

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 3ης Ιουνίου 2008*

Στην υπόθεση C-308/06,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, την οποία υπέβαλε το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Ηνωμένο Βασίλειο), με απόφαση της 4ης Ιουλίου 2006, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 14 Ιουλίου 2006, στο πλαίσιο της δίκης

The Queen, κατόπιν αιτήματος των:

International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko),

International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo),

Greek Shipping Co-operation Committee,

Lloyd's Register,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

International Salvage Union

κατά

Secretary of State for Transport,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Β. Σκουρή, Πρόεδρο, P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Lenaerts, L. Bay Larsen, προέδρους τμήματος, K. Schiemann, J. Makarczyk, P. Kūris, J. Malenovský (εισηγητή), Α. Ó Caoimh, P. Lindh και J.-C. Bonichot, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: J. Kokott
γραμματείς: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως, και C. Strömholm, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 25ης Σεπτεμβρίου 2007,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— 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, εκπροσωπούμενες από τους M. C. Greenwood, QC, και H. Mercer, barrister,

- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την C. Gibbs, επικουρούμενη από τους C. Lewis και S. Wordsworth, barristers,

- η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Bering Liisberg και B. Weis Fogh,

- η Εσθονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον L. Uibo,

- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Κατερίνα Σαμώνη-Ράντου και Σοφία Χαλά, καθώς και από τον Γεώργιο Καριψιάδη,

- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Sampol Pucurull,

- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και L. Butel, καθώς και από την C. Jurgensen,

- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον I. M. Braguglia, επικουρούμενο από τον P. Gentili, avvocato dello Stato,

- η Κυπριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους Δ. Λυσάνδρου και Ν. Χαραλαμπίδου,

- η Μαλτέζικη Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον S. Camilleri,

- η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις K. Wistrand και A. Falk,

- το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τους M. Gómez-Leal και J. Rodrigues,

- το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, εκπροσωπούμενο από τους E. Karlsson και E. Chaboureaux,

- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους K. Simonsson, H. Ringbom και F. Hoffmeister,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 20ής Νοεμβρίου 2007,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά το κύρος των άρθρων 4 και 5 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 (ΕΕ L 255, σ. 11, και διορθωτικά ΕΕ 2006, L 33, σ. 87, και ΕΕ 2006, L 105, σ. 65).

- ² Η αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ των 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, αφενός, και του Secretary of State for Transport (Υπουργού Μεταφορών), αφετέρου, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2005/35.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

- 3 Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, η οποία υπογράφηκε στο Montego Bay (Ιαμαϊκή) στις 10 Δεκεμβρίου 1982 (στο εξής: Σύμβαση του Montego Bay), τέθηκε σε ισχύ στις 16 Νοεμβρίου 1994 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 98/392/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Μαρτίου 1998 (ΕΕ L 179, σ. 1).

- 4 Το άρθρο 2 της Συμβάσεως του Montego Bay αναφέρεται στο νομικό καθεστώς της αιγιαλίτιδας ζώνης προβλέποντας τα ακόλουθα:

«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].

[...]

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.»

5 Κατά το άρθρο 17 της Συμβάσεως:

«Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της Συμβάσεως [του Montego Bay], τα πλοία όλων των κρατών, παράκτιων ή άνευ ακτών, απολαύουν του δικαιώματος της αβλαβούς διελεύσεως [εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης].»

6 Το άρθρο 34 της Συμβάσεως ορίζει το νομικό καθεστώς των υδάτων των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας ως εξής:

«1. Το καθεστώς διελεύσεως από τα στενά διεθνούς ναυσιπλοΐας, το οποίο καθιερούται στο παρόν μέρος, δεν επηρεάζει κατά τα λοιπά το νομικό καθεστώς των υδάτων των στενών αυτών, ούτε την εκ μέρους των παράκτιων των στενών αυτών κρατών άσκηση της κυριαρχίας ή δικαιοδοσίας τους επί των εν λόγω υδάτων, επί του αντίστοιχου θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους του, καθώς και επί του υπερκείμενου εναέριου χώρου.

2. Τα παράκτια των στενών κράτη ασκούν την κυριαρχία ή δικαιοδοσία τους υπό τους όρους που προβλέπουν οι διατάξεις του παρόντος μέρους και οι λοιποί κανόνες του διεθνούς δικαίου.»

7 Το άρθρο 42 της Συμβάσεως του Montego Bay προβλέπει:

«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]:

[...]

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.

[...]».

8 Το μέρος V της Συμβάσεως προβλέπει ειδικό νομικό καθεστώς στο οποίο υπόκειται η αποκλειστική οικονομική ζώνη.

9 Το άρθρο 56, παράγραφος 1, του μέρους αυτού της Συμβάσεως προβλέπει:

«1. Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη το παράκτιο κράτος έχει:

α) κυριαρχικά δικαιώματα προς τον σκοπό της εξερευνήσεως, εκμεταλλεύσεως, διατηρήσεως και διαχειρίσεως των φυσικών πόρων, εμβίων ή μη, των υπερκειμένων του βυθού της θάλασσας υδάτων, του βυθού της θάλασσας και του υπεδάφους αυτού, καθώς επίσης και αναφορικά με άλλες δραστηριότητες, προς τον σκοπό εξερευνήσεως και οικονομικής εκμεταλλεύσεως της ζώνης, όπως η παραγωγή ενεργείας από τα ύδατα, τα ρεύματα και τους ανέμους.

[...]».

10 Το άρθρο 58, παράγραφος 1, του Συμβάσεως προβλέπει:

«Στην αποκλειστική οικονομική ζώνη, όλα τα κράτη, παράκτια ή άνευ ακτών, απολαύουν, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπουν οι συναφείς διατάξεις της Συμβάσεως [του Montego Bay], των ελευθεριών της ναυσιπλοΐας και υπερπτήσεως, καθώς και της ελευθερίας τοποθετήσεως υποβρύχιων καλωδίων και αγωγών, όπως προβλέπει το άρθρο 87, καθώς και της ελευθερίας χρήσεως των θαλασσών για άλλους διεθνώς νόμιμους σκοπούς που συνδέονται με την άσκηση των ελευθεριών αυτών και συνάδουν με τις λοιπές διατάξεις της Συμβάσεως [του Montego Bay], ειδικότερα στα πλαίσια της εκμεταλλεύσεως των πλοίων, των αεροσκαφών και των υποβρύχιων καλωδίων και αγωγών.»

11 Κατά το άρθρο 79, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Montego Bay:

«Όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα να τοποθετούν υποβρύχια καλώδια και αγωγούς στην υφαλοκρηπίδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.»

12 Κατά το άρθρο 89 της Συμβάσεως:

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

13 Το άρθρο 90 της Συμβάσεως ορίζει:

«Κάθε κράτος, παράκτιο ή άνευ ακτών, [έχει το δικαίωμα της ναυσιπλοΐας στην ανοικτή θάλασσα, υπέρ των πλοίων που φέρουν τη σημαία του.]»

14 Το άρθρο 116 της Συμβάσεως του Montego Bay ορίζει :

«Όλα τα κράτη έχουν το δικαίωμα [της αλιείας στην ανοικτή θάλασσα υπέρ των υπηκόων τους] [...]».

15 Το μέρος XII της Συμβάσεως αφορά την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

16 Στο εν λόγω μέρος XII, το άρθρο 211 της Συμβάσεως προβλέπει:

«1. 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. Οι κανόνες και τα πρότυπα αυτά επανεξετάζονται κατά τον ίδιο τρόπο [περιοδικώς], όποτε κρίνεται αναγκαίο.

2. Τα κράτη εκδίδουν νόμους και κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία που φέρουν τη σημαία τους ή που είναι εγγεγραμμένα στο νηολόγιό τους. Αυτοί οι νόμοι και οι κανονισμοί δεν πρέπει να είναι λιγότερο αποτελεσματικοί από τους γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί μέσω του αρμόδιου διεθνούς οργανισμού ή μέσω γενικής διπλωματικής διασκέψεως.

[...]

4. 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.

5. 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.

[...]»

- 17 Η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρυπάνσεως από πλοία, η οποία υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 2 Νοεμβρίου 1973, όπως συμπληρώθηκε με το πρωτόκολλο της 17ης Φεβρουαρίου 1978 (στο εξής: Σύμβαση Marpol 73/78), θεσπίζει κανόνες καταπολεμήσεως της ρυπάνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- 18 Οι αφορώντες την πρόληψη της ρυπάνσεως από υδρογονάνθρακες κανόνες παρατίθενται στο παράρτημα I της Συμβάσεως Marpol 73/78.
- 19 Κατά τον κανονισμό 9 του ανωτέρω παραρτήματος, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων των κανονισμών 10 και 11 του ίδιου παραρτήματος και της παραγράφου 2 του κανονισμού 9, απαγορεύεται σε οποιοδήποτε πλοίο επί του οποίου εφαρμόζεται το ως άνω παράρτημα να απορρίπτει στη θάλασσα υδρογονάνθρακες ή μείγματα υδρογονανθράκων και υδάτων, εκτός αν πληρούνται ορισμένες περιοριστικώς απαριθμούμενες προϋποθέσεις.

20 Ο κανονισμός 10 του παραρτήματος Ι προβλέπει μεθόδους για την πρόληψη της ρυπάνσεως από τους υδρογονάνθρακες που προέρχεται από πλέοντα στις ειδικές ζώνες πλοία.

21 Κατά τον κανονισμό 11 του παραρτήματος, ο οποίος τιτλοφορείται «Εξαιρέσεις»:

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

- α) στην απόρριψη στη θάλασσα υδρογονανθράκων ή μείγματος υδρογονανθράκων αναγκαία για την ασφάλεια του πλοίου ή για την διάσωση ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα· ή
- β) στην απόρριψη στη θάλασσα υδρογονανθράκων ή μείγματος υδρογονανθράκων [οφειλόμενη σε] βλάβη του πλοίου ή του εξοπλισμού του:
 - 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 αμέλεια 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.»

- 22 Οι αφορώντες την πρόληψη της ρυπάνσεως από επιβλαβείς υγρές ουσίες κανονισμοί παρατίθενται στο παράρτημα II της Συμβάσεως Marpol 73/78.
- 23 Ο κανονισμός 5 του παραρτήματος αυτού απαγορεύει την απόρριψη στη θάλασσα των αναφερόμενων στο εν λόγω παράρτημα ουσιών, εκτός και αν πληρούνται ορισμένες περιοριστικώς απαριθμούμενες προϋποθέσεις. Ο κανονισμός 6, στοιχεία α' έως γ', του ιδίου παραρτήματος επαναλαμβάνει, υπό ανάλογη διατύπωση, τις προβλεπόμενες με τον κανονισμό 11, στοιχεία α' έως γ', του παραρτήματος I της Συμβάσεως Marpol 73/78 εξαιρέσεις.

Το κοινοτικό δίκαιο

- 24 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 2005/35:

«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

- ε) στην ανοικτή θάλασσα.»

25 Το άρθρο 4 της οδηγίας προβλέπει:

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

26 Κατά το άρθρο 5 της οδηγίας 2005/35:

«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.

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 Ι, ή του κανονισμού 6, στοιχείο β', του παραρτήματος ΙΙ της [Συμβάσεως] Marpol 73/78.»

27 Κατά το άρθρο 8 της οδηγίας 2005/35:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου οι κατά το άρθρο 4 παραβάσεις να επισύρουν αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές κυρώσεις, στις οποίες είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται ποινικές ή διοικητικές κυρώσεις.

2. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κυρώσεις της παραγράφου 1 εφαρμόζονται σε οποιονδήποτε κρίνεται υπεύθυνος παραβάσεως κατά το άρθρο 4.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

28 Οι αιτούντες της κύριας δίκης αποτελούν όμιλο οργανισμών του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών και εκπροσωπούν σημαντικό μέρος του κλάδου αυτού. Ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου υπέβαλαν αίτηση ελέγχου της νομιμότητας («judicial review») σε σχέση με την εφαρμογή της οδηγίας 2005/35.

Με απόφαση της 4ης Ιουλίου 2006, το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «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/EK] είναι άκυρο στον βαθμό που η διάταξη αυτή περιορίζει τις προβλεπόμενες στο παράρτημα I, κανονισμός 11, περίπτωση β', της Marpol 73/78 και στο παράρτημα II, κανονισμός 6, περίπτωση β', της Marpol 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 I, κανονισμός 11, περίπτωση β', της Marpol 73/78 και στο παράρτημα II, κανονισμός 6, περίπτωση β', της Marpol 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 καταφακτική περίπτωση, αν το άρθρο 4 είναι υπό την έννοια αυτή άκυρο.»

Επί του παραδεκτού

- 30 Η Γαλλική Κυβέρνηση αμφισβητεί το παραδεκτό της αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, δεδομένου ότι, κατ’ αυτήν, το αιτούν δικαστήριο δεν εξέθεσε τις περιστάσεις υπό τις οποίες επελήφθη της υποθέσεως. Σε αντίθεση με υποθέσεις όπως εκείνη η οποία κατέληξε στην έκδοση της αποφάσεως της 10ης Δεκεμβρίου 2002, C-491/01, *British American Tobacco (Investments)* και *Imperial Tobacco* (Συλλογή 2002, σ. I-11453), η συγκεκριμένη αίτηση δεν διευκρινίζει αν πρόθεση των αιτούντων της κύριας δίκης ήταν να ασκηθεί προσφυγή με αντικείμενο την αμφισβήτηση της μεταφοράς της οδηγίας 2005/35 εκ μέρους του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας.
- 31 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, οσάκις τίθεται ενώπιον εθνικού δικαστηρίου ζήτημα κύρους πράξεως θεσμικού οργάνου της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, εναπόκειται στο εν λόγω εθνικό δικαστήριο να κρίνει αν είναι αναγκαία η απόφαση επί του σημείου αυτού προκειμένου να εκδώσει τη δική του απόφαση και, επομένως, να ζητήσει από το Δικαστήριο να αποφανθεί επί του εν λόγω ερωτήματος. Συνεπώς, εφόσον τα υποβαλλόμενα από το εθνικό δικαστήριο ερωτήματα αφορούν το κύρος διατάξεως του κοινοτικού δικαίου, το Δικαστήριο υποχρεούται, κατ’ αρχήν, να εκδώσει απόφαση [προπαρατεθείσα απόφαση *British American Tobacco (Investments)* και *Imperial Tobacco*, σκέψη 34 καθώς και παρατιθέμενη νομολογία].
- 32 Το Δικαστήριο αδυνατεί να απαντήσει σε προδικαστικό ερώτημα υποβληθέν από εθνικό δικαστήριο όταν, ιδίως, προκύπτει προδήλως ότι η ερμηνεία ή η εκτίμηση του κύρους του κοινοτικού κανόνα που ζητεί το εθνικό δικαστήριο δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ή όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως [προπαρατεθείσα απόφαση *British American Tobacco (Investments)* και *Imperial Tobacco*, σκέψη 35 καθώς και παρατιθέμενη νομολογία].

- 33 Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, οι αιτούσες της κύριας δίκης υπέβαλαν ενώπιον του High Court αίτηση ελέγχου της νομιμότητας, προκειμένου να αμφισβητήσουν τη μεταφορά της οδηγίας 2005/35 στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι ίδιες δε έχουν τη δυνατότητα ασκήσεως παρόμοιου ένδικου βοηθήματος μολονότι κατά τη στιγμή κατά την οποία δεν είχε ακόμη εκπνεύσει η προβλεπόμενη για τη μεταφορά της ως άνω οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο προθεσμία δεν είχε εκδοθεί κανένα εθνικό μέτρο μεταφοράς της.
- 34 Επιπλέον, δεν αμφισβητείται ενώπιον του Δικαστηρίου ότι τα υποβληθέντα ερωτήματα είναι λυσιτελή για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης, καθόσον η θέσπιση των εθνικών μέτρων μεταφοράς της οδηγίας στην έννομη τάξη του Ηνωμένου Βασιλείου μπορεί να εξαρτάται από την προϋπόθεση του κύρους της εν λόγω οδηγίας [βλ. προπαρατεθείσα απόφαση British American Tobacco (Investments) και Imperial Tobacco, σκέψη 37].
- 35 Κατόπιν αυτού, δεν προκύπτει προδήλως ότι η εκτίμηση του κύρους της οδηγίας 2005/35, αντικείμενο της υποβληθείσας από το αιτούν δικαστήριο αιτήσεως εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ή ότι αφορά ζήτημα υποθετικής φύσεως.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου, δεύτερου και τρίτου ερωτήματος

- 36 Με το πρώτο, δεύτερο και τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν από το Δικαστήριο να εκτιμήσει το κύρος των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας 2005/35 υπό το φως των κανονισμών 9 και 11, στοιχείο β', του παραρτήματος Ι της Συμβάσεως Μαγρολ 73/78, των κανονισμών 5 και 6, στοιχείο β', του παραρτήματος ΙΙ

της Συμβάσεως, καθώς και υπό το φως των διατάξεων της Συμβάσεως του Montego Bay με τις οποίες διευκρινίζονται οι εκ μέρους των παράκτιων κρατών προϋποθέσεις ασκήσεως ορισμένων από τα δικαιώματά τους στις διάφορες θαλάσσιες ζώνες.

- 37 Οι αιτούσες της κύριας δίκης, καθώς και η Ελληνική, η Κυπριακή και η Μαλτέζικη Κυβέρνηση, υποστηρίζουν ότι τα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας προσκρούουν, υπό πλείονες επόψεις, τόσο στη Σύμβαση Marpol 73/78 όσο και στη Σύμβαση του Montego Bay. Ειδικότερα, προβλέποντας βαθμό ευθύνης αντιστοιχούντα σε βαρεία αμέλεια, τα εν λόγω άρθρα εγκαθιδρύουν καθεστώς ευθύνης αυστηρότερο για τις ατυχηματικές απορρίψεις σε σχέση με το προβλεπόμενο στο άρθρο 4 της Συμβάσεως Marpol 73/78, σε συνδυασμό με τους κανονισμούς 9 και 11, στοιχείο β', του παραρτήματος I της Συμβάσεως, καθώς και με τους κανονισμούς 5 και 6, στοιχείο β', του παραρτήματος II αυτής.
- 38 Συναφώς, οι αιτούσες της κύριας δίκης και οι προαναφερθείσες κυβερνήσεις εκκινούν από τη μείζονα πρόταση ότι η νομιμότητα της οδηγίας 2005/35 μπορεί να εκτιμηθεί υπό το φως της Συμβάσεως του Montego Bay, καθόσον η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος της, οπότε η Σύμβαση αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής έννομης τάξεως.
- 39 Κατ' αυτές, η νομιμότητα της οδηγίας μπορεί επίσης να εκτιμηθεί υπό το φως της Συμβάσεως Marpol 73/78. Συγκεκριμένα, η Σύμβαση του Montego Bay καθορίζει και διέπει την έκταση της αρμοδιότητας των συμβαλλόμενων μερών στο πλαίσιο της δράσεώς τους στην ανοικτή θάλασσα, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και στα διεθνή στενά. Έτσι, η Κοινότητα είναι αρμόδια να θεσπίσει νομοθεσία εφαρμοζόμενη επί των απορρίψεων από πλοία που δεν φέρουν σημαία ενός των κρατών μελών μόνο στον βαθμό που η Σύμβαση του Montego Bay αναγνωρίζει στην Κοινότητα το δικαίωμα να θεσπίσει παρόμοια νομοθεσία. Δυνάμει της Συμβάσεως, τα συμβαλλόμενα μέρη είναι αρμόδια απλώς να θεσπίζουν νομοθεσία περί εφαρμογής των διεθνών κανόνων και προτύπων εντός των ως άνω ζωνών, ήτοι, εν προκειμένω, των διατάξεων της Συμβάσεως Marpol 73/78. Η σχετική αρμοδιότητα στην ανοικτή θάλασσα διευκρινίζεται στο άρθρο 211, παράγραφοι 1 και 2, της Συμβάσεως του Montego Bay, ενώ, όσον αφορά τα διεθνή στενά, στα άρθρα 42, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 45 της Συμβάσεως και, όσον αφορά την αποκλειστική οικονομική ζώνη, στο άρθρο 211, παράγραφος 5, αυτής. Το ίδιο ισχύει και όσον αφορά την αιγιαλίτιδα ζώνη δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 3, της Συμβάσεως του Montego Bay.

- 40 Οι αιτούσες της κύριας δίκης προσθέτουν ότι η νομιμότητα της οδηγίας 2005/35 πρέπει να εκτιμηθεί υπό το φως της Συμβάσεως Marpol 73/78, καθόσον πρόθεση και του κοινοτικού νομοθέτη είναι η μεταφορά της στο κοινοτικό δίκαιο μέσω της οδηγίας.
- 41 Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές συνιστούν τομέα όπου η Κοινότητα διαδραματίζει ρόλο ρυθμιστή της εφαρμογής των διεθνών υποχρεώσεων των κρατών μελών. Η κατάσταση είναι ανάλογη εκείνης που ίσχυε δυνάμει της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου της 30ής Οκτωβρίου 1947 (στο εξής: ΓΣΔΕ του 1947), πριν από την επίτευξη της Συμφωνίας για την ίδρυση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, κατάσταση στα πλαίσια της οποίας η Κοινότητα, χωρίς να έχει καταστεί συμβαλλόμενο μέρος της πρώτης από τις ανωτέρω συμφωνίες, διαδέχθηκε τα κράτη μέλη στις υποχρεώσεις τους λόγω της δραστηριότητάς της στο πλαίσιο της κοινής εμπορικής πολιτικής. Οι καλυπτόμενοι από τη ΓΣΔΕ του 1947 τομείς ενέπιπταν υπό την έννοια αυτή στο πεδίο αρμοδιότητας της Κοινότητας, οπότε οι διατάξεις της ανωτέρω συμφωνίας έχουν ως αποτέλεσμα να τη δεσμεύουν.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 42 Όπως προκύπτει από το άρθρο 300, παράγραφος 7, ΕΚ, τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας δεσμεύονται από τις συναπτόμενες από την ίδια συμφωνίες, οπότε οι συμφωνίες αυτές κατισχύουν των πράξεων του παράγωγου κοινοτικού δικαίου (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 10ης Σεπτεμβρίου 1996, C-61/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1996, σ. I-3989, σκέψη 52, και της 12ης Ιανουαρίου 2006, C-311/04, Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht, Συλλογή 2006, σ. I-609, σκέψη 25).
- 43 Εξ αυτού έπεται ότι το κύρος πράξεως του παράγωγου κοινοτικού δικαίου επηρεάζεται ενδεχομένως από το ότι η πράξη αυτή δεν συμβιβάζεται με τέτοιους κανόνες του διεθνούς δικαίου. Όταν η έλλειψη κύρους προβάλλεται ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, το Δικαστήριο ελέγχει, κατ' εφαρμογή του άρθρου 234 ΕΚ, το κύρος της

οικείας κοινοτικής πράξεως υπό το φως όλων των κανόνων του διεθνούς δικαίου, υπό την επιφύλαξη της τήρησης δύο προϋποθέσεων.

- 44 Πρώτον, η Κοινότητα πρέπει να δεσμεύεται από τους σχετικούς κανόνες (βλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1972, 21/72 έως 24/72, International Fruit Company κ.λπ., Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 279, σκέψη 7).
- 45 Δεύτερον, το Δικαστήριο δύναται να προβεί στην εξέταση του κύρους κοινοτικής κανονιστικής ρυθμίσεως έναντι διεθνούς συνθήκης μόνον εφόσον τούτο δεν προσκρούει στη φύση και στην οικονομία της δεύτερης, αλλά και εφόσον οι διατάξεις της παρίστανται, από απόψεως περιεχομένου, άνευ αιρέσεων και αρκούντως ακριβείς (βλ., συναφώς, απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 39).
- 46 Κατόπιν αυτού, επιβάλλεται να εξεταστεί αν πληρούνται οι ως άνω δύο προϋποθέσεις όσον αφορά τη Σύμβαση Marpol 73/78 και τη Σύμβαση του Montego Bay.
- 47 Πρώτον, όσον αφορά τη Σύμβαση Marpol 73/78, υπογραμμίζεται ευθύς εξαρχής ότι η Κοινότητα δεν αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος της.
- 48 Επιπλέον, όπως έκρινε το Δικαστήριο, δεν προκύπτει ότι, δυνάμει της Συνθήκης ΕΚ, η Κοινότητα ανέλαβε τις αρμοδιότητες που ασκούσαν προηγουμένως τα κράτη μέλη στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως Marpol 73/78, ούτε, κατά συνέπεια, ότι οι διατάξεις της Συμβάσεως αυτής έχουν ως αποτέλεσμα να δεσμεύουν την Κοινότητα (απόφαση της 14ης Ιουλίου 1994, C-379/92, Peralta, Συλλογή 1994, σ. I-3453, σκέψη 16). Συναφώς, η Σύμβαση Marpol 73/78 διακρίνεται, επομένως, από τη ΓΣΔΕ του 1947, στο πλαίσιο της οποίας η Κοινότητα ανέλαβε προοδευτικά αρμοδιότητες που ασκούσαν προηγουμένως τα κράτη μέλη, γεγονός που είχε ως συνέπεια να δεσμεύεται η ίδια από τις απορρέουσες από την ως άνω συμφωνία αναληφθείσες υποχρεώσεις (βλ., συναφώς, μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα απόφαση International Fruit Company κ.λπ., σκέψεις 10 έως 18). Επομένως, η εν λόγω αφορώσα τη ΓΣΔΕ του 1947 νομολογία δεν μπορεί να τύχει εφαρμογής και στην περίπτωση της Συμβάσεως Marpol 73/78.

- 49 Γεγονός είναι ότι όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση Marpol 73/78. Εντούτοις, ελλείπει μιας πλήρους μεταβιβάσεως στην Κοινότητα των αρμοδιοτήτων που ασκούσαν προηγουμένως τα κράτη μέλη, η πρώτη δεν μπορεί, ως εκ του ότι απλώς και μόνον όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση Marpol 73/78, να δεσμεύεται από τους κανόνες τους οποίους αυτή εμπεριέχει και τους οποίους δεν ενέκρινε η ίδια η Κοινότητα.
- 50 Καθόσον η Κοινότητα δεν δεσμεύεται από τη Σύμβαση Marpol 73/78, ούτε το γεγονός απλώς και μόνον ότι η οδηγία 2005/35 έχει ως αντικείμενο την ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο ορισμένων κανόνων που απαντούν στην ανωτέρω σύμβαση αρκεί για να καταστήσει το Δικαστήριο αρμόδιο να ελέγξει τη νομιμότητα της οδηγίας έναντι της συμβάσεως αυτής.
- 51 Ασφαλώς, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία, οι αρμοδιότητες της Κοινότητας επιβάλλεται να ασκούνται στα πλαίσια τηρήσεως του διεθνούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων, καθ' ο μέτρο κωδικοποιούν εθιμικούς κανόνες που καθιερώθηκαν μέσω του γενικού διεθνούς δικαίου (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 24ης Νοεμβρίου 1992, C-289/90, Røulsen και Dina Navigation, Συλλογή 1992, σ. I-6019, σκέψεις 9 και 10, της 24ης Νοεμβρίου 1993, C-405/92, Mondiet, Συλλογή 1993, σ. I-6133, σκέψεις 13 έως 15, και της 16ης Ιουνίου 1998, C-162/96, Racke, Συλλογή 1998, σ. I-3655, σκέψη 45). Εντούτοις, δεν προκύπτει ότι οι κανονισμοί 9 και 11, στοιχείο β', του παραρτήματος I της Συμβάσεως Marpol 73/78, καθώς και οι κανονισμοί 5 και 6, στοιχείο β', του παραρτήματος II αυτής, αποτελούν έκφραση εθιμικών κανόνων καθιερωμένων μέσω του γενικού διεθνούς δικαίου.
- 52 Υπό τις περιστάσεις αυτές, επιβάλλεται να διαπιστωθεί ότι το κύρος της οδηγίας 2005/35 δεν μπορεί να εκτιμηθεί υπό το φως της Συμβάσεως Marpol 73/78 μολονότι τα κράτη μέλη δεσμεύονται από αυτήν. Πάντως, το γεγονός αυτό δύναται να έχει επιπτώσεις ως προς την ερμηνεία, αφενός, της Συμβάσεως του Montego Bay και, αφετέρου, των διατάξεων του παράγωγου δικαίου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως Marpol 73/78. Πράγματι, λαμβάνοντας υπόψη την εθιμική αρχή της καλής πίστεως, η οποία αποτελεί μέρος του γενικού διεθνούς δικαίου, και το άρθρο 10 ΕΚ, εναπόκειται στο Δικαστήριο να ερμηνεύσει τις ανωτέρω διατάξεις λαμβάνοντας υπόψη τη Σύμβαση Marpol 73/78.

- 53 Δεύτερον, όσον αφορά τη Σύμβαση του Montego Bay, αυτή υπογράφηκε από την Κοινότητα και εγκρίθηκε με την απόφαση 98/392, με αποτέλεσμα να δεσμεύει την Κοινότητα, δεδομένου ότι οι διατάξεις της αποτελούν πλέον αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής έννομης τάξεως (βλ. απόφαση της 30ής Μαΐου 2006, C-459/03, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, Συλλογή 2006, σ. I-4635, σκέψη 82).
- 54 Επομένως, πρέπει να ελεγχθεί αν η εξέταση του κύρους των κοινοτικών πράξεων υπό το πρίσμα των διατάξεων της Συμβάσεως του Montego Bay προσκρούει στη φύση και στην οικονομία της Συμβάσεως, όπως αυτές προκύπτουν μεταξύ άλλων από τον σκοπό, το προοίμιο και το γράμμα αυτής.
- 55 Κύριος στόχος της Συμβάσεως του Montego Bay είναι η κωδικοποίηση, η αποσαφήνιση και η ανάπτυξη των κανόνων του γενικού διεθνούς δικαίου σχετικά με την ειρηνική συνεργασία της διεθνούς κοινότητας κατά την εξερεύνηση, τη χρήση και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων εκτάσεων.
- 56 Προς τούτο, σύμφωνα με το προοίμιο της Συμβάσεως, πρόθεση των συμβαλλόμενων μερών ήταν η εγκαθίδρυση, μέσω της Συμβάσεως, μιας έννομης τάξεως για τις θάλασσες και τους ωκεανούς προς διευκόλυνση της διεθνούς ναυσιπλοΐας, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα και τις ανάγκες ολόκληρης της ανθρωπότητας και ειδικότερα τα συμφέροντα και τις ειδικές ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών και ενισχύοντας την ειρήνη, την ασφάλεια, τη συνεργασία καθώς και τις φιλικές σχέσεις μεταξύ όλων των εθνών.
- 57 Υπό την οπτική αυτή γωνία, η Σύμβαση του Montego Bay εγκαθιδρύει τα νομικά καθεστώτα της αιγιαλίτιδας ζώνης (άρθρα 2 έως 33), των υδάτων των στενών διεθνούς ναυσιπλοΐας (άρθρα 34 έως 45), των αρχιπελαγικών υδάτων (άρθρα 46 έως 54), της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης (άρθρα 55 έως 75), της υφαλοκρηπίδας (άρθρα 76 έως 85) και της ανοικτής θάλασσας (άρθρο 86 έως 120).
- 58 Για όλες τις ανωτέρω θαλάσσιες εκτάσεις, σκοπός της Συμβάσεως είναι η εγκαθίδρυση μιας δίκαιης ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των εχόντων την ιδιότητα

των παράκτιων κρατών και των συμφερόντων των εχόντων την ιδιότητα των κρατών της σημαίας, συμφερόντων τα οποία συγκρούονται ενδεχομένως. Συναφώς, τα συμβαλλόμενα μέρη προτίθενται, όπως προκύπτει από πολυάριθμες διατάξεις της Συμβάσεως, όπως είναι τα άρθρα 2, 33, 34, παράγραφος 2, 56 ή 89 αυτής, να καθορίζουν τα ουσιαστικά και εδαφικά όρια των αντίστοιχων κυριαρχικών δικαιωμάτων τους.

- 59 Αντιθέτως, οι ιδιώτες δεν απολαύουν, κατ' αρχήν, αυτοτελών δικαιωμάτων και ελευθεριών δυνάμει της Συμβάσεως του Montego Bay. Ειδικότερα, δύνανται να απολαύουν της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας μόνον εφόσον αποδεικνύουν στενή σχέση μεταξύ των πλοίων τους και του κράτους που τους αναγνωρίζει την εθνικότητα και καθίσταται το κράτος της σημαίας τους. Η σχέση αυτή πρέπει να εγκαθιδρύεται δυνάμει του εσωτερικού δικαίου του εν λόγω κράτους. Το άρθρο 91 της Συμβάσεως διευκρινίζει συναφώς ότι κάθε κράτος καθορίζει τις προϋποθέσεις από τις οποίες εξαρτάται η χορήγηση της εθνικότητάς του στα πλοία, η νηολόγηση των πλοίων στην επικράτειά του καθώς οι απαιτούμενες προϋποθέσεις που διέπουν το δικαίωμά τους να φέρουν τη σημαία του, εξυπακουμένου ότι πρέπει να υφίσταται γνήσιος δεσμός μεταξύ του κράτους και των πλοίων αυτών. Κατά το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Montego Bay, τα πλοία πλέουν φέροντα τη σημαία ενός μόνου κράτους, ενώ ουδεμία αλλαγή σημαίας μπορεί να μεσολαβήσει κατά τη διάρκεια του πλου ή του ελλιμενισμού, πλην της περιπτώσεως πραγματικής μεταβίβασης της ιδιοκτησίας ή αλλαγής νηολογίου.
- 60 Αφ' ης στιγμής ένα πλοίο δεν συνδέεται με κράτος, ούτε το πλοίο ούτε τα ευρισκόμενα εντός αυτού πρόσωπα απολαύουν της ελευθερίας ναυσιπλοΐας. Συναφώς, η Σύμβαση του Montego Bay προβλέπει, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 110, παράγραφος 1, αυτής, ότι πολεμικό πλοίο το οποίο διασταυρώνεται στην ανοικτή θάλασσα με ξένο πλοίο μπορεί να το αναχαιτίσει προς έλεγχο εφόσον έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι το δεύτερο στερείται εθνικότητας.
- 61 Ασφαλώς, ορισμένες διατάξεις της Συμβάσεως του Montego Bay, όπως είναι τα άρθρα 17, 110, παράγραφος 3, και 111, παράγραφος 8, αυτής, όπως είναι διατυπωμένες, υπαινίσσονται την αναγνώριση δικαιωμάτων στα πλοία. Εξ αυτού, πάντως, δεν έπεται ότι τα συγκεκριμένα δικαιώματα ανάγονται στους ιδιώτες που συνδέονται με τα πλοία αυτά, όπως είναι οι πλοιοκτήτες τους, καθόσον το διεθνές νομικό καθεστώς του πλοίου εξαρτάται από το κράτος της σημαίας και όχι από το αν το πλοίο ανήκει σε ορισμένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

- 62 Ομοίως, το κράτος της σημαίας υπέχει, δυνάμει της ανωτέρω Συμβάσεως, την υποχρέωση να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να κατοχυρώνει την ασφάλεια στη θάλασσα και, συνακόλουθα, προκειμένου να προστατεύει τα συμφέροντα των άλλων κρατών. Έτσι, το οικείο κράτος μπορεί και να καθίσταται υπεύθυνο, έναντι των άλλων κρατών, για τυχόν προσβολές των τελούντων υπό την κυριαρχία αυτών θαλάσσιων εκτάσεων εκ μέρους πλοίου που φέρει τη σημαία του, καθόσον οι προσβολές αυτές είναι απόρροια αθετήσεως εκ μέρους του κράτους της σημαίας των υποχρεώσεών του.
- 63 Την προεκτεθείσα ερμηνεία δεν αναιρεί το γεγονός ότι το μέρος XI της Συμβάσεως του Montego Bay καθιστά τα φυσικά και νομικά πρόσωπα κοινωνούς όσον αφορά την εξερεύνηση, τη χρήση και την εκμετάλλευση του θαλάσσιου βυθού και του υπεδάφους του πέραν των ορίων της εθνικής δικαιοδοσίας, δεδομένου ότι η υπό κρίση υπόθεση ουδόλως αφορά τις διατάξεις του οικείου μέρους XI.
- 64 Υπό τις περιστάσεις αυτές, διαπιστώνεται ότι η Σύμβαση του Montego Bay δεν θεσπίζει κανόνες προοριζόμενους να τυγχάνουν ευθείας και άμεσης εφαρμογής στους ιδιώτες και να απονέμουν σ' αυτούς δικαιώματα ή ελευθερίες, η επίκληση των οποίων είναι δυνατή έναντι των κρατών, ανεξάρτητα από τη στάση του κράτους της σημαίας του πλοίου.
- 65 Εξ αυτού έπεται ότι η φύση και η οικονομία της Συμβάσεως του Montego Bay δεν επιτρέπουν στο Δικαστήριο να εκτιμήσει το κύρος κοινοτικής πράξεως υπό το φως της πρώτης.
- 66 Κατόπιν αυτού, επιβάλλεται στο πρώτο, δεύτερο και τρίτο ερώτημα να δοθεί η απάντηση ότι το κύρος της οδηγίας 2005/35 δεν μπορεί να εκτιμηθεί:

— ούτε υπό το πρίσμα της Συμβάσεως Marpol 73/78,

— ούτε υπό το πρίσμα της Συμβάσεως του Montego Bay.

Επί του τετάρτου ερωτήματος

- ⁶⁷ Με το ερώτημα αυτό το αιτούν δικαστήριο ερωτά κατ' ουσίαν αν το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 είναι άκυρο επειδή, λόγω της χρήσεως της εκφράσεως «βαρεία αμέλεια», παραβιάζεται η γενική αρχή της ασφαλείας δικαίου.
- ⁶⁸ Οι αιτούσες της κύριας δίκης και η Ελληνική Κυβέρνηση εκτιμούν ότι το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 παραβιάζει τη γενική αρχή της ασφαλείας δικαίου, η οποία απαιτεί η κανονιστική ρύθμιση να είναι σαφής και ακριβής, ώστε οι πολίτες να έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν με βεβαιότητα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους. Συγκεκριμένα, η ανωτέρω διάταξη εξαρτά την ευθύνη των προσώπων τα οποία προέβησαν σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από τη κριτήριο της βαρείας αμελείας, το οποίο ουδόλως ορίζει η οδηγία 2005/35 και στερείται, ως εκ τούτου, σαφηνείας. Έτσι, τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα αδυνατούν να λάβουν γνώση του βαθμού σοβαρότητας της κανονιστικής ρυθμίσεως στην οποία υπόκεινται.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- ⁶⁹ Η γενική αρχή της ασφαλείας δικαίου, η οποία συνιστά θεμελιώδη αρχή του κοινοτικού δικαίου, επιτάσσει, μεταξύ άλλων, τη σαφήνεια και ακρίβεια των κανονιστικών ρυθμίσεων, ώστε οι διοικούμενοι να έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν με βεβαιότητα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και να λαμβάνουν ως εκ τούτου τα μέτρα τους (βλ. αποφάσεις της 14ης Απριλίου 2005, C-110/03, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. I-2801, σκέψη 30, και προπαρατεθείσα ΙΑΤΑ και ELFAA, σκέψη 68).

- 70 Επιπλέον, υποχρεώνοντας τα κράτη μέλη να θεωρούν ορισμένους τρόπους συμπεριφοράς ως παραβάσεις και να τους επιβάλουν κυρώσεις, το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35, σε συνδυασμό με το άρθρο 8, πρέπει επίσης να τηρεί την αρχή της νομιμότητας των εγκλημάτων και των ποινών (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), η οποία συγκαταλέγεται μεταξύ των γενικών αρχών του δικαίου επί των οποίων έχουν θεμελιωθεί οι κοινές συνταγματικές παραδόσεις των κρατών μελών (απόφαση της 3ης Μαΐου 2007, C-303/05, *Advocaten voor de Wereld*, Συλλογή 2007, σ. I-3633, σκέψη 49), η οποία αποτελεί ειδική έκφραση της γενικής αρχής περί ασφαλείας δικαίου.
- 71 Η αρχή της νομιμότητας των εγκλημάτων και των ποινών σημαίνει ότι οι κοινοτικοί κανόνες καθορίζουν σαφώς τις αξιόποινες πράξεις και τις ποινές που τις κολάζουν. Η προϋπόθεση αυτή πληρούται όταν ο πολίτης έχει τη δυνατότητα να γνωρίζει, με βάση το γράμμα της συναφούς διατάξεως και, εν ανάγκη, με τη βοήθεια της ερμηνείας που δίδεται στη διάταξη αυτή από τα δικαστήρια, ποιες πράξεις και παραλείψεις επάγονται την ποινική ευθύνη του (βλ., ιδίως, προπαρατεθείσα απόφαση *Advocaten voor de Wereld*, σκέψη 50, καθώς και ΕΔΔΑ, απόφαση *Coëme* κ.λπ. κατά Βελγίου, της 22ας Ιουνίου 2000, *Recueil des arrêts et décisions* 2000-VII, § 145).
- 72 Γεγονός είναι ότι το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35, σε συνδυασμό με το άρθρο 8, υποχρεώνει τα κράτη μέλη να επιβάλουν κυρώσεις για τις εκ μέρους πλοίων απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών εφόσον έλαβαν χώρα «με δόλο, από αμέλεια ή βαρεία αμέλεια», χωρίς να δίδει πάντως τον ορισμό των εννοιών αυτών.
- 73 Εντούτοις, προέχει να υπογραμμιστεί, κατ' αρχάς, ότι οι διαφορετικές αυτές έννοιες, ιδίως αυτή της «βαρείας αμελείας», στην οποία αναφέρεται το υποβληθέν ερώτημα, αντιστοιχούν σε κριτήρια στοιχειοθετήσεως της ευθύνης, δυνάμενα να τύχουν εφαρμογής σε απροσδιόριστο αριθμό καταστάσεων, ο οποίος είναι αδύνατον να προεξοφληθεί, και όχι σε συγκεκριμένες συμπεριφορές που δύνανται να περιληφθούν λεπτομερώς σε κανονιστική πράξη του κοινοτικού ή του εθνικού δικαίου.
- 74 Ακολούθως, διαπιστώνεται ότι οι έννοιες αυτές ενσωματώνονται πλήρως και χρησιμοποιούνται στα αντίστοιχα νομικά συστήματα των κρατών μελών.

- 75 Ιδίως, όλα τα νομικά αυτά συστήματα προστρέχουν στην έννοια της αμελείας, η οποία αφορά ακούσια πράξη ή παράλειψη διά της οποίας το ευθυνόμενο πρόσωπο αθετεί την υποχρέωσή του να επιδεικνύει επιμέλεια.
- 76 Επιπλέον, όπως προβλέπουν πολυάριθμα εθνικά νομικά συστήματα, η «βαρεία» αμέλεια αφορά απλώς κατάφωρη παραβίαση μιας τέτοιας υποχρέωσης να επιδεικνύεται επιμέλεια.
- 77 Υπό τις περιστάσεις αυτές, η κατά το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35 «βαρεία αμέλεια» έχει την έννοια ότι στοιχεί σε ακούσια πράξη ή παράλειψη διά της οποίας το ευθυνόμενο πρόσωπο αθετεί καταφώρως την υποχρέωση επιμελείας που θα όφειλε και θα μπορούσε να επιδεικνύει, λαμβανομένων υπόψη των προσόντων του, των γνώσεών του, των ικανοτήτων και της ατομικής καταστάσεώς του.
- 78 Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 249 ΕΚ, η οδηγία 2005/35 πρέπει να μεταφερθεί από τα κράτη μέλη στις αντίστοιχες έννομες τάξεις τους. Έτσι, ο ορισμός των κατά το άρθρο 4 της οδηγίας παραβάσεων και οι εφαρμοστέες κυρώσεις τους είναι εκείνες που προκύπτουν από τους εκδιδόμενους από τα κράτη μέλη κανόνες.
- 79 Λαμβάνοντας υπόψη τις προηγηθείσες σκέψεις, το άρθρο 4 της οδηγίας 2005/35, σε συνδυασμό με το άρθρο 8, δεν παραβιάζει τη γενική αρχή της ασφαλείας δικαίου καθ' ο μέτρο υποχρεώνει τα κράτη μέλη να επιβάλλουν κυρώσεις για τις εκ μέρους πλοίων απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών «από βαρεία αμέλεια», χωρίς να δίδει τον ορισμό της εννοίας αυτής.
- 80 Εξ αυτού έπεται ότι από την εξέταση του τετάρτου ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος του άρθρου 4 της οδηγίας 2005/35 υπό το φως της γενικής αρχής της ασφαλείας δικαίου.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 81 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πέραν των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαινεται:

- 1) 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, δεν μπορεί να εκτιμηθεί:
 - ούτε υπό το φως της διεθνούς συμβάσεως για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, η οποία υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 2 Νοεμβρίου 1973, όπως συμπληρώθηκε με το πρωτόκολλο της 17ης Φεβρουαρίου 1978,
 - ούτε υπό το φως της Συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας, η οποία υπογράφηκε στο Montego Bay στις 10 Δεκεμβρίου 1982.
- 2) Από την εξέταση του τετάρτου ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος του άρθρου 4 της οδηγίας 2005/35 υπό το φως της γενικής αρχής της ασφαλείας δικαίου.

(υπογραφές)