύδατα (τα οποία η Σύμβαση αποκαλεί «αιγιαλίτιδα ζώνη»). Το άρθρο 2 διέπει την κυριαρχία του παράκτιου κράτους επί της ως άνω ζώνης.

[...]».

13. Βάσει του άρθρου 89, αποκλείεται κατ' αρχήν η νομοθετική αρμοδιότητα των κρατών στην ανοικτή θάλασσα:

«[Κανένα κράτος δεν νομιμοποιείται να θέσει υπό την κυριαρχία του οποιοδήποτε τμήμα της ανοικτής θάλασσας.]»

14. Πάντως, το άρθρο 218, παράγραφος 1, προβλέπει ότι τα κράτη του λιμένα δύνανται να προβούν σε διώξεις σε περίπτωση παράνομων απορρίψεων:

«Όταν πλοίο καταπλέει εκουσίως σε λιμένα ή σε πλωτή υπεράκτια εγκατάσταση ενός κράτους, το κράτος αυτό δύναται να διεξαγάγει έρευνα και, εφόσον το δικαιολογούν τα αποδεικτικά στοιχεία, να κινήσει διαδικασία σχετικά με οποιαδήποτε απόρριψη ουσιών από το πλοίο αυτό εκτός των εσωτερικών υδάτων, της αιγιαλίτιδας ζώνης ή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης του οικείου κράτους κατά παράβαση των διεθνώς εφαρμοζόμενων κανόνων και προτύπων που θεσπίστηκαν μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή γενικής διπλωματικής διασκέψεως.»

«1. Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται, πέραν του εδάφους και των εσωτερικών υδάτων του, στη δε περίπτωση αρχιπελαγικού κράτους, πέραν των αρχιπελαγικών υδάτων του, σε παρακείμενη θαλάσσια ζώνη [οριζόμενη ως αιγιαλίτιδα ζώνη].

2. Η κυριαρχία αυτή εκτείνεται και στον εναέριο χώρο υπεράνω της αιγιαλίτιδας ζώνης, καθώς και στον βυθό αυτής και στο υπέδαφός της.

3. Η επί της αιγιαλίτιδας ζώνης κυριαρχία ασκείται υπό τους όρους που προβλέπουν οι διατάξεις της Συμβάσεως [του Montego Bay] και οι λοιποί κανόνες του διεθνούς δικαίου.»

16. Το άρθρο 211, παράγραφος 4, περιλαμβάνει γενικές διατάξεις αφορώσες την περιβαλλοντική προστασία στην αιγιαλίτιδα ζώνη:

«Τα παράκτια κράτη μπορούν, κατά την άσκηση της κυριαρχίας τους [εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης], να εκδίδουν νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και

τον έλεγχο της θαλάσσιας ρυπάνσεως από ξένα πλοία, περιλαμβανομένων των πλοίων που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως. Οι νόμοι και οι κανονισμοί αυτοί, σύμφωνα με το μέρος II, τμήμα 3, δεν πρέπει να παρακωλύουν την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων.»

τον εξοπλισμό των ξένων πλοίων, εκτός και αν εφαρμόζουν τους γενικούς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες ή τα διεθνή πρότυπα.

[...]

17. Το άρθρο 21 προσδιορίζει ποιοι νόμοι και κανονισμοί του παράκτιου κράτους σχετικά με την αβλαβή διέλευση επιτρέπονται:

«1. Το παράκτιο κράτος δύναται να υιοθετήσει, σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως και τους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, νόμους και κανονισμούς αφορώντες την αβλαβή διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη, σε σχέση με όλα ή οποιοδήποτε από τα ακόλουθα θέματα:

4. Τα ξένα πλοία που ασκούν το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως από την αιγιαλίτιδα ζώνη συμμορφώνονται με όλους τους ανωτέρω νόμους και κανονισμούς και όλες τις γενικώς αποδεκτές διεθνείς ρυθμίσεις που αφορούν την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα.»

[...]

στ) την προστασία του περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους και την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεώς του.

2. Η Marpol 73/78

[...]

2. Οι ανωτέρω νόμοι και κανονισμοί δεν εφαρμόζονται όσον αφορά τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την επάνδρωση ή

18. Η Marpol 73/78 συμφωνήθηκε υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: ΔΝΟ). Όλα τα κράτη μέλη προσχώρησαν στο ασκούν εν προκειμένω επιρροή τμήμα της Marpol 73/78<sup>6</sup>. πάντως, δεν προβλέπεται η προσχώρηση της Κοινότητας (άρθρο 13).

6 — Σύμφωνα με τις διευκρινίσεις του ΔΝΟ, όπως αυτές απαντούν στην ιστοσελίδα του οργανισμού στο Διαδίκτυο [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=248](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248), την οποία συμβουλευθήκα στις 2 Μαΐου 2007. Το παράρτημα VI δεν έχει ακόμη επικυρωθεί από την Αυστρία, την Τσεχική Δημοκρατία, την Ιρλανδία, την Ουγγαρία, τη Μάλτα, την Πορτογαλία και τη Σλοβακία· επίσης, η Μάλτα δεν έχει επικυρώσει ακόμη το παράρτημα IV.

19. Το άρθρο 4 της Marpol 73/78 περιλαμβάνει τις ακόλουθες διατάξεις:

«1. Οποιαδήποτε παράβαση των διατάξεων της παρούσας Συμβάσεως απαγορεύεται, επιβάλλονται δε κυρώσεις συναφώς σύμφωνα με το δίκαιο της Αρχής του πλοίου οπουδήποτε και αν γίνει η παράβαση. Αν η Αρχή ενημερωθεί για παρόμοια παράβαση και εφόσον διαθέτει επαρκή στοιχεία προκειμένου να κινηθεί διαδικασία σχετικά με την αναφερόμενη παράβαση, την κινεί το συντομότερο δυνατόν, σύμφωνα με τη νομοθεσία της.

2. Οποιαδήποτε παράβαση των διατάξεων της παρούσας Συμβάσεως εντός των ορίων δικαιοδοσίας κάθε συμβαλλόμενου μέρους στη Σύμβαση απαγορεύεται, επιβάλλονται δε κυρώσεις συναφώς σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέρους. Οσάκις λαμβάνει χώρα τέτοια παράβαση, το συμβαλλόμενο μέρος είτε:

- α) κινεί διαδικασίες σύμφωνα με το δίκαιό του, ή
- β) παρέχει στην Αρχή του πλοίου τις πληροφορίες και τις αποδείξεις που διαθέτει για την παράβαση που έχει λάβει χώρα.

3. Σε περίπτωση κατά την οποία παρέχονται στην Αρχή του πλοίου πληροφορίες ή

αποδεικτικά στοιχεία αφορώντα οποιαδήποτε παράβαση της παρούσας Συμβάσεως από πλοίο, η Αρχή ενημερώνει πάραυτα το κράτος μέρος που έχει παράσχει την πληροφορία ή προσκομίσει τα αποδεικτικά στοιχεία και τον Οργανισμό σχετικά με τα ληφθέντα μέτρα.

[...]

20. Το άρθρο 9 της Marpol 73/78 περιλαμβάνει κανόνες αφορώντες άλλες διεθνείς συμφωνίες και την ερμηνεία του όρου «δικαιοδοσία».

«Άρθρο 9

[...]

2. Ουδεμία διάταξη της παρούσας Συμβάσεως θίγει την κωδικοποίηση και την περαιτέρω ανάπτυξη του δικαίου της θάλασσας εκ μέρους της Διασκέψεως των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας η οποία συγκλήθηκε σύμφωνα με το ψήφισμα 2750 C(XXV) της Γενικής Συνελεύσεως των Ηνωμένων Εθνών, ούτε τις παρούσες ή μέλλουσες αξιώσεις και νομικές απόψεις οποιουδήποτε κράτους επί θεμάτων του δικαίου της θάλασσας, καθώς και ως προς τη φύση και την έκταση της δικαιοδοσίας του παράκτιου κράτους και του κράτους της σημαίας του πλοίου.

3. Ο όρος “δικαιοδοσία” της παρούσας Συμβάσεως ερμηνεύεται υπό το φως του ισχύοντος διεθνούς δικαίου κατά τον χρόνο της εφαρμογής ή της ερμηνείας της παρούσας Συμβάσεως.»

«Οι κανονισμοί 9 και 10 του παρόντος παραρτήματος δεν εφαρμόζονται:

21. Οι αφορώσες τη ρύπανση από υδρογονάνθρακες, στα πλαίσια της εκμεταλλεύσεως των πλοίων, διατάξεις απαντούν στο παράρτημα I της Μαγροί 73/78<sup>7</sup>. Οι κανονισμοί 9 και 10 περιλαμβάνουν περιορισμούς προβλέποντας την απαγόρευση απορρίψεων στις ειδικές περιοχές, σε συγκεκριμένη κατ’ ελάχιστον απόσταση από την ξηρά ή για περισσότερη από συγκεκριμένη ποσότητα (η οποία εκφράζεται ως ποσότητα βάσει του στιγμιαίου ρυθμού απορρίψεως ανά ναυτικό μίλι, ως ολική ποσότητα ή ως περιεκτικότητα σε πετρέλαιο της απορριπτόμενης ουσίας). Έτσι, απαγορεύεται η απόρριψη στη θάλασσα υδρογονανθράκων ή μειγμάτων υδρογονανθράκων από πλοία, εκτός και αν συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις.

α) στην απόρριψη στη θάλασσα υδρογονανθράκων ή μείγματος υδρογονανθράκων, αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα· ή

β) στην απόρριψη στη θάλασσα υδρογονανθράκων ή μείγματος υδρογονανθράκων [οφειλόμενη σε] βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του:

22. Πάντως, το παράρτημα I, κανονισμός 11, προβλέπει εξαιρέσεις από τις απαγορεύσεις απορρίψεως:

i) υπό τον όρο ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά από την επέλευση της βλάβης ή την ανακάλυψη της απορρίψεως προς εξουδετέρωση η ελάττωση αυτής· και

ii) εκτός αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε είτε με πρόθεση να προκαλέσει βλάβη είτε από

<sup>7</sup> — Το παράρτημα αυτό συμπληρώθηκε και αναδιαρθρώθηκε με το ψήφισμα ΜΕΡC.117(52) της 15ης Οκτωβρίου 2004, το οποίο άρχισε να ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 2007. Οι κανονισμοί 9, 10 και 11, οι οποίοι εξετάζονται στο πλαίσιο της παρούσας δίκης, δεν τροποποιήθηκαν επί της ουσίας, αλλ’ απαντούν πλέον ως κανονισμοί 15, 34 και 4. Για λόγους απλουστεύσεως, χρησιμοποιώ την παλαιά αρίθμηση.



αμέλεια <sup>[8]</sup> και με επίγνωση της πιθανής προκλήσεως της βλάβης· ή

- γ) στην απόρριψη στη θάλασσα ουσιών που περιέχουν υδρογονάνθρακες μετά από έγκριση [του κράτους της σημαίας], εφόσον οι ουσίες αυτές χρησιμοποιούνται με σκοπό την καταπολέμηση συγκεκριμένου περιστατικού ρυπάνσεως ώστε να περιοριστεί η βλάβη από τη ρύπανση. Η απόρριψη αυτού του είδους τελεί υπό την αίρεση της εγκρίσεως της κυβερνήσεως, στα όρια της δικαιοδοσίας της οποίας [πρόκειται κατά πάσα πιθανότητα] να πραγματοποιηθεί η απόρριψη.»

οι διατάξεις αυτές δεν εφαρμόζονται επί των υδρογονανθράκων ή των μειγμάτων υδρογονανθράκων αλλά επί των επιβλαβών υγρών ουσιών οι οποίες μεταφέρονται χύδην. Ο κανονισμός 5 του παραρτήματος II απαγορεύει την απόρριψη στη θάλασσα ορισμένων ουσιών. Ο κανονισμός 6, στοιχείο β', του παραρτήματος II ορίζει:

«Ο κανονισμός 5 του παρόντος παραρτήματος δεν εφαρμόζεται:

[...]

23. Το παράρτημα II<sup>9</sup> της Marpol 73/78 περιλαμβάνει διατάξεις οι οποίες αντιστοιχούν σε εκείνες του παραρτήματος I. Πάντως,

- β) στην απόρριψη στη θάλασσα επιβλαβών υγρών ουσιών ή μειγμάτων περιεχόντων τέτοιες ουσίες, προερχόμενη από βλάβη του πλοίου ή των εξαρτημάτων αυτού:

8 — Οι αυθεντικές γλωσσικές αποδόσεις χρησιμοποιούν τους ακόλουθους όρους: η αγγλική αναφέρεται στον όρο «recklessly» (χωρίς την επίδειξη επιμελείας, απερίσκεπτα), η γαλλική στον όρο «témérairement» (αμέλεια), η ισπανική στον όρο «imprudencia temeraria» και η ρωσική στον όρο «само́на». Η επίσημη γερμανική μετάφραση της Marpol 73/78 (Anlage zum Bundesgesetzblatt 1996 II, σ. 18), καθώς και η επανάληψη των οικείων διατάξεων της Marpol στο παράρτημα της οδηγίας χρησιμοποιεί εσφαλμένα, κατά την άποψή μου, τον όρο «fahrlässig». Εκτιμώ ότι είναι ακριβέστερη η μετάφραση με τον όρο «leichtfertig», όπως συνέβη επί παραδείγματι στην περίπτωση του άρθρου 25 (η διατύπωση του οποίου είναι πανομοιότυπη) της συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 (πρώτη σύμβαση για την ενοποίηση του αεροπορικού ιδιωτικού δικαίου) (*Reichsgesetzblatt* 1933 II, σ. 1039), όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της Χάγης, της 28ης Σεπτεμβρίου 1955, περί τροποποιήσεως της συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικά με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (*BGBL* 1958 II, σ. 292), και του άρθρου 4 της συμβάσεως για τον περιορισμό της ευθύνης σε θέματα ναυτικών αετώσεων, η οποία υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 19 Νοεμβρίου 1976 (*BGBL* 1986 II, σ. 786). Βλ. επίσης το άρθρο 435 του γερμανικού εμπορικού κώδικα (*Handelsgesetzbuch*).

9 — Το ως άνω παράρτημα συμπληρώθηκε και αναδιαρθρώθηκε με το ψήφισμα ΜΕΡC.118(52), της 15ης Οκτωβρίου 2004, το οποίο άρχισε να ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 2007. Ο εξεταζόμενος στο πλαίσιο της υπό κρίση διαφοράς κανονισμός 6 συνιστά πλέον τον κανονισμό 3 και παρεκκλίνει από όλες τις προϋποθέσεις απορρίψεως ουσιών κατά το παράρτημα II. Για λόγους απλουστεύσεως, χρησιμοποιώ την παλαιά διατύπωση και την παλαιά αρίθμηση.

- i) υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί όλες οι εύλογες προφυλάξεις μετά από περιστατικό βλάβης ή την ανακάλυψη της απορρίψεως με σκοπό την αποφυγή ή τη μείωση της απορρίψεως, και

- ii) εκτός αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε είτε με την πρόθεση να προκαλέσει βλάβη είτε αμελώς <sup>[10]</sup> και έχοντας επίγνωση

10 — Βλ. υποσημείωση 8.

ότι εξ αυτού μπορούσε να προκληθεί βλάβη·

[...]»

### III — Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως

24. Κατόπιν αιτήματος των αιτουσών της κύριας δίκης, το High Court υποβάλλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα με σκοπό την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως:

«1) Σε σχέση με τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, την αποκλειστική οικονομική ζώνη ή ισοδύναμη ζώνη κράτους μέλους και την ανοικτή θάλασσα, ερωτάται αν το άρθρο 5, παράγραφος 2, της οδηγίας 2005/35/ΕΚ είναι άκυρο στον βαθμό που η διάταξη αυτή περιορίζει τις προβλεπόμενες στο παράρτημα Ι, κανονισμός 11, περίπτωση β', της Μαργρολ 73/78 και στο παράρτημα ΙΙ, κανονισμός 6, περίπτωση β', της Μαργρολ 73/78 εξαιρέσεις στους πλοιοκτήτες, πλοιάρχους και στο πλήρωμα·

2) Σε σχέση με την αιγιαλίτιδα ζώνη κράτους μέλους:

α) ερωτάται αν το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 είναι άκυρο στον βαθμό που η εν λόγω διάταξη απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεωρούν τη βαρεία αμέλεια ως κριτήριο στοιχειοθετήσεως ευθύνης για την απόρριψη ρυπογόνων ουσιών, και/ή

β) ερωτάται αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 2005/35 είναι άκυρο στον βαθμό που η εν λόγω διάταξη αποκλείει την εφαρμογή των περιλαμβανομένων στο παράρτημα Ι, κανονισμός 11, περίπτωση β', της Μαργρολ 73/78 και στο παράρτημα ΙΙ, κανονισμός 6, περίπτωση β', της Μαργρολ 73/78 εξαιρέσεων·

3) Ερωτάται αν το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35, το οποίο απαιτεί από τα κράτη μέλη τη θέσπιση εθνικής νομοθεσίας περιλαμβάνουσας τη βαρεία αμέλεια ως βάση για τη στοιχειοθέτηση ευθύνης και επιβάλλουσας κυρώσεις για απορρίψεις στην αιγιαλίτιδα ζώνη, προσβάλλει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως το οποίο αναγνωρίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, και, σε καταφατική περίπτωση, αν το άρθρο 4 είναι υπό την έννοια αυτή άκυρο.

4) Ερωτάται αν η χρησιμοποιούμενη στο άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 έκφραση “βαρεία αμέλεια” παραβιάζει την αρχή της ασφαλείας δικαίου και, σε καταφατική περίπτωση, αν το άρθρο 4 είναι υπό την έννοια αυτή άκυρο.»

25. Στην έγγραφη διαδικασία συμμετέχουν οι αιτούσες της κύριας δίκης, το Βασίλειο της Δανίας, η Δημοκρατία της Εσθονίας, η Ελληνική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Ισπανίας, η

Γαλλική Δημοκρατία, η Ιταλική Δημοκρατία, η Δημοκρατία της Κύπρου, η Δημοκρατία της Μάλτας, το Βασίλειο της Σουηδίας, το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, καθώς και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Με εξαίρεση το Βασίλειο της Δανίας και τη Δημοκρατία της Εσθονίας, όλοι οι προαναφερθέντες διάδικοι συμμετέχον και στην προφορική διαδικασία της 25ης Σεπτεμβρίου 2007.

#### IV — Νομική εκτίμηση

26. Κατ' αρχάς, προτίθεται να εξετάσω (κατωτέρω υπό Α) ορισμένες αμφισβητήσεις αναφορικά με το παραδεκτό της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως και της αρμοδιότητας του Δικαστηρίου. Ακολουθώ, σε απάντηση του πρώτου ερωτήματος, προτίθεται να εξετάσω το κριτήριο της ευθύνης λόγω παράνομων απορρίψεων εκτός της αιγιαλίδας ζώνης, ήτοι στην ανοικτή θάλασσα, στα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας και εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης. Όπως πρόκειται να καταδείξω, η *Marpol 73/78* ορίζει εξαντλητικώς, λόγω της αλληλεπιδράσεώς της με τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας, το εφαρμοστέο επί των ως άνω θαλάσσιων ζωνών κριτήριο ευθύνης (βλ. κατωτέρω, υπό Β). Αντιθέτως, εντός της αιγιαλίδας ζώνης, η οποία αποτελεί αντικείμενο του δεύτερου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος, η *Marpol 73/78* λειτουργεί κατά το πλείστον ως κατ' ελάχιστον πρότυπο —δεσμευτικό για τα κράτη μέλη, αλλ' όχι για την Κοινότητα— ειδικότερα δε καθόσον η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας δεν περιορίζει τις νομοθετικές αρμοδιότητες εντός της συγκεκριμένης ζώνης, η οποία αποτελεί τμήμα του εθνικού

εδάφους του παράκτιου κράτους, στην ίδια έκταση που ισχύει στις άλλες θαλάσσιες εκτάσεις (βλ. κατωτέρω, υπό Γ). Τέλος (κατωτέρω, υπό Δ), απαιτείται να εξεταστεί αν το κριτήριο της ευθύνης λόγω σοβαρής αμελείας συνάδει προς την αρχή της ασφαλείας δικαίου.

*Α — Επί του παραδεκτού της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως*

27. Η Γαλλική Κυβέρνηση αμφισβητεί κατά πόσον είναι παραδεκτό το αίτημα παραπομπής. Κατ' αυτήν, σε αντίθεση προς όσα ισχυαν στην υπόθεση *British American Tobacco (Investments)* και *Imperial Tobacco*<sup>11</sup>, το αιτούν δικαστήριο δεν διευκρίνισε κατά πόσον η διαδικασία της κύριας δίκης αφορά τη νομιμότητα της μελετώμενης μεταφοράς της επίδικης οδηγίας στην εσωτερική τάξη. Εξάλλου, επισημαίνει ότι οι διάδικοι της κύριας δίκης δεν διαφωνούν, τουλάχιστον όσον αφορά το πρώτο προδικαστικό ερώτημα.

28. Οι ανωτέρω ενστάσεις βασίζονται στο γεγονός ότι, σε εξαιρετικές περιστάσεις, εναπόκειται στο Δικαστήριο να εξετάσει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες το εθνικό δικαστήριο υπέβαλε ενώπιόν του αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως προκειμένου να εξακριβώσει αν είναι αρμόδιο να αποφανθεί<sup>12</sup>. Όπως προκύπτει από πάγια νομολογία, το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να απαντήσει σε προδικαστικό ερώτημα υποβληθέν από εθνικό δικαστήριο μόνον αν προκύπτει προδήλως ότι η αιτούμενη από το εθνικό δικαστήριο ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου, ουδεμία σχέση

11 — Απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2002, C-491/01 (Συλλογή 2002, σ. I-11453).

12 — Απόφαση της 13ης Ιουλίου 2006, C-295/04 έως C-298/04, *Manfredi* κ.λπ. (Συλλογή 2006, σ. I-6619, σκέψη 27).

έχει με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να απαντήσει λυσιτελώς στα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν<sup>13</sup>. Εξαιρουμένων των περιπτώσεων αυτών, το Δικαστήριο υποχρεούται, κατ' αρχήν, να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που αφορούν την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου<sup>14</sup>. Υπό την έννοια αυτή, ως ερμηνεία νοείται και η εξέταση του κύρους<sup>15</sup>.

29. Η Γαλλική Κυβέρνηση δεν προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία ως προς το ότι τα προδικαστικά ερωτήματα ή η διαφορά της κύριας δίκης είναι υποθετικής φύσεως. Αντιθέτως, είναι σαφές ότι η διαφορά της κύριας δίκης συνδέεται με πραγματικά περιστατικά και ότι τα υποβληθέντα ερωτήματα είναι καθοριστικής σημασίας για την επίλυση της διαφοράς. Δεν απαιτείται περαιτέρω η προσκόμιση συμπληρωματικών στοιχείων ενώπιον του Δικαστηρίου ως προς τη φύση της διαφοράς της κύριας δίκης προκειμένου να δοθεί απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα. Πράγματι, ήδη από την απόφαση *British American Tobacco (Investments) και Imperial Tobacco*<sup>16</sup>, το Δικαστήριο γνωρίζει ότι το Ηνωμένο Βασίλειο δύναται να ασκήσει προσφυγή με αίτημα τη μη μεταφορά οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει στην υποβολή ενώπιον του Δικαστηρίου ερωτημάτων ως προς το κύρος της συγκεκριμένης οδηγίας. Ως εκ τούτου, παρά τις αμφιβολίες της Γαλλικής Κυβερνήσεως επί του παραδεκτού, δεν συντρέχει λόγος ώστε να μη γίνει δεκτή η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως.

30. Εξάλλου, η Δανία και το Συμβούλιο διερωτώνται αν το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύσει τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας. Η Σύμβαση συνήφθη από την Κοινότητα και από όλα τα κράτη μέλη της στο πλαίσιο της συναρμοδιότητάς τους<sup>17</sup>. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο δεν έχει κατ' αρχήν αρμοδιότητα να ερμηνεύει διατάξεις εμπόπτουσες στην αποκλειστική δικαιοδοσία των κρατών μελών. Μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις ενδέχεται να διαθέτει την εξουσία να ερμηνεύει τέτοιους κανόνες προκειμένου να προσδιορίσει αν εμπόπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών<sup>18</sup>.

31. Πάντως, το Δικαστήριο έκρινε ότι, στο ειδικό πλαίσιο της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, η διαπίστωση περί μεταβιβάσεως κοινών αρμοδιοτήτων στην Κοινότητα εξαρτάται από την ύπαρξη, στους τομείς τους οποίους διέπουν οι οικείες διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, κοινοτικών κανόνων, και μάλιστα ανεξαρτήτως του περιεχομένου και της φύσεώς τους<sup>19</sup>. Με άλλους λόγους, όσον αφορά τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας, η Κοινότητα διαθέτει τουλάχιστον συντρέχουσα αρμοδιότητα επί των θεμάτων που καλύπτει η Σύμβαση αυτή, εφόσον υφίστανται εφαρμοστέες κοινοτικές διατάξεις, ανεξάρτητα από το ερώτημα αν οι κανόνες του κοινοτικού δικαίου είναι εξαντλητικοί ή αν τα κράτη μέλη διατηρούν ορισμένα περιθώρια εξουσίας.

32. Κατόπιν αυτού, είναι απορριπτέο εν προκειμένω το επιχείρημα της Δανίας και

13 — Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 15ης Δεκεμβρίου 1995, C-415/93, *Bosman* (Συλλογή 1995, σ. I-4921, σκέψη 61), καθώς και της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, *IATA* και *ELFAA* (Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 24).

14 — Βλ. προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 13 αποφάσεις *Bosman* (σκέψη 59) καθώς και *IATA* και *ELFAA* (σκέψη 24).

15 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 13 απόφαση *IATA* και *ELFAA* (σκέψη 24).

16 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 11 απόφαση.

17 — Απόφαση της 30ης Μαΐου 2006, C-459/03, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (εργοστάσιο MOX) (Συλλογή 2006, σ. I-4635, σκέψη 83).

18 — Απόφαση της 11ης Σεπτεμβρίου 2007, C-431/05, *Merck Genéricos Produtos Farmacéuticos* (μη δημοσιευθείσα ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 33).

19 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 17 απόφαση Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (εργοστάσιο MOX) (σκέψη 108).

του Συμβουλίου ότι το Δικαστήριο δεν είναι αρμόδιο. Εκείνο που μπορεί να υποστηριχθεί κατ' ελάχιστον είναι ότι οι συναφείς για την εξέταση της οδηγίας 2005/35 διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας εμπιπτουν σε μία από τις συντρέχουσες μεταξύ των κρατών μελών και της Κοινότητας αρμοδιότητες. Σε αντίθετη περίπτωση, η οδηγία θα έπρεπε να ακυρωθεί ήδη λόγω ανεπαρκούς νομικής βάσεως. Πάντως, κανένας από τους διαδίκους δεν αμφισβητεί τη νομική βάση της οδηγίας.

33. Επομένως, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύσει τις συναφείς διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

*B — Επί του πρώτου ερωτήματος — Ευθύνη προσώπων στα οποία δεν αναφέρεται η Margpol 73/78*

34. Το πρώτο ερώτημα αφορά την ευθύνη προσώπων στα οποία δεν αναφέρεται η Margpol 73/78, ευθύνη οφειλόμενη στο γεγονός απορρίψεων εκτός της αιγιαλιτιδας ζώνης. Οι αιτούσες της κύριας δίκης, η Ελλάδα, η Μάλτα και η Κύπρος εκτιμούν ότι οι συναφείς διατάξεις δεν συνάδουν προς τη Margpol 73/78.

35. Επομένως, πρέπει να προσδιοριστεί κατ' αρχάς αν η Margpol 73/78 αποτελεί καθοριστικό της νομιμότητας της οδηγίας 2005/35 κριτήριο και αν, σε καταφατική περίπτωση, η Margpol 73/78 περιορίζει την ευθύνη λόγω απορρίψεων οφειλόμενων σε βλάβη, όπως ισχυρίζονται οι αιτούσες της κύριας δίκης.

1. Η Margpol 73/78 ως κριτήριο νομιμότητας της οδηγίας 2005/35

36. Οι διάδικοι προβάλλουν ποικιλία επιχειρημάτων προκειμένου να δικαιολογήσουν την προσφυγή στη Margpol 73/78 ως καθοριστικού της νομιμότητας της οδηγίας 2005/35 κριτηρίου. Πρώτον, η Κοινότητα θα μπορούσε να δεσμεύεται από τη Margpol 73/78 δυνάμει του διεθνούς δικαίου (βλ. κατωτέρω υπό α'). Δεύτερον, η Κοινότητα θα μπορούσε να δεσμεύεται εμμέσως από τη Margpol 73/78 στον βαθμό κατά τον οποίο η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας περιορίζει τις νομοθετικές εξουσίες της Κοινότητας παραπέμποντας στα πρότυπα της Margpol 73/78 (βλ. κατωτέρω υπό β'). Τρίτον, η Margpol 73/78 θα μπορούσε να δεσμεύει ως εκ του ότι η οδηγία 2005/35 σκοπεύει στην εναρμόνιση της εφαρμογής της ως άνω Συμβάσεως σε κοινοτικό επίπεδο (βλ. κατωτέρω υπό γ').

α) Επί του αν η Κοινότητα δεσμεύεται από τη Marpol 73/78 δυνάμει του διεθνούς δικαίου

αναφέρεται στο εθιμικό διεθνές δίκαιο<sup>23</sup>. Εν προκειμένω, ουδεμία ένδειξη υφίσταται ότι οι σχετικές διατάξεις της Marpol 73/78 κωδικοποιούν το εθιμικό διεθνές δίκαιο.

37. Όπως επισημαίνουν το Συμβούλιο και η Επιτροπή, το Δικαστήριο διαπίστωσε στην απόφαση Peralta ότι οι διατάξεις της Marpol 73/78 δεν έχουν ως αποτέλεσμα να δεσμεύουν την Κοινότητα<sup>20</sup>.

38. Όπως και κατά τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεως εκείνης, η Κοινότητα εξακολουθεί επί του παρόντος να μην είναι συμβαλλόμενο μέρος της Marpol 73/78. Κατά κανόνα, ως γνωστόν, η νομιμότητα κοινοτικής πράξεως δεν εξαρτάται από το αν συνάδει προς διεθνή σύμβαση της οποίας συμβαλλόμενο μέρος δεν είναι η Κοινότητα<sup>21</sup>.

39. Σε αντίθεση προς την άποψη της Κύπρου και του Ηνωμένου Βασιλείου, από την απόφαση Roulsen και Diva Navigation<sup>22</sup> δεν προκύπτει περαιτέρω ότι η Κοινότητα δεσμεύεται αυτομάτως από οποιονδήποτε κανόνα του διεθνούς δικαίου. Ασφαλώς, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι οι αρμοδιότητες της Κοινότητας επιβάλλεται να ασκούνται στα πλαίσια τηρήσεως του διεθνούς δικαίου, αλλά, όπως προκύπτει από τη συλλογιστική που ακολουθεί, η σχετική αναγνώριση

40. Αντιθέτως, δεν μπορεί να αποκλείεται α priori μια δεύτερη υπόθεση η οποία είχε τεθεί στην υπόθεση Peralta, δυνάμει της οποίας η Κοινότητα δεσμεύεται από τη Marpol 73/78 λόγω της μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων που ασκούσαν προηγουμένως τα κράτη μέλη στον τομέα εφαρμογής της οικείας Συμβάσεως<sup>24</sup>. Η υποστηριζόμενη από τις αιτήσεις της κύριας δίκης υποθετική αυτή περίπτωση εδράζεται στη νομολογία ως προς τη δεσμευτική φύση της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) πριν από την προσχώρηση της Κοινότητας σε αυτή<sup>25</sup>. Συναφώς, το Δικαστήριο έλαβε υπόψη ορισμένες παραμέτρους.

41. Κατά τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεως International Fruit Company κ.λπ., η ΓΣΔΕ αποτελούσε συμφωνία την οποία είχαν ήδη συνάψει τα κράτη μέλη πριν από τη σύσταση της Κοινότητας, αλλ' ακολούθως οι αντίστοιχες αρμοδιότητες σε θέματα εμπορικής πολιτικής μεταβιβάστηκαν εξ ολοκλήρου στην Κοινότητα. Επομένως, η Κοινότητα ήταν πλέον αποκλειστικά σε θέση να δράσει στο πλαίσιο της ΓΣΔΕ. Κατόπιν αυτού και με τη συμφωνία τόσο των κρατών μελών όσο και των λοιπών συμβαλλόμενων στη ΓΣΔΕ μερών, η Κοινότητα υποκατέστησε τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της ΓΣΔΕ.

20 — Απόφαση της 14ης Ιουλίου 1994, C-379/92 (Συλλογή 1994, σ. I-3453, σκέψη 16).

21 — Απόφαση της 9ης Οκτωβρίου 2001, C-377/98, Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (Συλλογή 2001, σ. I-7079, σκέψη 52).

22 — Απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 1992, C-286/90 (Συλλογή 1992, σ. I-6019).

23 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22 απόφαση Roulsen και Diva Navigation (σκέψεις 9 επ.). Βλ., όσον αφορά τον δεσμευτικό χαρακτήρα του εθιμικού διεθνούς δικαίου, απόφαση της 16ης Ιουνίου 1998, C-162/96, Rasche (Συλλογή 1998, σ. I-3655, σκέψη 45).

24 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 20 απόφαση Peralta.

25 — Απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1972, 21/72 έως 24/72, International Fruit Company κ.λπ. (Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 279, σκέψεις 10 επ.).

42. Σε αντίθεση προς ό,τι συνέβη με την εμπορική πολιτική, εν προκειμένω δεν υφίσταται, δυνάμει της Συνθήκης, αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας να ρυθμίζει την εκ μέρους των πλοίων απόρριψη στη θάλασσα ρυπογόνων ουσιών. Πρόκειται μάλλον για συντρέχουσα αρμοδιότητα — όπως προκύπτει από το άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ, σχετικά με την πολιτική των μεταφορών, ή από το άρθρο 175 ΕΚ, σχετικά με την πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος<sup>26</sup>—, ήτοι για αρμοδιότητα που εξακολουθεί να εμπίπτει στα κράτη μέλη ενόσω και στον βαθμό που δεν την ασκεί η Κοινότητα<sup>27</sup>. Ασφαλώς, η Κοινότητα άσκησε τη σχετική αρμοδιότητα το αργότερο με την έκδοση της οδηγίας 2005/35, πλην όμως δεν δύναται εξ αυτού να συναχθεί η πλήρης μεταβίβαση των οικείων αρμοδιοτήτων των κρατών μελών στην Κοινότητα, καθόσον η οδηγία περιορίζεται, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 2, αυτής στον ορισμό των κατ'ελάχιστον προτύπων τα οποία τα κράτη μέλη δύναται να καταστήσουν αυστηρότερα τηρώντας το διεθνές δίκαιο.

43. Ανεξάρτητα από το αν η όχι η κοινοτική αρμοδιότητα είναι αποκλειστική, υφίσταται αβεβαιότητα ως προς το αν παρόμοια μεταβίβαση αρμοδιοτήτων, προϊόν της ασκήσεώς τους, αρκεί για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι βάσει του διεθνούς δικαίου υποχρεώσεις των κρατών μελών δεσμεύουν την Κοινότητα. Γεγονός είναι ότι η μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων σε θέματα εμπορικής πολιτικής, διακύβευμα στην περίπτωση της

ΓΣΔΕ, είχε προβλεφθεί ρητά με τη Συνθήκη. Έτσι, η απόφαση *Peralta* αναφέρεται σε μεταβίβαση «δυνάμει της Συνθήκης»<sup>28</sup>. Εξάλλου, το Δικαστήριο έκρινε σε ανάλογη υπόθεση ότι η Σύμβαση χορηγήσεως ευρωπαϊκών διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόναχο στις 5 Οκτωβρίου 1973<sup>29</sup>, δεν δέσμευε την Κοινότητα, μολονότι διά της οδηγίας 98/44/ΕΚ<sup>30</sup> επετεύχθη μερικώς η εναρμόνιση με τη Σύμβαση αυτή<sup>31</sup>.

44. Επιπλέον, δεν υποστηρίχθηκε ότι η Κοινότητα διαδέχθηκε τα κράτη μέλη όσον αφορά τη *Magrol* 73/78 ή ότι παρόμοια διαδοχή είχε τύχει της ευνοϊκής αποδοχής εκ μέρους των λοιπών συμβαλλόμενων μερών, όπως συνέβη στην περίπτωση της ΓΣΔΕ. Η Κοινότητα διαθέτει απλώς και μόνον το καθεστώς του παρατηρητή στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ), στην αρμοδιότητα του οποίου εμπίπτει η *Magrol* 73/78.

45. Κατόπιν αυτού, δεν μπορεί να υποστηρίζεται εγκύρως ότι η Κοινότητα δεσμεύεται από τη *Magrol* 73/78 για τον λόγο ότι της μεταβιβάστηκαν αρμοδιότητες των κρατών μελών.

26 — Βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Mazák στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2007, C-440/05, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (μη δημοσιευθείσα ακόμη στη Συλλογή, σημείο 35).

27 — Βλ. απόφαση της 31ης Μαρτίου 1971, 22/70, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 729, σκέψεις 17 επ.), και γνωμοδότηση 1/03, της 7ης Φεβρουαρίου 2006 (Σύμβαση του Λουγκάνο) (Συλλογή 2006, σ. I-1145, σκέψεις 114 επ.).

28 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 20 απόφαση.

29 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 21 απόφαση Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (σκέψη 52).

30 — Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 1998, για την έννομη προστασία των βιοτεχνολογικών εφευρέσεων (ΕΕ L 213, σ. 13).

31 — Βλ. ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 98/44.

β) Σχετικά με την παραπομπή της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας στη *Maerol 73/78*

διατάξεις, εφόσον τις επικαλούνται ιδιώτες, πρέπει να είναι, υπό την έποψη του περιεχομένου τους, απαλλαγμένες αιρέσεων και ακριβώς<sup>34</sup>.

46. Όπως υποστήριξαν στην πλειονότητά τους οι διάδικοι κατά την έγγραφη διαδικασία, η *Maerol 73/78* θα μπορούσε να ενσωματωθεί στο κοινοτικό δίκαιο ως κριτήριο ελέγχου μέσω της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

49. Κατά την άποψη της Γαλλικής Κυβέρνησεως και του Συμβουλίου, με την οποία συντάχθηκαν και η Ιταλική, η Ισπανική και η Σουηδική Κυβέρνηση, καθώς και το Κοινοβούλιο κατά την προφορική διαδικασία, οι δύο αυτές προϋποθέσεις δεν επιτρέπουν στους ιδιώτες να επικαλούνται τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας.

47. Κατά το άρθρο 300, παράγραφος 7, ΕΚ, οι συναπτόμενες σύμφωνα με τις οριζόμενες στο άρθρο αυτό προϋποθέσεις δεσμεύουν τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας και τα κράτη μέλη. Η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας υπογράφηκε από την Κοινότητα και εν συνεχεία εγκρίθηκε με την απόφαση 98/392. Επομένως, κατά πάγια νομολογία, οι διατάξεις της Συμβάσεως αποτελούν πλέον αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής έννομης τάξεως<sup>32</sup>.

50. Το επιχείρημα αυτό αιφνιδιάζει αν ληφθεί υπόψη η νομολογία του Δικαστηρίου. Ειδικότερα, άξια μνείας είναι η απόφαση *Roulsen* και *Diva Navigation*, αντικείμενο της οποίας ήταν το ερώτημα αν, στα πλαίσια ποινικής δίκης, υπήρχε η δυνατότητα να αντιταχθεί στον Δανό πλοίαρχο πλοίου νηολογημένου στον Παναμά η προβλεπόμενη με κανονισμό της Κοινότητας σε θέματα αλιείας απαγόρευση αλιεύσεως. Στην υπόθεση εκείνη, το Δικαστήριο αναφέρθηκε στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας ήδη πριν από την έναρξη ισχύος της ως εκφράζουσα το εθιμικό διεθνές δίκαιο, προκειμένου να διαπιστώσει τον αποκλειστικό δεσμό του πλοίου με το κράτος της σημαίας<sup>35</sup> και να αποκλείσει την τυχόν απαγόρευση αλιεύσεως εκ μέρους του εν λόγω πλοίου εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και της αιγιαλίτιδας ζώνης<sup>36</sup>. Άρα, το Δικαστήριο αναγνώρισε ήδη, κατ' αρχήν, ότι οι ιδιώτες μπορούν να επικαλεστούν διατάξεις

48. Οι συναπτόμενες από την Κοινότητα διεθνείς συμφωνίες κατισχύουν των διατάξεων του παράγωγου κοινοτικού δικαίου<sup>33</sup>. Επομένως, το Δικαστήριο ελέγχει το κύρος των πράξεων των κοινοτικών θεσμικών οργάνων υπό το φως των διατάξεων των συμφωνιών αυτών. Εξαρτά, πάντως, τον εν λόγω έλεγχο από την προϋπόθεση ότι ούτε η φύση ούτε η οικονομία των συμφωνιών το αποκλείουν. Εν πάση περιπτώσει, οι επίδικες

32 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 18 απόφαση Επιτροπής κατά Ιρλανδίας (σκέψη 82). Βλ. επίσης προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 13 απόφαση ΙΑΤΑ και ELFAA (σκέψη 36) και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 18 απόφαση *Merck* (σκέψη 35).

33 — Αποφάσεις της 10ης Σεπτεμβρίου 1996, C-61/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 1996, σ. I-3989, σκέψη 52), της 1ης Απριλίου 2004, C-286/02, *Bellio F.lli* (Συλλογή 2004, σ. I-3465, σκέψη 33), καθώς και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 13 απόφαση ΙΑΤΑ και ELFAA (σκέψη 35).

34 — Απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 1987, 12/86, *Demirel* (Συλλογή 1987, σ. 3719, σκέψη 14), προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 23 απόφαση *Racke* (σκέψη 31) και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 13 απόφαση ΙΑΤΑ και ELFAA (σκέψη 39).

35 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22 απόφαση *Roulsen* και *Diva Navigation* (σκέψεις 13 και 15).

36 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22 απόφαση *Roulsen* και *Diva Navigation* (σκέψη 25).



της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Οι αιτούσες της κύριας δίκης υπογράμμισαν ορθά, κατά την προφορική διαδικασία, ότι θα ήταν όλως ακατανόητο το να στερηθούν τη δυνατότητα αυτή μετά την έναρξη ισχύος της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

51. Ουδέν ενδεικτικό στοιχείο συναφώς απαντά στη μεταγενέστερη της ενάρξεως ισχύος της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας νομολογία. Το Δικαστήριο συνήγαγε ότι συντρέχει ευθύνη του κράτους της σημαίας βάσει του δημόσιου διεθνούς δικαίου εκ του άρθρου 94 της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας<sup>37</sup>, ενώ προσδιόρισε πρόσφατα το εδαφικό πεδίο εφαρμογής της έκτης οδηγίας ΦΠΑ<sup>38</sup> βάσει των διατάξεων της Συμβάσεως σχετικά με τα κυριαρχικά δικαιώματα των κρατών στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες<sup>39</sup>. Οι ανωτέρω διατάξεις αποκτούν και πάλι ενδιαφέρον στην υπό κρίση υπόθεση.

52. Πάντως, στις προαναφερθείσες υποθέσεις, το Δικαστήριο δεν ερμήνευσε ούτε τη φύση ούτε την οικονομία της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, αλλ' ούτε έλεγξε αν οι επίδικες εν προκειμένω διατάξεις είναι, υπό την έποψη του περιεχομένου τους, άνευ αιρέσεων και αρκούτσως ακριβείς. Επομένως, πρέπει να εξεταστούν οι ενστάσεις που διατυπώθηκαν ως προς τυχόν εφαρμογή των διατάξεων της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας εν προκειμένω.

37 — Απόφαση της 28ης Απριλίου 2005, C-410/03, Επιτροπή κατά Γαλιίας (Συλλογή 2005, σ. I-3507, σκέψεις 53 επ.).

38 — Οδηγία 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών — Κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας: ομοιομορφή φορολογική βάση (ΕΕ ειδ. έκδ. 09/001, σ. 49), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2002/93/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 2002 (ΕΕ L 331, σ. 27).

39 — Απόφαση της 29ης Μαρτίου 2007, C-111/05, Aktiebolaget NN (Συλλογή 2007, σ. I-2697, σκέψεις 57 επ.).

53. Το Συμβούλιο θεωρεί προφανώς ως σημαντικό έρεισμα επί του οποίου αυτό στηρίζεται το γεγονός ότι, εξ όσον το ίδιο γνωρίζει, τα τρίτα κράτη δεν εφαρμόζουν τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας στο εσωτερικό δικαίό τους. Ειδικότερα, κατ' αυτό, τα δικαιοδοτικά όργανα αποφεύγουν κατά κανόνα να αποφαίνονται επί ζητημάτων ερμηνείας της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Ακόμη και αν το ανωτέρω επιχείρημα ήταν ορθό, δεν θα απέκλειε κατ' ανάγκη τυχόν εφαρμογή στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου<sup>40</sup>. Αντιθέτως, επιβάλλεται η εξέταση της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

54. Όσον αφορά τη φύση και την οικονομία της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, το Συμβούλιο υπογραμμίζει ειδικότερα ότι η Σύμβαση εστιάζεται σε προβλήματα παγκόσμιας εμβέλειας που πρέπει να διευθετούνται σε διμερές επίπεδο και δυνάμει της αρχής της αμοιβαιότητας. Επίσης, περιλαμβάνει εδαφικά ζητήματα και λειτουργίες στις οποίες εμπλέκονται τα κράτη. Τέλος, πάντοτε κατά το Συμβούλιο, η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας προβλέπει διάφορες διαδικασίες επιλύσεως των διαφορών, σύμφωνα με τις οποίες αναγνωρίζεται υπέρ των συμβαλλόμενων κρατών κάποιος βαθμός ευελιξίας.

55. Εν συντομία, με την επιχειρηματολογία αυτή επιδιώκεται η μεταλαμπάδευση της νομολογίας σχετικά με την ιδιαίτερη φύση της ΓΣΔΕ και της Συμφωνίας ΠΟΕ στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας. Ειδικότερα, το επιχείρημα περί της αμοιβαιότητας προσκρούει στη φύση της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας ως «Συντάγματος

40 — Απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 1982, 104/81, Kupferberg (Συλλογή 1982, σ. 3641, σκέψη 18).

των Ωκεανών», όπως ακούστηκε επανειλημμένα κατά τη διάρκεια της προφορικής διαδικασίας. Σύμφωνα με την τέταρτη αιτιολογική σκέψη της, η Σύμβαση αποσκοπεί στην εγκαθίδρυση «μιας έννομης τάξεως για τις θάλασσες και τους ωκεανούς προς διευκόλυνση των διεθνών επικοινωνιών και προς προώθηση των ειρηνικών χρήσεων των θαλασσών και των ωκεανών και της δίκαιης και αποτελεσματικής χρήσεως των πόρων τους [...]».

56. Η αναφορά στην ειρηνική χρήση συνδέεται ακριβώς και με τα εμπλεκόμενα στις θαλάσσιες μεταφορές πρόσωπα. Τούτο υπογραμμίζεται με τις αφορώσεις τη μη στρατιωτική ναυσιπλοΐα διατάξεις. Παραδοσιακά, η ναυσιπλοΐα αυτή λαμβάνει χώρα κατά κύριο λόγο μέσω ιδιωτών, ζωτικό συμφέρον των οποίων είναι τα κράτη να τηρούν τους κανόνες της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας σε θέματα θαλάσσιας ναυσιπλοΐας. Τούτο ισχύει ειδικότερα για τις αφορώσεις την αβλαβή διέλευση διατάξεις επί των οποίων επανέρχομαι κατωτέρω, αλλ' ισχύει επίσης, κατά κανόνα και για τις αφορώσεις τις αρμοδιότητες σε θέματα ρυπάνσεως από πλοία διατάξεις.

57. Οι προβλεπόμενες στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας δυνατότητες διευθέτησεως των διαφορών δεν συνιστούν εμπόδιο για το Δικαστήριο να κάνει χρήση των διατάξεων της Συμβάσεως προκειμένου να ελέγξει τη νομιμότητα πράξεων του παράγωγου κοινοτικού δικαίου. Πράγματι, οι ανωτέρω κανόνες δεν απονέμουν σε άλλα θεσμικά όργανα την αποκλειστική αρμοδιότητα να ερμηνεύουν τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας. Αντιθέτως, η ευχέρεια των συμβαλλόμενων κρατών να συμφωνούν μεταξύ τους επί της διαδικασίας διευθέτησεως των διαφορών, εξουσία που τους

απονέμει το άρθρο 280 της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας και που υπογραμμίζει το Συμβούλιο, αποκλείει οποιοδήποτε ενδεχόμενο αποκλειστικών αρμοδιοτήτων<sup>41</sup>.

58. Σε αντίθεση προς ό,τι υποστηρίχθηκε από μερικούς, η «ευελιξία» ή, ακριβέστερα, η δυνατότητα επιλογής της διαδικασίας διευθέτησεως των διαφορών ουδαμώς αποτελεί δείκτη για την ευελιξία των λοιπών διατάξεων της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Ούτε οι αφορώσεις τη διευθέτηση των διαφορών διατάξεις ούτε οποιαδήποτε άλλη διάταξη της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας παρέχουν εν γένει στα συμβαλλόμενα κράτη την ευελιξία ή τη δυνατότητα να αποκλίνουν από τις διατάξεις της Συμβάσεως.

59. Επομένως, η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας συνιστά κριτήριο νομιμότητας των πράξεων των κοινοτικών θεσμικών οργάνων. Ως εκ τούτου, το μέτρο κατά το οποίο οι ιδιώτες έχουν τη δυνατότητα να την επικαλεστούν είναι αποκλειστικά και μόνο συνάρτηση της αντίστοιχης διατάξεως, η οποία πρέπει, υπό το πρίσμα του περιεχομένου της, να είναι ανεπιφύλακτη και αρκούντως ακριβής.

60. Η υπό κρίση υπόθεση δεν ανάγεται στις αρμοδιότητες των κρατών μελών να εκδίδουν κανόνες εφαρμοστέους επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους. Αντιθέτως, το πρώτο ερώτημα αφορά τις διατάξεις των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας 2005/35, καθ' ό μέτρο

41 — Βλ. προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 40 απόφαση Kupferberg (σκέψη 20), αντικείμενο της οποίας ήταν η εκτέλεση συμφωνίας εντός ειδικού θεσμικού πλαισίου.

αφορούν όλες τις μορφές ρυπάνσεως από πλοία εντός των στενών, της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή στην ανοικτή θάλασσα, ανεξάρτητα από το αν πλέουν υπό κοινοτική ή όχι σημαία. Το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι η νομοθετική αρμοδιότητα εντός των εν λόγω ζωνών, ήτοι εκτός του εδάφους των κρατών μελών, καθορίζεται σύμφωνα με τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας<sup>42</sup>. Οι σχετικές με το πρώτο ερώτημα διατάξεις είναι αυτές των άρθρων 87, 89, 218, παράγραφος 1, 55, 58, 211, παράγραφος 5, και 42, παράγραφος 1, στοιχείο β', της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

61. Στην ανοικτή θάλασσα, το άρθρο 87, παράγραφος 1, στοιχείο α', κατοχυρώνει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Το άρθρο 89 απαγορεύει κατ' αρχήν στα κράτη να υπαγάγουν οποιοδήποτε τμήμα της ανοικτής θάλασσας στην κυριαρχία τους. Πάντως, όταν πλοίο βρίσκεται εκουσίως σε λιμένα ή σε πλωτή υπεράκτια εγκατάσταση, το κράτος του λιμένα έχει τη δυνατότητα, δυνάμει του άρθρου 218, παράγραφος 1, να διεξαγάγει έρευνα. Εφόσον τα αποδεικτικά στοιχεία το δικαιολογούν, το κράτος του λιμένα δύναται να κινηθεί διαδικασία για οποιαδήποτε απόρριψη εκ μέρους πλοίου πέραν των εσωτερικών υδάτων, της αιγιαλίτιδας ζώνης ή της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης του κράτους αυτού. Προϋπόθεση προς τούτο είναι ότι η απόρριψη έγινε κατά παράβαση των εφαρμοστέων διεθνών κανόνων και προτύπων τα οποία θεσπίστηκαν μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή γενικής διπλωματικής διασκέψεως<sup>43</sup>. Η ένδικη

αυτή διαδικασία προϋποθέτει ότι το ενδιαφερόμενο κράτος έχει τη δυνατότητα να επιβάλει κυρώσεις για τις απορρίψεις της μορφής αυτής στην ανοικτή θάλασσα.

62. Δυνάμει του άρθρου 58, παράγραφος 1, της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, η ελευθερία της ναυσιπλοΐας ισχύει και εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης. Η κυριαρχία του παράκτιου κράτους επί της ζώνης αυτής είναι λειτουργική και περιορίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 55 της Συμβάσεως, στις αρμοδιότητες που του αναγνωρίζει η Σύμβαση<sup>44</sup>. Κατά το άρθρο 211, παράγραφος 5, τα παράκτια κράτη δύναται να εκδίδουν, για την αποκλειστική οικονομική ζώνη τους και για τους σκοπούς της εφαρμογής στην οποία αναφέρεται το τμήμα 6, νόμους και κανονισμούς με σκοπό την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεως από πλοία. Οι ως άνω νόμοι και κανονισμοί πρέπει να συνάδουν προς άλλα και να υλοποιούν τους γενικούς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που θεσπίστηκαν μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή γενικής διπλωματικής διασκέψεως.

63. Τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας διέπονται, λόγω της λειτουργίας αυτής, από τις ειδικές διατάξεις του μέρους III της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Σύμφωνα με το άρθρο 42, παράγραφος 1, στοιχείο β', τα παράκτια στενά κράτη δύναται να εκδίδουν νόμους και κανονισμούς αφορώντες τη διέλευση από τα στενά και αναφερόμενους, μεταξύ άλλων, στην πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεως, υλοποιώντας την εφαρμοστέα διεθνή κανονιστική ρύθμιση που διέπει την απόρριψη εντός των στενών υδρογονανθράκων, καταλοίπων υδρογονανθράκων και άλλων επιβλαβών ουσιών.

42 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 39 απόφαση Aktiebolaget NN (σκέψη 59).

43 — Εντούτοις, χρήση της ανωτέρω αρμοδιότητας δεν έχει γίνει ακόμη ή έχει γίνει σπανίως στη διεθνή πρακτική, οπότε αμφισβητείται προφανώς το αν μπορεί να αναγνωριστεί ως εθιμικό διεθνές δίκαιο. Οι Birnie, P., και Boyle, A., *International Law & the Environment*, Οξφόρδη, 2002 (2η έκδοση), σ. 376, τάσσονται υπέρ της απόψεως αυτής. Για την αντίθετη άποψη, βλ. Zia-Mansoor, F., «International Regime and the EU Developments for Preventing and Controlling Vessel-Source Oil Pollution», *European Environmental Law Review*, 2005, σ. 165 επ., στη σελίδα 170, και Khee-Jin Tan, A., *Vessel-Source Marine Pollution*, Cambridge, 2006, σ. 221.

44 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 39 απόφαση Aktiebolaget NN (σκέψη 59).

64. Επομένως, όπως προκύπτει σαφώς από τις ανωτέρω διατάξεις, η Κοινότητα δύναται, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων που της μεταβίβασαν τα κράτη μέλη, να προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση απορρίψεων εντός των θαλάσσιων ζωνών στις οποίες αναφέρεται η υπό κρίση υπόθεση, καθόσον οι απορρίψεις παραβιάζουν γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες.

65. Οι διατάξεις αυτές δεν είναι ανεπιφύλακτες στον βαθμό που προϋποθέτουν την έκδοση διεθνών προτύπων επί του θέματος. Εντούτοις, η Επιτροπή υπογραμμίζει ορθώς ότι η προϋπόθεση αυτή πληρούται μέσω της *Marpol 73/78*. Όπως προκύπτει ειδικότερα από τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη, καθώς και από το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 2005/35 οι γενικώς αποδεκτοί διεθνείς κανόνες είναι οι ρήτρες της *Marpol 73/78*. Κανένας από τους διαδικούς δεν υποστηρίζει την άποψη ότι οι σχετικές ρήτρες δεν είναι αρκούντως σαφείς και ανεπιφύλακτες.

66. Το ερώτημα αν οι επίδικες διατάξεις εφαρμόζονται απευθείας και αν —ως εκ τούτου— δημιουργούν δικαιώματα υπέρ των ιδιωτών δεν είναι αποφασιστικής σημασίας για την απάντηση επί της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως. Κατ' αρχήν, ούτε οι νομικές βάσεις της Συνθήκης εφαρμόζονται απευθείας, υπό την έννοια ότι οι ιδιώτες θα μπορούσαν να συναγάγουν εξ αυτών δικαιώματα ή έννομες συνέπειες υπέρ των ιδίων. Εντούτοις, οι ιδιώτες δύνανται να αμφισβητήσουν τη νομιμότητα των διατάξεων του παράγωγου δικαίου αμφισβητώντας τη νομική βάση τους<sup>45</sup>. Το ίδιο ισχύει εν

προκειμένω: πρέπει να ελεγχθεί αν η Κοινότητα νομιμοποιείται, δυνάμει της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, να εκδώσει τις αμφισβητούμενες διατάξεις της οδηγίας 2005/35.

67. Πάντως, ακόμη και αν το Δικαστήριο εκτιμούσε ότι τα δικαιώματα των ιδιωτών αποτελούν ουσιώδες προαπαιτούμενο για την εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων ως στοιχείον ελέγχου της νομιμότητας, το αποτέλεσμα δεν θα ήταν διαφορετικό. Πράγματι, ήδη με την απόφαση *Roulsen* και *Diva Navigation*<sup>46</sup>, το Δικαστήριο αναφέρθηκε στην αναγνωριζόμενη με τα άρθρα 87, παράγραφος 1, στοιχείο α', και 58, παράγραφος 1, της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης, η Κοινότητα δύναται να περιορίσει τα ως άνω δικαιώματα μόνο στον βαθμό που της αναθέτει νομοθετική αρμοδιότητα η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας.

68. Δεδομένου ότι, πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης, οι αφορώσες τις απορρίψεις διατάξεις είναι θεμιτές δυνάμει της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας μόνον εφόσον υλοποιούν στην πράξη τη *Marpol 73/78*, η Κοινότητα αδυνατεί να θεσπίσει μέτρα εκτός του συγκεκριμένου πλαισίου για τις συγκεκριμένες θαλάσσιες ζώνες<sup>47</sup>.

45 — Βλ., επί παραδείγματι, αποφάσεις της 14ης Δεκεμβρίου 2004, C-210/03, *Swedish Match* (Συλλογή 2004, σ. I-11893, σκέψεις 27 επ.), και της 6ης Δεκεμβρίου 2005, C-453/03, C-11/04, C-12/04 και C-194/04, *ABNA* κ.λπ. (Συλλογή 2005, σ. I-10423, σκέψεις 52 επ.).

46 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22 (σκέψη 25).

47 — Ασφαλώς, η έκδοση μέτρων μπορεί να δικαιολογείται από άλλους διεθνείς κανόνες. Πάντως, εν προκειμένω, συναφής είναι αποκλειστικά και μόνον η *Marpol 73/78*.

69. Αντιθέτως, δεν είναι πειστική η άποψη της Ιταλίας ότι, παρά τις ανωτέρω διατάξεις, υφίσταται η δυνατότητα εκδόσεως και εφαρμογής, πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης, αυστηρότερων προστατευτικών κανόνων. Ασφαλώς, αληθεύει ότι τα κράτη πρέπει να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον, όπως αυτό εκφράζεται ειδικότερα με το άρθρο 192 της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Πάντως, πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης, η υποχρέωση αυτή συγκεκριμενοποιείται με τις ανωτέρω διατάξεις οι οποίες υλοποιούν τα αναπτυχθέντα δυνάμει του άρθρου 211, παράγραφος 1, κοινά διεθνή πρότυπα. Η παραπομπή στα κοινά πρότυπα δικαιολογείται από το γεγονός ότι τα μονομερή μέτρα θα υπήρχε κίνδυνος να εξαρτήσουν τη διεθνή ναυσιπλοΐα από εξαιρετικά επαχθείς όρους. Αυτό συμβαίνει ειδικότερα για την ανοικτή θάλασσα, όπου θα μπορούσε κάλλιστα να τύχει παράλληλα εφαρμογής πολλαπλότητα διαφορετικών προστατευτικών προτύπων.

70. Πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης, η Μαγρολ 73/78 καθίσταται υπό την έννοια αυτή, μέσω της παραπομπής στις προπαρατεθείσες διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας που συνήψε η Κοινότητα, το κριτήριο νομιμότητας της οδηγίας 2005/35. Συναφώς, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, εντός των ανωτέρω ζωνών, είναι θεμιτές δυνάμει της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας αποκλειστικά και μόνον οι συνάδουσες προς τη Μαγρολ 73/78 διατάξεις, ήτοι όσες συγκεκριμενοποιούν τα καθοριζόμενα εκεί προστατευτικά πρότυπα. Αντιθέτως, οι κανόνες που βαίνουν πέραν της Μαγρολ 73/78 στερούνται νομιμότητας όσον αφορά τις οικείες θαλάσσιες ζώνες.

γ) Η εφαρμογή της Μαγρολ 73/78

71. Τέλος, οι αιτούσες της κύριας δίκης θεμελιώνουν το επιχείρημά τους περί εξετάσεως της οδηγίας 2005/35 υπό το πρίσμα της Μαγρολ 73/78 ειδικότερα στο γεγονός ότι η οδηγία σκοπεύει στην εναρμόνιση της εφαρμογής της ανωτέρω Συμβάσεως εντός των κρατών μελών. Εξετάζω την υποθετική αυτή περίπτωση στο παρόν στάδιο της αναλύσεώς μου επικουρικώς, εφόσον το Δικαστήριο δεν κάνει χρήση της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας ως κριτηρίου νομιμότητας της οδηγίας.

72. Όπως υπογραμμίζουν οι αιτούσες της κύριας δίκης, καθώς και η Δανική, η Ελληνική, η Μαλτέζικη, η Σουηδική και η Κυπριακή Κυβέρνηση, ορισμένα στοιχεία είναι ενδεικτικά της βουλήσεως η οδηγία 2005/35 να μην παρεκκλίνει της Μαγρολ 73/78. Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, αυτής, αντικείμενο της οδηγίας είναι η ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των διεθνών προτύπων σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία. Σύμφωνα με τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη της, τα πρότυπα αυτά θεμελιώνονται στη Μαγρολ 73/78, στην οποία αναφέρεται το άρθρο 2, σημείο 1, της οδηγίας<sup>48</sup>, υπό μορφή δυναμικής παραπομπής. Η τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας διευκρινίζει ότι σκοπείται η εναρμόνιση της εφαρμογής της Συμβάσεως εκ μέρους των κρατών μελών. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη της<sup>49</sup>, πρόκειται να προβλεφθούν κυρώσεις σε περίπτωση παραβιάσεως των εν

48 — Η γερμανική απόδοση της διατάξεως αυτής είναι ατελής και δυσχερώς κατανοητή, δεδομένου ότι παραλείπεται η πρώτη γραμμή του ορισμού.

49 — Σύμφωνα με τη γερμανική απόδοση της οδηγίας, η συγκεκριμένη αιτιολογική σκέψη φέρει τον αριθμό 14, καθόσον η καθεαυτό δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη, η οποία αφορά την επιτροπολογία, παραλείπεται στη γερμανική απόδοση.

λόγω διεθνών προτύπων. Αντιθέτως, από την ανάγνωση της οδηγίας 2005/35 ουδεμία ρητή ένδειξη περί προθέσεως παρεκκλίσεως από τη Marpol 73/78 μπορεί να συναχθεί.

73. Η άποψη ότι η Κοινότητα δεσμεύεται διά της εφαρμογής υποχρεώσεων αναληφθεισών βάσει του διεθνούς δικαίου στηρίζεται επίσης στην αναπτυχθείσα στα πλαίσια της ΓΣΔΕ νομολογία. Ασφαλώς, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση και την οικονομία τους, η ΓΣΔΕ και οι Συμφωνίες ΠΟΕ δεν καταλέγονται κατ' αρχήν μεταξύ των κανόνων υπό το φως των οποίων το Δικαστήριο ελέγχει τη νομιμότητα των πράξεων των κοινοτικών θεσμικών οργάνων<sup>50</sup>. Πάντως, σε περίπτωση κατά την οποία πρόθεση της Κοινότητας ήταν να υλοποιήσει συγκεκριμένη υποχρέωση αναληφθείσα στο πλαίσιο αυτό ή εφόσον η κοινοτική πράξη παραπέμπει ρητώς σε συγκεκριμένες διατάξεις των ως άνω συμφωνιών, εναπόκειται στο Δικαστήριο να ελέγξει τη νομιμότητα της επίδικης κοινοτικής πράξεως υπό το φως των κανόνων των εν λόγω συμφωνιών<sup>51</sup>.

74. Εντούτοις, η ανωτέρω νομολογία εδράζεται στο τεκμήριο ότι η ΓΣΔΕ και οι Συμφωνίες ΠΟΕ αποτελούν τμήμα του κοινοτικού δικαίου και ως εκ τούτου δεσμεύουν κατ'

αρχήν την Κοινότητα<sup>52</sup>. Αντιθέτως, στην περίπτωση της εφαρμογής της Marpol 73/78 μέσω της οδηγίας 2005/35, η Κοινότητα ουδεμία ανέλαβε διεθνή δέσμευση.

75. Ασφαλώς, το Δικαστήριο άφησε τουλάχιστον να εννοηθεί ότι ο έλεγχος της οδηγίας 98/44 έπρεπε να γίνει υπό το φως της Συμβάσεως για την έκδοση ευρωπαϊκών διπλωματών ευρεσιτεχνίας<sup>53</sup>, μολονότι συμβαλλόμενα μέρη της ήσαν μόνον τα κράτη μέλη και όχι η ίδια η Κοινότητα<sup>54</sup>. Ως λόγο επιβάλλοντα τον έλεγχο αυτό, το Δικαστήριο επισήμανε ότι, όπως είχε υποστηριχθεί ενώπιόν του, η οδηγία γεννά για τα κράτη μέλη υποχρεώσεις, η εκτέλεση των οποίων παραβιάζει τις απορρέουσες από το διεθνές δίκαιο υποχρεώσεις τους, ενώ υποτίθεται ότι η οδηγία, όπως είναι διατυπωμένη, δεν θίγει τις ως άνω υποχρεώσεις<sup>55</sup>.

76. Πάντως, δεν υφίσταται νομικό θεμέλιο για τον έλεγχο του παράγωγου δικαίου υπό το φως των υποχρεώσεων διεθνούς δικαίου των κρατών μελών τις οποίες δεν ανέλαβε η Κοινότητα. Εξάλλου, τούτο θα ανέτετο προς τη διαπίστωση, με την ίδια απόφαση, ότι η Κοινότητα δεν δεσμεύεται από τις διεθνείς υποχρεώσεις των κρατών μελών της<sup>56</sup>.

50 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 25 απόφαση International Fruit Company (σκέψεις 21 επ.), καθώς και αποφάσεις της 16ης Μαρτίου 1983, 266/81, SIOT (Συλλογή 1983, σ. 731, σκέψη 28), της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-280/93, Γερμανία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1994, σ. I-4973, σκέψη 109), της 23ης Νοεμβρίου 1999, C-149/96, Πορτογαλία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1999, σ. I-8395, σκέψη 47), της 12ης Μαρτίου 2002, C-27/00 και C-122/00, Omega Air κ.λπ. (Συλλογή 2002, σ. I-2569, σκέψη 93), της 9ης Ιανουαρίου 2003, C-76/00 P, Petrotub και Republica (Συλλογή 2003, σ. I-79, σκέψη 53), της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, C-93/02 P, Biret International κατά Συμβουλίου (Συλλογή 2003, σ. I-10497, σκέψη 52), της 1ης Μαρτίου 2005, C-377/02, Van Parys (Συλλογή 2005, σ. I-1465, σκέψη 39), και της 27ης Σεπτεμβρίου 2007, C-351/04, Ikea Wholesale (Συλλογή 2007, σ. I-7723, σκέψη 29).

51 — Αποφάσεις της 22ας Ιουνίου 1989, 70/87, Fediol κατά Επιτροπής (Συλλογή 1989, σ. 1781, σκέψεις 19 επ.), της 7ης Μαΐου 1991, C-69/89, Nakajima κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1991, σ. I-2069, σκέψη 31), καθώς και προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 50 αποφάσεις Πορτογαλία κατά Συμβουλίου (σκέψη 49), Biret International κατά Συμβουλίου (σκέψη 53) και Van Parys (σκέψη 40).

52 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 25 απόφαση International Fruit Company κ.λπ. (σκέψεις 10 επ.). Σήμερα, ο δεσμευτικός χαρακτήρας είναι απόρροια του άρθρου 300, παράγραφος 7, ΕΚ, δεδομένου ότι η Κοινότητα συνήψε τις Συμφωνίες ΠΟΕ.

53 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 21 απόφαση Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (σκέψεις 61 επ.).

54 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 21 απόφαση Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (σκέψεις 51 επ.).

55 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 21 απόφαση Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (σκέψεις 55 επ.). Βλ. άρθρο 1, παράγραφος 2, της οδηγίας 98/44.

56 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 21 απόφαση Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου (σκέψεις 51 επ.).

77. Επομένως, η Κοινότητα μπορεί να επιβάλει κατ' αρχήν στα κράτη μέλη μέτρα αντίθετα προς τις απορρέουσες από το διεθνές δίκαιο υποχρεώσεις τους. Τούτο έχει ήδη καταδειχθεί με το άρθρο 307 ΕΚ, το οποίο ρυθμίζει τις συγκρούσεις μεταξύ των προϋφιστάμενων διεθνών συμφωνιών και του κοινοτικού δικαίου. Αν και σε μια πρώτη φάση οι απορρέουσες από προϋφιστάμενες συμβάσεις υποχρεώσεις των κρατών μελών δεν θίγονται από τυχόν συγκρούσεις με το κοινοτικό δίκαιο, εντούτοις τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να θέσουν τέρμα στις συγκρούσεις αυτές. Τούτο ενδέχεται να απαιτεί την καταγγελία διεθνών συμβάσεων<sup>57</sup>. Κατ' αρχήν, τα κράτη μέλη αδυνατούν να επικαλεστούν τις συναφθείσες μετά την προσχώρησή τους συμβάσεις έναντι του κοινοτικού δικαίου<sup>58</sup>.

78. Τούτου δοθέντος, τυχόν σύγκρουση μεταξύ του κοινοτικού δικαίου και των διεθνών δεσμεύσεων των κρατών μελών είναι πάντοτε γενεσιουργός προβλημάτων και δύναται να θίξει την πρακτική αποτελεσματικότητα των οικείων διατάξεων του κοινοτικού δικαίου και/ή του διεθνούς δικαίου. Επομένως, είναι ορθό και επιβεβλημένο βάσει της αρχής της συνεργασίας μεταξύ των κοινοτικών θεσμικών οργάνων και των κρατών μελών να καταβάλλονται προσπάθειες προς αποφυγή των συγκρούσεων, ειδικότερα κατά την ερμηνεία των επίδικων διατάξεων. Το ίδιο συμβαίνει κατά μείζονα λόγο και οσάκις το συναφές κοινοτικό μέτρο σκοπεί —όπως εν προκειμένω— στην εναρμόνιση της υλοποίησως των διεθνών δεσμεύσεων των κρατών μελών.

57 — Απόφαση της 4ης Ιουλίου 2000, C-84/98, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (Συλλογή 2000, σ. I-5215, σκέψη 58).

58 — Απόφαση της 5ης Νοεμβρίου 2002, C-466/98, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου (ελεύθερη αεροποσία) (Συλλογή 2002, σ. I-9427, σκέψεις 26 επ.). Αυτό συμβαίνει εν πάση περιπτώσει οσάκις οι συναφείς αρμοδιότητες της Κοινότητας υφίσταντο ήδη κατά τη σύναψη της Συμβάσεως.

79. Εντούτοις, περαιτέρω υποχρεώσεις της Κοινότητας δεν δύναται να απορρέουν από τις συμβάσεις των κρατών μελών τις οποίες δεν υιοθέτησε η Κοινότητα. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο ο περί εφαρμογής της οδηγίας 2005/35 στόχος δεν δικαιολογεί την προσφυγή στη Marpol 73/78 ως κριτηρίου νομιμότητας της οδηγίας αυτής.

2. Η συμβατότητα του άρθρου 4 της οδηγίας 2005/35, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, αυτής, προς τις διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, σε συνδυασμό με εκείνες της Marpol 73/78

80. Το πρώτο ερώτημα αφορά τη συμβατότητα του άρθρου 5, παράγραφος 2, της οδηγίας 2005/35 προς τη Marpol 73/78.

81. Η οδηγία 2005/35 προσδιορίζει κατ' αρχάς, και συγκεκριμένα στο άρθρο 4 αυτής, τα γενικά κριτήρια ευθύνης, τα οποία ισχύουν έναντι πάντων, προβλέπει δε ειδικότερα ευθύνη σε περίπτωση βαρείας αμελείας. Πάντως, η οδηγία περιορίζει, με το άρθρο 5, παράγραφος 2, αυτής, την ευθύνη όσον αφορά τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα, όταν αυτό ενεργεί υπό την ευθύνη του πλοίαρχου, αναφερόμενη ρητώς στις σχετικές διατάξεις της Marpol 73/78. Ο εν λόγω περιορισμός εφαρμόζεται σε ορισμένες θαλάσσιες ζώνες, ήτοι στα στενά, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και στην ανοικτή θάλασσα. Το πρώτο ερώτημα αφορά αποκλειστικά τις ανωτέρω ζώνες και όχι την αιγιαλίτιδα ζώνη, η οποία πρέπει να χαρακτηρίζεται ως έδαφος των παράκτιων κρατών, περίπτωση την οποία εξετάζω στο πλαίσιο του δεύτερου και του τρίτου

προδικαστικού ερωτήματος. Στην πραγματικότητα, το ερώτημα αυτό καταλαμβάνει και το κύρος του άρθρου 4, καθόσον η ανάκληση αποκλειστικά και μόνον του άρθρου 5, παράγραφος 2, όχι μόνο δεν θα διασφάλιζε την πρακτική αποτελεσματικότητα των οικείων κανόνων της Marpol 73/78, αλλά θα τη μείωνε ακόμη περισσότερο.

82. Ο κανονισμός 9 του παραρτήματος I της Marpol 73/78 και ο κανονισμός 5 του παραρτήματος II αυτής απαγορεύουν τις απορρίψεις. Πάντως, οι απαγορεύσεις αυτές δεν εφαρμόζονται στο πλαίσιο των προβλεπόμενων με τους κανονισμούς 11 (παράρτημα I) ή 6 (παράρτημα II) εξαιρέσεων. Σύμφωνα με το στοιχείο β', σημείο ii, των ανωτέρω κανονισμών, οι απαγορεύσεις δεν εφαρμόζονται όταν πρόκειται για απορρίψεις προερχόμενες από βλάβη στο πλοίο ή στον εξοπλισμό του, *εκτός αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε είτε με πρόθεση να προκαλέσει βλάβη είτε από αμέλεια και με επίγνωση της πιθανής προκλήσεως της βλάβης.*

83. Συγκρίνοντας απλώς και μόνον το γράμμα των ανωτέρω διατάξεων με την οδηγία 2005/35, επισημαίνω δύο ουσιώδεις διαφορές. Πρώτον, στο πλαίσιο της Marpol 73/78, η συμπεριφορά οποιουδήποτε πλην του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου στερείται προφανώς οποιασδήποτε σημασίας σε περίπτωση απορρίψεως οφειλόμενης σε βλάβη. Προδήλως, η απόρριψη απαγορεύεται εφόσον ένα από τα ανωτέρω δύο πρόσωπα ενήργησε εκ προθέσεως ή εξ αμελείας και με επίγνωση της πιθανής προκλήσεως της βλάβης. Αντιθέτως, κατά το άρθρο 4 της ίδιας οδηγίας, αδιάφορο παραμένει το ποιος είναι κατ' αρχήν ο υπεύθυνος της απορρίψεως. Δεύτερον, οι προϋποθέσεις στοιχειοθετήσεως, δυνάμει του άρθρου 4 της οδηγίας, προσωπικής ευθύνης, ήτοι *η πρόθεση, η αμέλεια ή η βαρεία αμέλεια*, δεν αντιστοιχούν, βάσει της διατυπώσεώς τους, στα κριτήρια της Marpol 73/78.

α) Η ευθύνη οποιουδήποτε πλην του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου

84. Σύμφωνα με ερμηνεία βασιζόμενη αποκλειστικά στο γράμμα της, η οδηγία βαίνει πέραν της Marpol 73/78, καθόσον προβλέπει ότι, σε περίπτωση βλάβης, η συμπεριφορά οποιουδήποτε πλην του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου αρκεί για να ενεργοποιήσει την απαγόρευση των απορρίψεων. Ορισμένοι διάδικοι υποστήριξαν ότι η προβλεπόμενη ευθύνη των ανωτέρω προσώπων σε περίπτωση απορρίψεως είναι ασυμβίβαστη με τις διεθνείς δεσμεύσεις της Κοινότητας.

85. Ασφαλώς, θα μπορούσε να γίνει δεκτό, όπως πράττει το Κοινοβούλιο, ότι η Marpol 73/78 σιωπά σε σχέση με τα λοιπά πρόσωπα. Πάντως, τούτο θα εξυπηρετούσε αποκλειστικά την αποφυγή της συγκρούσεως με τη Marpol 73/78. Η Κοινότητα εξακολουθεί να δεσμεύεται από τις διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, οι οποίες επιτρέπουν, εντός των συγκεκριμένων θαλάσσιων ζωνών, την έκδοση κανόνων υλοποιήσεως των προτύπων προστασίας που θεσπίστηκαν με τη Marpol 73/78. Επομένως, η Κοινότητα δεν είναι ελεύθερη να ρυθμίζει κατά το δοκούν άλλες περιπτώσεις εντός των ανωτέρω ζωνών, αντιθέτως δε, δεν θα της επιτρεπόταν να το πράξει.

86. Περιοριζόμενοι αυστηρώς στο γράμμα της Marpol 73/78, πάντως, θα καταλήγαμε σε παράδοξα συμπεράσματα, όπως υπογραμμίζουν ορθώς η Δανία, η Γαλλία, το Συμβούλιο και η Επιτροπή ειδικότερα. Ακόμη και απορρίψεις οφειλόμενες σε βλάβες προκληθείσες εκ προθέσεως στο πλοίο ή στον εξοπλισμό



του θα επιτρέπονταν αν ούτε ο πλοιοκτήτης ούτε ο πλοίαρχος ενήργησαν εκ προθέσεως ή εξ αμελείας.

87. Επομένως, η *Marpol 73/78* δεν πρέπει να ερμηνευθεί αποκλειστικά και μόνο βάσει του γράμματός της, αλλά πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη και οι στόχοι της και η λειτουργία της στο πλαίσιο της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Δυνάμει της τέταρτης αιτιολογικής σκέψης της, πρωταρχικός στόχος της *Marpol 73/78* είναι η πλήρης εξάλειψη της εκούσιας ρυπάνσεως και η ελαχιστοποίηση των ατυχηματικών απορρίψεων.

88. Οι προβλεπόμενες στον κανονισμό 11, στοιχείο β', σημείο ii, του παραρτήματος I και στον κανονισμό 6, στοιχείο β', σημείο ii, του παραρτήματος II της *Marpol 73/78* εξαιρέσεις σκοπούν πρωτίστως στον καθορισμό του βαθμού επιμελείας που πρέπει να επιδεικνύεται προκειμένου να αποφεύγονται ρυπάνσεις οφειλόμενες σε βλάβες. Αν κάθε κράτος έθετε τη δική του προϋπόθεση σχετικά με τον βαθμό της υπαιτιότητας και αν τα πρότυπα αυτά εφαρμόζονταν σωρευτικώς στην ανοικτή θάλασσα, θα ήταν δυσχερές για τους εμπλεκόμενους στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα να προβούν σε εκτίμηση της ευθύνης τους.

89. Εξάλλου, ουδείς στόχος της *Marpol 73/78*, σύμφωνα με τον οποίο επιβάλλεται ή απλούστατα διευκρινίζονται οι λόγοι για τους οποίους μόνον ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος οφείλουν να αποφεύγουν τις ατυχηματικές απορρίψεις, μπορεί να εντοπισθεί. Ασφαλώς, τα δύο ανωτέρω πρόσωπα αναλαμβάνουν την ευθύνη για το σύνολο του πλοίου. Πάντως, δεν μπορεί να αποκλείεται εν γένει ότι και άλλα πρόσωπα αναλαμβάνουν επίσης ευθύνη και προκαλούν ζημίες λόγω απορρίψεων.

90. Επιπλέον, οι συναφείς διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας στοχεύουν επίσης στο να καταστήσουν περισσότερο αποτελεσματική την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί με βάση κοινά διεθνή πρότυπα, ώστε να καθορίζονται κατά τρόπο δυνατό να προβλεφθούν οι βαρύνουσες την θαλάσσια ναυσιπλοΐα υποχρεώσεις. Προς τούτο, είναι αναγκαίο η ευθύνη να περιορίζεται στον πλοιοκτήτη και στον πλοίαρχο.

91. Εξάλλου, το να αποκλείεται οποιαδήποτε ευθύνη άλλων προσώπων επάγεται όλως διαφορετικό αποτέλεσμα από εκείνο του άρθρου III, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, της διεθνούς Συμβάσεως περί αστικής ευθύνης για ζημίες προερχόμενες από τη ρύπανση με υδρογονάνθρακες<sup>59</sup>, όπως αυτή διατυπώνεται με το Πρωτόκολλο του 1992<sup>60</sup>. Σε αντίθεση με τη *Marpol 73/78*, η ανωτέρω διάταξη προβλέπει ρητώς ότι μόνον ο πλοιοκτήτης είναι κατ' αρχήν αστικώς υπεύθυνος και ουδείς άλλος από τα μέλη του πληρώματος, αλλ' ούτε ο εφοπλιστής ή τα παρέχοντα υπηρεσίες για το πλοίο πρόσωπα. Πάντως, όλοι οι ανωτέρω ευθύνονται αν ενήργησαν εκ προθέσεως ή εξ αμελείας και με επίγνωση της πιθανότητας προκλήσεως εξ αυτού ζημίας.

92. Τούτο καταδεικνύει δύο τινά. Αφενός, η ευθύνη ορισμένων προσώπων για ρυπάνσεις από υδρογονάνθρακες αποκλείεται μόνον εφόσον τούτο προβλέπεται ρητώς

59 — Η γερμανική απόδοση δημοσιεύεται στη *BGBL* 1975, II, σ. 305.

60 — Το Πρωτόκολλο δημοσιεύεται στην ΕΕ 2004, L 78, σ. 32. Για την ολοκληρωμένη απόδοση της Συμβάσεως, βλ. την ακόλουθη ιστοσελίδα στο Διαδίκτυο: <http://www.iopcfunds.org/npdf/Conventions%20English.pdf>.

και, αφετέρου, η ευθύνη σε περίπτωση συμπεριφοράς οφειλόμενης σε πρόθεση ή εξ αμελείας με επίγνωση επελεύσεως τυχόν ζημίας δεν περιορίζεται στον πλοιοκτήτη και στον πλοίαρχο.

93. Επομένως, ο κανονισμός 11, στοιχείο β', σημείο ii, του παραρτήματος I και ο κανονισμός 6, στοιχείο β', σημείο ii, του παραρτήματος II πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι αναφέρονται στον πλοιοκτήτη και στον πλοίαρχο απλώς και μόνον ενδεικτικώς. Αν, κατ' εξαίρεση, και άλλα πρόσωπα ευθύνονται επίσης για τις οφειλόμενες σε βλάβες απορρίψεις, τα πρόσωπα αυτά υπόκεινται στους ίδιους όρους με τους ισχύοντες για τον πλοιοκτήτη και τον πλοίαρχο.

94. Επομένως, η οδηγία 2005/35 δεν προσκρούει ούτε στη Marpol 73/78 ούτε στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας καθιστώντας υπεύθυνα για απορρίψεις οφειλόμενες σε βλάβες πρόσωπα πέραν του πλοιοκτήτη και του πλοίαρχου.

β) Οι προϋποθέσεις της προσωπικής ευθύνης

95. Γεγονός είναι ότι το άρθρο 5, παράγραφος 2, της οδηγίας 2005/35 έχει

προφανώς ως αποτέλεσμα ότι και άλλοι, πλην του πλοιοκτήτη, του πλοίαρχου ή του πληρώματος, όταν αυτό ενεργεί υπό την ευθύνη του πλοίαρχου, δεν υπόκεινται στο συγκεκριμένο κριτήριο, ήτοι στο αν ενήργησαν είτε με την πρόθεση να προκαλέσουν ζημία, είτε εξ αμελείας και με επίγνωση της πιθανής προκλήσεως της βλάβης, την οποία προκάλεσε συγκεκριμένη απόρριψη. Δυνάμει του άρθρου 4 της οδηγίας, η ευθύνη τους αποτιμάται σύμφωνα με το αν προκάλεσαν απόρριψη εκ προθέσεως, εξ αμελείας ή κατόπιν βαρείας αμελείας. Κατά την άποψη των αιτουσών της κύριας δίκης και ορισμένων κρατών μελών, το ανωτέρω κριτήριο ευθύνης είναι αυστηρότερο από εκείνο της Marpol 73/78.

96. Όπως κατέδειξε ήδη<sup>61</sup>, η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας απαγορεύει στην Κοινότητα να ορίζει, εντός των επίδικων θαλάσσιων ζωνών, κριτήρια ευθύνης αυστηρότερα από εκείνα που προβλέπει η Marpol 73/78. Τούτο ισχύει ειδικότερα για τα λοιπά, πλην του πλοιοκτήτη και του πλοίαρχου, πρόσωπα. Τα πρόσωπα αυτά οφείλουν ειδικότερα να μεριμνούν ώστε να αποφεύγονται οι βλάβες επί του πλοίου που θα μπορούσαν να προκαλέσουν απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών. Εφόσον οι ανωτέρω ευθύνονται μόνο για συμπεριφορά εκ προθέσεως ή εξ αμελείας με επίγνωση της πιθανής επελεύσεως της ζημίας, άλλα πρόσωπα δεν μπορούν να υπόκεινται σε αυστηρότερες προϋποθέσεις στοιχειοθετήσεως της ευθύνης.

61 — Βλ. ανωτέρω σημεία 60 επ.

Η έννοια της αμελείας κατά το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35

κριτήριο της ευθύνης της Margrol 73/78 σε περίπτωση συμπεριφοράς μη οφειλόμενης σε πρόθεση.

97. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 ευθύνη εξ αμελείας θα μπορούσε να είναι αυστηρότερη από εκείνη της Margrol 73/78, δοθέντος ότι το άρθρο 4 δεν αναφέρεται στην επίγνωση της πιθανολογούμενης ζημίας. Σημειωτέον ότι οι διάφορες γλωσσικές αποδόσεις της οδηγίας 2005/35 δεν συμφωνούν σχετικά με την ανωτέρω έννοια. Ειδικότερα, η ελληνική, η μαλτέζικη και η πορτογαλική εκδοχή αναφέρονται, τουλάχιστον, προδήλως σε απλή αμέλεια<sup>62</sup>, ήτοι σε ελαφρότερη από τη βαρεία αμέλεια υπαιτιότητα. Επιπλέον, οι όροι που χρησιμοποιούνται για να δηλωθεί η απερισκεψία δεν προσδιορίζονται πάντοτε επακριβώς στις διάφορες έννομες τάξεις. Παρά τις διαφορές μεταξύ των γλωσσικών αποδόσεων, το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 πρέπει, πάντως, να ερμηνευθεί με ομοιόμορφο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη με γνώμονα τη γενική οικονομία και τον σκοπό της κανονιστικής ρυθμίσεως<sup>63</sup>.

98. Επειδή το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 επαναλαμβάνει, τουλάχιστον στην αγγλική, γαλλική και ισπανική γλώσσα, ήτοι στις τρεις κοινοτικές γλώσσες οι οποίες είναι οι αυθεντικές γλώσσες της Margrol 73/78, την ορολογία της Margrol 73/78, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η έννοια της απερισκεψίας σκοπεί στο να ενσωματωθεί το

99. Η ανάγνωση της σχετικής διατάξεως συνάδει και προς την υποχρέωση ερμηνείας των πράξεων του παράγωγου κοινοτικού δικαίου, στο μέτρο του δυνατού, σύμφωνα με τις διεθνείς συμφωνίες που έχει συνάψει η Κοινότητα<sup>64</sup>. Εφόσον η οδηγία χρησιμοποιεί άλλες έννοιες σε άλλες γλωσσικές αποδόσεις, οι τελευταίες πρέπει να ερμηνεύονται επίσης κατά τον ίδιο τρόπο.

100. Στο πλαίσιο της Margrol 73/78, η ευθύνη λόγω απορρίψεων που δεν προκλήθηκαν εκ προθέσεως χαρακτηρίζεται από δύο κριτήρια, συγκεκριμένα, αφενός, την επίγνωση της πιθανής επελεύσεως της ζημίας και, αφετέρου, την απερισκεψία. Η αφορώσα την επίγνωση προϋπόθεση είναι σαφώς ενδεικτική του ότι ο διαπράξας την παράβαση —όπως συμβαίνει κατά κανόνα στο πλαίσιο της εφαρμογής του κριτηρίου της ευθύνης εκ της απερισκεψίας («recklessly») στον αγγλοαμερικανικό νομικό χώρο— οφείλει να έχει συνείδηση των κινδύνων που επάγεται η συμπεριφορά του. Το γεγονός ότι όφειλε να γνωρίζει τους κινδύνους αυτούς δεν είναι αρκετό<sup>65</sup>.

101. Επομένως, η αμέλεια (απερισκεψία), κατά το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35, πρέπει

62 — «Αμέλεια» στην ελληνική γλώσσα, «b' mod imprudenti» στη μαλτέζικη και «com mera culpa» στην πορτογαλική.

63 — Βλ., επί παραδείγματι, τις αποφάσεις της 12ης Νοεμβρίου 1969, 29/69, Stauder (Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 147, σκέψη 3), της 23ης Νοεμβρίου 2006, C-300/05, ZVK (Συλλογή 2006, σ. I-11169, σκέψη 16), και της 14ης Ιουνίου 2007, C-56/06, Euro Tex (Συλλογή 2007, σ. I-4859, σκέψη 27).

64 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 33 απόφαση Επιτροπή κατά Γερμανίας (σκέψη 52), απόφαση της 14ης Ιουλίου 1998, C-341/95, Bettati (Συλλογή 1998, σ. I-4355, σκέψη 20), προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 33 απόφαση Bellio F.lli (σκέψη 33) και απόφαση της 7ης Δεκεμβρίου 2006, C-306/05, SGAE (Συλλογή 2006, σ. I-11519, σκέψη 35).

65 — Πάντως, τούτο δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να συναχθεί η εκ μέρους του παραβάτη επίγνωση αντικειμενικών περιστάσεων ενδεικτικών του ότι είχε επίγνωση του κινδύνου.

να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, προκειμένου να συντρέχει, πρέπει να υφίσταται επίγνωση ότι θα επέλθει πιθανώς ζημία. Ούτως ερμηνευόμενη, η έννοια αυτή δεν αντίκειται στη Μαγρολ 73/78 ούτε στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας.

Η έννοια της κατά το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 βαρείας αμελείας

102. Πάντως, θα μπορούσε να συναχθεί αντίθεση μεταξύ της Μαγρολ 73/78 και του άρθρου 4 της οδηγίας 2005/35 λόγω του ότι το δεύτερο προβλέπει ευθύνη σε περίπτωση βαρείας αμελείας.

103. Η έννοια της βαρείας αμελείας επιδέχεται αισθητά διαφορετικές σημασίες στα νομικά συστήματα των διαφόρων κρατών μελών<sup>66</sup>. Εξ όσων γνωρίζω, δεν υφίσταται ορισμός κατά το κοινοτικό δίκαιο. Πάντως, το Δικαστήριο συνήγαγε κριτήρια σχετικά με την εφαρμογή της κατά το άρθρο 239, παράγραφος 1, δεύτερη περίπτωση, του τελωνειακού κώδικα<sup>67</sup> εννοίας της «προφανούς αμελείας». Πρόκειται για την περιπλοκότητα των διατάξεων των οποίων η μη εκτέλεση οδήγησε στη γένεση της τελωνειακής οφειλής, καθώς και για την επαγγελματική

πείρα και την επιμέλεια που επιδεικνύει ο επιχειρηματίας<sup>68</sup>.

104. Η επαγγελματική πείρα του επιχειρηματία αποτελεί υποκειμενικό κριτήριο, ενώ η επιμέλεια χαρακτηρίζει το κριτήριο που όλοι οι επιχειρηματίες οφείλουν να σέβονται<sup>69</sup>. Επομένως, η βαρεία αμέλεια ανάγεται σε ιδιαίτερα σοβαρή αθέτηση των υποχρεώσεων να επιδεικνύεται επιμέλεια. Αντιθέτως, η επίγνωση της πιθανής επελεύσεως ζημίας δεν είναι απολύτως αναγκαία στο πλαίσιο της βαρείας αμελείας. Ούτως ερμηνευόμενο, το εν λόγω κριτήριο ευθύνης καθίσταται αυστηρότερο απ' ό,τι εκείνο της Μαγρολ 73/78.

105. Πρέπει να συναχθεί ότι η σχετική ερμηνεία περί ενός αυστηρού κριτηρίου συνάδει προς τους στόχους του νομοθέτη κατά την έκδοση της οδηγίας 2005/35. Δοθέντος ότι ο νομοθέτης προσέθεσε τη βαρεία αμέλεια στα δύο απαντώντα στη Μαγρολ 73/78 κριτήρια ευθύνης, πρόθεσή του ήταν να διευρύνει το θεμέλιο της ευθύνης<sup>70</sup>.

106. Η θέσπιση αυστηρότερου κριτηρίου επιβεβαιώνεται περαιτέρω από τις εξαιρέσεις στοιχειοθετήσεως της ευθύνης του άρθρου

66 — Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Léger στην υπόθεση C-173/03, *Traghetti del Mediterraneo*, επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 13ης Ιουνίου 2006 (Συλλογή 2006, σ. I-5177, σκέψη 100).

67 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 2913/92 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 1992, για τη θέσπιση κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 302, σ. 1).

68 — Απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 1999, C-48/98, *Söhl & Söhlke* (Συλλογή 1999, σ. I-7877, σκέψη 56).

69 — Εφαρμογή του οποίου έγινε επί ευκαιρία της αποφάσεως της 13ης Μαρτίου 2003, C-156/00, *Κάτω Χώρες κατά Επιτροπής* (Συλλογή 2003, σ. I-2527, σκέψη 99).

70 — Όσον αφορά την αιγιαλιτιδα ζώνη, τούτο προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις της κοινής θέσεως (ΕΚ) 3/2005, την οποία εξέδωσε το Συμβούλιο στις 7 Οκτωβρίου 2004, προς έκδοση της οδηγίας 2004/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις (ΕΕ 2005, C 25 E, σ. 29, συγκεκριμένα σ. 39).

5, παράγραφος 2, της οδηγίας 2005/35, οι οποίες παραπέμπουν στη *Maarpol 73/78*. Η εξαίρεση αυτή επάγεται στην πράξη επίπτωση μόνον εφόσον οι καλυπτόμενες κατηγορίες προσώπων υπόκεινται κατ' αρχήν σε διαφορετικές και αυστηρότερες από τις καθοριζόμενες με τη *Maarpol 73/78* προϋποθέσεις στοιχειοθετήσεως της ευθύνης.

107. Τούτου δοθέντος, οι πράξεις του παράγωγου κοινοτικού δικαίου πρέπει να ερμηνεύονται, στο μέτρο του δυνατού, σύμφωνα με τις συναπτόμενες από την Κοινότητα διεθνείς συμφωνίες. Πράγματι, δυνάμει του άρθρου 300, παράγραφος 7, ΕΚ, οι εν λόγω συμφωνίες δεσμεύουν τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας. Λόγω της υπεροχής τους έναντι του παράγωγου δικαίου, το δεύτερο δεν μπορεί να τις παραβιάζει<sup>71</sup>.

108. Επομένως, η συνάδουσα προς το διεθνές δίκαιο ερμηνεία πρέπει να κατισχύει όλων των άλλων ερμηνευτικών μεθόδων. Η σχετική υποχρέωση περιορίζεται μόνον από τους κανόνες και τις αρχές που έχουν υπέρτερη ισχύ έναντι των υποχρεώσεων διεθνούς δικαίου της Κοινότητας. Πρόκειται μεταξύ άλλων για τις γενικές αρχές του δικαίου και, ειδικότερα, για την αρχή της ασφαλείας δικαίου. Επομένως, αποκλείεται ερμηνεία *contra legem*<sup>72</sup>.

109. Υπό την έννοια αυτή, η έκφραση «βαρεία αμέλεια» μπορεί επίσης να τύχει

περιοριστικής ερμηνείας<sup>73</sup> κατά τρόπον ώστε η ερμηνεία αυτή να μην εξέρχεται του πλαισίου της *Maarpol 73/78*. Όπως καταδεικνύει η μελέτη της υπηρεσίας έρευνας και τεκμηριώσεως του Δικαστηρίου, η απερίσκεπτη ενέργεια με επίγνωση του γεγονότος ότι εξ αυτής μπορεί να προκληθεί βλάβη, όπως απαιτεί η *Maarpol 73/78*, εκλαμβάνεται σε πολλές έννομες τάξεις ως μορφή βαρείας αμελείας, κριτήριο στοιχειοθετήσεως της ευθύνης κατά την οδηγία 2005/35. Στη Γερμανία, γίνεται προδήλως λόγος για εσκεμμένη βαρεία αμέλεια («bewusste grobe Fahrlässigkeit»)<sup>74</sup>. Επομένως, η ιδιαίτερος σοβαρή αθέτηση της υποχρεώσεως προς επίδειξη επιμελείας, η οποία χαρακτηρίζει τη βαρεία αμέλεια, μπορεί να συνίσταται απλώς, για τους σκοπούς του παραρτήματος I, κανονισμός 11, στοιχείο β', σημείο ii, και του παραρτήματος II, κανονισμός 6, στοιχείο β', σημείο ii, της *Maarpol 73/78*, σε απερίσκεπτη συμπεριφορά με επίγνωση της πιθανότητας επελεύσεως βλάβης.

110. Ασφαλώς, η ανωτέρω ερμηνεία δεν εξαντλεί την έννοια του γράμματος της οδηγίας, δοθέντος ότι, για να συντρέχει βαρεία αμέλεια, δεν απαιτείται κατά κανόνα η επίγνωση της πιθανής επελεύσεως της βλάβης. Πάντως, παραμένει εν πάση περιπτώσει εντός των ορίων του γράμματος της οδηγίας. Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής της βαρείας αμελείας θα μπορούσε να προσδιοριστεί κατά πολύ ακριβέστερο τρόπο, δοθέντος ότι οι άσχετες προς το πρόσωπο του προκαλέσαντος τη βλάβη περιστάσεις θα ενείχαν σαφώς μικρότερη σημασία από το υποκειμενικό γεγονός της επιγνώσεως.

71 — Προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 33 αποφάσεις Επιτροπής κατά Γερμανίας (σκέψη 52) και *Belgio F.III* (σκέψη 33).

72 — Βλ. αποφάσεις της 16ης Ιουνίου 2005, C-105/03, *Rupino* (Συλλογή 2005, σ. I-5285, σκέψεις 44 και 47), όσον αφορά τη σύμφωνη με απόφαση-πλαίσιο ερμηνεία, και της 4ης Ιουλίου 2006, C-212/04, *Adeneler* κ.λπ. (Συλλογή 2006, σ. I-6057, σκέψη 110), όσον αφορά τη σύμφωνη προς οδηγία ερμηνεία.

73 — Όσον αφορά συνάδουσα προς τα θεμελιώδη δικαιώματα περιοριστική ερμηνεία, βλ. απόφαση της 27ης Ιουνίου 2006, C-540/03, *Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου* (οικογενειακή επανένωση) (Συλλογή 2006, σ. I-5769, σκέψεις 97 επ.).

74 — Gass, W., in: Ebenroth, Boujong, Joost, *Handelsgesetzbuch*, 1η έκδοση 2001, άρθρο 435, σημείο 5.

111. Ούτως ερμηνευόμενες, όπως απαιτούν οι διεθνείς υποχρεώσεις της Κοινότητας, οι διατάξεις του άρθρου 4 της οδηγίας 2005/35, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 2, αυτής, δεν εκφεύγουν του χαραχθέντος από τη Marpol 73/78 πλαισίου και ως εκ τούτου δεν αντίκεινται στη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας οσάκις εφαρμόζονται επί των διαπραχθέντων στα στενά, εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και στην ανοικτή θάλασσα πράξεων.

112. Κατόπιν αυτού, από την εξέταση του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θέσει υπό αμφισβήτηση το κύρος των διατάξεων της οδηγίας 2005/35.

*Γ — Το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα — Ευθύνη εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης*

113. Το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα αφορούν το κριτήριο στοιχειοθετήσεως ευθύνης λόγω βαρείας αμελείας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, οπότε συντρέχει λόγος για την από κοινού εξέτασή τους.

114. Εκκινούν από το γεγονός ότι, δυνάμει των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας 2005/35, όλα τα πρόσωπα, ήτοι και ο πλοιοκτήτης, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα, υπόκεινται εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης στο κριτήριο της στοιχειοθετήσεως ευθύνης λόγω βαρείας αμελείας. Συγκεκριμένα, οι εξαιρέσεις του

άρθρου 5, παράγραφος 2, της οδηγίας 2005/35 εφαρμόζονται μόνον εντός των κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείων γ' έως ε', ζωνών, ήτοι στα στενά, εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης και στην ανοικτή θάλασσα, και όχι εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης στην οποία αναφέρεται το στοιχείο β'.

115. Τα ερωτήματα αυτά θα είχαν επιλυθεί αν η βαρεία αμέλεια είχε, σε σχέση με τα συμβάντα εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, το ίδιο περιεχόμενο με αυτό που έχει για τα στενά, την αποκλειστική οικονομική ζώνη και την ανοικτή θάλασσα. Πράγματι, και σε παρόμοια περίπτωση, τυχόν απόρριψη οφειλόμενη σε βαρεία αμέλεια προϋποθέτει, σύμφωνα με τις προηγηθείσες σκέψεις, αμέλεια με επίγνωση της πιθανότητας επελεύσεως βλάβης. Η προσέγγιση αυτή θα διασφάλιζε την ενιαία ερμηνεία της εννοίας της βαρείας αμελείας στο πλαίσιο της οδηγίας 2005/35, ταυτόχρονα δε θα απέκλειε οποιαδήποτε σύγκρουση με τη Marpol 73/78.

116. Πάντως, η στενή ερμηνεία της βαρείας αμελείας πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης είναι αποκλειστικά απόρροια της μέριμνας να αποφευχθεί η εκ μέρους της Κοινότητας αθέτηση των διεθνών δεσμεύσεών της. Αντιθέτως, το γράμμα, η οικονομία και τα αντλούμενα από τη νομοθετική διαδικασία στοιχεία συνηγορούν υπέρ ενός ευρύτερου ορισμού της βαρείας αμελείας<sup>75</sup>, ήτοι ως σοβαρής αθετήσεως των υποχρεώσεων προς επίδειξη επιμελείας, χωρίς να απαιτείται η επίγνωση της πιθανότητας επελεύσεως βλάβης.

<sup>75</sup> — Βλ. και ανωτέρω σημεία 103 επ.

117. Επομένως, η επέκταση της στενής αυτής ερμηνείας της βαρείας αμελείας και στην αιγιαλίτιδα ζώνη μπορεί να δικαιολογηθεί μόνον εφόσον το επιτάσσουν λόγοι αναγόμενοι στις διεθνείς δεσμεύσεις της Κοινότητας.

118. Το άρθρο 2 της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας ορίζει ότι η κυριαρχία του παράκτιου κράτους εκτείνεται στην αιγιαλίτιδα ζώνη (παράγραφος 1), πρέπει δε να ασκείται υπό τους όρους που προβλέπουν οι διατάξεις της Συμβάσεως και οι λοιποί κανόνες του διεθνούς δικαίου (παράγραφος 3). Κατά το άρθρο 211, παράγραφος 4, τα παράκτια κράτη μπορούν, κατά την άσκηση της κυριαρχίας τους εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης τους, να εκδίδουν νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρυπάνσεως από ξένα πλοία. Διευκρινίζεται ότι τούτο ισχύει και όσον αφορά τα ασκούντα το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως πλοία. Σύμφωνα με το τμήμα 3 του μέρους II, οι εν λόγω νόμοι και κανονισμοί δεν πρέπει να παρακωλύουν την αβλαβή διέλευση των ξένων πλοίων. Ουδεμία παραπομπή γίνεται στα γενικώς παραδεκτά διεθνή πρότυπα, σε αντίθεση προς ό,τι προβλέπουν οι εφαρμοστές στα πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης ύδατα διατάξεις.

119. Οι αιτούσες της κύριας δίκης, η Μάλτα, η Ελλάδα και η Κύπρος θεωρούν ότι η ευθύνη λόγω βαρείας αμελείας θίγει το δικαίωμα της αβλαβούς διελεύσεως. Επικαλούνται ειδικότερα το άρθρο 19, παράγραφος 2, στοιχείο η', της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Δυνάμει της ανωτέρω διατάξεως, η διέλευση ξένου πλοίου δεν είναι πλέον αβλαβής εφόσον το πλοίο προκαλεί *εκ προθέσεως* σοβαρή ρύπανση, κατά παράβαση της Συμβάσεως. Κατά τη γνώμη τους,

τούτο αποκλείει τη στοιχειοθέτηση ευθύνης για βαρεία αμέλεια.

120. Πάντως, το επιχείρημα αυτό αγνοεί το γεγονός ότι επιτρέπονται κανόνες αφορώντες την προστασία του περιβάλλοντος και στο πλαίσιο της αβλαβούς διελεύσεως. Συγκεκριμένα, όπως υποστηρίζουν επί παραδείγματι η Δανία και η Εσθονία, το άρθρο 21, παράγραφος 1, στοιχείο στ', της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας προβλέπει σαφώς ότι το παράκτιο κράτος δύναται να εκδώσει, σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως και τους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, νόμους και κανονισμούς σχετικά με την αβλαβή διέλευση από την αιγιαλίτιδα ζώνη του, οι οποίοι νόμοι και κανονισμοί δύναται να αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος του παράκτιου κράτους και την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεώς του. Κατά το άρθρο 21, παράγραφος 4, τα ξένα πλοία συμμορφώνονται κατά την αβλαβή διέλευσή τους με τους ανωτέρω νόμους και κανονισμούς. Και στην περίπτωση αυτή δεν προβλέπεται κατ' αρχήν η εφαρμογή γενικών παραδεκτών διεθνών προτύπων. Κατά το άρθρο 21, παράγραφος 2, η εφαρμογή των οικείων νόμων και κανονισμών αφορά αποκλειστικά τη σχεδίαση, την κατασκευή ή τον εξοπλισμό των ξένων πλοίων.

121. Και επί του σημείου αυτού παρέλκει η εξέταση του ερωτήματος μέχρι ποίου σημείου εκτείνεται η νομοθετική αρμοδιότητα των παράκτιων κρατών. Ενδέχεται να μην περιλαμβάνει προστατευτικές του περιβάλλοντος διατάξεις οι οποίες παρεμποδίζουν πλήρως τη διέλευση. Επίσης, η κυριαρχία του παράκτιου κράτους θα μπορούσε να μην εξικνείται μέχρι την επιβολή κυρώσεων σε πλοία πλέοντα στη θάλασσα. Το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35, πάντως, δεν φθάνει μέχρι του σημείου αυτού, ειδικότερα

δε, δεν απαγορεύει τη διέλευση και δεν προβλέπει μέτρα εκτελέσεως έναντι των διερχομένων πλοίων. Αντιθέτως, τα κράτη μέλη οφείλουν απλώς να απαγορεύουν ορισμένες συμπεριφορές μη αναγκαίες για τη διέλευση. Συναφώς, το σχετικώς χαμηλό κριτήριο επιδείξεως επιμελείας της Marpol 73/78 αναβιβάζεται κατά τι. Τούτο πρέπει να είναι εφικτό ως κανόνας για την πρόληψη και τη μείωση της ρυπάνσεως, σύμφωνα με το άρθρο 21, παράγραφος 1, στοιχείο στ', της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας.

122. Σε αντίθεση προς όσα υποστηρίζει η Κύπρος, η παραπομπή στους λοιπούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, κατά τα άρθρα 2, παράγραφος 3, και 21, παράγραφος 1, στοιχείο στ', της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, δεν έχει ως αποτέλεσμα ότι η Κοινότητα δεσμεύεται από τη Marpol 73/78 εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Δεδομένου ότι η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της Marpol 73/78, η δε Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας δεν παραπέμπει σ' αυτήν όσον αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη, δεν περιέχει άλλους κανόνες του διεθνούς δικαίου αναφορικά με την Κοινότητα<sup>76</sup>.

123. Ορθώς, λοιπόν, η Εσθονία, η Δανία, η Ισπανία, η Γαλλία, η Σουηδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας δεν περιορίζει τη νομοθετική αρμοδιότητα σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, σε αντίθεση με ό,τι ισχύει για τις θαλάσσιες ζώνες στα πλαίσια της απαντήσεως επί του πρώτου ερωτήματος, στην εφαρμογή των παραδεκτών διεθνών προτύπων και ειδικότερα στην εφαρμογή

της Marpol 73/78. Τούτο συνάγεται ήδη από το γεγονός ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη λογίζεται ως εθνικό έδαφος του παράκτιου κράτους, οπότε κατ' αρχήν δεν συντρέχει λόγος η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας να του αναγνωρίζει νομοθετική αρμοδιότητα επί του εδάφους αυτού.

124. Οι αιτούσες της κύριας δίκης, η Μάλτα, η Ελλάδα και η Κύπρος υποστηρίζουν περαιτέρω ότι η Marpol 73/78 δεν επιτρέπει στα συμβαλλόμενα κράτη να εκδίδουν αυστηρότερες διατάξεις για την αιγιαλίτιδα ζώνη τους. Κατά την άποψη των ανωτέρω, η Marpol 73/78 αποτελεί έναν τελικό συμβιβασμό σε θέματα καταπολεμήσεως της ρυπάνσεως από απορρίψεις πλοίων. Κατόπιν αυτού, οι ανωτέρω διάδικοι εκτιμούν ότι η Marpol 73/78 επιτρέπει προδήλως τις μη απαγορευόμενες από τη Σύμβαση απορρίψεις.

125. Πάντως, το εν λόγω επιχείρημα δεν θέτει υπό αμφισβήτηση το κύρος της οδηγίας 2005/35, υπό το πρίσμα της απόψεως που υποστηρίζω<sup>77</sup>, καθόσον, κατά την οδηγία, η Marpol 73/78 δεν δεσμεύει την Κοινότητα ελλείψει αναφοράς σε αυτή με τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας. Επομένως, επικουρικός και μόνο, σε περίπτωση κατά την οποία το Δικαστήριο θα συνήγαγε διαφορετικά συμπεράσματα, στηριζόμενο επί παραδείγματι στην προπαρατεθείσα απόφαση Κάτω Χώρες κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, εξετάζω αν η Marpol 73/78 επιτάσσει και για την αιγιαλίτιδα ζώνη την

76 — Βλ. και ανωτέρω σημεία 37 επ.

77 — Βλ. ανωτέρω σημεία 71 επ.



περιοριστική ερμηνεία που ισχύει για τα πέραν της αιγιαλίτιδας ζώνης συμβάντα.

126. Από το γράμμα της Marpol 73/78 δεν προκύπτει ότι επιδιώχθηκε η θέσπιση εξαντλητικών κανόνων απαγορεύσεως των απορρίψεων από πλοία και εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Η Marpol 73/78 απαγορεύει ορισμένες απορρίψεις, προϊόν μελέτης και εκτελέσεως. Οι συναφείς διατάξεις απαντούν στα άρθρα 1, 4 και 6 της Συμβάσεως, καθώς και στον κανονισμό 9 του παραρτήματος I και στον κανονισμό 5 του παραρτήματος II. Όπως διευκρινίζεται στη διάταξη περί παραπομπής και όπως υποστήριξαν οι αιτούσες της κύριας δίκης, η Μάλτα και η Κύπρος, τα παραρτήματα I και II δεσμεύουν στο σύνολό τους τα συμβαλλόμενα στη Σύμβαση μέρη δυνάμει του άρθρου 14, παράγραφος 1.

127. Οι ανωτέρω διατάξεις θέτουν τα κατ'ελάχιστον πρότυπα που δεσμεύουν τα συμβαλλόμενα στη Marpol 73/78 κράτη, αναφορικά με προστατευτικές έναντι των απορρίψεων επιβλαβών ουσιών από τα πλοία στη θάλασσα διατάξεις. Όπως ήδη έχει καταδειχθεί, τα ανωτέρω κατ'ελάχιστον πρότυπα καθίστανται, λόγω της αλληλεπιδράσεώς τους με τις διατάξεις της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας, τα μόνα επιτρεπόμενα προστατευτικά πρότυπα εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης, των στενών και στην ανοικτή θάλασσα.

128. Μεταξύ των προπαρατεθεισών διατάξεων της Marpol 73/78, πάντως, υφίσταται

μία και μόνον, και συγκεκριμένα η απαντώσα στο κανονισμό 9 του παραρτήματος I απαγόρευση των απορρίψεων υδρογονανθράκων, η οποία θα μπορούσε ενδεχομένως να ερμηνευθεί ως ρητή έγκριση για ορισμένες απορρίψεις. Και τούτο, καθόσον η εν λόγω διάταξη προβλέπει ότι απαγορεύονται οι απορρίψεις, «εκτός και αν πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις». Οι σχετικές προϋποθέσεις αφορούν την απόρριψη μικρών ποσοτήτων υδρογονανθράκων κατά τη διάρκεια του πλου. Αλλά δεν απαγορεύονται ούτε από την οδηγία 2005/35, το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οποίας επαναλαμβάνει αυτολεξεί τη σχετική εξαίρεση. Επομένως, εν προκειμένω δεν συντρέχει λόγος απαντήσεως επί του ερωτήματος αν η Marpol 73/78 επιτρέπει όντως τέτοιες απορρίψεις.

129. Το κριτήριο στοιχειοθετήσεως της ευθύνης κατά τον κανονισμό 11, στοιχείο β', σημείο ii, του παραρτήματος I της Marpol 73/78 επιτελεί, αντιθέτως, μια όλως διαφορετική λειτουργία υπό νομοτεχνικό πρίσμα από εκείνη της κατά τον κανονισμό 9 εξαίρεσεως. Πράγματι, ο κανονισμός 9 δεν εφαρμόζεται οσάκις ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος δεν ενήργησαν είτε με πρόθεση να προκαλέσουν βλάβη, είτε εξ αμελείας και με επίγνωση ότι ήταν πιθανό να προκληθεί βλάβη. Το ίδιο ισχύει και όσον αφορά τις συνδυασμένες διατάξεις των κανονισμών 5 και 6, στοιχείο β', σημείο ii, του παραρτήματος II. Επομένως, η Marpol 73/78 ουδεμία περιλαμβάνει διάταξη εφαρμοστέα επί των απορρίψεων λόγω βλάβης υπό τις προϋποθέσεις αυτές. Η μη θέσπιση κανόνα δεν μπορεί να ερμηνευθεί κανονικά ως ισοδυναμούσα με έγκριση.

130. Πάντως, μολονότι ουδαμώς διακρίνεται έγκριση, το γράμμα της Marpol 73/78 εμπεριέχει στοιχεία ενδεικτικά του

ότι επιτρέπονται υπό ορισμένες περιστάσεις αυστηρότεροι κανόνες. Ειδικότερα, το άρθρο 9, παράγραφος 2, της Marpol 73/78, προβλέπει ρητώς ότι ουδόλως θίγεται η δικαιοδοσία (jurisdiction) των παράκτιων κρατών, όπως αυτή ορίζεται στο πλαίσιο της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας. Όπως ήδη προαναφέρθηκε, η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας επιτρέπει αυστηρότερες διατάξεις προστασίας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης.

131. Επιπλέον, η δεύτερη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της Marpol 73/78 αναγνωρίζει ότι οι διαρροές υδρογονανθράκων, ιδίως από αμέλεια ή από ατύχημα, αποτελούν σοβαρή πηγή ρυπάνσεως. Ως εκ τούτου, θα ήταν απορίας άξιο αν η Marpol 73/78 εξαιρούσε εντελώς τις μορφές αυτές απορρίψεων.

132. Η κατά την πέμπτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της Συμβάσεως παγκόσμια εμπέλεια, την οποία υπογράμμισαν οι αιτούσες της κύριας δίκης, δεν αποτελεί εμπόδιο συναφώς. Τούτο αναφέρεται αποκλειστικά στις ουσίες που καλύπτει, συγκεκριμένα δε, συμπληρώνει τους κανόνες σχετικά με τη ρύπανση από τους υδρογονάνθρακες με τους κανόνες για την απόρριψη χημικών ουσιών. Αντιθέτως, από την ως άνω αιτιολογική σκέψη δεν μπορεί να συναχθεί ότι το κριτήριο της στοιχειοθετήσεως ευθύνης πρέπει να εφαρμοστεί τελειωτικώς και διεθνώς.

133. Ως εκ τούτου, συνιστά υπερβολή το να υποστηρίζεται, όπως πράττει η Ελλάδα, ότι αυστηρότερες διατάξεις προστασίας

επιτρέπονται μόνον εφόσον προβλέπονται ρητώς από τη Marpol 73/78. Ακόμη και αν τα συμβαλλόμενα κράτη μέρη δεν κατέστη εφικτό να συμφωνήσουν επί ενός τέτοιου αυστηρότερου κανόνα, όπως υποστηρίζουν η Ελλάδα και οι αιτούσες της κύριας δίκης, εξ αυτού δεν προκύπτει σε καμία περίπτωση ότι, συνάπτοντας τη Marpol 73/78, υιοθέτησαν εξαντλητικά πρότυπα προστασίας για όλες τις θαλάσσιες ζώνες.

134. Ασφαλώς, πρόταση του Καναδά με αντικείμενο να συμπεριληφθεί στη Marpol 73/78 η δυνατότητα θεσπίσεως αυστηρότερων διατάξεων απορρίφθηκε τότε, όπως υποστηρίζουν οι αιτούσες της κύριας δίκης. Πάντως, η Επιτροπή υποστηρίζει ορθώς ότι, από τις προπαρασκευαστικές εργασίες της Marpol 73/78, τις οποίες προσκόμισαν οι ίδιες οι αιτούσες της κύριας δίκης, συνάγεται μάλλον το συμπέρασμα ότι το θέμα των αυστηρότερων προτύπων προστασίας επρόκειτο, κατά την άποψη πολλών συμμετασχόντων στις διαπραγματεύσεις, να ρυθμιστεί από τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας<sup>78</sup>.

135. Καθ' ό μέτρο οι συζητήσεις αφορούσαν αυστηρότερα πρότυπα, εκείνο που ενδιέφερε τα κράτη κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων ήταν να ληφθεί μέριμνα ώστε να μην υφίσταται η μονομερής δυνατότητα ενισχύσεως των απαιτήσεων στις οποίες θα έπρεπε να συμμορφώνονται τα πλοία δυνάμει της Marpol 73/78. Τούτο διασφαλίζεται σήμερα,

78 — Επ' αυτού συμφωνεί και ο Tan (προπαρατεθείς στην υποσημείωση 43, σ. 184 επ.).

όσον αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη, μέσω παραπομπής του άρθρου 21, παράγραφος 2, της Συμβάσεως για το δίκαιο της θάλασσας στα διεθνή πρότυπα που αφορούν τα πλοία, ήτοι συγκεκριμένα στη Marpol 73/78<sup>79</sup>. Αντιθέτως, ουδεμία υφίσταται παραπομπή σχετικά με το κριτήριο στοιχειοθετήσεως της ευθύνης.

136. Επομένως, οι προπαρασκευαστικές εργασίες της Marpol 73/78 διαψεύδουν επίσης το ότι η Marpol 73/78 θεσπίζει εξαντλητικές διατάξεις. Αντιθέτως, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι αρμοδιότητες των παράκτιων κρατών απορρέουν από τη Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας, η οποία δεν αναγνωρίζει στη Marpol 73/78 επιτακτικό χαρακτήρα όσον αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη.

137. Επομένως, ούτε η Σύμβαση για το δίκαιο της θάλασσας ούτε η Marpol 73/78 συνηγορούν, όσον αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη, υπέρ μιας περιοριστικής ερμηνείας της εννοίας της βαρείας αμελείας σύμφωνα με το κριτήριο ευθύνης του κανονισμού 11, στοιχείο β', σημείο ii, του παραρτήματος I και του κανονισμού 6, στοιχείο β', σημείο ii, του παραρτήματος II της Marpol 73/78.

79 — Εξάλλου, στο πλαίσιο δίκης ενώπιον του Supreme Court (Ανώτατο Δικαστήριο) (Ηνωμένες Πολιτείες), στην οποία αναφέρθηκαν οι αιτήσεις της κύριας δίκης (πάρφαρμα 16 των παρατηρήσεων των αιτουσών), έγινε λόγος για αυστηρότερες απαιτήσεις όσον αφορά τα πλοία και το πλήρωμά τους και όχι για αυστηρότερο κριτήριο στοιχειοθετήσεως ευθύνης με κοινό υπόμνημα που κατέθεσαν πλείονα κράτη μέλη κατά την ως άνω δίκη. Η δίκη εκείνη αφορούσε αυστηρότερους κανόνες που θέσπισε η Πολιτεία της Ουάσιγκτον [βλ. «Petition for a Writ of Certiorari» των Ηνωμένων Πολιτειών στη δίκη 98-1701, United States of America κατά Gary Locke κ.λπ. (<http://www.usdoj.gov/osg/briefs/1998/2pet/7pet/98-1701.pet.aa.pdf>, σ.9)]. Πάντως, το γεγονός ότι με το ως άνω υπόμνημα υπογραμμίστηκε η ανάγκη εναρμονισμένων προτύπων σχετικά με τα πλοία και το πλήρωμά τους δεν έρχεται σε αντίθεση με την υποστήριξη ενός αυστηρότερου κριτηρίου ευθύνης.

138. Εν κατακλείδι, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, από την εξέταση του δεύτερου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος, δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θέσει υπό αμφισβήτηση το κύρος των διατάξεων της οδηγίας 2005/35.

*Δ — Το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα — Η αρχή της ασφαλείας δικαίου*

139. Με το τέταρτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διαφωτιστεί επί του ερωτήματος αν η χρήση της εκφράσεως «βαρεία αμέλεια» στο άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 παραβιάζει την αρχή της ασφαλείας δικαίου. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο υπαινίσσεται ειδικότερα τον κίνδυνο τα κράτη μέλη να μεταφέρουν και εφαρμόσουν την ανωτέρω έννοια κατά μη ομοίμορφο τρόπο. Κατά την κρίση του, απαιτούνται συμπληρωματικές διευκρινίσεις για την καθοδήγηση των κρατών μελών, όσον αφορά την πρακτική τους συναφώς.

140. Ουδείς από τους διαδίκους αμφισβητεί προφανώς την έννοια της βαρείας αμελείας όταν ερμηνεύεται, σύμφωνα με τη Marpol 73/78, ως συνισταμένη στην απεισκευσία με επίγνωση της πιθανής επελεύσεως βλάβης, όπως υποστηρίχθηκε εν προκειμένω σε σχέση με την ανοικτή θάλασσα, τα στενά και την αποκλειστική οικονομική ζώνη. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο δεν θα προέβαλλε ενστάσεις, καθόσον η σημασία της βαρείας αμελείας προσδιορίζεται σαφώς με την ερμηνεία αυτή.

141. Η στάση αυτή είναι ενδιαφέρουσα, καθόσον η ορολογία της *Maqrol 73/78* δεν διασφαλίζει περαιτέρω ενιαία εφαρμογή εντός της Κοινότητας. Πράγματι, από την πραγματοποιηθείσα από την υπηρεσία έρευνας και τεκμηριώσεως του Δικαστηρίου μελέτη καταδεικνύεται ότι η έννοια της απερισκεψίας δεν είναι γνωστή σε όλες τις έννομες τάξεις της Κοινότητας. Κατά τη γερμανική μεταφορά της *Maqrol 73/78*, χρησιμοποιείται η προϋπόθεση της ελαφράς αμελείας, μολονότι το κριτήριο της απερισκεψίας είναι γνωστό στο γερμανικό ποινικό δίκαιο. Συγκρίνοντας τις ανωτέρω αποκλίσεις, η οδηγία 2005/35 συμβάλλει, σύμφωνα με την τρίτη αιτιολογική σκέψη της, στην ενιαία εφαρμογή της *Maqrol 73/78* εντός της Κοινότητας.

142. Πάντως, εν προκειμένω, το μόνο ζήτημα που τίθεται είναι αν η έννοια της βαρείας αμελείας για συμβάντα εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης, περίπτωση κατά την οποία η ερμηνεία της δεν περιορίζεται στο κριτήριο στοιχειοθετήσεως της ευθύνης της *Maqrol 73/78*, συμβιβάζεται με την αρχή της ασφαλείας δικαίου.

143. Ειδικότερα, η αρχή της ασφάλειας δικαίου απαιτεί τη σαφήνεια και ακρίβεια συγκεκριμένης κανονιστικής ρυθμίσεως, ώστε οι πολίτες να έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν σαφώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και να λαμβάνουν ως εκ τούτου τα μέτρα τους<sup>80</sup>. Όσον αφορά τις αξιόποινες πράξεις και τις ποινές, η αρχή αυτή συγκεκριμενοποιείται μέσω της αρχής της νομιμότητας (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), η

οποία απαντά ειδικότερα στο άρθρο 7, παράγραφος 1, της Ευρωπαϊκής Συμβάσεως για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών (στο εξής: ΕΣΔΑ)<sup>81</sup>. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, ο νόμος πρέπει να ορίζει σαφώς τα αδικήματα και τις ποινές που τα κολάζουν. Η προϋπόθεση αυτή πληρούται όταν ο πολίτης μπορεί να γνωρίζει, με βάση το κείμενο της σχετικής διατάξεως και, εν ανάγκη, με τη βοήθεια της ερμηνείας που δίδουν στην εν λόγω διάταξη τα δικαστήρια, ποιες πράξεις και παραλείψεις στοιχειοθετούν την ποινική ευθύνη του<sup>82</sup>.

144. Πάντως, η οδηγία 2005/35 δεν απαιτείται να ανταποκρίνεται στα ανωτέρω κριτήρια, καθόσον αδυνατεί, ως οδηγία, να εμπεριέχει απευθείας εφαρμοστέους ποινικούς κανόνες<sup>83</sup>. Οι κανόνες αυτοί πρέπει να εκδοθούν από τα κράτη μέλη. Εφόσον οι διατάξεις μιας οδηγίας δεν είναι επαρκώς

80 — Αποφάσεις της 9ης Ιουλίου 1981, 169/80, *Gondrand* και *Garancini* (Συλλογή 1981, σ. 1931, σκέψη 17), της 13ης Φεβρουαρίου 1996, C-143/93, *Van Es Douane Agenten* (Συλλογή 1996, σ. I-431, σκέψη 27), της 14ης Απριλίου 2005, C-110/03, *Βέλγιο κατά Επιτροπής* (Συλλογή 2005, σ. I-2801, σκέψη 30), καθώς και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 13 απόφαση *IATA* και *ELFAA* (σκέψη 68).

81 — Βλ. επίσης απόφαση της 3ης Μαΐου 2007, C-303/05, *Advocaten voor de Wereld* (Συλλογή 2007, σ. I-3633, σκέψη 49), η οποία παραπέμπει στις αποφάσεις της 12ης Δεκεμβρίου 1996, C-74/95 και C-129/95, *X* (Συλλογή 1996, σ. I-6609, σκέψη 25), και της 28ης Ιουνίου 2005, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P έως C-208/02 P και C-213/02 P, *Dansk Rorindustri* κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 2005, σ. I-5425, σκέψεις 215 έως 219).

82 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 81 απόφαση *Advocaten voor de Wereld* (σκέψη 50), η οποία παραπέμπει στην απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου *Coëme* κ.λπ. κατά Βελγίου, της 22ας Ιουνίου 2000 (*Recueil des arrêts et décisions*, 2000-VII, § 145). Βλ. επίσης Ευρωπαϊκό Δικαστήριο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, αποφάσεις *Achour* κατά Γαλλίας, της 29ης Μαρτίου 2006 (§ 41), και *Cantoni* κατά Γαλλίας, της 15ης Μαρτίου 1996 (*Recueil des arrêts et décisions*, 1996-V, σ. 1627, § 29).

83 — Βλ. συναφώς την προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 81 απόφαση *X* (σκέψεις 24 επ.), η οποία παραπέμπει στις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου *Κοκκινάκης* κατά Ελλάδας, της 25ης Μαΐου 1993 (σειρά Α, αριθ. 260-A, § 52) και *S. W.* κατά Ηνωμένου Βασιλείου και *C. R.* κατά Ηνωμένου Βασιλείου, της 22ας Νοεμβρίου 1995 (σειρά Α, αριθ. 335-B, § 35, και 335-C, § 33). Βλ. επίσης αποφάσεις του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1984, 63/83, *Kirk* (Συλλογή 1984, σ. 2689, σκέψη 22), της 8 Οκτωβρίου 1987, 80/86, *Kolpinghuis Nijmegen* (Συλλογή 1987, σ. 3969, σκέψη 13), της 26ης Σεπτεμβρίου 1996, C-168/95, *Arcaro* (Συλλογή 1996, σ. I-4705, σκέψη 42), της 7ης Ιανουαρίου 2004, C-60/02, *X* (Συλλογή 2004, σ. I-651, σκέψεις 61 επ.), και προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 81 απόφαση *Dansk Rorindustri* κ.λπ. κατά Επιτροπής (σκέψη 221). Βλ. επίσης, περισσότερο λεπτομερώς, τις προτάσεις μου στις υποθέσεις C-457/02, *Niselli* (επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 2004, Συλλογή 2004, σ. I-10853, σημεία 53 επ.) καθώς και C-387/02, C-391/02 και C-403/02, *Berlusconi* κ.λπ. (επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 3ης Μαΐου 2005, Συλλογή 2005, σ. I-3565, σημεία 140 επ.).

σαφείς ώστε να πληροί τα προαπαιτούμενα περί νομιμότητας, εναπόκειται στον εθνικό νομοθέτη να θεσπίσει τα μέτρα θεραπείας κατά τη μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιομορφίες της εθνικής έννομης τάξεως<sup>84</sup>. Εκείνο που αμφισβητείται δεν η εγκυρότητα της οδηγίας, αλλά, κυρίως, το δίκων την εναρμόνιση αποτέλεσμά της.

145. Πάντως, ακόμη και αν εφαρμοζόταν η αρχή της νομιμότητας σε διατάξεις της οδηγίας στερούμενες άμεσου αποτελέσματος, και πάλι το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 θα πληρούσε τις επιταγές της ανωτέρω αρχής. Η ίδια αρχή απαιτεί τον ορισμό και την εφαρμογή του κριτηρίου περί ευθύνης λόγω βαρείας αμελείας εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης. Δεν αμφισβητείται ότι η έννοια της αμελείας είναι τουλάχιστον γνωστή στα νομικά συστήματα και επάγεται ενδεχομένων την ποινική ευθύνη, σε διαφορετικούς βαθμούς. Η αθέτηση υποχρεώσεων περί επιδείξεως επιμελείας, την οποία επισημαίνουν επίσης οι αιτούσες της κύριας δίκης, έχει αποφασιστική σημασία. Όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο σχετικά με την προφανή αμέλεια, οι υποχρεώσεις επιδείξεως επιμελείας πρέπει να καθορίζονται διττώς, ήτοι, αφενός, μέσω ενός αντικειμενικού κριτηρίου εφαρμοστέου επί όλων των προσώπων της συγκεκριμένης κατηγορίας και, αφετέρου, λαμβάνοντας υπόψη αυτό που μπορεί κανείς να αναμένει υποκειμενικά από τον επιχειρηματία, ειδικότερα με γνώμονα την επαγγελματική πείρα του<sup>85</sup>.

146. Ασφαλώς πρέπει να επιδεικνύεται μεγάλη σύνεση στα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών, και ειδικότερα όταν πρόκειται για τη μεταφορά επικίνδυνων ουσιών, προτού αναληφθούν τέτοιες υποχρεώσεις προς

επίδειξη επιμελείας. Πράγματι, η εταιρία αναλαμβάνει κατ' αρχήν τους συνδεόμενους με τη νόμιμη εκμετάλλευση των πλοίων κινδύνους. Επομένως, αν οι υποχρεώσεις προς επίδειξη επιμελείας δεν προβλέπονται ρητώς σε ειδικές νομικές πράξεις, τότε πρέπει να γίνονται δεκτές στον μέγιστο δυνατό βαθμό από τους ενδιαφερόμενους εμπορικούς κύκλους (*lege artis*) προτού δυνηθούν να επαχθούν ποινικές συνέπειες. Τούτο συμβαίνει κατά μείζονα λόγο στα πλαίσια του άρθρου 4 της οδηγίας 2005/35, καθόσον το κριτήριο της ευθύνης λόγω βαρείας αμελείας, χρήση του οποίου γίνεται με την ανωτέρω διάταξη, προϋποθέτει εγκληματική συμπεριφορά βαρύτερη σε σχέση με την ελαφρά αμέλεια.

147. Κατά συνέπεια, η ανάγνωση της οδηγίας δεν επιτρέπει αφεαυτής τον προσδιορισμό των υποχρεώσεων επιδείξεως επιμελείας που πρέπει να ισχύουν. Πάντως, τούτου δεν είναι αναγκαίο προκειμένου να ικανοποιηθεί η επιτακτική ανάγκη της προβλεψιμότητας. Η έκταση εφαρμογής της έννοιας αυτής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το περιεχόμενο του νομοθετήματος για το οποίο πρόκειται, από τον τομέα τον οποίο καλύπτει, καθώς και από τον αριθμό και την ιδιότητα των αποδεκτών του. Η προβλεψιμότητα του νόμου δεν εμποδίζει το ενδιαφερόμενο πρόσωπο να προσφύγει σε πεφωτισμένες συμβουλές για να αξιολογήσει, σε ένα βαθμό που είναι εύλογος με βάση τις συγκεκριμένες περιστάσεις, τις συνέπειες που μπορούν να προκύψουν από μια συγκεκριμένη πράξη. Τούτο ισχύει ειδικότερα όσον αφορά τους επαγγελματίες, οι οποίοι είναι συνηθισμένοι να επιδεικνύουν μεγάλη σύνεση κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους. Γι' αυτό μπορεί κανείς να αναμένει από αυτούς να επιδεικνύουν ιδιαίτερη μέριμνα κατά την αξιολόγηση των κινδύνων που ενέχει το επάγγελμα αυτό<sup>86</sup>.

84 — Έτσι, θα ήταν σκόπιμο να γίνει απευθείας χρήση, αντί της διατυπώσεως του άρθρου 4 της οδηγίας 2005/35, η οποία δημιουργεί σύγχυση, της διατυπώσεως της *Marjol* 73/78 όσον αφορά την ευθύνη εκτός της αιγιαλίτιδας ζώνης.

85 — Βλ. ανωτέρω σημείο 103.

86 — Βλ. προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 81 απόφαση *Dansk Rørdindustri* κ.λπ. κατά Επιτροπής (σκέψη 219), η οποία παραπέμπει στην προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 82 απόφαση του Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου *Cantoni* κατά Γαλλίας (§ 35).

148. Μολονότι πρέπει συνεπώς να συναχθεί ότι μόνον τα δικαστήρια δύνανται σε τελευταία ανάλυση να οριοθετήσουν επακριβώς τις υποχρεώσεις επιδείξεως επιμελείας, εντούτοις, τούτο συμβιβάζεται με το άρθρο 7 της ΕΣΔΑ. Η ανωτέρω διάταξη δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως απαγορεύουσα τη βαθμιαία αποσαφήνιση των κανόνων περί ποινικής ευθύνης, καθώς και την προοδευτική εξέλιξη του ποινικού δικαίου, διά της νομολογιακής ερμηνείας, υπό την προϋπόθεση ότι το αποτέλεσμα είναι συνεπές με την ουσία της παραβάσεως και ευλόγως προβλέψιμο<sup>87</sup>. Ουδεμία υπόθεση γνωρίζω, στα πλαίσια της οποίας το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου να έχει αμφισβητήσει την εφαρμογή των εννοιών της αμελείας ή της βαρείας αμελείας του ποινικού δικαίου.

149. Επιπλέον, μπορεί να αναμένεται από τους ναυτικούς να μη ρυθμίζουν τη συμπεριφορά τους κατά τρόπο εγγίζοντα τα όρια αυτού που επιτρέπεται ποινικώς, αλλά να επιδεικνύουν μάλλον περισσότερη επιμέλεια από την απαιτούμενη βάσει των ποινικών υποχρεώσεών τους. Τούτο εξηγείται μεταξύ άλλων από τους συνδεόμενους με τις θαλάσσιες μεταφορές κινδύνους για το σώμα, τη ζωή, το πλοίο και το εμπόρευμα που τους έχει εμπιστευθεί, όπως υπογραμμίστηκε κατά τη διάρκεια της επ' ακροατηρίου συζητήσεως. Επιπλέον, τουλάχιστον στην περίπτωση ρυπάνσεως από υδρογονάνθρακες, υφίσταται σημαντικός κίνδυνος στοιχειοθετήσεως

αστικής ευθύνης, δυνάμει της διεθνούς Συμβάσεως περί αστικής ευθύνης λόγω ρυπάνσεως από υδρογονάνθρακες<sup>88</sup>.

150. Στον βαθμό που το αιτούν δικαστήριο εκφράζει φόβους για τη μη ομοιόμορφη μεταφορά και εφαρμογή εντός των κρατών μελών, πρέπει να υπομνησθεί, κατ' αρχάς, ότι τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα, δυνάμει του άρθρου 1, παράγραφος 2, της οδηγίας, να θεσπίσουν αυστηρότερες διατάξεις προστασίας, σύμφωνες με το διεθνές δίκαιο. Επομένως, η οδηγία δεν εγκαθιδρύει ομοιόμορφους και εξαντλητικούς κανόνες, αλλ' αποκλειστικά κατ' ελάχιστον επιταγές, οι οποίες, ως εκ της φύσεώς τους, δεν πρέπει κατ' ανάγκη να μεταφερθούν ομοιόμορφα εντός των κρατών μελών.

151. Εξάλλου, η παρούσα δίκη συμβάλλει στο να αποσαφηνιστεί η έννοια της βαρείας αμελείας κατά το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35. Αν το Δικαστήριο δεχθεί την πρότασή μου, θα καταστεί σαφές, ειδικότερα, ότι η συγκεκριμένη έννοια προσλαμβάνει ενδεχομένως εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης διαφορετική έννοια από εκείνη που προσλαμβάνει στις λοιπές θαλάσσιες ζώνες, σε σχέση με τις οποίες πρέπει να ερμηνευθεί σύμφωνα με τη *Magrol* 73/78.

87 — Ευρωπαϊκό Δικαστήριο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 83 αποφάσεις S. W. κατά Ηνωμένου Βασιλείου (§ 36) και C. R. κατά Ηνωμένου Βασιλείου (§ 34), καθώς αποφάσεις *Streletz, Kefler και Krenz* κατά Γερμανίας, της 22ας Μαρτίου 2001 (*Recueil des arrêts et décisions*, 2001-II, § 50) και *Radio France* κ.λπ. κατά Γαλλίας, της 30ής Μαρτίου 2004 (*Recueil des arrêts et décisions*, 2004-II, § 20).

88 — Βλ. ανωτέρω σημείο 91.

152. Εφόσον διατηρούν και άλλες επιφυλάξεις, τα δικαστήρια των κρατών μελών δύνανται να απευθύνονται στο Δικαστήριο σύμφωνα με το άρθρο 234 ΕΚ. Ενδεχομένως, τα δικάζοντα σε τελευταίο βαθμό δικαστήρια οφείλουν να το πράξουν, ιδίως σε περίπτωση αποκλίσεως της νομολογίας των ανωτάτων δικαστηρίων των κρατών μελών<sup>89</sup>.

153. Η νομολογιακή κατοχύρωση ομοιόμορφης μεταφοράς και εφαρμογής της οδηγίας 2005/35 συμπληρώνεται με την αποστολή της Επιτροπής, η οποία συνίσταται, δυνάμει του άρθρου 211 ΕΚ, στο να μεριμνά για την τήρηση του παράγωγου δικαίου και, ενδεχομένως, δυνάμει του άρθρου 226 ΕΚ, στη δυνατότητα ασκήσεως προσφυγής λόγω παραβάσεως.

154. Τέλος, το επιχείρημα που προέβαλαν οι αιτούσες της κύριας δίκης και η Ελλάδα ότι η ευθύνη λόγω βαρείας αμελείας σε περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων θα μπορούσε να δώσει λαβή για καταχρηστική εφαρμογή δεν επιβεβαιώνει την προσβολή της αρχής της ασφαλείας δικαίου ή της νομιμότητας του ποινικού δικαίου. Οι καταχρήσεις ουδέποτε είναι εφικτό να αποκλείονται ολοσχερώς. Ειδικότερα, τα πρόσφατα παραδείγματα στη Γαλλία και στην Ισπανία, επίκληση των οποίων έγινε προς στήριξη της απόψεως αυτής, καταδεικνύουν ότι δεν απαιτείται η

οδηγία 2005/35 προκειμένου να διωχθούν οι ναυτικοί επισείοντας ποινές που αυτοί θεωρούν ως υπερβολικές.

155. Όσον αφορά το αρυόμενο από την ανεπαρκή αιτιολόγηση επιχείρημα το οποίο προέβαλαν οι αιτούσες της κύριας δίκης, παρέλκει η εξέτασή του, δοθέντος ότι το αιτούν δικαστήριο απέρριψε ήδη τις συναφείς αμφιβολίες<sup>90</sup>. Δεδομένου ότι, όσον αφορά την οδηγία 2005/35, πρόκειται για πράξη γενικής ισχύος, η αιτιολόγηση δύναται ως εκ τούτου να περιορίζεται στην περιγραφή, αφενός, της συνολικής καταστάσεως που οδήγησε στην έκδοσή της και, αφετέρου, στον γενικό σκοπό που επιδιώκει<sup>91</sup>, προφανώς δεν μπορεί να γίνεται λόγος εν προκειμένω για ανεπαρκή αιτιολόγηση.

156. Επομένως, από την εξέταση του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θέσει υπό αμφισβήτηση το κύρος των διατάξεων της οδηγίας 2005/35.

89 — Βλ. απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου 2005, C-495/03, *Intermodal Transports* (Συλλογή 2005, σ. I-8151, σκέψεις 38 και 39 καθώς και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

90 — Απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 1997, C-408/95, *Eurotunnel* κ.λπ. (Συλλογή 1997, σ. I-6315, σκέψεις 33 επ.).

91 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 13 απόφαση ΙΑΤΑ και ELFAA (σκέψη 67).

## V — Πρόταση

157. Κατόπιν αυτού, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει την ακόλουθη απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα:

«Από την εξέταση των υποβληθέντων ερωτημάτων δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος της οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις.»