

JULIANE KOKOTT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA

Az ismertetés napja: 2007. november 20.¹

I – Bevezetés

1. A jelen ügyben azt kell megvizsgálni, hogy a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv² rendelkezései összeegyeztethető-e a magasabb szintű jogszabályokkal.

2. Az International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), az International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), a Greek Shipping co-operation committee, Lloyd's Register és az International Salvage Union (a továbbiakban: az alapeljárás felperesei) együtt nyújtottak be keresetet a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Egyesült Királyság) elé a Secretary of State for Transport (a brit közlekedési miniszter) ellen az irányelv tervezett átültetése miatt. Az említett szervezetek a tengeri fuvarozási ágazat jelentős szervezetei. Az Intertanko például a világ tankerhajó-flottájának csaknem 80%-át képviseli.

3. A jogvita tárgya az, hogy a 2005/35 irányelv 4. és 5. cikke összeegyeztethető-e az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-én Montego Bay-ben aláírt tengerjogi egyezményével³ (a továbbiakban: tengerjogi egyezmény) – amelyhez a Közösség 1998-ban csatlakozott⁴ –, és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, 1973-ban aláírt és az 1978-ban aláírt jegyzőkönyvvel kiegészített egyezménnyel⁵ (a továbbiakban: Marpol 73/78 egyezmény). Ezek a rendelkezések szabályozzák a szennyező anyagok kibocsátásával járó büntetőjogi felelősséget. A kétségek elsősorban abból adódnak, hogy úgy tűnik, az irányelv szigorúbb felelősségi szabályokat állapít meg, mint a Marpol 73/78 egyezmény. Az irányelv értelmében a súlyos hanyagság is megalapozza a felelősséget, míg a Marpol 73/78 egyezmény legalább gondatlanságot kíván meg, valamint annak tudatát, hogy feltehetően káreset következik be.

4. Ezen túlmenően felmerül a kérdés, hogy a súlyos hanyagság felelősségi szintje összeegyeztethető-e a jogbiztonság elvével.

3 – Az Egyesült Nemzetek Harmadik Tengerjogi Konferenciája, Official Documents, XVII. kötet, 1984, Doc. A/Conf.62/122, 157–231. o.

4 – Az Egyesült Nemzetek Szervezete 1982. december 10-i tengerjogi egyezményének és az egyezmény XI. részének végrehajtásáról szóló, 1994. július 28-i megállapodásnak az Európai Közösség általi megkötéséről szóló, 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozat (HL L 179., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 3. kötet, 260. o.).

5 – Recueil des traités des Nations unies/UN Treaty Series, 1341. kötet, 22484. szám.

1 – Eredeti nyelv: német.

2 – HL L 255., 11. o.

II – Jogi háttér

egy-egy tagállamoknak a hajókról származó szennyezőanyag-kibocsátás elleni szankciók alkalmazására vonatkozó gyakorlata különbözik jelentős mértékben.”

A – A közösségi jog

5. A 2005/35 irányelv az EK 80. cikk (2) bekezdésén alapul, amely a tengeri közlekedéssel kapcsolatos intézkedések jogalapja.

7. A 3. cikk rendelkezik az irányelv hatályáról:

6. Az irányelv elfogadásának indokai különösen annak második és harmadik preambulumbekkezdéséből olvashatók ki:

„(1) Ez az irányelv – a nemzetközi jognak megfelelően – a szennyező anyagoknak a következő vizeken történő kibocsátására vonatkozik:

„(2) A hajókról származó szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó alapvető előírások minden tagállamban a Marpol 73/78 [egyezményen] alapulnak; ugyanakkor ezeket a szabályokat nap mint nap számos, a közösségi vizeken közlekedő hajó hagyja figyelmen kívül anélkül, hogy helyreállító intézkedésekre kerülne sor.

a) egy tagállam belvizei, beleértve a kikötőket is, amennyiben azokra a Marpol-rendszer alkalmazandó;

b) egy tagállam parti tengere;

(3) A Marpol 73/78 [egyezmény] végrehajtása terén eltérés mutatkozik a tagállamok között, ezért szükség van az egyezmény végrehajtásának közösségi szintű harmonizálására; különösen az

c) nemzetközi hajózásra használt, a [tengerjogi egyezmény] III. részének 2. szakaszában meghatározottaknak megfelelő tranzitátelérésre vonatkozó rendszer hatálya alá tartozó tengerszorosok, amennyiben a tagállam e tengerszorosok felett joghatóságot gyakorol;

d) egy tagállam által a nemzetközi jognak megfelelően létesített kizárólagos

gazdasági vagy ezzel egyenértékű övezete; és

hanyagásból] követték el. Ezek a jogsértések bűncselekménynek minősülnek az ezen irányelvet kiegészítő 2005/667/IB kerethatározat által meghatározott feltételek fennállása esetén.

e) a nyílt tenger.

(2) Ez az irányelv bármely hajó általi szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozik, tekintet nélkül arra, hogy mely tagállam lobogója alatt hajózik, kivéve a hadihajókat, a haditengerészeti kiegészítő hajókat és a tagállamok tulajdonában lévő vagy általuk üzemeltetett egyéb hajókat, amelyeket jelenleg kizárólag nem-kereskedelmi állami szolgálatban használnak.”

8. A jelen ügyben a 4. és az 5. cikk érvényességét vitatják, amelyek a következőképpen szólnak:

„4. cikk

Jogsértések

A tagállamok biztosítják, hogy a szennyező anyagoknak a 3. cikk (1) bekezdésében említett bármely területen történő hajók általi kibocsátását jogsértésnek tekintik, amennyiben azt szándékosan, tudatos gondatlanságból vagy hanyagságból [helyesen: súlyos

5. cikk

Kivételek

(1) Nem tekintendő jogsértésnek a szennyező anyagoknak valamely, a 3. cikk (1) bekezdésében említett területen történő kibocsátása, amennyiben az megfelel a Marpol 73/78 [egyezmény] I. melléklete 9., 10. szabályában, 11. szabályának a) vagy c) pontjában, illetve a II. melléklete 5. szabályában, vagy 6. szabályának a) vagy c) pontjában meghatározott feltételeknek.

(2) Nem tekintendő a tulajdonos, a parancsnok, vagy a parancsnok felelősége alatt eljáró személyzet részéről jogsértésnek a szennyező anyagoknak valamely, a 3. cikk (1) bekezdésének c), d) és e) pontjában említett területen történő kibocsátása, amennyiben az megfelel a Marpol 73/78 [egyezmény] I. melléklete 11. szabályának b) pontjában, illetve a II. melléklete 6. szabályának b) pontjában meghatározott feltételeknek.”

B – *A nemzetközi jog*

meg a parti államok számára a kizárólagos gazdasági övezeteik tekintetében:

1. A tengerjogi egyezmény

9. A tengerjogi egyezmény rendelkezik a tengeren történő környezetszennyezés elleni fellépésről.

10. A 211. cikk (1) bekezdésének első mondata nemzetközi környezetvédelmi szabályok megalkotását írja elő:

„Az államok, különösen az illetékes nemzetközi szervezetek vagy általános diplomáciai konferencia útján, arra törekednek, hogy a hajók által okozott tengeri környezetszennyezés megelőzésére, csökkentésére, valamint ellenőrzésére vonatkozó globális és regionális szabályokat és szabványokat hozzanak létre, és ugyanezen a módon szükség szerint támogatják az olyan balesetek veszélyének a minimalizálásához szükséges hajózási útvonalrendszerek kialakítását, amelyek a tengeri környezet – beleértve a partvonalat – szennyezését, és a parti államok ehhez kapcsolódó érdekeinek szennyezéssel történő megsértesét okozzák.”

11. A tengerjogi egyezmény 211. cikk (5) bekezdése szabályozási jogkört állapít

„A parti államok kizárólagos gazdasági övezeteik tekintetében a 6. cikkben foglaltak végrehajtásának biztosítása céljából olyan, a hajók által okozott szennyezés megelőzéséhez, csökkentéséhez, valamint ellenőrzéséhez szükséges törvényeket és rendelkezéseket fogadhatnak el, amelyek az illetékes nemzetközi szervezetek vagy általános diplomáciai konferencia keretében létrejött általánosan elfogadott nemzetközi szabályokkal és szabványokkal összhangban vannak, illetve azokat hatályba léptetik.”

12. A tengerszorosokra ugyanezen rendelet 42. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében hasonló szabályok vonatkoznak, mint a kizárólagos gazdasági övezetekre:

„(1) E rész rendelkezéseire figyelemmel, a tengerszorosokkal határos államok a tranzitáthaladásra vonatkozóan törvényeket és rendelkezéseket fogadhatnak el az alábbi kérdések vagy azok közül bármelyik tekintetében:

[...];

b) a szennyezés megelőzése, csökkentése és ellenőrzése, az olaj-, az olajat tartalmazó hulladékok és más ártalmas anyagok tengerszorosokba való kibocsátására

vonatkozó nemzetközi rendelkezések érvényre juttatásával;

15. A parti tenger tekintetében eltérő szabályok érvényesülnek. Az említett egyezmény 2. cikke rendelkezik a parti állam szuverenitásáról ebben az övezetben.

[...]"

13. A tengerjogi egyezmény 89. cikke értelmében a tagállamok egyedi szabályozási jogköre a nyílt tenger vonatkozásában főszabályként kizárt:

„(1) A parti állam szuverenitása szárazföldi területén és belvizein, valamint szigetcsoportból álló állam esetén a szigetek közötti vizeken túl kiterjed a parti tengerként megjelölt szomszédos tengersávra.

„Egyetlen állam sem támaszthat jogszerűen igényt arra, hogy a nyílt tenger valamely részét szuverenitása alá vonja.”

(2) Ez a szuverenitás kiterjed a parti tenger feletti légtérre, valamint a partitengerfenékre és altalajra.

14. Ezen egyezmény 218. cikkének első bekezdése ugyanakkor lehetővé teszi a kibocsátással elkövetett jogsértés elleni fellépést:

(3) A parti tenger feletti szuverenitást ezen egyezménynek és a nemzetközi jog más szabályainak megfelelően kell gyakorolni.”

„Amennyiben egy hajó önként tartózkodik egy állam kikötőjében vagy tengeri termináljában, ez az állam vizsgálatot folytathat, és ha bizonyítékok indokolják, eljárást indíthat, ha illetékes nemzetközi szervezet vagy az általános diplomáciai konferencia által kidolgozott alkalmazandó nemzetközi szabályok és szabványok megsértésével a kérdéses hajó ezen állam belvizeinek, parti tengerének vagy kizárólagos gazdasági övezetének határain kívül kibocsátást végzett.”

16. Ugyanezen egyezmény 211. cikkének (4) bekezdése általános szabályokat tartalmaz a parti tengerre vonatkozó környezetvédelmi rendelkezések tekintetében:

„A parti államok a parti tengerhez kapcsolódó szuverenitásuk gyakorlása során törvényeket és rendelkezéseket fogadhatnak el a tengeri környezetben okozott olyan

szennyezés megelőzése, csökkentése, valamint ellenőrzése céljából, amelyet idegen hajók okoznak, beleértve a békés áthaladás jogát gyakorló hajókat is. [Helyesen: Ezek a törvények és rendelkezések a II. rész 3. szakaszával összhangban nem akadályozhatják az idegen hajók békés áthaladását.]”

tekintetében, kivéve, ha az általánosan elfogadott nemzetközi szabályokat, illetve szabványokat juttatják érvényre.

[...]

17. A 21. cikk rendelkezik arról, hogy a parti állam mely törvényei és egyéb rendelkezései alkalmazhatóak a békés áthaladásra vonatkozóan:

„(1) A parti állam ezen egyezményrel és a nemzetközi jog egyéb szabályaival összhangban törvényeket és rendelkezéseket fogadhat el a parti tengeren történő békés áthaladásra vonatkozóan az alábbiak vagy azok közül egyesek tekintetében:

(4) A külföldi hajók e törvényeket és rendelkezéseket, továbbá a tengeri összeütközések megelőzésére vonatkozó valamennyi általánosan elfogadott nemzetközi szabályt betartva gyakorolják a békés áthaladás jogát.”

[...]

2. A Marpol 73/78 egyezmény

f) a parti állam környezetének védelme, a szennyezés megelőzése, csökkentése és ellenőrzése;

18. A Marpol 73/78 egyezményt a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (International Maritime Organisation, a továbbiakban: IMO) keretében fogadták el. Bár az egyezményhez a jelen ügy szempontjából releváns részében valamennyi tagállam csatlakozott,⁶ a Közösség csatlakozásának lehetőségére vonatkozóan nem tartalmaz rendelkezést (13. cikk).

[...]

(2) Ezek a törvények és rendelkezések nem kerülnek alkalmazásra a külföldi hajók szerkezete, személyzete, felszerelése

6 – Az IMO által a http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248 címen közzétett információik szerint (letöltve 2007. május 2-án) a VI. mellékletet még nem ratifikálta Ausztria, a Cseh Köztársaság, Írország, Magyarország, Málta, Portugália és Szlovákia, emellett Málta még a IV. mellékletet sem ratifikálta.

19. A Marpol 73/78 egyezmény 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az Egyezményben foglalt rendelkezések bármilyen megsértését az elkövetés helyétől függetlenül tiltani kell, és büntető rendelkezéseket kell életbe léptetni ennek érdekében, azon Igazgatás jogszabályai szerint, amelyhez a hajó tartozik, függetlenül attól, hogy hol történt a szabálysértés. Ha az Igazgatás a rendelkezések ilyen megsértéséről értesül, és meggyőződik arról, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékokat kielégítőnek találja, a rendelkezések feltételezett megsértésével kapcsolatos eljárást, saját jogszabályainak megfelelően, a lehető leggyorsabban megindítja.

(2) Az Egyezmény rendelkezéseinek bármilyen megsértését az Egyezmény bármelyik Szerződő Félének joghatósága alá tartozó területen tiltani kell, és a szankciókat ennek érdekében ezen Részes Félnek a jogszabályai állapítják meg. A rendelkezések ilyen megsértése esetén ez a Részes Fél:

(a) saját jogszabályainak megfelelően indítja meg az eljárást; vagy

(b) a hajó Igazgatásának tudomására hozza a rendelkezésére álló adatokat és bizonyítékokat arról, hogy szabálysértés történt.

(3) Abban az esetben, ha az Egyezmény bármely rendelkezésének valamely hajó által

való megsértésére vonatkozó adatot, illetőleg bizonyítékot közölnek a hajó Igazgatásával, az Igazgatás mind az adatot és bizonyítékot közlő Részes Féllel, mind a Szervezettel haladéktalanul közli, hogy milyen intézkedést fogyanatosított.

[...]

20. A 9. cikk a más nemzetközi szerződésekkel való kapcsolatra és a „joghatóság” fogalmának értelmezésére vonatkozóan tartalmaz rendelkezéseket.

„9. cikk

[...]

(2) Az Egyezmény egyetlen cikke sem prejudikálhatja a tengerjognak az Egyesült Nemzetek Szervezete Közgyűlésének 2750. (XXV.) számú határozatával összehívott ENSZ Tengerjogi Konferencia által végzett kodifikálását és fejlesztését, továbbá nem befolyásolja az államoknak a tengerjoggal kapcsolatos jelenlegi és jövőbeli igényeit és azzal kapcsolatos jogi nézeteiket, valamint a part menti vagy a lobogó szerint illetékes állam joghatóságának természetét és terjedelmét.

(3) Ebben az Egyezményben a „joghatóság” kifejezést az Egyezmény alkalmazásának vagy értelmezésének időpontjában érvényes nemzetközi jognak megfelelően kell értelmezni.”

„E melléklet 9. és 10. szabályát az alábbiakra nem kell alkalmazni:

a) olaj vagy olajos keverék kibocsátása a tengerbe a hajó biztonságának megőrzése vagy a tengeren való életmentés céljából; vagy

21. A Marpol 73/78 egyezmény I. mellékletében kerültek meghatározásra a hajózással összefüggő olajszennyezésre vonatkozó előírások.⁷ Az e mellékletben szereplő 9. és a 10. szabály olyan korlátozásokat tartalmaz, amelyek megtiltják a kibocsátást a különleges területeken, egy, a szárazföldről számított minimális távolságon belül, illetve bizonyos mennyiség felett (tengeri mérföldenkénti kibocsátási arány, össztömeg vagy a kibocsátás olajtartalma alapján). Tilos tehát hajókról olajat vagy olajos keveréket a tengerbe bocsátani, kivéve, ha bizonyos, kimerítően felsorolt feltételek teljesülnek.

b) a hajót vagy berendezését ért kárból származó olaj vagy olajos keverék kibocsátása a tengerbe:

i) amennyiben a kár bekövetkezte vagy a kibocsátás észlelése után minden indokolt óvintézkedést megtettek a kibocsátás megelőzése vagy minimálisra csökkentése érdekében; és

22. Az említett I. melléklet 11. szabálya a kibocsátásra vonatkozó tilalom alóli kivételeket határoz meg:

ii) kivéve, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal,

⁷ – A mellékletet kiegészítette és átalakította a 2004. október 15-i MEPC.117(52) határozat, amely 2007. január 1-je óta hatályos. Az említett melléklet jelen ügyben releváns 9., 10. és 11. szabálya tartalmában változatlan, de azóta a 15., a 34. és a 4. szabályban szerepelnek. Az egyszerűség kedvéért a korábbi számozást alkalmazom.

vagy tudatos gondatlansággal⁸ és abban a tudatban cselekedett, hogy feltehetően káreset következik be; illetve

- c) a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága jóváhagyásával [...] olajtartalmú anyagoknak a tengerbe történő kibocsátása, amennyiben az egy adott szennyezés leküzdése céljából, a szennyezésből származó kár minimalizálása érdekében történik. Minden ilyen kibocsátáshoz szükséges annak a kormányznak a jóváhagyása, amelynek felségterületén a kibocsátás a tervek szerint bekövetkezik.”
(a 8. lábjegyzetet az eredeti szöveg nem tartalmazza)

kezéseknek. Ezek a rendelkezések azonban nem az olajra vagy olajos keverékekre vonatkoznak, hanem az ömlesztve szállított ártalmas folyékony anyagokra. A II. melléklet 5. szabálya megtiltja bizonyos anyagok tengerbe bocsátását. A II. melléklet 6. szabályának b) pontja a következőképpen rendelkezik:

„E melléklet 5. szabálya nem alkalmazandó az alábbiakra:

[...]

23. A Marpol 73/78 egyezmény II. mellékletében⁹ szereplő rendelkezések megfelelnek az I. mellékletben található rendelkezéseknek.

- b) a hajót vagy berendezését ért kárból származó ártalmas folyékony anyagoknak vagy ilyen anyagokat tartalmazó keverékek kibocsátása a tengerbe:

- i) amennyiben a kár bekövetkezte vagy a kibocsátás észlelése után minden indokolt óvintézkedést megtettek a kibocsátás megelőzése vagy minimálisra csökkentése érdekében; és
- ii) kivéve, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, illetve tudatos gondatlansággal¹⁰ és abban a tudatban cselekedett, hogy

8 – E lábjegyzetet az indítvány szerzője illesztette be. A hiteles nyelvi változatok a következő kifejezéseket alkalmazzák: angol: recklessly (tekintet nélkül, gondatlanul, vakmerően), francia: témérairement (vakmerően, merészen), spanyol: imprudencia temeraria (vakmerő gondatlanság vagy meg gondolatlanság) illetve orosz: самонадеянно (merész, elbizakodott, vakmerő). A Marpol 73/78 egyezmény hivatalos német fordítása (a Bundesgesetzblatt melléklete, 1996., II., 18. o.) és a Marpol 73/78 egyezmény megfelelő rendelkezéseinek a 2005/35 irányelv mellékletében szereplő szövege – szerintem helytelenül – a „fahrlässigkeit” kifejezést használja. Álláspontom szerint megfelelőbb lett volna a „leichtfertigkeit” fordítás, amit az például a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítése tárgyában kelt nemzetközi egyezmény módosításáról szóló, Hágában 1955. szeptember 28-án kelt jegyzőkönyvvel (Bundesgesetzblatt 1958., II., 292. o.) módosított, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítése tárgyában Varsóban, 1929. október 12-én kelt nemzetközi egyezmény (első egyezmény a légi magánjog egységesítéséről) (Reichsgesetzblatt 1933., II., 1039. o.) azonos szövegezésű 25. cikkében, illetve a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló, Londonban 1976. november 19-én kelt egyezmény 4. cikkében (Bundesgesetzblatt 1986., II., 786. o.) szerepel. Lásd még a Handelsgesetzbuch (német kereskedelmi törvény) 435. §-át.

9 – E mellékletet kiegészítette és átalakította a 2004. október 15-i MEPC.117(52) határozat, amely 2007. január 1-je óta hatályos. A Marpol 73/78 egyezmény II. mellékletének jelen ügyben releváns 6. szabály azóta a 3. szabály, és a II. mellékletben szereplő anyagok kibocsátására vonatkozó valamennyi követelmény tekintetében kivételt határoz meg. Az egyszerűség kedvéért a korábbi számozást alkalmazom.

10 – A 10. lábjegyzetet az indítvány szerzője illesztette be. Lásd a 8. lábjegyzetet.

valószínűleg káreset következik be”. (a 10. lábjegyzetet az eredeti szöveg nem tartalmazza)

a) érvénytelen-e az irányelv 4. cikke annyiban, amennyiben előírja a tagállamok számára, hogy a súlyos hanyagságot a szennyezőanyag-kibocsátásért való felelősség kritériumaként kezeljék; és/vagy

III – Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem

24. A High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) a felperes indítványa alapján a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé előzetes döntéshozatal céljából:

„(1) A nemzetközi tengerhajózásban használt tengerszorosok, valamely tagállam kizárólagos gazdasági övezete vagy azzal egyenértékű övezete, valamint a nyílt tenger tekintetében a [2005/35 irányelv] 5. cikkének (2) bekezdése érvénytelen-e annyiban, amennyiben az a tulajdonosokra, parancsnokokra és a személyzetre korlátozza a Marpol 73/78 [egyezmény] I. melléklete 11. szabályának b) pontjában és II. melléklete 6. szabályának b) pontjában meghatározott kivételeket?

(2) Valamely tagállam parti tengere vonatkozásában:

b) érvénytelen-e a [2005/35] irányelv 5. cikkének (1) bekezdése annyiban, amennyiben kizárja a Marpol 73/78 [egyezmény] I. melléklete 11. szabályának b) pontjában és II. melléklete 6. szabályának b) pontjában meghatározott kivételek alkalmazását?

(3) Sérti-e a [Montego Bay-i] egyezményben elismert békés áthaladás jogát a [2005/35] irányelv 4. cikke, amely olyan nemzeti szabályozás elfogadását írja elő a tagállamok számára, amely a felelősségre vonás kritériumai között tartalmazza a súlyos hanyagságot, és amely büntendőnek nyilvánítja a parti tengereken történt kibocsátásokat, és ha igen, úgy érvénytelen-e ennyiben a 4. cikk?

(4) Sérti-e a [2005/35] irányelv 4. cikkében szereplő »súlyos hanyagság« kifejezés a jogbiztonság elvét, és ha igen, úgy érvénytelen-e ennyiben a 4. cikk?»

25. Az írásbeli eljárásban az alapeljárás felperese, a Dán Királyság, az Észt Köztársaság, a Görög Köztársaság, a Spanyol Királyság, a Francia Köztársaság, az Olasz Köztársaság,

a Ciprusi Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Svéd Királyság, Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága, valamint az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Közösségek Bizottsága vett részt. A 2007. szeptember 25-i tárgyaláson a Dán Királyság és az Észt Köztársaság kivételével valamennyi fent nevezett részt vett.

korlátozza oly mértékben, mint a tenger más övezetei tekintetében (lásd az alábbi C. pontot). Végül meg kell majd vizsgálni, hogy a súlyos gondatlanság felelősségi szintje összeegyeztethető-e a jogbiztonság elvével (lásd az alábbi D. pontot).

A – Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatósága

IV – Jogi elemzés

26. A következőkben először (az A. pontban) az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságával és a Bíróság hatáskörével kapcsolatban felmerült aggályokat vizsgálom meg. Ezt követően az első kérdés megválaszolása során a parti tengeren kívüli, azaz a nyílt tengeren, a nemzetközi hajózásra használt tengerszorosokban és a kizárólagos gazdasági övezetben történő kibocsátással elkövetett jogsértés felelősségi szintjével foglalkozom. Ki fog derülni, hogy a tengerjogi egyezményen fennálló kapcsolata alapján a Marpol 73/78 egyezmény szabályozza végső soron a felelősségi szintet e tengeri övezetekben (lásd az alábbi B. pontot). Ezzel szemben a második és harmadik kérdés kapcsán vizsgált parti tenger tekintetében a Marpol 73/78 egyezmény legfeljebb minimumszabályként jöhet szóba – amely a tagállamokat kötelezi, de a Közösséget nem –, főként azért, mert a Tengerjogi egyezmény az államok szabályozási jogkörét e területen, amely a parti államok államterületének képezi részét, nem

27. A francia kormány vitatja az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságát. Álláspontja szerint a British American Tobacco üggyel¹¹ ellentétben az előterjesztő bíróság nem mutatta be, hogy az alapjogvita tárgya a szóban forgó irányelv tervezett átültetésének jogszerűsége. Ezenkívül, legalábbis az első kérdés tekintetében, nincs vita az alapeljárás felei között.

28. A kifogások azon alapulnak, hogy a Bíróság kivételesen – saját hatáskörének vizsgálata céljából – jogosult megvizsgálni azokat a körülményeket, amelyek között a nemzeti bíróság hozzá fordult.¹² Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a Bíróság csak akkor utasíthatja el a döntést valamely nemzeti bíróság által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés tekintetében, ha nyilvánvaló, hogy a közösségi jogszabálynak

¹¹ – C-491/01. sz., British American Tobacco (Investments) és Imperial Tobacco ügyben 2002. december 10-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-11453. o.).

¹² – A C-295/04–C-298/04. sz., Manfredi és társai egyesített ügyekben 2006. július 13-án hozott ítélet (EBHT 2006., I-6619. o.) 27. pontja.

a nemzeti bíróság által kért értelmezése nem függ össze az alapeljárás tényeivel vagy céljával, vagy ha a probléma elméleti jellegű, illetőleg ha a Bíróság nem rendelkezik azon ténybeli, illetve jogi adatokkal, amelyek a feltett kérdések hasznos megválaszolásához szükségesek.¹³ Ezen esettől eltekintve a Bíróság főszabály szerint köteles határozni a közösségi jog értelmezésére vonatkozóan előterjesztett kérdésekről.¹⁴ E tekintetben az értelmezés fogalma kiterjed az érvényesség vizsgálatára is.¹⁵

29. A francia kormány nem hoz fel semmilyen bizonyítékot arra nézve, hogy az előterjesztett kérdések vagy az alapjogvita elméleti jellegű volna. Ezzel szemben nyilvánvaló, hogy az alapjogvita valós természetű és az előterjesztett kérdések megválaszolása döntő jelentőségű e jogvita megoldása szempontjából. Emellett a Bíróságnak nincs szüksége további adatokra az alapjogvita természetéről annak érdekében, hogy meg tudja válaszolni a hozzá intézett kérdéseket. A British American Tobacco ügyben hozott ítélet¹⁶ óta ugyanis a Bíróság számára ismert, hogy az Egyesült Királyságban keresetet lehet indítani egy irányelv átültetésének megakadályozása érdekében, ami ahhoz vezethet, hogy ezen irányelv érvényességét illetően kérdéseket terjesztenek a Bíróság elé. A francia kormány által az elfogadhatóságot illetően megfogalmazott kételyek ellenére ezért az előzetes döntéshozatali kérelmet nem lehet elutasítani.

13 – Lásd különösen a C-415/93. sz., Bosman-ügyben 1995. december 15-én hozott ítélet (EBHT 1995., I-4921. o.) 61. pontját és a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-403. o.) 24. pontját.

14 – Lásd a 13. lábjegyzetben hivatkozott Bosman-ügyben hozott ítélet 59. pontját és az IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 24. pontját.

15 – A 13. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 24. pontja.

16 – Hivatkozás a 11. lábjegyzetben.

30. Dánia és a Tanács megkérdőjelezi, hogy a Bíróság hatáskörrel rendelkezne a Tengerjogi egyezmény értelmezésére. Az egyezményt a Közösség és összes tagállama a köztük megosztott hatáskör alapján kötötte.¹⁷ A Bíróság ezért főszabályként nem rendelkezik hatáskörrel azon rendelkezések értelmezésére, amelyek a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartoznak. Az ilyen rendelkezések értelmezésére a Bíróság csak kivételesen rendelkezik hatáskörrel, annak megállapítása érdekében, hogy azok a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartoznak-e.¹⁸

31. A Bíróság korábban megállapította, hogy a tengerjogi egyezménnyel sajátos összefüggésében, a megosztott hatásköröknek a Közösségre való átruházása megállapíthatóságához szükség van az egyezmény hatálya alá tartozó tárgykörökben közösségi szabályok létezésére, amelyek hatóköre és természete egyébként közömbös.¹⁹ Más szóval a Tengerjogi egyezmény hatálya alá tartozó területeken a Közösség legalábbis párhuzamos hatáskörrel rendelkezik az ott szabályozott kérdések tekintetében, amennyiben létezik alkalmazandó közösségi jog, függetlenül attól, hogy a közösségi szabályozás kizárólagos vagy a tagállamok megőriztek szabályozási hatáskört.

32. Ezért a jelen esetben el kell utasítani Dánia és a Tanács felvetését, mely szerint a

17 – A C-459/03. sz., Bizottság kontra Írország (MOX-Plant) ügyben 2006. május 30-án hozott ítélet (EBHT 2006., I-4635. o.) 83. pontja.

18 – Lásd a C-431/05. sz., Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos ügyben 2007. szeptember 11-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-7001. o.) 33. pontját.

19 – A 17. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Írország (MOX-Plant) ügyben hozott ítélet 108. pontja.

Bíróság nem rendelkezik hatáskörrel. Abból kell kiindulni, hogy a Tengerjogi egyezménynek a 2005/35 irányelv vizsgálata szempontjából releváns rendelkezései legalábbis a Közösség tagállamokkal párhuzamosan gyakorolt hatáskörébe tartoznak. Ellenkező esetben az irányelvet már csak a megfelelő jogalap hiánya miatt is hatályon kívül kellene helyezni. Az irányelv jogalapját azonban az érintettek egyike sem vitatta.

33. Következésképpen a Bíróság hatáskörrel rendelkezik a Tengerjogi egyezmény releváns rendelkezéseinek értelmezésére.

B – Az első kérdés – a Marpol 73/78 egyezményben nem említett személyek felelőssége

34. Az első kérdés azon személyek parti tengeren kívüli kibocsátással összefüggő felelősségével kapcsolatos, akik a Marpol 73/78 egyezményben nincsenek nevesítve. Az alapeljárás felperesei, valamint Görögország, Málta és Ciprus álláspontja szerint az erre vonatkozó szabályozás összeegyeztethetetlen a Marpol 73/78 egyezménnyel.

35. Először is tehát azt kell tisztázni, hogy a Marpol 73/78 egyezmény alapján kell-e megítélni a 2005/35 irányelv jogszerűségét, és ha igen, ezt követően meg kell vizsgálni, hogy a Marpol 73/78 egyezmény a véletlen kibocsátással összefüggő felelősséget oly módon korlátozza-e, amint azt az alapeljárás felperesei állítják.

1. A Marpol 73/78 egyezmény mint a 2005/35 irányelv jogszerűségének mércéje

36. Az érintettek különböző érveket adnak elő annak alátámasztására, hogy a Marpol 73/78 egyezmény a 2005/35 irányelv jogszerűségének mércéjéül szolgálhat. Először is a Marpol 73/78 egyezmény a nemzetközi jog alapján kötelezheti a Közösséget (lásd az alábbi a) pontot). Másodszor a Marpol 73/78 egyezmény közvetve is kötelezheti a Közösséget annyiban, amennyiben a Tengerjogi egyezmény a Közösség szabályozási hatáskörét a Marpol 73/78 egyezmény szabályaira történő hivatkozással korlátozza (lásd az alábbi b) pontot). Harmadszor a Marpol 73/78 egyezmény kötelező jellege abból is eredhet, hogy a 2005/35 irányelv ezen egyezmény közösségi szintű végrehajtásának harmonizálására szolgál (lásd az alábbi c) pontot).

a) A Marpol 73/78 egyezmény a Közösségre nézve kötelező volta a nemzetközi jog alapján

jogra vonatkozik.²³ Jelen esetben azonban semmilyen jel nem mutat arra, hogy a Marpol 73/78 egyezmény releváns rendelkezései a nemzetközi szokásjogot kodifikálták volna.

37. Amint azt a Tanács és a Bizottság megjegyzi, a Bíróság a Peralta-ítéletben megállapította, hogy a Marpol 73/78 egyezmény rendelkezései nem kötelezik a Közösséget.²⁰

38. Ahogy annak az ítéletnek a meghozatalakor, úgy a Közösség most sem szerződő fél a Marpol 73/78 egyezményben. Valamely közösségi aktus jogszerűsége főszabályként nem függhet egy olyan nemzetközi egyezményvel fennálló összhangjától, amelynek a Közösség nem részese.²¹

39. Ciprus és az Egyesült Királyság álláspontjával ellentétben a Poulsen és Diva Navigation ítéletből²² sem következik, hogy a Közösségre nézve minden nemzetközi jogi rendelkezés kötelező. Ugyan a Bíróság megállapította, hogy a Közösség köteles hatásköreit a nemzetközi jog tiszteletben tartásával gyakorolni, az ezt követő érvelésből kitűnik, hogy ez a megállapítás a nemzetközi szokás-

40. Ugyanakkor nem eleve kizárt, hogy egy a Peralta-ítéletben szereplő másik megfontolás alapján a Közösséget kötheti a Marpol 73/78 egyezmény, ez pedig az egyezmény hatálya alá tartozó területeken korábban a tagállamok által gyakorolt hatáskörök átszállása.²⁴ Ez az alapeljárás felperesei által képviselt megközelítés azon az ítélkezési gyakorlaton alapul, amely azt megelőzően megállapította a GATT kötelező jellegét a Közösségre nézve, hogy az utóbbi csatlakozott volna ezen egyezményhez.²⁵ A Bíróság e megállapítása több megfontoláson alapult.

41. A GATT esetében a tagállamok egy olyan megállapodásáról van szó, amely a Közösség alapításakor már létezett, ugyanakkor az International Fruit Company és társai ítélet meghozatalakor a vonatkozó kereskedelempolitikai hatáskörök már teljes egészében átszálltak a Közösségre. Ezért a GATT hatálya alá tartozó területeken csak a Közösség volt jogosult eljárni. Ennek megfelelően, és mind a tagállamok, mind a GATT többi szerződő felének beleegyezésével a Közösség a tagállamok nevében járt el a GATT keretében.

20 – A C-379/92. sz. Peralta-ügyben 1994. július 14-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-3453. o.) 16. pontja.

21 – A C-377/98. sz., Hollandia kontra Parlament és Tanács ügyben 2001. október 9-én hozott ítélet (EBHT 2001., I-7079. o.) 52. pontja.

22 – A C-286/90. sz., Poulsen és Diva Navigation ügyben 1992. november 24-én hozott ítélet (EBHT 1992., I-6019. o.).

23 – A 22. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 9. és azt követő pontjai. A nemzetközi szokásjog kötelező hatálya tekintetében lásd a C-162/96. sz., Racke-ügyben 1998. június 16-án hozott ítélet (EBHT 1998., I-3655. o.) 45. pontját.

24 – A 20. lábjegyzetben hivatkozott Peralta-ügyben hozott ítélet.

25 – A 21/72–24/72. sz., International Fruit Company és társai egyesített ügyekben 1972. december 12-én hozott ítélet (EBHT 1972., 1219. o.) 10. és azt követő pontjai.

42. A kereskedelempolitikától eltérően a jelen ügyben a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel a Szerződés alapján arra, hogy a szennyezőanyagok hajók általi tengerbe bocsátására vonatkozóan szabályokat alkosson. Ez a hatáskör – akár a közlekedéspolitikára vonatkozó EK 80. cikk (2) bekezdése alapján, akár a környezetre vonatkozó EK 175. cikk alapján²⁶ – természetét tekintve versengő, azaz a tagállamokat illeti mindaddig, amíg a Közösség a hatáskört nem gyakorolja.²⁷ Igaz ugyan, hogy a Közösség legkésőbb a 2005/35 irányelv elfogadásával gyakorolta e hatáskört, mégsem állítható, hogy ezzel a tagállamok hatásköre teljes terjedelmében átszállt volna, mivel az irányelv 1. cikkének (2) bekezdése értelmében csak minimumszabályokat állapít meg, amelyeknél a tagállamok a nemzetközi jog tiszteletben tartásával szigorúbb szabályokat is elfogadhatnak.

43. Függetlenül attól, hogy a Közösség hatásköre már kizárólagos-e, ugyancsak kétséges, hogy a hatáskörök ilyen, azok gyakorlása révén történő átszállása elegendő-e annak elfogadásához, hogy a tagállamokat terhelő nemzetközi jogi kötelezettségek is átszálltak. A kereskedelempolitikai hatáskörök átszállása – amely a GATT esetében felmerült – kifejezetten szerepelt a Szerződésben.

Ennek megfelelően a Peralta-ítélet „a Szerződés alapján” történő átszállásra utal.²⁸ Egy hasonló tényálláson alapuló ügyben a Bíróság elutasította az európai szabadalmak megadásáról szóló, Münchenben 1973. október 5-én aláírt egyezmény kötelező voltát,²⁹ annak ellenére, hogy a vizsgált 98/44 irányelv³⁰ részben harmonizálta az egyezmény végrehajtását.³¹

44. Emellett nem hivatkoztak arra, hogy a Közösség a tagállamok jogutódjaként lépett volna fel a Marpol 73/78 egyezmény tekintetében, vagy hogy egy ilyen fellépéshez a többi szerződő fél hozzájárult, ahogyan az a GATT esetében történt. A Közösség csak megfigyelői státusszal bír az IMO-ban, amelynek hatáskörébe a Marpol 73/78 egyezmény tartozik.

45. Ennek megfelelően nem állítható, hogy a Közösséget a tagállamok hatáskörének átszállása folytán köteleznék a Marpol 73/78 egyezmény.

26 – Lásd a C-440/05. sz., Bizottság kontra Tanács ügyben Mazák főtanácsnok által 2007. június 28-án előterjesztett indítvány (EBHT 2007., I-9097. o.) 65. pontját.

27 – Lásd a 22/70. sz., Bizottság kontra Tanács („AETR”) ügyben 1970. március 31-én hozott ítélet (EBHT 1971., 263. o.) 17. és azt követő pontjait és a 2006. február 7-én hozott, 1/03. sz. („Lugano-i Egyezmény”) véleményének (EBHT 2006., I-1145. o.) 114. és azt követő pontjait.

28 – Hivatkozás a 20. lábjegyzetben.

29 – A 21. lábjegyzetben hivatkozott Hollandia kontra Parlament és Tanács ügyben hozott ítélet 52. pontja.

30 – A biotechnológiai találmányok jogi oltalmáról szóló, 1998. július 6-i 98/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 213., 13. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 20. kötet, 395. o.).

31 – Lásd a 98/44 irányelv (9) preambulumbekkezdését.

b) A Marpol 73/78 egyezményre történő hivatkozás a Tengerjogi egyezményben

amennyiben magánszemélyek hivatkozni kívánnak e rendelkezésekre, azoknak tartalmuk vonatkozásában feltétel nélkülnek és kellően pontosnak kell lenniük.³⁴

46. Amint azt a legtöbb érintett az írásbeli eljárásban előadta, elképzelhető, hogy a Marpol 73/78 egyezményt mint jogszerűségi mércét a Tengerjogi egyezmény emelte be a közösségi jogba.

47. Az EK 300. cikkének (7) bekezdése értelmében az e cikkben megállapított feltételek mellett megkötött megállapodások kötelezőek a Közösség intézményeire és a tagállamokra. A Tengerjogi egyezményt a Közösség aláírta, majd pedig a 98/392 határozattal jóváhagyta. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében ebből az következik, hogy az egyezmény rendelkezései a közösségi jogrend szerves részét képezik.³²

48. A Közösség által megkötött nemzetközi szerződések a jogszabályi hierarchiában megelőzik a másodlagos közösségi jogot.³³ A Bíróság ezért a Közösségi intézmények aktuális jogszűrését az ilyen megállapodások rendelkezései alapján ítéli meg, feltéve, hogy sem az egyezmény természete, sem annak rendszere nem gátolja ezt meg. Mindenestre

49. A francia kormány és a Tanács – a tárgyaláson az olasz, a spanyol és a svéd kormány, valamint a Parlament által is támogatott – álláspontja szerint mindkét feltétel kizárja, hogy magánszemélyek hivatkozhasanak a Tengerjogi egyezményre.

50. Ez az álláspont a Bíróság eddigi ítélkezési gyakorlatának fényében meglepő. Ki kell emelni különösen a Poulsen és Diva Navigation ítéletet, amelynek tárgya az volt, hogy egy Panamában lajstromozott hajó dán kapitánya ellen indult büntetőeljárásban lehet-e hivatkozni egy közösségi halászati rendeletben megállapított halászati tilalomra. A Bíróság ebben az ügyben a Tengerjogi egyezményre még annak hatálybalépését megelőzően is, mint a létező nemzetközi szokásjog kifejeződésére hivatkozva megállapította a hajó és a lobogó szerinti állam közötti kizárólagos kapcsolatot,³⁵ és kizárta a halászati tilalom alkalmazását e hajó tekintetében a kizárólagos gazdasági övezetben és a parti tengeren.³⁶ A Bíróság tehát elismerte, hogy a magánszemélyek főszabályként hivatkozhatnak a Tengerjogi egyezményben

32 – A 17. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Írország ügyben hozott ítélet 82. pontja; lásd még a 13. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 36. pontját és a 18. lábjegyzetben hivatkozott Merck-ügyben hozott ítélet 31. pontját.

33 – A C-61/94. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1996. szeptember 10-én hozott ítélet (EBHT 1996., I-3989. o.) 52. pontja, a C-286/02. sz., Bellio F.li-ügyben 2004. április 1-jén hozott ítélet (EBHT 2004., I-3465. o.) 33. pontja és a 13. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 35. pontja.

34 – A 12/86. sz., Demirel-ügyben 1987. szeptember 30-án hozott ítélet (EBHT 1987., 3719. o.) 14. pontja, a 13. lábjegyzetben hivatkozott Racke-ügyben hozott ítélet 31. pontja, valamint a 13. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 39. pontja.

35 – A 22. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 13. és 15. pontja.

36 – A 22. lábjegyzetben hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ügyben hozott ítélet 25. pontja.

foglalt rendelkezésekre. Az alapeljárás felperesei joggal jegyezték meg a tárgyaláson, hogy teljességgel érthetetlen volna, ha ez a lehetőség a Tengerjogi egyezmény hatálybalépését követően szűnne meg számukra.

51. A Tengerjogi egyezmény hatálybalépését követően született ítélkezési gyakorlat sem utal erre. A Bíróság a lobogó szerint állam nemzetközi jogi felelősségét a Tengerjogi egyezmény 94. cikkéből vezette le,³⁷ és legutóbb a hatodik HÉA-irányelv³⁸ területi hatályát az államok különböző tengeri övezetekre vonatkozó felségjogait szabályozó rendelkezések alapján határozta meg.³⁹ Ezek a rendelkezések a jelen ügy szempontjából is relevánsak.

52. A Bíróság mindenesetre ezekben az ügyekben nem vizsgálta sem a Tengerjogi egyezmény természetét vagy rendszerét, sem azt nem állapította meg, hogy a jelen ügyben érintett rendelkezések tartalmuk vonatkozásában feltétel nélküliek és kellően pontosak volnának. Ezért a jelen ügyben meg kell vizsgálni a Tengerjogi egyezmény rendelkezéseinek alkalmazhatósága ellen felhozott kifogásokat.

37 – A C-410/03. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben 2005. április 28-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-3507. o.) 53. és azt követő pontjai.

38 – A 2002. december 3-i 2002/93/EK irányelvvel (HL L 331., 27. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 390. o.) módosított, a tagállamok forgalmi adóra vonatkozó jogszabályainak összehangolásáról – közös hozzáadottértékadó-rendszer: egységes adóalap-megállapításról szóló 1977. május 17-i 77/388/EGK hatodik tanácsi irányelv (HL L 145., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 1. kötet, 23. o.).

39 – A C-111/05. sz., Aktiebolaget NN ügyben 2007. március 29-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-2697. o.) 57. és azt követő pontjai.

53. Úgy tűnik, a Tanács érvelésének egyik alapvető indoka az, hogy tudomása szerint harmadik államok belső jogukban nem alkalmazták a Tengerjogi egyezményt. Különösen arra hivatkozik, hogy a bíróságok általában kerülnek a Tengerjogi egyezmény értelmezésével kapcsolatos kérdéseket. Még ha ez az állítás helytálló is volna, ez nem zárná ki eleve az egyezménynek a közösségi jogban történő alkalmazását.⁴⁰ Meg kell tehát vizsgálni a Tengerjogi egyezményt.

54. A Tengerjogi egyezmény természete és rendszere tekintetében a Tanács különösen azt hangsúlyozza, hogy az globális jelentőségű kérdéseket rendez, amelyeket államközi szinten és a viszonyosság elve alapján szükséges szabályozni. Emellett az egyezmény területi kérdésekről és az államok által ilyenként ellátott feladatokról rendelkezik. Végül a Tanács szerint a Tengerjogi egyezmény különböző vitarendezési eljárásokat is tartalmaz, amelyek a szerződő államok számára bizonyos fokú rugalmasságot biztosít.

55. Röviden, ezen érvelés azt célozza, hogy a GATT és az 1994. április 15-én Marrakech-ben aláírt, és a többoldalú tárgyalások uruguayi fordulóján (1986–1994) elért megállapodásoknak a Közösség nevében a hatáskörébe tartozó ügyek tekintetében történő megkötéséről szóló, 1994. december 22-i 94/800/EK tanácsi határozattal (HL L 336., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 21. kötet, 80. o.) jóváhagyott, a Kereskedelmi Világszervezetet

40 – A 104/81. sz. Kupferberg-ügyben 1982. október 26-án hozott ítélet (EBHT 1982., 3641. o.) 18. pontja.

(WTO) létrehozó megállapodás különleges természetére vonatkozó ítélkezési gyakorlat nyerjen alkalmazást a Tengerjogi egyezmény tekintetében. Ugyanakkor a kölcsönösségre vonatkozó érv különösen ellentmond annak a tárgyaláson is ismételt hangoztatott álláspontnak, mely szerint a Tengerjogi egyezmény természetét tekintve a „tengerek alkotmánya”. Preambulumának negyedik bekezdése értelmében az egyezmény célja, hogy „megteremtse a tengerek és óceánok [objektív] jogrendjét, amely megkönnyítheti a nemzetközi közlekedést és elősegítheti a tengerek és óceánok békés használatát, erőforrásainak méltányos és hatékony felhasználását [...]”.

56. A békés használatra vonatkozó utalás kifejezetten azon magánszemélyeknek is szól, akik részt vesznek a tengeri közlekedésben. Mindezt alátámasztják a nem katonai célú hajózásra vonatkozó szabályok is. Ilyen hajózást hagyományosan magánszemélyek végeznek, akiknek alapvető érdekük fűződik ahhoz, hogy az államok tiszteletben tartsák a tengeri közlekedésre vonatkozóan a Tengerjogi egyezményben lefektetett szabályokat. Ez nemcsak például az alább még érintett békés áthaladás jogáról mondható el, de általában a hajókról származó szennyezésekkel kapcsolatos hatáskörökre vonatkozó szabályokról is.

57. A Tengerjogi egyezményben szereplő vitarendezési lehetőségek nem zárják ki, hogy a Bíróság az egyezmény rendelkezései alapján vizsgálja a másodlagos közösségi jog jogszerűségét. Ezek a szabályok ugyanis nem állapítják meg valamely más intézmény kizárólagos hatáskörét a Tengerjogi egyezmény értelmezésére. Ellenkezőleg, a kizárólagos hatáskör meglétét kizárja az a részes államok

számára a Tengerjogi egyezmény 280. cikke alapján nyitva álló és a Tanács által is említett lehetőség, hogy szabadon állapodhatnak meg egymás között a vitarendezés módjáról.⁴¹

58. Ellentétben az egyesek által képviselt állásponttal, a vitarendezési eljárás megválasztásában megnyilvánuló „rugalmasság”, vagy inkább lehetőség egyáltalán nem a Tengerjogi egyezmény egyéb rendelkezéseinek rugalmasságára utaló jel. Sem a vitarendezésre vonatkozó szabályok, sem a Tengerjogi egyezmény bármely más rendelkezése nem ruházta fel a részes államokat olyan általános rugalmassággal vagy lehetőséggel, amely alapján eltérhetnének az egyezmény rendelkezéseitől.

59. A Tengerjogi egyezmény ezért a Közöségi intézmények által kibocsátott aktusok jogszerűségének mércéje. Az azonban, hogy magánszemélyek mennyiben hivatkozhatnak az egyezményre, mindig kizárólag az alkalmazandó rendelkezéstől függ. Tartalma vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak kell lennie.

60. Jelen ügyben nem a tagállamok arra vonatkozó hatásköre kérdéses, hogy a lobo-gójuk alatt hajózó hajókra vonatkozóan szabályokat alkossanak. Az első kérdés ugyanis a 2005/35 irányelv 4. cikke és 5. cikkének (2) bekezdése által meghatározott

41 – Lásd a 40. lábjegyzetben hivatkozott Kupferberg-ügyben hozott ítélet 20. pontját valamely egyezmény végrehajtásának különös intézményi kerete tekintetében.

azon szabályokat érinti, amelyek a hajók által a tengerszorosokban, a kizárólagos gazdasági övezetben és a nyílt tengeren kibocsátott valamennyi szennyezésre vonatkoznak, függetlenül attól, hogy az érintett hajó valamely tagállam lobogója alatt hajózik-e vagy sem. A Bíróság korábban már megállapította, hogy ezekben a tengeri övezetekben, azaz a tagállamok felségterületén kívül a szabályozási hatáskör meghatározásának a Tengerjogi egyezményen kell alapulnia.⁴² Az első kérdés megválaszolása tekintetében releváns rendelkezések a Tengerjogi egyezmény 87., 89. cikkében és 218. cikkének (1) bekezdésében, valamint 55., 58. cikkében és 211. cikkének (5) bekezdésében, illetve 42. cikke (1) bekezdésének b) pontjában található.

61. A nyílt tengeren a 87. cikk (1) bekezdésének a) pontja biztosítja a hajózás szabadságát. A 89. cikk főszabályként kizárja, hogy az államok a nyílt tenger valamely részét szuverenitásuk alá vonják. Amennyiben azonban egy hajó önként tartózkodik egy állam kikötőjében vagy tengeri termináljában, ez az állam a 218. cikk (1) bekezdése alapján vizsgálatot folytathat. Ha bizonyítékok indokolják, a kikötő szerinti állam eljárást indíthat, ha a kérdéses hajó belvizeinek, parti tengerének vagy kizárólagos gazdasági övezetének határain kívül kibocsátást végzett. Feltétel azonban, hogy a kibocsátásra az illetékes nemzetközi szervezet vagy az általános diplomáciai konferencia által kidolgozott, alkalmazandó nemzetközi szabályok és szabványok megsértésével kerüljön sor.⁴³

42 – A 38. lágjegyzetben hivatkozott Aktiebolaget NN ügyben hozott ítélet 59. pontja.

43 – Ezzel a hatáskörrel azonban az állami gyakorlatban nem, vagy csak ritkán élnek, és vitatott, hogy a nemzetközi szokásjog részeként elismert-e. Emellett érvel Patricia Birnie és Alan Boyle, *International Law & the Environment*, 2. kiadás, Oxford 2002., 376. o. Ezzel ellentétes álláspontot képvisel Farkhanda Zia-Mansoor, *International Regime and the EU Developments for Preventing and Controlling Vessel-Source Oil Pollution*, *European Environmental Law Review* 2005., 165 (170) és Alan Khee-jin Tan, *Vessel-Source Marine Pollution*, Cambridge, 2006., 221. o.

Egy ilyen eljárás feltételezi, hogy az érintett állam szankcióval sújthatja a nyílt tengeren történő ilyen kibocsátást.

62. A Tengerjogi egyezmény 58. cikkének (1) bekezdése értelmében a kizárólagos gazdasági övezetben is érvényesül a hajózás szabadsága. A parti állam szuverenitása e területen funkcionális, és a Tengerjogi egyezmény 55. cikke értelmében azon hatáskörökre korlátozódik, amelyeket a Tengerjogi egyezmény meghatároz.⁴⁴ A 221. cikk (5) bekezdése értelmében a parti államok kizárólagos gazdasági övezeteik tekintetében a Tengerjogi egyezmény 6. szakaszában foglaltak végrehajtásának biztosítása céljából a hajók által okozott szennyezés megelőzéséhez, csökkentéséhez, valamint ellenőrzéséhez szükséges törvényeket és rendelkezéseket fogadhatnak el. Ezeknek meg kell felelniük az illetékes nemzetközi szervezetek vagy általános diplomáciai konferencia keretében létrejött, általánosan elfogadott nemzetközi szabályoknak és szabványoknak, és ezek érvényre juttatását kell szolgálniuk.

63. A nemzetközi hajózásra szolgáló tengerszorosokra vonatkozóan e szerepük miatt a Tengerjogi egyezmény III. része különös szabályozást tartalmaz. Ezen egyezmény 42. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a tengerszorosokkal határos államok a tranzitáthaladásra vonatkozóan törvényeket és rendelkezéseket fogadhatnak el többek között a szennyezés megelőzése, csökkentése és ellenőrzése, az olaj, az olajat tartalmazó hulladékok és más ártalmas anyagok tengerszorosokba való kibocsátására vonatkozó nemzetközi rendelkezések érvényre juttatásával.

44 – Lásd a 38. lágjegyzetben hivatkozott Aktiebolaget NN ügyben hozott ítélet 59. pontját.

64. E rendelkezésekből egyértelműen kitűnik, hogy a Közösség a tagállamoktól átvett hatáskörök gyakorlásával rendelkezhet az ezen övezetekben történő kibocsátás szankcionálásáról, amennyiben az általánosan elismert nemzetközi szabályokat sért.

65. Ezek a rendelkezések annyiban nem feltétlenek, hogy megfelelő nemzetközi szabályok elfogadását kívánják meg. Ugyanakkor a Bizottság helyesen állapította meg, hogy e feltétel a Marpol 73/78 egyezmény révén teljesül. Amint az a 2005/35 irányelv második preambulumbekzdéséből, illetve 1. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik, az általánosan elismert nemzetközi szabályok éppen a Marpol 73/78 egyezmény rendelkezései. Egyetlen fél sem állítja azt, hogy e rendelkezések ne lennének kellően pontosak és feltétel nélküliek.

66. Az, hogy a kérdéses rendelkezések közvetlenül alkalmazandók-e, és – ezzel összefüggésben – magánszemélyekre jogokat ruháznak-e, a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem szempontjából nem döntő. Főszabály szerint a Szerződésben található jogalapok sem közvetlenül alkalmazandók abban az értelemben, hogy a magánszemélyek azokból jogokat vagy jogkövetkezményeket keletkeztethetnének a maguk javára. Ennek ellenére a magánszemélyek megkérdőjelezhetik a másodlagos közösségi jog rendelkezéseinek jogszerűségét a jogalap vitatásával.⁴⁵ Ez a helyzet a jelen ügyben is: azt kell

megvizsgálni, hogy a Közösség a Tengerjogi egyezmény alapján jogosult volt-e elfogadni a 2005/35 irányelv vitatott rendelkezéseit.

67. Akkor sem volna más a helyzet, ha a Bíróság a magánszemélyeket illető jogok meglétét kötelező feltételévé tenné annak, hogy a fenti rendelkezések a jogszerűség mércéjéül szolgáljanak. A Bíróság ugyanis a fent hivatkozott Poulsen és Diva Navigation ítéletben⁴⁶ a Tengerjogi egyezmény 87. cikke (1) bekezdésének a) pontjában és 58. cikkének (1) bekezdésében szereplő hajózás szabadságára hivatkozott. A Közösség e jogot a parti tengeren kívül csak annyiban korlátozhatja, amennyiben a Tengerjogi egyezmény szabályozási jogkört biztosít számára.

68. Mivel a Tengerjogi egyezmény értelmében a parti tengeren kívül a kibocsátásra vonatkozóan csak azon szabályok jogszerűek, amelyek a Marpol 73/78 egyezményt hajtják végre, a Közösség nem fogadhat el a kérdéses tengeri övezetekre vonatkozóan ezen túlmenő szabályozást.⁴⁷

45 – Lásd például a C-210/03. sz., Swedish Match ügyben 2004. december 14-én hozott ítélet (EBHT 2004., I-11893. o.) 27. és azt követő pontjait, valamint a C-453/03., C-11/04., C-12/04. és C-194/04. sz., ABNA és társai egyesített ügyekben 2005. december 6-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-10423. o.) 52. és azt követő pontjait.

46 – Hivatkozás a 22. lábjegyzetben, 25. pont.

47 – Természetesen más nemzetközi szabályok is igazolhatnak rendelkezéseket. Mindenesetre a jelen ügyben csak a Marpol 73/78 egyezmény bír relevanciával.

69. Ezzel szemben nem meggyőző Olaszország álláspontja, mely szerint e rendelkezések ellenére lehetséges volna szigorúbb védelmi szabályok elfogadása és alkalmazása a parti tengeren kívül. Igaz ugyan – amint azt különösen a Tengerjogi egyezmény 192. cikke is kifejezésre juttatja –, hogy az államok kötelesek a tengeri környezet védelmére, ezt a kötelezettséget azonban a parti tengeren kívül a fent említett rendelkezések konkretizálják, amelyek ezen egyezmény 211. cikkének (1) bekezdése alapján kidolgozott közös nemzetközi szabályok érvényre juttatását szolgálják. A közös szabványokra történő utalást az igazolja, hogy az egyoldalú intézkedések értelmetlenül terhelnék a nemzetközi hajózást. Ez különösen igaz a nyílt tengerre, ahol elképzelhető volna nagyszámú különböző védelmi szabály párhuzamos érvényesülése.

70. Következésképpen a Közösség által aláírt Tengerjogi egyezmény fent említett rendelkezéseiben szereplő hivatkozás folytán a Marpol 73/78 egyezmény a 2005/35 irányelv jogszerűségének mércéje a parti tengeren kívül. E tekintetben szem előtt kell tartani azt a tényt, hogy ezekben az övezetekben a Tengerjogi egyezmény alapján csak azon rendelkezések jogszerűek, amely megfelelnek a Marpol 73/78 egyezménynek, azaz az abban meghatározott védelmi szabályok érvényre juttatását szolgálják. Ezzel szemben jogellenesek azok a szabályok, e tengeri övezetekre vonatkozóan, amelyek túlmennek a Marpol 73/78 egyezményen.

c) A Marpol 73/78 egyezmény végrehajtása

71. Az alapeljárás felperesei a 2005/35 irányelvnek a Marpol 73/78 egyezmény alapján történő vizsgálata tekintetében végső soron arra hivatkoznak, hogy az irányelv az egyezmény tagállamokban történő végrehajtásának harmonizációját szolgálja. Ezt az érvelést ehelyütt másodlagosan vizsgálom meg, arra az esetre, ha a Bíróság a Tengerjogi egyezményt nem fogadná el az említett irányelv jogszerűségének mércéjéül.

72. Amint azt az alapeljárás felperesei, valamint a dán, a görög, a máltai, a svéd és a ciprusi kormány hangsúlyozta, egy sor jel mutat arra, hogy a 2005/35 irányelv nem térhet el a Marpol 73/78 egyezménytől. 1. cikkének (1) bekezdése értelmében az irányelv célja a hajók által okozott szennyezésre vonatkozó nemzetközi normák közösségi jogba történő beépítése. Az irányelv második preambulumbekendése értelmében e szabályok a Marpol 73/78 egyezményből következnek, amelyre az irányelv 2. cikkének 1. pontja⁴⁸ dinamikus hivatkozás révén utal. A harmadik preambulumbekendés értelmében az egyezmény átültetését a tagállamokban az irányelv hivatott harmonizálni. Így a (15) preambulumbekendés⁴⁹ értelmében szankciókat kell elfogadni a nemzetközi

48 – A német nyelvi változatban e rendelkezés nem teljes, és ezért alig érthető, mivel hiányzik a fogalom-meghatározás első sora.

49 – A 2005/35 irányelv német nyelvi változatában tévesen szerepel (14) preambulumbekendésként, mivel a komitólógiára vonatkozó valódi (14) preambulumbekendés hiányzik.

szabályok megsértése esetére. Ugyanakkor a 2005/35 irányelv szövege nem tartalmaz kifejezett utalást a Marpol 73/78 egyezménytől való szándékos eltérésre vonatkozóan.

73. Az a megfontolás, mely szerint a nemzetközi jogi kötelezettségek átültetése kötelezi a Közösséget ugyancsak a GATT kapcsán kifejlesztett ítélkezési gyakorlaton alapul. Igaz, a GATT és a WTO-megállapodások természetük és rendszerük miatt főszabályként nem szerepelnek azon jogi normák között, amelyekre tekintettel a Bíróság vizsgálhatja a közösségi intézmények jogi aktusainak jogszerűségét.⁵⁰ Amennyiben azonban a Közösség ezek keretében vállalt valamely különös kötelezettséget szándékozott végrehajtani, vagy abban az esetben, ha a közösségi jogi aktus kifejezetten utal ezen egyezmények egyedi rendelkezéseire, a Bíróság vizsgálhatja a szóban forgó közösségi jogi aktus jogszerűségét e rendelkezésekre tekintettel.⁵¹

74. Ez az ítélkezési gyakorlat ugyanakkor azon alapul, hogy a GATT és a WTO-megállapodások a közösségi jog részét képezik, és ezért főszabályként kötelezőek

a Közösségre magára nézve.⁵² A Marpol 73/78 egyezmény 2005/35 irányelv révén történő végrehajtása esetében ezzel szemben a Közösség nem vállalt kötelezettséget.

75. Mindenesetre a Bíróság már mintha utalt volna arra, hogy a 98/44 irányelvet az európai szabadalmak megadásáról szóló egyezmény alapján kellene megítélni,⁵³ annak ellenére, hogy nem a Közösség, hanem a tagállamok voltak részesei ezen egyezménynek.⁵⁴ A vizsgálatot megalapozó indok a Bíróság szerint az volt, hogy arra hivatkoztak, hogy az irányelv olyan tagállami kötelezettségeket állapított meg, amelyek teljesítése a tagállamok nemzetközi jogi kötelezettségeinek megsértését eredményezte volna, holott az irányelv maga kifejezetten úgy rendelkezett, hogy ezeket a kötelezettségeket nem érinti.⁵⁵

76. Akárhogy is, nincs érvényes jogi alapja egy másodlagos közösségi jogi aktus vizsgálatának a tagállamok olyan nemzetközi jogi kötelezettsége alapján, amelyet a Közösség maga nem vállalt. Egy ilyen vizsgálat ellentmondana a Hollandia kontra Tanács ügyben hozott ítéletben tett megállapításnak, mely szerint a Közösséget *nem* kötelezik a tagállamok nemzetközi jogi kötelezettségei.⁵⁶

50 – A 25. lábjegyzetben hivatkozott International Fruit Company ügyben hozott ítélet 21. és azt követő pontjai, a 266/81. sz., SIOT-ügyben 1983. március 16-án hozott ítélet (EBHT 1983., 731. o.) 28. pontja, a C-280/93. sz., Németország kontra Tanács ügyben 1994. október 5-én hozott ítélet (EBHT 1994., I-4973. o.) 109. pontja, a C-149/96. sz., Portugália kontra Tanács ügyben 1999. november 23-án hozott ítélet (EBHT 1999., I-8395. o.) 47. pontja, a C-27/00. és a C-122/00. sz., Omega Air és társai ügyben 2002. március 12-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-2569. o.) 93. pontja, a C-76/00. P. sz., Petrotub és Republica kontra Tanács ügyben 2003. január 9-én hozott ítélet (EBHT 2003., I-79. o.) 53. pontja, a C-93/02. P. sz., Biret International kontra Tanács ügyben 2003. szeptember 30-án hozott ítélet (EBHT 2003., I-10497. o.) 52. pontja, a C-377/02. sz., Van Parys ügyben 2005. március 1-jén hozott ítélet (EBHT 2005., I-1465. o.) 39. pontja és a C-351/04. sz., Ikea Wholesale ügyben 2007. szeptember 27-én hozott ítélet (EBHT 2007., I-7723. o.) 29. pontja.

51 – A 70/87. sz., Fediol kontra Bizottság ügyben 1989. június 22-én hozott ítélet (EBHT 1989., 4155. o.) 19. és azt követő pontjai, a C-69/89. sz., Nakajima kontra Tanács ügyben 1991. május 7-én hozott ítélet (EBHT 1991., I-2069. o.) 31. pontja, valamint az 50. lábjegyzetben hivatkozott Németország kontra Tanács ügyben hozott ítélet 111. pontja, a Portugália kontra Tanács ügyben hozott ítélet 49. pontja, a Biret International ügyben hozott ítélet 53. pontja és a van Parys-ügyben hozott ítélet 40. pontja.

52 – A 25. lábjegyzetben hivatkozott International Fruit Company ügyben hozott ítélet 10. és azt követő pontjai. A kötelező jelleg ma az EK 300. cikk (7) bekezdéséből ered, mivel a Közösség csatlakozott a WTO-megállapodásokhoz.

53 – A 21. lábjegyzetben hivatkozott Hollandia kontra Tanács ügyben hozott ítélet 61. és azt követő pontjai.

54 – A 21. lábjegyzetben hivatkozott Hollandia kontra Tanács ügyben hozott ítélet 51. és azt követő pontjai.

55 – A 21. lábjegyzetben hivatkozott Hollandia kontra Tanács ügyben hozott ítélet 55. és azt követő pontjai. Lásd a 98/4 irányelv I. cikkének (2) bekezdését.

56 – A 21. lábjegyzetben hivatkozott Hollandia kontra Tanács ügyben hozott ítélet 51. és azt követő pontjai.

77. Ennek megfelelően a Közösség elvileg kötelezheti a tagállamokat olyan intézkedések megtételére, amelyek ellentétesek nemzetközi jogi kötelezettségeikkel. Ez már a korábban kötött nemzetközi szerződések és a közösségi jog viszonyát rendező EK 307. cikkből is kitűnik. Még ha a korábban kötött nemzetközi szerződésekből eredő kötelezettségeket a közösségi joggal fennálló ellentét eredetileg nem is érinti, a tagállamoknak minden lehetséges intézkedést meg kell tenniük annak érdekében, hogy e konfliktust feloldják. Ez akár a nemzetközi jogi szerződés felmondását is igényelheti.⁵⁷ A csatlakozást követően megkötött szerződésekre a tagállamok főszabályként nem hivatkozhatnak a közösségi jog ellenében.⁵⁸

78. A közösségi jog és a tagállamok nemzetközi kötelezettségeinek konfliktusa ugyanakkor mindig problémát jelent, és alkalmas arra, hogy veszélyeztesse az érintett közösségi jogi és/vagy nemzetközi jogi rendelkezés tényleges érvényesülését. Éppen ezért ésszerű, és a közösségi lojalitás meg is kívánja, hogy erőfeszítések történjenek az ilyen konfliktusok feloldására, különösen a kérdéses rendelkezések értelmezése során. Ez különösen igaz akkor, ha az érintett közösségi intézkedés célja – mint esetünkben – a tagállamok nemzetközi jogi kötelezettségeinek harmonizált végrehajtása.

57 – A C-84/98. sz., Bizottság kontra Portugália ügyben 2000. július 4-én hozott ítélet (EBHT 2000., I-5215. o.) 58. pontja.

58 – A C-466/98. sz., Bizottság kontra Egyesült Királyság („open skies”) ügyben 2002. november 5-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-9427. o.) 26. és azt követő pontjai. Ez legalábbis a helyzet, amennyiben a szerződés megkötésekor a Közösség megfelelő hatásköre már létezett.

79. A Közösséget azonban nem terhelhetik további kötelezettségek a tagállamok olyan megállapodásaiból eredően, amelynek maga nem részese. Éppen ezért a 2005/35 irányelv végrehajtására vonatkozó cél nem igazolja azt, hogy a Marpol 73/78 egyezmény az irányelv jogszerűségének mércéjéül szolgálhatna.

2. A 2005/35 irányelv – 5. cikkének (2) bekezdésével együtt vizsgálta – 4. cikkének összeegyeztethetősége a – Marpol 73/78 egyezménnyel együtt vizsgálta – Tengerjogi egyezménnyel

80. Az első kérdés a 2005/35 irányelv 5. cikke (2) bekezdésének a Marpol 73/78 egyezménnyel való összeegyeztethetőségére vonatkozik.

81. Először is a 2005/35 irányelv a 4. cikkben általános, mindenkire érvényes felelősségi szabályokat, így különösen a súlyos hanyag-ságért fennálló felelősségre vonatkozó szabályokat állapít meg. Ezt a felelősséget ugyanakkor az 5. cikk (2) bekezdésében a Marpol 73/78 egyezmény megfelelő rendelkezéseire történő kifejezett hivatkozás révén korlátozza a hajótulajdonos, a parancsnok és parancsnok felelőssége alatt eljáró személyzet vonatkozásában. Ez a korlátozás a tenger bizonyos területein érvényesül, nevezetesen a tengerszorosokban, a kizárólagos gazdasági övezetben és a nyílt tengeren. Kizárólag ezen övezetek képezik az első kérdés tárgyát, nem így a parti állam államterületének részét képező parti tenger, amellyel alább, a második és a

harmadik kérdés kapcsán foglalkozom majd. Valójában azonban e kérdés a 4. cikk érvényességét is érinti, mivel önmagában ezen irányelv 5. cikke (2) bekezdésének megsemmisítése nem hogy nem biztosítaná az érintett Marpol szabályok érvényesülését, hanem még tovább korlátozná azt.

82. A Marpol 73/78 egyezmény I. mellékletének 9. szabálya, illetve II. mellékletének 5. szabálya megtiltja a kibocsátást. Ez a tilalom azonban nem érvényesül a 11. (I. melléklet), illetőleg a 6. szabályban (II. melléklet) foglalt kivétel körében. Mindkét szabály b) pontjának ii) alpontja értelmében a tilalom nem érvényesül a hajót vagy berendezését ért kárból származó kibocsátás esetében, *kivéve, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, vagy tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedett, hogy feltehetően káreset következik be.*

83. Önmagában e rendelkezések és a 2005/35 irányelv szövegének összevetéséből két alapvető különbség adódik. Először is a Marpol 73/78 egyezmény alapján úgy tűnik, hogy a tulajdonostól és a parancsnoktól eltérő személyek magatartása teljes mértékben irreleváns egy káresetből származó kibocsátás esetében. Úgy tűnik, a kibocsátás csak akkor tilos, ha e két személy valamelyike szándékosan, vagy tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedett, hogy feltehetően káreset következik be. Ezzel szemben az irányelv 4. cikke értelmében elvileg bárki felelős lehet egy kibocsátásért. Másodszor, az irányelv 4. cikkében szereplő személyes felelősségi alakzatok, *a szándékosság, a tudatos gondatlanság és a súlyos hanyagság* megfogalmazásában nem felel meg a Marpol 73/78 egyezmény szerinti feltételeknek.

a) A tulajdonostól és a parancsnoktól eltérő személyek felelőssége

84. Kizárólag a szöveg elemzése alapján az irányelv túlmegegyezmény a Marpol 73/78 egyezményen, amikor úgy rendelkezik, hogy káreset esetén a tulajdonostól és a parancsnoktól eltérő személyek cselekménye elegendő a kibocsátási tilalom kiváltására. Az alapeljárás egyes résztvevői úgy érveltek, hogy a Közösség nemzetközi kötelezettségvállalásával összeegyeztethetetlen, hogy előírjak e személyek felelősségét a kibocsátásért.

85. Ugyanakkor a Parlamenttel egyetértve lehetne úgy érvelni, hogy a Marpol 73/78 egyezmény hallgat a további személyekről. Ez ugyanakkor csak a Marpol 73/78 egyezménnyel fennálló konfliktust oldaná meg. A Közösséget továbbra is köteleznék a Tengerjogi egyezmény rendelkezései, amely az itt érintett övezetekben valamennyi személy tekintetében csak olyan szabályokat enged meg, amelyek a Marpol 73/78 egyezményben meghatározott védelmi szint érvényre juttatását szolgálják. A Közösség ezért nem állapíthatna meg szabadon szabályokat más esetekre e területen, épp ellenkezőleg, ez kizárt volna.

86. Igaz ugyanakkor, hogy – amint azt Dánia, Franciaország, a Tanács és a Bizottság joggal állapította meg – abszurd eredményre vezetne kizárólag a Marpol 73/78 egyezmény szövegére hagyatkozni. Még a hajót vagy berendezését érintő és kibocsátáshoz vezető szándékos károkozás is megengedhető volna, amennyiben sem a parancsnok, sem

a tulajdonos nem szándékosan vagy tudatos gondatlansággal cselekedett.

87. Ezért nem lehet a Marpol 73/78 egyezményt elszigetelten, kizárólag szövege alapján értelmezni, figyelemmel kell lenni célkitűzéseire és a Tengerjogi egyezmény keretében elfoglalt szerepére is. A Marpol 73/78 egyezmény legfontosabb célja negyedik preambulumbekzdése értelmében a szándékos szennyezés teljes kizárása és a véletlenszerű szennyezés legkisebb mértékűre szorítása.

88. A Marpol 73/78 egyezmény I. melléklete 11. szabálya b) pontjának ii) alpontjában és II. melléklete 6. szabálya b) pontjának ii) alpontjában foglalt kivételek célja elsősorban a véletlenszerű szennyezés elkerülése érdekében alkalmazandó gondosság szintjének meghatározása. A tengeri hajózás számára nehéz volna meghatározni a mindenkor felelősség mértékét, amennyiben valamennyi állam maga határozná meg a felelősségi szintet, és e szabályok kumulatív módon érvényesülnének a nyílt tengeren.

89. Ezzel szemben nem fedezhető fel a Marpol 73/78 egyezményben olyan célkitűzés, mely megkövetelné, vagy akár megmagyarázná, hogy miért *kizárólag* a parancsnok és a tulajdonos volna köteles elhárítani a véletlenszerű szennyezést. Ugyan e két személy viseli a felelősséget a hajó egészéért, mégsem zárható ki általában véve, hogy más személy is viseljen felelősséget, és olyan kárt okozzon, amely kibocsátáshoz vezethet.

90. A Tengerjogi egyezmény releváns rendelkezéseinek célja továbbá a tengeri környezet hatékony védelme. Ezt közös nemzetközi szabályok segítségével kell elérni, annak érdekében, hogy a hajózást terhelő kötelezettségek előre láthatóak legyenek. Ehhez nem szükséges a felelősséget a parancsnok és a tulajdonos esetére korlátozni.

91. A további személyek felelősségének kizárása egyébként teljesen eltérő eredményre vezetne, mint az olajszennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló 1969. november 29-i nemzetközi egyezmény⁵⁹ – az 1992-es jegyzőkönyvvel⁶⁰ egységes szerkezetbe foglalt változatának – III. cikke (4) bekezdésének második mondata. A Marpol 73/78 egyezménytől eltérően e rendelkezés kifejezetten előírja, hogy főszabályként kizárólag a tulajdonos viseli a polgári jogi felelősséget, és kizárja egy sor más személy, így a hajó személyzetének, bérlőjének vagy üzemeltetőjének felelősségét. Ezek a személyek azonban mégis felelősséggel tartoznak, amennyiben szándékosan, vagy tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedtek, hogy feltehetően káreset következik be.

92. Ez kétféleképpen is megmutatkozik. Egyrészt egyes személyek kizárása az olajszennyezésért viselt felelősség alól csak akkor lehetséges, ha e kizárás kifejezetten elő van

59 – A német változat: Bundesgesetzblatt (BGBl.) 1975., II., 305. o.

60 – A jegyzőkönyv: HL L 78., 32. o. Az egyezmény egységes szerkezetű szövege megtalálható például a következő címen: <http://www.iopcfunds.org/npdf/Conventions%20English.pdf>.

írva, másrészt a felelősség nem korlátozódik a tulajdonosra és a parancsnokra azon cselekmények esetében, amelyet szándékosan, vagy tudatos gondatlansággal és abban a tudatban követnek el, hogy feltehetően káreset következik be.

93. Következésképpen a Marpol 73/78 egyezmény I. melléklete 11. szabálya b) pontjának ii) alpontját és II. melléklete 6. szabálya b) pontjának ii) alpontját úgy kell érteni, hogy a parancsnok és a tulajdonos említése csak példálózó jellegű. Amennyiben kivételesen más személy felelős a káresetből eredő kibocsátásért, rájuk ugyanazon szabályok vonatkoznak, mint a parancsnokra és a tulajdonosra.

94. Így a 2005/35 irányelv sem a Marpol 73/78 egyezményt, sem a Tengerjogi egyezményt nem sérti, amikor előírja a tulajdonostól és a parancsnoktól eltérő személyek káresetből eredő kibocsátásért való felelősségét.

b) A személyes felelősség mércéje

95. A 2005/35 irányelv 5. cikkének (2) bekezdése mindenestre úgy tűnik, azt

eredményezi, hogy a tulajdonostól, a parancsnoktól és a parancsnok felelőssége alatt eljáró személyzettől eltérő személyek felelőssége *nem* aszerint kerül megítélésre, hogy károkozási szándékkal, vagy tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedtek-e, hogy feltehetően kibocsátással járó káreset következik be. Ezzel szemben az irányelv 4. cikke alapján felelősségük azon múlik, hogy a kibocsátással összefüggésben szándékosság, tudatos gondatlanság vagy súlyos hanyagság terheli-e őket. Az alapeljárás felperesei és egyes tagállamok álláspontja szerint ez a felelősségi mérce szigorúbb, mint a Marpol 73/78 egyezményben szereplő.

96. Amint már bemutatásra került,⁶¹ a Tengerjogi egyezmény kizárja, hogy a Közösség az érintett tengeri övezetekben szigorúbb felelősségi szabályokat írjon elő, mint amilyeneket a Marpol 73/78 egyezmény előír. Ez különösen érvényes a parancsnoktól és a tulajdonostól eltérő személyekre. Az előbbieket felelnek elsősorban azért, hogy a hajón megelőzzék az olyan káreseteket, amelyek szennyező anyagok kibocsátásával járhatnak. Amennyiben ők csak az olyan cselekményekért tartoznak felelősséggel, amelyeket szándékosan, vagy tudatos gondatlansággal és abban a tudatban követnek el, hogy feltehetően káreset következik be, más személyeket nem terhelhet szigorúbb felelősség.

61 – Lásd a fenti 60. és azt követő pontokat.

A 2005/35 irányelv 4. cikkében szereplő „tudatos gondatlanság” fogalma

nem szándékos cselekményekre meghatározott felelősségi mércét kívánta átvenni.

97. Már a 2005/35 irányelv 4. cikkében szereplő tudatos gondatlansággal elkövetett cselekményekért fennálló felelősség is szigorúbb lehet, mint a Marpol 73/78 egyezmény, mivel a 4. cikk nem tesz említést annak tudatáról, hogy feltehetően káreset következik be. Emellett az irányelv különböző nyelvi változatai e fogalom tekintetében nem egységesek. Úgy tűnik, a görög, a máltai és a portugál változat az egyszerű hanyagság fogalmát használja,⁶² ami a súlyos hanyagságnál enyhébb felelősségi szint. Másrészt a tudatos gondatlanságra az egyes jogrendszerekben használt fogalmak nincsenek mindig pontosan meghatározva. Az eltérő nyelvi változatok ellenére azonban a 2005/35 irányelvet valamennyi tagállamban egységesen kell értelmezni a szabályozás általános rendszerének és céljának figyelembevételével.⁶³

98. Mivel a 2005/35 irányelv 4. cikke – legalábbis az angol, a francia és a spanyol nyelvi változatában, vagyis azon három közösségi nyelven, amely nyelveken a Marpol 73/78 egyezmény hiteles – a Marpol 73/78 egyezmény terminológiáját vette át, abból kell kiindulni, hogy a „tudatos gondatlanság” fogalma a Marpol 73/78 egyezményben a

99. Az említett rendelkezés ezen értelmezése összhangban van azzal a kötelezettséggel is, mely szerint a közösségi jog rendelkezéseit, amennyire lehetséges, a Közösség nemzetközi jogi szerződéseinek figyelembevételével kell értelmezni.⁶⁴ Amennyiben az irányelv más nyelvi változataiban más fogalmat használ, azokat is így kell értelmezni.

100. A nem szándékosan okozott kibocsátásért a Marpol 73/78 egyezmény alapján fennálló felelősségnek két jellegzetessége van, egyrészt annak a tudata, hogy feltehetően káreset következik be, másrészt a gondatlanság. A tudati elem előírása világossá teszi, hogy az elkövetőnek tisztában kellett lennie cselekményének kockázatával, amint az általános a common law rendszerekben a gondatlanság (recklessly) felelősségi szintjének előírásakor. Nem elegendő, hogy az elkövetőnek tisztában kellett volna lennie a kockázatokkal.⁶⁵

101. Így a 2005/35 irányelv 4. cikkében szereplő gondatlanság fogalmát úgy kell

62 – A görög: αμέλεια, a portugál: com mera culpa, a máltai: b'mod imprudenti.

63 – Lásd különösen a 29/69. sz., Stauder-ügyben 1969. november 12-én hozott ítélet (EBHT 1969. 419. o.) 3. pontját, a C-300/05. sz. ZVK-ügyben 2006. november 23-án hozott ítélet (EBHT 2006. I-11169. o.) 16. pontját és a C-56/06. sz., Euro Tex ügyben 2007. június 14-én hozott ítélet (EBHT 2007. I-4859. o.) 27. pontját.

64 – A 33. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet 52. pontja, a C-341/95. sz., Bettati-ügyben 1998. július 14-én hozott ítélet (EBHT 1998. I-4355. o.) 20. pontja, a 33. lábjegyzetben hivatkozott Bellio F.lli-ügyben hozott ítélet 33. pontja és a C-306/05. sz. SGAE-ügyben 2006. december 7-én hozott ítélet (EBHT 2006. I-11519. o.) 35. pontja.

65 – Ez azonban nem zárja ki, hogy az elkövető tudatára objektív jelekből következtetni lehessen, amelyekből megállapítható, hogy tudatában volt a kockázatoknak.

értelmezni, hogy a gondatlanság feltételezi annak tudatát, hogy feltehetően káreset következik be. Így értelmezve e fogalom nem ellentétes a Marpol 73/78 egyezményrel és a Tengerjogi egyezményel.

A 2005/35 irányelv 4. cikkében szereplő „súlyos hanyagság” fogalma

102. Fennállhat mindenesetre ellentmondás a Marpol 73/78 egyezményrel, mivel a 2005/35 irányelv 4. cikke súlyos hanyagságért fennálló felelősségről rendelkezik.

103. A „súlyos hanyagság” fogalma a különböző tagállamok jogrendszerében igen eltérő jelentéssel bírhat.⁶⁶ Nem tudok arról, hogy létezne közösségi jogi meghatározása. A Bíróság ugyanakkor kidolgozta a Vámkódex⁶⁷ 239. cikke (1) bekezdésének második franciabekezdésében szereplő „nyilvánvaló hanyagság” fogalmának alkalmazásához szükséges kritériumokat. Ilyen kritérium azon előírások összetett volta, amelyek be nem tartása a vámtartozást eredményezte,

66 – A C-173/03. sz., Traghetti del Mediterraneo ügyben Léger főtanácsnok által 2005. október 11-én előterjesztett indítvány (EBHT 2006., I-5177. o.) 100. pontja.

67 – A Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló, 1992. október 12-i 2913/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 302., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 2. fejezet, 4. kötet, 307. o.).

illetve a gazdasági szereplő szakmai tapasztalata és gondossága.⁶⁸

104. A gazdasági szereplők szakmai tapasztalata objektív mérce, míg a gondosság azt a mércét jelenti, amelynek valamennyi gazdasági szereplőnek meg kell felelnie.⁶⁹ Következésképpen a súlyos hanyagság a gondossági kötelezettség különösen nagymértékű megsértését jelenti. A súlyos hanyagság megállapításához ugyanakkor nem feltétlenül szükséges annak tudata, hogy feltehetően káreset következik be. Ezen értelmezés alapján ez a felelősségi szint szigorúbb, mint a Marpol 73/78 egyezmény.

105. Azt kell feltételeznünk, hogy ez a szigorúbb mérce szerinti értelmezés áll összhangban azzal a jogalkotói szándékkal, amely alapján a 2005/35 irányelv elfogadásra került. Mivel a jogalkotó a Marpol 73/78 egyezményben szereplő két felelősségi szint mellé vette fel a súlyos hanyagságot, a célja ezzel egy további felelősségi szint meghatározása volt⁷⁰.

106. Ugyancsak a szigorúbb felelősségi szint mellett szól a 2005/35 irányelv 5. cikkének (2) bekezdésében található felelősség alóli

68 – A C-48/98. sz., Söhl & Söhlke ügyben 1999. november 11-én hozott ítélet (EBHT 1999., I-7877. o.) 56. pontja.

69 – Lásd a C-156/00. sz., Hollandia kontra Bizottság ügyben 2003. március 13-án hozott ítélet (EBHT 2003., I-2527. o.) 99. pontjában való alkalmazását.

70 – A parti tenger tekintetében ez kiderül a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértések esetén alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló 35/2005/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása céljából 2005. október 7-én hozott 3/2005/EK tanácsi közös álláspontra (HL C 25. E, 29. o.) indokolásából (39. o.).

kivétel, amely a Marpol 73/78 egyezményre hivatkozik. E kivétel csak akkor érvényesülhet, ha az érintett személyek tekintetében főszabályként egy más, szigorúbb felelősségi szint érvényes, mint ami a Marpol 73/78 egyezményben meghatározásra került.

107. Ugyanakkor a másodlagos közösségi jog rendelkezéseit, amennyire lehetséges, a Közösség által kötött nemzetközi jogi szerződések figyelembevételével kell értelmezni. Ezek a szerződések ugyanis az EK 300. cikk (7) bekezdése értelmében kötelezőek a Közösség intézményeire nézve. A másodlagos jog nem lehet ezekkel ellentétes, a másodlagos joggal szemben elsőbbséget élveznek.⁷¹

108. Ennek megfelelően a nemzetközi joggal való összhangot biztosító értelmezést előnyben kell részesíteni más értelmezési módszerek rovására. Ezt a kötelezettséget csak olyan szabályok és elvek korlátozzák, amelyek megelőzik a Közösség nemzetközi jogi kötelezettségeit. Ilyenek az általános jogelvek, és különösen a jogbiztonság elve. Éppen ezért kizárt a *contra legem* értelmezés.⁷²

109. Ennek megfelelően a súlyos hanyagság fogalma értelmezhető megszorítóan⁷³ oly módon, hogy az ne menjen túl a Marpol

73/78 egyezményen. Amint az a Bíróság kutatási és dokumentációs szolgálata által végzett kutatásból kiderül, az olyan gondatlan cselekményt, amelyet annak tudatában követnek el, hogy feltehetően káreset következik be – amint az a Marpol 73/78 egyezményben szerepel – több jogrendszerben a súlyos hanyagság, azaz a 2005/35 irányelvben előírt felelősségi szint egy formájának tekintetnek. Németországban a „bewusster grober Fahrlässigkeit” (tudatos súlyos hanyagság) fogalmát használják.⁷⁴ A gondossági kötelezettség súlyos hanyagság megállapításához szükséges különösen nagymértékű megsértését ezért a Marpol 73/78 egyezmény I. melléklete 11. szabálya b) pontjának ii) alpontja és II. melléklet 6. szabálya b) pontjának ii) alpontja értelmében a káreset bekövetkezése lehetőségének tudatával párosuló gondatlanságra kell korlátozni.

110. Ez az értelmezés nem merítené ki teljes mértékben az irányelv szövegét, mivel a káreset bekövetkezése lehetőségének tudata általában nem szükséges a súlyos hanyagsághoz. Ugyanakkor mindenképpen a szöveg jelentette korlátok között maradna. Egyúttal a súlyos hanyagság fogalma sokkal pontosabban meghatározásra kerülne, mivel a károkozó személyén kívül álló körülményeknek sokkal kisebb szerep jutna a tudat szubjektív tényezőjével összehasonlítva.

71 – A 33. lábjegyzetben hivatkozott Bizottság kontra Németország ügyben hozott ítélet 52. pontja és a 33. lábjegyzetben hivatkozott Bellio F.lli-ügyben hozott ítélet 33. pontja.

72 – A kerethatározattal összhangban történő értelmezés tekintetében lásd a C-105/03. sz. Pupino-ügyben 2005. június 16-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-5285. o.) 44. és 47. pontját, az irányelvvel összhangban történő értelmezés tekintetében pedig a C-212/04. sz. Adeneler-ügyben 2006. július 4-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-6057. o.) 110. pontját.

73 – Az alapvető jogokkal összhangban történő megszorító értelmezés tekintetében lásd a C-540/03. sz. Parlament kontra Tanács („családegyesítés”) ügyben 2006. június 27-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-5769. o.) 97. és azt követő pontjait.

74 – Wolfram Gass, in: Ebenroth/Boujong/Joost, *Handelsgesetzbuch*, 1. kiadás 2001., 435. §, 5. bekezdés.

111. Ha elfogadjuk a Közösség nemzetközi kötelezettségeivel összhangban lévő ezen értelmezést, a 2005/35 irányelv 4. cikkének az 5. cikk (2) bekezdésével együtt értelmezett rendelkezései, nem lépnek túl a Marpol 73/78 egyezmény keretén, és így a tengerszorosokban, a kizárólagos gazdasági övezetben és a nyílt tengeren végrehajtott cselekményekre történő alkalmazásuk nem mond ellent a Tengerjogi egyezménynek.

112. Következésképpen az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés vizsgálata nem tárt fel olyan elemet, amely érintené a 2005/35 irányelv rendelkezéseinek érvényességét.

C – A második és a harmadik kérdés – a felelősség kérdése a parti tengeren

113. A második és a harmadik kérdés a súlyos hanyagság felelősségi szintjének a parti tengeren történő alkalmazását érinti, és ezért helyénvaló azokkal egyszerre foglalkozni.

114. A kérdések azon alapulnak, hogy a 2005/35 irányelv 4. és 5. cikke értelmében a parti tengeren *mindenkire*, azaz a tulajdonosra, a parancsnokra és a személyzetre is vonatkozik a súlyos hanyagság felelősségi szintje. A 2005/35 irányelv 5. cikkének (2) bekezdésében foglalt kivétel ugyanis csak

a 3. cikk (1) bekezdésének c), d) és e) pontjában említett övezetek tekintetében alkalmazandó, azaz a tengerszorosok, a kizárólagos gazdasági övezet és a nyílt tenger tekintetében, nem alkalmazandó ugyanakkor a parti tengeren, amely az (1) bekezdés b) pontjában található.

115. A kérdésekre megoldást jelentené, ha a súlyos hanyagság fogalma a parti tengeren bekövetkező események tekintetében ugyanazt jelentené, mint a tengerszorosokban, a kizárólagos gazdasági övezetben és a nyílt tengeren. Ebben az esetben ugyanis a fenti fejtegetések alapján a súlyos hanyagsággal okozott kibocsátás feltétele a káreset bekövetkezése lehetőségének tudatával párosuló gondatlanság volna. Ez az értelmezés biztosítaná a súlyos hanyagság fogalmának egységes értelmezését a 2005/35 irányelv keretében, és egyúttal minden ellentmondást kizárna a Marpol 73/78 egyezmény tekintetében.

116. Ugyanakkor a súlyos hanyagság megszorító értelmezése a parti tengeren kívüli övezetekre vonatkozóan azon igyekezet eredménye, hogy elkerülhető legyen a Közösség nemzetközi jogi kötelezettségeinek megsértése. Ezzel szemben mind a szövegezés, mind a rendszertani összefüggések, mind pedig a jogalkotási eljárás egyes elemei arra utalnak, hogy a súlyos hanyagságot tágabban kell értelmezni,⁷⁵ nevezetesen mint a gondossági kötelezettség nagymértékű megsértését, amelyhez azonban nem szükséges az a tudat, hogy feltehetően káreset következik be.

⁷⁵ – Lásd a fenti 103. és azt követő pontokat.

117. Következésképpen a súlyos hanyagság e megszorító értelmezésének a parti tenger tekintetében való alkalmazása csak akkor fogadható el, ha azt a Közösség nemzetközi jogi kötelezettségei teszik szükségessé.

118. A Tengerjogi egyezmény 2. cikke megállapítja, hogy a parti állam szuverenitása kiterjed a parti tengerre [(1) bekezdés], és azt az egyezménynek és a nemzetközi jog más szabályainak megfelelően kell gyakorolni [(3) bekezdés]. A 211. cikk (4) bekezdése értelmében a parti államok a parti tengerhez kapcsolódó szuverenitásuk gyakorlása során törvényeket és rendelkezéseket fogadhatnak el a tengeri környezetben idegen hajók által okozott szennyezés megelőzése, csökkentése, valamint ellenőrzése céljából. Ez kifejezetten érvényes azon hajókra, amelyek a békés áthaladás jogát gyakorolják. E törvények és rendelkezések a Tengerjogi egyezmény II. részének 3. szakaszával összhangban nem korlátozhatják az idegen hajók békés áthaladását. A parti tengeren kívüli övezetektől eltérően itt nincs utalás az általánosan elfogadott nemzetközi szabályokra.

119. Az alapeljárás felperesei, Málta, Görögország és Ciprus szerint a súlyos hanyagságot viselt felelősség sérti a békés áthaladás jogát. E tekintetben különösen a Tengerjogi egyezmény 19. cikk (2) bekezdésének h) pontjára hivatkoznak. E rendelkezés értelmében az áthaladás már nem békés, amennyiben egy hajó az egyezményvel ellentétes, *szándékos* és komoly szennyezést okoz. Álláspontjuk

szerint ez kizárja a súlyos hanyagságot viselt felelősséget.

120. Ez az érvelés azonban nincs tekintettel arra, hogy a békés áthaladással összefüggésben a környezetszennyezésre vonatkozóan is elfogadható szabályozás. Amint arra például Dánia és Észtország rámutatott, a Tengerjogi egyezmény 21. cikke (1) bekezdésének f) pontja kifejezetten úgy rendelkezik, hogy parti állam az egyezményvel és a nemzetközi jog egyéb szabályaival összhangban törvényeket és rendelkezéseket fogadhat el a parti tengeren történő békés áthaladásra vonatkozóan környezetének védelme, a szennyezés megelőzése, csökkentése és ellenőrzése tekintetében. A 21. cikk (4) bekezdése értelmében a külföldi hajók e törvényeket és rendelkezéseket betartva gyakorolják a békés áthaladás jogát. Itt sincs utalás az általánosan elfogadott nemzetközi szabályok kötelező voltára. A 21. cikk (2) bekezdése alapján ilyen kötelező jelleg csak a külföldi hajók szerkezete, személyzete és felszerelése tekintetében érvényesül.

121. E tekintetben nem szükséges megvizsgálni, hogy meddig terjed a parti államok ezen szabályozási jogköre. Elképzelhető, hogy olyan környezetvédelmi rendelkezésekre már nem terjed ki, amelyek az áthaladást teljes mértékben kizárják. A parti állam szuverenitásának korlátozása befolyásolhatja a hajókra kiszabott szankciók végrehajtását a tengeren. A 2005/35 irányelv azonban nem megy ilyen messzire, sem az áthaladást nem tiltja, sem az úton levő hajók tekintetében nem ír elő meghatározott végrehajtási intézkedéseket. A tagállamoknak mindössze meg kell tiltaniuk

bizonyos, az áthaladáshoz nem szükséges cselekményeket. E tekintetben a Marpol 73/78 egyezmény relatíve enyhe gondossági szintje csak kicsit lesz magasabb. Ez azonban nem kizárt a Tengerjogi egyezmény 21. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében a szennyezés megelőzésére és csökkentésére vonatkozó szabályok alapján.

122. A Ciprus által képviselt állásponttól eltérően a Tengerjogi egyezmény 2. cikkének (3) bekezdésében és 21. cikke (1) bekezdésének f) pontjában szereplő utalás a nemzetközi jog egyéb szabályaira nem jelenti azt, hogy a Közösséget a parti tenger tekintetében köti a Marpol 73/78 egyezmény. Mivel a Közösség nem szerződő fele az egyezménynek, és mivel a Tengerjogi egyezmény a parti tenger tekintetében nem hivatkozik a Marpol 73/78 egyezményre, az a Közösség számára nem minősül a nemzetközi jog egyéb szabályának.⁷⁶

123. Ennek megfelelően Észtország, Dánia, Spanyolország, az Egyesült Királyság, valamint a Parlament, a Tanács és a Bizottság helyesen állapította meg, hogy a Tengerjogi egyezmény a parti tenger tekintetében a környezetvédelemre vonatkozó szabályozási jogkört az első kérdés keretében vizsgált tengeri övezetektől eltérően *nem* korlátozza a nemzetközileg elfogadott szabályok végrehajtására, különösen nem a Marpol 73/78 egyezmény végrehajtására. Már csak azért

is adódik ez a következtetés, mivel a parti tenger a parti állam területének számít, és ennek megfelelően az utóbbinak e terület vonatkozásában alapvetően nincs szüksége szabályozási jogkörre a Tengerjogi egyezmény alapján.

124. Az alapeljárás felperesei, valamint Málta, Görögország és Ciprus azt is kifejtették, hogy a Marpol 73/78 egyezmény alapján az is kizárt, hogy az egyezményben részes államok a parti tenger tekintetében szigorúbb szabályokat fogadjanak el. A Marpol 73/78 egyezmény álláspontjuk szerint egy végleges kompromisszumot jelent a hajók általi kibocsátással okozott környezetszennyezés elleni fellépés terén. Ezen érintettek tehát nyilvánvalóan úgy ítélik meg, hogy a Marpol 73/78 egyezmény lehetővé teszi az olyan kibocsátásokat, amelyeket az egyezmény nem tilt.

125. Ez az érvelés azonban álláspontom szerint⁷⁷ már csak azért sem kérdőjelezheti meg a 2005/35 irányelv érvényességét, mivel az irányelv értelmében a Marpol 73/78 egyezmény akkor kötelező a Közösségre nézve, ha a Tengerjogi egyezményben szerepel az egyezményre történő hivatkozás. Tehát csak másodlagosan, arra az esetre fogom megvizsgálni, hogy a Marpol 73/78 egyezmény megkívánja-e a parti tenger esetében is a parti tengeren kívüli övezetekben elkövetett cselekményekre vonatkozó megszorító értelmezést, ha a Bíróság ettől eltérő következtetésre jutna például a Hollandia kontra

76 – Lásd a fenti 37. és azt követő pontokat.

77 – Lásd a fenti 71. és azt követő pontokat.

Parlament és Tanács ügyben hozott ítélet alapján.

126. A Marpol 73/78 egyezmény szövegéből nem tűnik ki az, hogy kimerítően kívánta volna szabályozni a hajókról származó tiltott kibocsátásokat a parti tenger tekintetében is. A Marpol 73/78 egyezmény azt írja elő, hogy bizonyos kibocsátások tekintetében tilalmat kell megállapítani, vizsgálatot kell lefolytatni, és eljárást kell indítani. Az erre vonatkozó rendelkezések az egyezmény 1., 4. és 6. cikkében találhatóak, valamint az I. melléklet 9. szabályában és a II. melléklet 5. szabályában. Amint azt az előzetes döntéshozatal iránti kérelem, illetve az alapeljárás felperesei, továbbá Málta és Ciprus is jelezte, a Marpol 73/78 egyezmény 14. cikk (1) bekezdése értelmében az I. és a II. melléklet a részes államokra nézve teljes egészében kötelező.

127. E rendelkezések a hajókról a tengerbe történő kibocsátással szembeni környezetvédelmi rendelkezések tekintetében a Marpol 73/78 egyezményben részes államokra nézve kötelező minimumszabályokat határoznak meg. Amint már bemutatásra került, e minimumszabályok a Tengerjogi egyezmény közvetítésével a kizárólagos gazdasági övezet, a tengerszorosok és a nyílt tenger tekintetében az egyetlen lehetséges védelmi szintjét jelentik.

128. A Marpol 73/78 egyezmény szóban forgó rendelkezései között csak egyetlen

olyan van, nevezetesen az I. melléklet olajkibocsátás tilalmára vonatkozó 9. szabályában található rendelkezés, amely esetleg bizonyos kibocsátásra vonatkozó kifejezett engedélyként volna felfogható. Eszerint ugyanis minden kibocsátás tilos, „kivéve, ha teljesülnek az alábbi feltételek”. E feltételek a hajó üzemeltetésével összefüggő kis mennyiségű olajkibocsátással kapcsolatosak. Ez a 2005/35 irányelv szerint sem tilos, hiszen az 5. cikk (1) bekezdése e kivételt átvette. Éppen ezért nem szükséges megvizsgálni a jelen esetben, hogy a Marpol 73/78 egyezmény e kibocsátást valóban megengedi-e.

129. Ezzel szemben a Marpol 73/78 egyezmény I. melléklete 11. szabálya b) pontjának ii) alpontjában található felelősségi mérce szabályozási szempontból teljesen más szerepet játszik, mint a 9. szabályban szereplő kivétel. Amennyiben ugyanis a tulajdonos vagy a parancsnok nem károkozási szándékkal, vagy nem tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedett, hogy feltehetően káreset következik be, a 9. szabály nem alkalmazandó. Ugyanez érvényes a II. melléklet 5. szabálya és a 6. szabály b) pontjának ii) alpontja közötti összefüggésre. Következésképpen ezen esetekre vonatkozóan a Marpol 73/78 egyezmény nem tartalmaz szabályt a károkozással okozott kibocsátásra vonatkozóan. A szabályok hiánya általában nem értelmezhető engedélyként.

130. Míg tehát nem fedezhető fel engedély, a Marpol 73/78 egyezmény szövegében több jel mutat arra, hogy bizonyos körülmények

között megengedhetőek szigorúbb szabályok. Így a 9. cikk (2) bekezdése kifejezetten megállapítja, hogy a Marpol 73/78 egyezmény nem érinti a tagállamok Tengerjogi egyezmény által meghatározott felségjogát (*jurisdiction*). Amint már bemutatásra került, a Tengerjogi egyezmény a parti tenger tekintetében megenged szigorúbb védelmi szabályokat.

arról a Marpol 73/78 egyezmény kifejezetten rendelkezik. Még ha a szerződő államok nem is tudtak megállapodni ilyen szabályokról, amint azt Görögország és az alapeljárás felperesei jelezték, ebből semmiképpen sem következik az, hogy a Marpol 73/78 egyezményvel egy kizárólagos védelmi szintben állapotok meg valamennyi tengeri övezet tekintetében.

131. Emellett a Marpol 73/78 egyezmény második preambulumbekendése elismeri, hogy többek között a gondatlan és véletlen kibocsátás a szennyezés jelentős forrását jelenti. Meglepő volna ezért, ha Marpol 73/78 egyezmény az ilyen kibocsátást minden körülmények között lehetővé tenné.

134. Bár annak idején az alapeljárás felperesének állítása szerint elutasították Kanada arra vonatkozó javaslatát, hogy a Marpol 73/78 egyezményben felhatalmazást adjanak szigorúbb szabályok elfogadására, a Bizottság joggal mutatott rá, hogy az alapeljárás felperesei által benyújtott, az egyezmény tárgyalásáról szóló anyagok arról tanúskodnak, hogy a tárgyalásokban résztvevők nagyszámban voltak azon az állásponton, hogy a szigorúbb védelmi szabályok kérdését a Tengerjogi egyezményben kellene rendezni⁷⁸.

132. Ezt nem zárja ki az ötödik preambulumbekendése értelmében vett általános hatály, amelyre a figyelmet az alapeljárás felperesei felhívták. Ez csak a rendezett tárgykörökre vonatkozik, nevezetesen arra, hogy az olajszenyezésre vonatkozó szabályok kiegészülnek a vegyi anyagok kibocsátására vonatkozó szabályokkal. Másrészt e bekezdésből nem következik az, hogy a megállapított felelősségi szint kizárólagosan és általánosan alkalmazandó volna.

135. Amennyiben vita folyt a szigorúbb szabályokról, a tárgyalások során az államok alapvetően azt kívánták biztosítani, hogy a Marpol 73/78 egyezmény által a hajókra vonatkozóan megállapított kötelezettségeket ne lehessen egyoldalúan szigorítani. A parti tenger tekintetében ezt ma a Tengerjogi

133. Ezért túlzás volna azt állítani, amint teszi azt Görögország, hogy csak akkor lehetségesek szigorúbb védelmi szabályok, ha

78 – Lásd Khee-Jin Tan, A. 184. és azt követő oldalak, hivatkozás a 43. lábjegyzetben.

egyezmény 21. cikkének (2) bekezdésében található, a nemzetközi hajózási szabályokra, azaz különösen a Marpol 73/78 egyezményre történő hivatkozás biztosítja.⁷⁹ A felelősségi szint esetében azonban éppen hogy hiányzik egy ilyen hivatkozás.

136. Következésképpen az egyezményt előkészítő anyagok ugyancsak arra utalnak, hogy a Marpol 73/78 egyezmény nem állapít meg kizárólagos szabályokat. Azt kell ehelyett megállapítani, hogy a parti államok hatáskörei a Tengerjogi egyezményből származtathatóak, amely nem teszi kötelezővé a Marpol 73/78 egyezményt a parti tenger tekintetében.

137. Következésképpen a parti tenger tekintetében sem a Tengerjogi egyezmény, sem a Marpol 73/78 egyezmény nem kívánja meg a súlyos hanyagság megszorító értelmezését a Marpol 73/78 egyezmény I. melléklete 11. szabálya b) pontjának ii) alpontjában és II. melléklete 6. szabály b) pontjának ii) alpontjában található felelősségi mércével összhangban.

79 – A hajókra és személyzetükre vonatkozó szigorúbb szabályokról, és nem szigorúbb felelősségi szabályokról volt szó abban a több tagállam által az amerikai Supreme Court előtti eljárásban együttesen benyújtott beadványban, amelyre az alapeljárás felperesei hivatkoznak (a felperes keresetének 16. melléklete). Ez az eljárás Washington állam szigorúbb szabályozásával volt kapcsolatos (lásd az Egyesült Államok által a 98-1701 sz. United States of America v. Gary Locke et al. ügyben benyújtott *Petition for a Writ of Certiorari*-t, <http://www.usdoj.gov/osg/briefs/1998/2pet/7pet/98-1701.pet.a.pdf>, 9. o. Ugyanakkor a hajókra és a személyzetre vonatkozó egységes szabályok szükségességének hangsúlyozása e beadványban nem áll ellentmondásban a szigorúbb felelősségi szabályok támogatásával.

138. Összefoglalva meg kell állapítani, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második és harmadik kérdés vizsgálata nem tárt fel olyan elemet, ami érintené a 2005/35 irányelv rendelkezéseinek érvényességét.

D – *A negyedik kérdés – a jogbiztonság elve*

139. E kérdéssel az előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 2005/35 irányelv 4. cikke érvénytelen-e amiatt, hogy a súlyos hanyagság fogalmának használatával sérti a jogbiztonság általános elvét. E tekintetben leginkább annak látja kockázatát, hogy a tagállamok e fogalmat nem egységesen ültetik át és alkalmazzák. Véleménye szerint további tisztázásra van szükség, a tagállami gyakorlat számára útmutatást kell adni.

140. Az érintettek, úgy tűnik, nem ellenzik a súlyos hanyagság fogalmának olyan értelmezését, mely szerint az – amint itt a nyílt tenger, a tengerszorosok és a kizárólagos gazdasági övezet tekintetében javasoltam – a Marpol 73/78 egyezménnyel összhangban a kéreset bekövetkezte lehetőségének tudatával párosuló gondatlanság. E tekintetben az előterjesztő bíróságnak sem lehet kifogása, hiszem a súlyos hanyagság fogalmát ez az értelmezés pontosan meghatározza.

141. Ez az álláspont azért is figyelemre méltó, mivel a Marpol 73/78 egyezmény terminológiája sem biztosítja az alkalmazás egységes voltát a Közösségen belül. A Bíróság kutatási és dokumentációs szolgálata által végzett kutatásból az derül ki, hogy a gondatlanság fogalma nem ismert a Közösség valamennyi jogrendszerében. Néha azt súlyos hanyagságként ültetik át. A Marpol 73/78 egyezmény német átültetése az egyszerű hanyagság mércéjét alkalmazza, holott a német büntetőjog ismeri a tudatos gondatlanság felelősségi alakzatát. Ezen eltéréssel összevetve a harmadik prambulumbekezdése értelmében a 2005/35 irányelv a Marpol 73/78 egyezmény Közösségen belüli egységes alkalmazását szolgálja.

142. A jelen esetben azonban csak az a kérdés, hogy összeegyeztethető-e a jogbiztonság elvével a súlyos hanyagság fogalma a *parti tengeren* elkövetett cselekmények tekintetében, ahol annak értelmezése nem korlátozódik a Marpol 73/78 egyezményben szereplő felelősségi szintre.

143. A jogbiztonság általános elve különösen megköveteli, hogy a szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé tesse azt, hogy a jogalanyok egyértelműen megismerjék jogukat és kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járjanak el.⁸⁰ A jogbiztonság elvét a bűncselekményekkel és a büntetésekkel összefüggésben a törvényesség elve (*nullum crimen, nulla poena sine lege*) juttatja kifejezésre, amelyet az Emberi jogok és az alapvető

szabadságok védelméről szóló egyezmény 7. cikkének (1) bekezdése is rögzít.⁸¹ Ezen alapelvből következik, hogy a törvénynek világosan meg kell határoznia a jogsértéseket és a hozzájuk kapcsolódó büntetéseket. E feltétel akkor teljesül, ha a jogalany a releváns rendelkezés megfogalmazásából, szükség esetén a bíróságok által nyújtott értelmezés segítségével, megtudhatja, hogy mely cselekmények és mulasztások vonják maguk után a büntetőjogi felelősséget.⁸²

144. A 2005/35 irányelvnek azonban e követelményeknek nem kell megfelelnie, hiszen az, mint irányelv, nem tartalmazhat közvetlenül alkalmazandó büntetőjogi szabályokat.⁸³ Az ilyen rendelkezéseket a

80 – A 169/80. sz., Gondrand Frres és Garancini ügyben 1981. július 9-én hozott ítélet (EBHT 1981., 1931. o.) 17. pontja, a C-143/93. sz., Van Es Douane Agenten ügyben 1996. február 13-án hozott ítélet (EBHT 1996., I-431. o.) 27. pontja, a C-110/03. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben 2005. április 14-én hozott ítélet (EBHT 2005., I-2801. o.) 30. pontja, valamint a 13. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 67. pontja.

81 – Lásd szintén a C-303/05. sz. *Advocaten voor de Wereld* ügyben 2007. május 3-án hozott ítélet (EBHT 2007., I-3633. o.) 49. pontját, amely a C-74/95. és C-129/95. sz., X egyesített ügyekben 1996. december 12-én hozott ítélet (EBHT 1996., I-6609. o.) 25. pontjára és a C-189/02. P., C-202/02. P., C-205/02. P. – C-208/02. P. és C-213/02. P. sz., *Dansk Rørintudstri* és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2005. június 28-án hozott ítélet (EBHT 2005., I-5425. o.) 215–219. pontjára hivatkozik.

82 – A 81. lábjegyzetben hivatkozott *Advocaten voor de Wereld* ügyben hozott ítélet 50. pontja, amely az Emberi Jogok Európai Bíróságának a Coëme és társai kontra Belgium ügyben hozott 2000. június 22-i ítéletének (Ítéletek és Határozatok Tára, 2000-VII.) 145. §-ára hivatkozik. Lásd még az Emberi Jogok Európai Bíróságának az Achour kontra Franciaország ügyben hozott 2000. június 22-i ítéletének 41. §-át és a Cantoni kontra Franciaország ügyben hozott 1996. november 15-i ítéletének (Ítéletek és Határozatok Tára, 1996-V., 1627. o.) 29. §-át.

83 – Lásd e tekintetben a fenti 81. lábjegyzetben hivatkozott X. egyesített ügyekben hozott ítélet 24. és 25. pontját, amely hivatkozik az Emberi Jogok Európai Bíróságának a Kokkinakis-ügyben hozott 1993. május 25-i ítéletére (A sorozat, 260 A. sz., 52. §) és az S. W. kontra Egyesült Királyság, illetve a C. R. kontra Egyesült Királyság ügyben hozott 1995. november 22-i ítéleteire (A sorozat, 335 B. sz., 35. §, illetve 335 C. sz., 33. §). Lásd még a Bíróság 63/83. sz., *Kirk* ügyben 1984. július 10-én hozott ítéletének (EBHT 1984., 2689. o.) 22. pontját, a 80/86. sz., *Kolpinghuis Nijmegen* ügyben 1987. október 8-án hozott ítéletének (EBHT 1987., 3969. o.) 13. pontját, a C-168/95. sz. *Arcaro* ügyben 1996. szeptember 26-án hozott ítéletének (EBHT 1996., I-4705. o.) 42. pontját, a C-60/02. sz., X-ügyben 2004. január 7-én hozott ítéletének (EBHT 2004., I-651. o.) 61. és azt követő pontjait, valamint a 81. lábjegyzetben hivatkozott *Dansk Rørintudstri* és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet 221. pontját. Lásd továbbá e tekintetben részletesen a C-457/02. sz., *Niselli*-ügyben 2004. június 10-én előterjesztett indítványom (EBHT 2004., I-10853. o.) 53. és azt követő pontjait, valamint a C-387/02. sz., C-391/02. sz. és C-403/02. sz., *Berlusconi* és társai egyesített ügyekben 2004. október 14-én előterjesztett indítványom (EBHT 2005., I-3565. o.) 140. és azt követő pontjait.

tagállamoknak kell elfogadniuk. Amennyiben az irányelv rendelkezései nem kellően pontosak ahhoz, hogy a törvényesség elvének eleget tegyenek, a nemzeti jogalkotó feladata, hogy a nemzeti jogrendszer sajátosságaira is figyelemmel az átültetés során orvosolja ezt.⁸⁴ Az irányelv érvényességét nem érinti, legfeljebb a harmonizációra vonatkozó hatását érinti.

145. Még ha a törvényesség elvét alkalmazni is kellene a közvetlenül nem alkalmazandó irányelvi rendelkezésekre, a 2005/35 irányelv 4. cikke kielégítené ezt a követelményt. A parti tengeren a súlyos hanyagság felelősségi szintjének előírását és alkalmazását írja elő. Vitán felül áll, hogy legalábbis a hanyagság fogalma ismert a jogrendszerekben és különböző módon ugyan, de megalapozhatja a büntethetőséget. E tekintetben az alapeljárás felperesei által is hangsúlyozott gondossági kötelezettség megsértése a döntő. Amint a bíróság a nyilvánvaló gondatlanság kapcsán kifejtette, a gondossági kötelezettséget kétszeresen kell megalapozni, egyrészt egy objektív mérce szerint, amely valamennyi érintett személyre irányadó, másrészt aszerint, hogy a cselekményt elkövető személytől mi várható el, különös tekintettel szakmai tapasztalatára.⁸⁵

146. Az ilyen gondossági kötelezettség megállapítása kapcsán igen körültekintően kell eljárni a tengeri hajózással, és különösen

a veszélyes anyagok szállításával összefüggésben. A társadalom ugyanis főszabály szerint elfogadja a jogszerű hajózással összefüggésben felmerülő kockázatokat. Amennyiben tehát a gondossági kötelezettség nem kerül kifejezetten meghatározásra különös szabályozásban, annak az érintett szakmában a lehető legegységesebben elfogadottnak kell lennie (*lege artis*), mielőtt büntetőjogi következmények kapcsolódhatnának hozzá. Ez különösen érvényes a 2005/35 irányelv 4. cikkével összefüggésben, mivel az ott alkalmazott súlyos hanyagság felelősségi szintje az egyszerű hanyagságnál súlyosabb fokú kötelezettségesség feltételez.

147. Ezért nem elegendő az irányelvre pillantani az alkalmazandó gondossági kötelezettség azonosítása érdekében. Ez azonban nem is feltétele annak, hogy megfeleljen az előreláthatóság követelményének. E fogalom jelentős mértékben függ a szóban forgó előírásoktól, a szabályozott területtől, valamint a címzettek számától és helyzetétől. Az előreláthatósággal nem ellentétes az, ha a kötelezett személynek szakértőt kell igénybe vennie annak érdekében, hogy az ügy körülményeitől függően meg tudja ítélni egy adott tevékenység lehetséges következményeit. Ez különösen érvényes a szakmai tevékenységet végző személyekre, így a professzionális tengeri közlekedésben tevékenykedőkre, akik hozzá vannak szokva, hogy tevékenységük gyakorlása során nagyfokú gondossággal kell eljárniuk. Tőlük ezért elvárható, hogy a tevékenységükkel járó kockázatokat különös alaposággal mérlegeteljék.⁸⁶

84 – A 2005/35 irányelv 4. cikkének a parti tengeren kívüli felelősségre vonatkozó félreérthető megfogalmazása helyett logikusan adódik a Marpol 73/78 egyezmény megfogalmazásának alkalmazása.

85 – Lásd a fenti 103. pontot.

86 – Lásd a 81. lábjegyzetben hivatkozott Dansk Rørdindustri és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet 219. pontját, amely hivatkozik az Emberi Jogok Európai Bíróságának a 82. lábjegyzetben hivatkozott *Cantoni*-ügyben hozott ítéletének 35. §-ára.

148. Igaz, hogy abból kell kiindulni, hogy végső soron csak a bíróságok képesek pontosan meghatározni a gondossági kötelezettséget, ez azonban nem ellentétes az EJEE 7. cikkével. E rendelkezés nem értelmezhető úgy, mint ami kizárja a büntetőjogi felelősségre vonatkozó rendelkezések lépésről lépésre történő tisztázását, ideértve a büntetőjog fejlődését az esetről esetre történő bírói jogértelmezés révén, feltéve, hogy e fejlődés végeredménye az adott bűncselekmény lényegével konzisztens és kellően előrelátható.⁸⁷ Nem ismert számomra olyan eset, amelyben az Emberi Jogok Európai Bírósága kifogásolta volna a hanyagság vagy a súlyos hanyagság fogalmának alkalmazását a büntetőjogban.

149. A tengerészekről egyébként elvárható, hogy tevékenységük során ne menjenek el a büntetőjog által még megengedett határig, hanem tanúsítsanak a büntetőjog által előírtnál nagyobb gondosságot. Erre utal a tárgyalás során hangsúlyozott, a hajózással összefüggésben a testi épséget, az életet, a hajót és a rájuk bízott rakományt érintő kockázat. Emellett, legalábbis az olajszenyezések esetében az olajszenyezéssel okozott

károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló nemzetközi egyezmény alapján fennállnak nagyrészt objektív polgári jogi felelősséggel járó kockázatok is.⁸⁸

150. Ami az előterjesztő bíróság aggodalmát illeti, a nem egységes tagállami átültetéssel és alkalmazással összefüggésben, emlékeztetni kell arra, hogy a tagállamok a 2005/35 irányelv 1. cikkének (2) bekezdése értelmében jogosultak a nemzetközi joggal összhangban szigorúbb védelmi intézkedések meghozatalára. Az irányelv tehát nem kimerítő, egységes szabályokat határoz meg, hanem csak olyan minimumszabályokat, amelyeket természetüknél fogva nem egységesen kell átültetni a tagállamokban.

151. A jelen ügy is segít pontosítani a 2005/35 irányelv 4. cikkében szereplő súlyos hanyagság fogalmát. Amennyiben a Bíróság elfogadja az itt kifejtett álláspontot, különösen az derül majd ki egyértelműen, hogy e fogalom a parti tenger tekintetében más tartalommal bírhat, mint az egyéb tengeri övezetekben, amelyek esetében a fogalmat a Marpol 73/78 egyezménnyel összhangban kell értelmezni.

87 – Az Emberi Jogok Európai Bíróság 83. lábjegyzetben hivatkozott S. W.-ügyben hozott ítéletének 36. §-a és C. R.-ügyben hozott ítéletének 34. §-a, a Streletz, Kefler és Krenz kontra Németország ügyben hozott 2001. március 22-i ítélet (Ítéletek és Határozatok Tára, 2001-II.) 50. §-a, valamint a Radio France és társai kontra Franciaország ügyben hozott 2004. március 30-i ítélet (Ítéletek és Határozatok Tára, 2004-II.) 20. §-a.

88 – Lásd a fenti 91. pontot.

152. További kétségek esetén a tagállami bíróságok a Szerződés 234. cikke alapján a Bírósághoz fordulhatnak. Adott esetben a végső fokon eljáró bíróságok kötelesek is erre, például, ha a tagállamok legfelsőbb bíróságainak ítélkezési gyakorlata nem egységes.⁸⁹

irányelvre ahhoz, hogy a tengerészeket olyan eljárásnak vessék alá, amelyet ők eltűzottnak vélnék.

153. A 2005/35 irányelv egységes átültetésének és alkalmazásának ezen igazságszolgáltatási garanciája kiegészül a Bizottság arra vonatkozó kötelezettségével, hogy a Szerződés 211. cikke alapján gondoskodik a másodlagos jog betartásáról és adott esetben kötelezettségszegési eljárást indítson az EK 226. cikk alapján.

155. Ami az alapeljárás felperesének az indoklás elégtelenségére vonatkozó érvét illeti, nincs szükség ennek vizsgálatára, mivel e kifogást már az előterjesztő bíróság elutasította.⁹⁰ Mivel a 2005/35 irányelv általánosan alkalmazandó jogi aktus, és így az indoklás tekintetében elegendő az elfogadásához vezető általános helyzet bemutatása és az elérni kívánt általános célok megjelölése,⁹¹ a jelen ügyben nem tűnik valószínűnek az indoklás elégtelenségének fennállása.

154. Végül nem alapozza meg a jobbiztonság elvének vagy a büntetőjogi törvényesség elvének sérelmét az alapeljárás felperesei és Görögország által felvetett érv sem, mely szerint a súlyos hanyagságért fennálló felelősség a komoly balesetek esetében visszaélésekre adhat okot. A visszaélések lehetőségét sosem lehet teljes bizonyossággal kizárni. Különösen az érv alátámasztására bemutatott legutóbbi francia és spanyol példák jól mutatják, hogy nincs szükség a 2005/35

156. Következésképpen az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdés sem tárt fel olyan elemet, ami érintené a 2005/35 irányelv rendelkezéseinek érvényességét.

89 – A C-495/03. sz., Intermodal Transports ügyben 2005. szeptember 15-én hozott ítélet (EBHT 2005., I-8151. o.) 38. és azt követő pontjai, valamint a hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

90 – A C-408/95. sz., Eurotunnel és társai ügyben 1997. november 11-én hozott ítélet (EBHT 1997., I-6315. o.) 33. és azt követő pontjai.

91 – A 13. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 67. pontja.

V – Végekvetkeztetések

157. Következőképpen azt javaslom a Bíróságnak, hogy az (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

Az előterjesztett kérdések vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan elemet sem, ami érintené a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv érvényességét.