

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2008. június 3.*

A C-308/06. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Egyesült Királyság) a Bírósághoz 2006. július 14-én érkezett, 2006. július 4-i határozatával terjesztett elő az előtte

The Queen

az **International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)**,

az **International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo)**,

a **Greek Shipping Co-operation Committee**,

a **Lloyd's Register**,

* Az eljárás nyelve: angol.

az **International Salvage Union** kérelme alapján,

és

a **Secretary of State for Transport**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: V. Skouris elnök, P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Lenaerts, L. Bay Larsen tanácselnökök, K. Schiemann, J. Makarczyk, P. Kúris, J. Malenovský (előadó), A. Ó Caoimh, P. Lindh és J.-C. Bonichot bírák,

főtanácsnok: J. Kokott,

hivatalvezetők: L. Hewlett főtanácsos és C. Strömholm tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2007. szeptember 25-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

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

Co-operation Committee, a Lloyd's Register és az International Salvage Union képviselőiben C. Greenwood QC és H. Mercer barrister,

- az Egyesült Királyság Kormánya képviselőiben C. Gibbs, meghatalmazotti minőségben, segítői: C. Lewis és S. Wordsworth barristers,

- a dán kormány képviselőiben J. Bering Liisberg és B. Weis Fogh, meghatalmazotti minőségben,

- az észti kormány képviselőiben L. Uibo, meghatalmazotti minőségben,

- a görög kormány képviselőiben A. Samoni-Rantou, S. Chala és G. Karipsiadis, meghatalmazotti minőségben,

- a spanyol kormány képviselőiben M. Sampol Pucurull, meghatalmazotti minőségben,

- a francia kormány képviselőiben G. de Bergues, L. Butel és C. Jurgensen, meghatalmazotti minőségben,

- az olasz kormány képviselőiben I. M. Braguglia, meghatalmazotti minőségben, segítője: P. Gentili avvocato dello Stato,

- a ciprusi kormány képviselőjében D. Lysandrou és N. Charalampidou, meghatalmazotti minőségben,

- a máltai kormány képviselőjében S. Camilleri, meghatalmazotti minőségben,

- a svéd kormány képviselőjében K. Wistrand és A. Falk, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Parlament képviselőjében M. Gómez-Leal és J. Rodrigues, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Közösségek Tanácsa képviselőjében E. Karlsson és E. Chaboureau, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Közösségek Bizottsága képviselőjében K. Simonsson, H. Ringbom és F. Hoffmeister, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2007. november 20-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- ¹ Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 255., 11. o., valamint a helyesbítések: HL 2006. L 33., 87. o. és HL 2006. L 105., 65. o.) 4. és 5. cikkének érvényességére vonatkozik.

- ² E kérelmet az International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), az International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), a Greek Shipping Co-operation Committee, a Lloyd's Register és az International Salvage Union, valamint a Secretary of State for Transport (közlekedési minisztérium) között a 2005/35 irányelv végrehajtásával kapcsolatban folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

- 3 Az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-én Montego Bay-ben aláírt tengerjogi egyezménye (a továbbiakban: Montego Bay-i egyezmény) 1994. november 16-án lépett hatályba. Az egyezményt az Európai Közösség nevében az 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozattal (HL L 179., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 3. kötet, 260. o.) hagyták jóvá.

- 4 A Montego Bay-i egyezmény 2. cikke az alábbiak szerint rendelkezik a parti tenger jogállásáról:

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

[...]

(3) A parti tenger feletti szuverenitást a [Montego Bay-i] egyezménynek és a nemzetközi jog más szabályainak megfelelően kell gyakorolni.”

5 Ezen egyezmény 17. cikke értelmében:

„A [Montego Bay-i] egyezményre figyelemmel minden parti állam vagy tengerparttal nem rendelkező állam hajóit a parti tengeren megilleti a békés áthaladás joga.”

6 Az említett egyezmény 34. cikke a következőképpen határozza meg a nemzetközi hajózásra használt tengerszorosokat alkotó vizek jogállását:

„(1) A nemzetközi hajózásra használt tengerszorosokon való áthaladás ebben a részben meghatározott rendje a tengerszorosokat alkotó vizek jogállását, továbbá a tengerszorosokkal határos államoknak az említett vizek és a felette levő légtér, a tengerfenék és altalaj feletti szuverenitása, illetve joghatósága gyakorlását semmilyen egyéb szempontból nem érinti.

(2) A tengerszorossal határos államok szuverenitása, illetve joghatósága e résznek és a nemzetközi jog egyéb szabályainak tárgyát képezi.”

7 A Montego Bay-i egyezmény 42. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(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 tengersizosokba való kibocsátására vonatkozó nemzetközi rendelkezések érvényre juttatásával;

[...]"

- 8 Ezen egyezmény V. része különleges jogállást ír elő a kizárólagos gazdasági övezet vonatkozásában.
- 9 Ebben a részben az említett egyezmény 56. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) A kizárólagos gazdasági övezetben a parti államnak:

- a) szuverén jogai vannak a tengerfenék feletti vízréteg, a tengerfenék és az altalaj akár élő, akár élettelen természeti erőforrásainak felkutatása, kiaknázása, megóvása és kezelése céljából, és az övezet gazdasági kiaknázására és felkutatására irányuló egyéb tevékenységek, mint a vízből, áramlatokból és szélből történő energiatermelés tekintetében;

[...]"

10 Ugyanezen egyezmény 58. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A kizárólagos gazdasági övezetben minden, akár parti, akár tengerparttal nem rendelkező államot ezen egyezmény vonatkozó szabályainak megfelelően megillet a 87. cikkben említett hajózásnak és átrepülésnek, valamint a tenger alatti kábelek és csővezetékek fektetésének szabadsága és a tengernek az ezen szabadságjogokkal összefüggő más, a nemzetközi jog szerint jogszerű használata, mint a hajók, légi járművek és tenger alatti kábelek és csővezetékek működtetésével kapcsolatos és ezen egyezmény más szabályaival összeegyeztethető használati jogok.”

11 A Montego Bay-i egyezmény 79. cikkének (1) bekezdése szerint:

„Minden államnak joga van – az ebben a cikkben foglalt rendelkezéseknek megfelelően – tenger alatti kábelek és csővezetékek elhelyezésére a kontinentális talapzaton.”

12 Ezen egyezmény 89. cikke értelmében:

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

13 Az említett egyezmény 90. cikke értelmében:

„Minden államnak, akár parti, akár tengerparttal nem rendelkező, joga van arra, hogy hajói a nyílt tengeren saját lobogója alatt hajózzanak.”

14 A Montego Bay-i egyezmény 116. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Minden államnak joga van ahhoz, hogy állampolgárai halászhassanak a nyílt tengeren [...]”.

15 Ezen egyezmény XII. része a tengeri környezet védelmére és megőrzésére vonatkozik.

16 E XII. részben az említett egyezmény 211. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

„(1) 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 megsértését okozzák. E szabályok és szabványok ugyanilyen módon szükség szerint meghatározott időközönként felülvizsgálatra kerülnek.

(2) Az államok törvényeket és rendelkezéseket fogadnak el a lobogójuk alatt hajózó, illetve általuk lajstromozott hajók által a tengeri környezetben okozott szennyezések megelőzése, csökkentése és ellenőrzése céljából. E törvényeknek és rendelkezéseknek legalább olyan hatékonyaknak kell lenniük, mint az illetékes nemzetközi szervezetek vagy az általános diplomáciai konferencia által létrehozott általánosan elfogadott nemzetközi szabályok és szabványok.

[...]

(4) 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.]

(5) 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.

[...]"

- 17 A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, Londonban 1973. november 2-án aláírt és az 1978. február 17-i jegyzőkönyvvel kiegészített nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: Marpol 73/78 egyezmény) lefekteti a tengeri környezet szennyezése elleni küzdelem szabályait.
- 18 Az olajszenyezés megelőzésére vonatkozó szabályokat a Marpol 73/78 egyezmény I. melléklete állapítja meg.
- 19 E melléklet 9. szabálya szerint a melléklet 10. és 11. szabályának és a 9. szabály (2) bekezdésének rendelkezéseire figyelemmel tilos bármely, az e melléklet hatálya alá tartozó hajóból olajat vagy olajos keveréket a tengerbe bocsátani, kivéve ha bizonyos, kimerítően felsorolt feltételek teljesülnek.

20 Az említett I. melléklet 10. szabálya a különleges körzetekben üzemelő hajókból származó szennyezés megelőzésének módszereiről rendelkezik.

21 Ugyanennek a mellékletnek a „Kivételek” című 11. szabálya értelmében:

„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

- 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

 - ii) kivéve, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, vagy tudatos gondatlansággal 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 érde-

kében történik. Minden ilyen kibocsátáshoz szükséges annak a kormánynak a jóváhagyása, amelynek felségterületén a kibocsátás a tervek szerint bekövetkezik.”

- 22 Az ártalmas folyékony anyagok okozta szennyezés megelőzésére vonatkozó szabályokat a Marpol 73/78 egyezmény II. melléklete állapítja meg.
- 23 E melléklet 5. szabálya megtiltja az e mellékletben említett anyagok tengerbe történő kibocsátását, kivéve ha bizonyos, kimerítően felsorolt feltételek teljesülnek. Ugyanezen melléklet 6. szabályának a)–c) pontja hasonló kifejezésekkel megismétli a Marpol 73/78 egyezmény I. melléklete 11. szabályának a)–c) pontjában előírt kivételeket.

A közösségi jog

- 24 A 2005/35 irányelv 3. cikkének (1) bekezdése értelmében:

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

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

b) egy tagállam parti tengere;

- c) nemzetközi hajózásra használt, a [Montego Bay-i] egyezmény III. részének 2. szakaszában meghatározottaknak megfelelő tranzitátkelésre 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

- e) a nyílt tenger.”

25 Ezen irányelv 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

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

26 A 2005/35 irányelv 5. cikke szerint:

„(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 felelőssége 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.”

27 A 2005/35 irányelv 8. cikke értelmében:

„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a 4. cikkben említett jogsértéseket olyan hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal sújtsák, amelyek kiterjedhetnek büntető, illetve igazgatási szankciókra is.

(2) Minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett szankciókat minden, a 4. cikk értelmében a jogsértésért felelősnek ítélt személyre alkalmazzák.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

28 Az alapeljárás felperesei a tengeri fuvarozási ágazat szervezetei csoportját alkotják, amely ezen ágazat lényeges részét képviseli. Az alapeljárás felperesei a kérdést előterjesztő bíróság előtt a 2005/35 irányelv végrehajtására vonatkozó jogszerűségi vizsgálat („judicial review”) iránti keresetet indítottak.

A High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) a 2006. július 4-i határozatával úgy döntött, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„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:

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

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 büntetendőnek 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?”

Az elfogadhatóságról

- 30 A francia kormány az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságát vitatja, mivel szerinte a kérdést előterjesztő bíróság nem ismertette azon körülményeket, amelyek között hozzá fordultak. A C-491/01. sz., British American Tobacco (Investments) és Imperial Tobacco ügyben 2002. december 10-én hozott ítélet (EBHT 2002., I-11453. o.) alapjául szolgáló ügyektől eltérően az említett kérelem nem utal arra, hogy az alapeljárás felperesei a 2005/35 irányelvnek Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága által történő átültetésére vonatkozó keresetet kívántak indítani.
- 31 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy ha az Európai Közösség intézményei által hozott jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdés nemzeti bíróság előtt merül fel, e bíróságra tartozik annak megítélése, hogy határozata meghozatalához szükséges-e a kérdés eldöntése, és hogy ezért kérje, hogy a Bíróság határozzon e kérdésről. Következésképpen, ha a nemzeti bíróság által előterjesztett kérdések közösségi jogszabály érvényességére vonatkoznak, a Bíróság elvileg köteles határozatot hozni (a fent hivatkozott British American Tobacco (Investments) és Imperial Tobacco ügyben hozott ítélet 34. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 32 A Bíróság csak akkor utasíthatja el a döntést valamely nemzeti bíróság által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés tekintetében, ha nyilvánvaló, hogy azon adott közösségi jogszabály értelmezése vagy érvényességének vizsgálata, amelyet a nemzeti bíróság kért, nem függ össze az alapeljárás tárgyával vagy céljával, illetve ha a szóban forgó probléma elméleti jellegű (a fent hivatkozott British American Tobacco (Investments) és Imperial Tobacco ügyben hozott ítélet 35. pontja, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 33 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kiderül, hogy az alapeljárás felperesei a High Court előtt a 2005/35 irányelv Egyesült Királyságban történő átültetésének vitatására irányuló jogszerűségi vizsgálat iránti keresetet nyújtottak be, és hogy ilyen keresetet akkor is indíthatnak, ha annak benyújtása időpontjában az ezen irányelv átültetésére előírt határidő még nem járt le, és ha az említett irányelv átültetésére semmilyen nemzeti intézkedést nem hoztak.
- 34 Továbbá a felek nem vitatják a Bíróság előtt, hogy az előterjesztett kérdések relevánsak az alapjogvita eldöntéséhez, mivel valamely irányelvnek az Egyesült Királyság jogrendjébe történő átültetésére vonatkozó nemzeti intézkedések meghozatala azon feltételtől tehető függővé, hogy ezen irányelv érvényes legyen (lásd a fent hivatkozott *British American Tobacco (Investments)* és *Imperial Tobacco* ügyben hozott ítélet 37. pontját).
- 35 Ezért nem tűnik nyilvánvalónak, hogy a 2005/35 irányelv érvényességének a nemzeti bíróság által kért vizsgálata nem függ össze az alapeljárás tárgyával vagy céljával, illetve elméleti jellegű problémát érint.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első, második és harmadik kérdéstről

- 36 Az első, második és harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kéri, hogy a Bíróság a 2005/35 irányelv 4. és 5. cikkének érvényességét a Marpol 73/78 egyezmény I. melléklete 9. szabálya és 11. szabályának b) pontja, ezen egyezmény II. melléklete 5. szabálya és 6. szabályának b) pontja, valamint a Montego Bay-i

egyezménynek a különböző tengeri övezetekben a parti államokat megillető egyes jogok gyakorlásának feltételeit meghatározó rendelkezései alapján vizsgálja.

- 37 Az alapeljárás felperesei, valamint a görög, a ciprusi és máltai kormány azt állítja, hogy a 2005/35 irányelv 4. és 5. cikke több tekintetben nem tartja be sem a Marpol 73/78 egyezményt, sem a Montego Bay-i egyezményt. E cikkek különösen a súlyos hanyagságnak megfelelő felelősségi szint előírásával szigorúbb felelősségi rendszert állapítanak meg a véletlen kibocsátásokra, mint amelyet a Marpol 73/78 egyezménynek az ezen egyezmény I. melléklete 9. szabályával és 11. szabályának b) pontjával összefüggésben értelmezett 4. cikke, valamint ezen egyezmény II. melléklete 5. szabálya és 6. szabályának b) pontja előír.
- 38 E tekintetben az alapeljárás felperesei és a fent említett kormányok kiindulópontja az, hogy a 2005/35 irányelv jogszerűségét a Montego Bay-i egyezmény alapján lehet vizsgálni, hiszen – mivel a Közösség részese ezen egyezménynek – ez utóbbi a közösségi jogrend szerves részét képezi.
- 39 Szerintük az említett irányelv jogszerűsége a Marpol 73/78 egyezmény alapján is vizsgálható. A Montego Bay-i egyezmény ugyanis meghatározza és szabályozza a szerződő felek hatáskörének terjedelmét a nyílt tengeren, a kizárólagos gazdasági övezetben és a nemzetközi tengerszorosokban kifejtett tevékenységük keretében. Így a Közösségnek nincs hatásköre valamely tagállam lobogója alatt hajózó hajókról történő kibocsátásokra alkalmazandó jogszabályok elfogadására, ha az nem annyiban történik, amennyiben a Montego Bay-i egyezmény elismeri a Közösség ilyen jogszabály elfogadásához való jogát. Ugyanakkor ez alapján a szerződő feleknek csak a nemzetközi szabályokat és szabványokat – vagyis a jelen esetben a Marpol 73/78 egyezmény rendelkezéseit – e zónákban végrehajtó jogszabály elfogadására van hatáskörük. E hatáskört a nyílt tenger vonatkozásában a Montego Bay-i egyezmény 211. cikkének (1) és (2) bekezdése, a nemzetközi tengerszorosok vonatkozásában ezen egyezmény 42. cikke (1) bekezdésének b) pontja, és a kizárólagos gazdasági övezet vonatkozásában ezen egyezmény 211. cikkének (5) bekezdése határozza meg pontosan. Ugyanez vonatkozik a parti tengerre a Montego Bay-i egyezmény 2. cikkének (3) bekezdése alapján.

- 40 Az alapeljárás felperesei hozzáfűzik, hogy a 2005/35 irányelv jogszerűségét a Marpol 73/78 egyezmény tekintetében kellene vizsgálni, szintén azon okból, hogy a közösségi jogalkotó ez utóbbi egyezményt ezen irányelv segítségével kívánja átültetni a közösségi jogba.
- 41 Továbbá a tengeri fuvarozás területe olyan terület, ahol a Közösség szabályozó szerepet játszik a tagállamok nemzetközi kötelezettségeinek teljesítését illetően. A helyzet ahhoz hasonló, amely az 1947. október 30-i Általános és Vám- és Kereskedelmi Egyezmény (a továbbiakban: az 1947. évi GATT) alapján érvényesült a Kereskedelmi Világszervezetet létrehozó egyezmény létrejötte előtt, amely helyzetben a Közösség – anélkül, hogy részesévé vált volna ezen egyezmények közül az elsőnek – a tagállamok jogutódja lett a kötelezettségeik tekintetében a közös kereskedelempolitika keretében végzett tevékenysége révén. Az 1947. évi GATT hatálya alá tartozó területek így a Közösség hatáskörébe kerültek, és ezen egyezmény rendelkezései kötelezik a Közösséget.

A Bíróság álláspontja

- 42 Az EK 300. cikk (7) bekezdéséből következik, hogy a Közösség intézményeire kötelezőek a Közösség által kötött megállapodások, és hogy következésképpen e megállapodásokat elsőbbség illeti meg a másodlagos közösségi jogi aktusokkal szemben (lásd ebben az értelemben a C-61/94. sz., Bizottság kontra Németország ügyben 1996. szeptember 10-én hozott ítélet [EBHT 1996., I-3989. o.] 52. pontját és a C-311/04. sz. Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht ügyben 2006. január 12-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-609. o.] 25. pontját).
- 43 Ebből következik, hogy valamely másodlagos közösségi jogi aktus érvényességét érintheti annak az ilyen nemzetközi jogi jogszabályokkal való összeegyeztethetlensége. Ha ezen érvénytelenségre nemzeti bíróság előtt hivatkoznak, a Bíróság az

EK 234. cikk alkalmazásával így az érintett közösségi jogi aktus érvényességét vizsgálja valamennyi nemzetközi jogi jogszabály tekintetében két feltétel betartása mellett.

- 44 Először is e jogszabályoknak kötelezniük kell a Közösséget (lásd a 21/72–24/72. sz., International Fruit Company és társai egyesített ügyekben 1972. december 12-én hozott ítélet [EBHT 1972., 1219. o.] 7. pontját).
- 45 Másodszor a Bíróság a közösségi szabályozás érvényességét csak akkor vizsgálhatja valamely nemzetközi szerződés tekintetében, ha ez utóbbi természetével, illetve rendszerével az nem ellentétes, és ha annak a rendelkezései egyébként a tartalmuk vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak tűnnek (lásd ebben az értelemben többek között a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 39. pontját).
- 46 Meg kell tehát vizsgálni, hogy e két feltétel együttesen fennáll-e a Marpol 73/78 egyezményt és a Montego Bay-i egyezményt illetően.
- 47 Először is a Marpol 73/78 egyezményt illetően rögtön meg kell állapítani, hogy a Közösség abban nem szerződő fél.
- 48 Továbbá – amint azt a Bíróság már megállapította – nem tűnik úgy, hogy az EK-Szerződés alapján a Közösség átvette a korábban a tagállamok által gyakorolt hatásköröket a Marpol 73/78 egyezmény alkalmazása körében, sem hogy következtésképpen ez utóbbi egyezmény rendelkezései kötelezik a Közösséget (a C-379/92. sz. Peralta-ügyben 1994. július 14-én hozott ítélet [EBHT 1994., I-3453. o.] 16. pontja). E tekintetben a Marpol 73/78 egyezmény különbözik tehát az 1947. évi GATT-tól, amelynek keretében a Közösség fokozatosan átvette a korábban a tagállamok által gyakorolt hatásköröket, aminek következtében a Közösséget kötelezik az ezen egyezményből eredő kötelezettségvállalások (lásd ebben az értelemben többek között a fent hivatkozott International Fruit Company és társai ügyben hozott ítélet 10–18. pontját). Ezért az 1947. évi GATT-ra vonatkozó ítélkezési gyakorlat nem vonatkoztatható a Marpol 73/78 egyezményre.

- 49 Igaz, hogy a Közösség összes tagállama szerződő fél a Marpol 73/78 egyezményben. A tagállamok által korábban gyakorolt hatáskörök Közösségre történő teljes átruházásának hiányában azonban a Közösséget csupán azon tény miatt, hogy e tagállamok mind szerződő felek a Marpol 73/78 egyezményben, nem kötelezhetik az abban szereplő szabályok, amelyeket ő maga nem hagyott jóvá.
- 50 Mivel a Marpol 73/78 egyezmény nem kötelező a Közösségre, önmagában az a körülmény sem elég ahhoz, hogy a Bíróság feladata legyen ezen irányelv jogszerűségének az említett egyezmény tekintetében történő vizsgálata, hogy a 2005/35 irányelv célja az egyezményben szereplő bizonyos szabályok közösségi jogba történő beillesztése.
- 51 Természetesen, amint az állandó ítélkezési gyakorlatból kitűnik, a Közösség hatásköreit a nemzetközi jog – beleértve a nemzetközi egyezmények rendelkezéseit is – tiszteletben tartásával kell gyakorolni, annyiban, amennyiben azok az általános nemzetközi jogban kialakult szokásjogi szabályokat kodifikálnak (lásd ebben az értelemben a C-286/90. sz., Poulsen és Diva Navigation ügyben 1992. november 24-én hozott ítélet [EBHT 1992., I-6019. o.] 9. és 10. pontját, a C-405/92. sz. Mondiet-ügyben 1993. november 24-én hozott ítélet [EBHT 1993., I-6133. o.] 13–15. pontját és a C-162/96. sz. Racke-ügyben 1998. június 16-án hozott ítélet [EBHT 1998., I-3655. o.] 45. pontját). Nem tűnik azonban úgy, hogy a Marpol 73/78 egyezmény I. mellékletének 9. szabálya, 11. szabályának b) pontja, valamint ezen egyezmény II. mellékletének 5. szabálya és 6. szabályának b) pontja az általános nemzetközi jogban kialakult szokásjogi szabályokat juttatja kifejezésre.
- 52 Ilyen körülmények között meg kell állapítani, hogy a 2005/35 irányelv érvényességét nem lehet a Marpol 73/78 egyezmény alapján vizsgálni, bár az kötelező a tagállamokra. Ez utóbbi körülménynek azonban következményei lehetnek egyrészt a Montego Bay-i egyezmény, másrészt pedig a Marpol 73/78 egyezmény hatálya alá tartozó másodlagos jogi rendelkezések értelmezésére. Tekintetbe véve ugyanis az általános nemzetközi jog és az EK 10. cikk részét képező jóhiszeműség szokásjogi elvét, a Bíróság feladata e rendelkezéseket a Marpol 73/78 egyezmény figyelembevételével értelmezni.

53 Másodszer a Montego Bay-i egyezményt a Közösség írta alá, majd pedig a 98/392 határozattal hagyta jóvá, amely következképpen kötelező a Közösségre, mivel az egyezmény rendelkezései ennélfogva a közösségi jogrend szerves részét képezik (lásd a C-459/03. sz., Bizottság kontra Írország ügyben 2006. május 30-án hozott ítélet [EBHT 2006., I-4635. o.] 82. pontját).

54 Meg kell vizsgálni tehát, hogy a Montego Bay-i egyezmény természetével és rendszerével – amelyek többek között az egyezmény céljából, preambulumból és kifejezéseiből derülnek ki – nem ellentétes-e a közösségi jogi aktusok érvényességének ezen egyezmény rendelkezéseire tekintettel történő vizsgálata.

55 A Montego Bay-i egyezmény alapvető célja a nemzetközi közösségnek a tengeri területek felkutatása, használata és kiaknázása során tanúsított békés együttműködésére vonatkozó nemzetközi jogi szabályok kodifikálása, pontos meghatározása és továbbfejlesztése.

56 E célból ezen egyezmény preambuluma szerint a szerződő felek az egyezmény révén a tengerek és óceánok jogrendjét kívánták megteremteni, amely megkönnyíti a nemzetközi közlekedést, figyelembe veszi az emberiség egészének érdekeit és szükségleteit, valamint különösen a fejlődő országok sajátos érdekeit és szükségleteit, és amely megerősíti a békét, a biztonságot, az együttműködést és a baráti kapcsolatokat minden állam között.

57 Ebből a szempontból a Montego Bay-i egyezmény megállapítja a parti tenger (2–33. cikk), a nemzetközi hajózásra használt tengerszorosokat alkotó vizek (34–45. cikk), a szigetek közötti vizek (46–54. cikk), a kizárólagos gazdasági övezet (55–75. cikk), a kontinentális talapzat (76–85. cikk) és a nyílt tenger (86–120. cikk) jogállását.

58 Mindezen tengeri területek vonatkozásában ezen egyezmény a parti államok és a hajó lobogója szerinti államok érdekei közötti igazságos egyensúly megteremtésére

törekszik, amelyek egymással ütközhetnek. E tekintetben a szerződő felek – amint az említett egyezmény számos rendelkezéséből, mint például annak 2. cikkéből, 33. cikkéből, 34. cikkének (2) bekezdéséből, 56., illetve 89. cikkéből kiderül – szuverén jogaik tárgyi és területi határainak megállapítására törekednek.

- 59 A magánszemélyeket viszont elvileg nem illetik meg a Montego Bay-i egyezmény alapján autonóm jogok és szabadságok. Többek között csak akkor illeti meg őket a hajózás szabadsága, ha bizonyítják a hajójuk és a részére nemzeti hovatartozást adó állam (amely a hajó lobogója szerinti állammá válik) közötti szoros kapcsolatot. E kapcsolatnak az említett állam belső joga szerint kell létrejönnie. Ezen egyezmény 91. cikke e tekintetben pontosítja, hogy minden egyes állam megállapítja azokat a feltételeket, amelyek alapján a hajó nemzeti hovatartozását megadja, területén a hajókat lajstromozza, valamint az ahhoz megkövetelt feltételeket, hogy joguk legyen a lobogója alatt történő hajózáshoz, természetesen ezen állam és az említett hajók között valóságos kapcsolatnak kell fennállnia. A Montego Bay-i egyezmény 92. cikkének (1) bekezdése szerint a hajók csak egy állam lobogója alatt közlekedhetnek, és lobogójukat az út folyamán vagy érintett kikötőben nem változtathatják meg, kivéve azt az esetet, amikor tényleges tulajdonát ruházás, illetve átlajstromozás történik.
- 60 Ha egy hajó nem tartozik valamely állam joghatósága alá, sem a hajót, sem az annak fedélzetén található személyeket nem illeti meg a hajózás szabadsága. E tekintetben a Montego Bay-i egyezmény többek között a 110. cikke (1) bekezdésében előírja, hogy egy olyan hadihajó, mely a nyílt tengeren idegen hajóval találkozik, jogosult azt átvizsgálni, ha alapos oka feltételezni, hogy e hajó honosság nélküli.
- 61 Bizonyos, hogy a Montego Bay-i egyezmény egyes rendelkezéseinek – mint például a 17. cikkének, 110. cikke (3) bekezdésének és 111. cikke (8) bekezdésének – szövege alapján úgy tűnik, hogy jogokat kapcsol a hajókhoz. Ebből még nem következik, hogy e jogok így megilletik az e hajókkal kapcsolatban álló személyeket, mint például e hajók tulajdonosait, hiszen a hajó nemzetközi jogállása a lobogó szerinti államtól függ, és nem a hajó bizonyos természetes vagy jogi személyekhez való tartozásától.

- 62 Ugyanígy, a lobogó szerinti állam köteles az említett egyezmény alapján meghozni a tengeri biztonság szavatolásához és következésképpen más államok érdekeinek védelméhez szükséges intézkedéseket. Ezen állam így felelőssé tehető más államokkal szemben az utóbbiak szuverenitása alá tartozó tengeri területekben az ő lobogója alatt hajózó hajó által okozott károkért, ha e károk a lobogó szerinti állam kötelezettségeinek elmulasztásából erednek.
- 63 Az előző elemzést nem cáfolja az a tény, hogy a Montego Bay-i egyezmény XI. része a természetes és jogi személyeket a nemzeti joghatóság határain túli tengerfenék és az ahhoz tartozó általaj kutatásához, használatához és kiaknázásához köti, mivel a jelen ügy egyáltalán nem érinti e XI. rész rendelkezéseit.
- 64 Ilyen körülmények között meg kell állapítani, hogy a Montego Bay-i egyezmény nem fektet le a magánszemélyekre közvetlenül és azonnal alkalmazandó, és az utóbbiak által a tagállamokkal szemben a hajó lobogója szerinti állam fellépésétől függetlenül felhívható jogokat és szabadságokat biztosító szabályokat.
- 65 Ebből következik, hogy a Montego Bay-i egyezmény természetével és rendszerével ellentétes, hogy a Bíróság ez utóbbi alapján vizsgálhassa valamely közösségi jogi aktus érvényességét.
- 66 Következésképpen az első és harmadik kérdésre az a válasz adandó, hogy a 2005/35 irányelv érvényessége nem vizsgálható:

– sem a Marpol 73/78 egyezmény,

– sem a Montego Bay-i egyezmény alapján.

A negyedik kérdésről

⁶⁷ E kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében azt szeretné tudni, hogy a 2005/35 irányelv 4. cikke érvénytelen-e amiatt, hogy a súlyos hanyagság kifejezés használatával sérti a jogbiztonság általános elvét.

⁶⁸ Az alapeljárás felperesei és a görög kormány úgy véli, hogy a 2005/35 irányelv 4. cikke sérti a jogbiztonság általános elvét, amely megköveteli, hogy a szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé téve azt, hogy a jogalanyok egyértelműen megismerjék jogaikat és kötelezettségeiket. E rendelkezés ugyanis a szennyezőanyag-kibocsátás eredetét jelentő személyek felelősségét a súlyos hanyagság kritériumától teszi függővé, amelyet egyáltalán nem határoz meg a 2005/35 irányelv, és amely következőképpen nem egyértelmű. Így az érintett személyek nem ismerhetnék a rájuk vonatkozó szabályozás szigorának szintjét.

A Bíróság álláspontja

⁶⁹ A jogbiztonság általános elve, amely a közösségi jog alapvető elvének minősül, különösen megköveteli, hogy a szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé téve azt, hogy a jogalanyok egyértelműen megismerjék jogaikat és kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járjanak el (lásd a C-110/03. sz., Belgium kontra Bizottság ügyben 2005. április 14-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-2801. o.] 30. pontját, valamint a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 68. pontját).

- 70 Továbbá, mivel a 2005/35 irányelv 4. cikke – együtt értelmezve az irányelv 8. cikkével – arra kötelezi a tagállamokat, hogy bizonyos magatartásokat jogsértésnek tekintsenek és azokat szankcionálják, tiszteletben kell, hogy tartsa a bűncselekmények és büntetések jogszerűségének elvét (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), amely a jog általános elvei közé tartozik, és a tagállamok közös alkotmányos hagyományainak alapját képezi (a C-303/05. sz. *Advocaten voor de Wereld* ügyben 2007. május 3-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-3633. o.] 49. pontja), továbbá amely a jogbiztonság általános elvének különös kifejezésre juttatását jelenti.
- 71 A bűncselekmények és büntetések jogszerűségének elve azt jelenti, hogy a közösségi jogszabályok egyértelműen meghatározzák 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 (lásd többek között a fent hivatkozott *Advocaten voor de Wereld* ügyben hozott ítélet 50. pontját, valamint az EJEB, 2000. június 22-i *Coëme és társai kontra Belgium* ítéletet, *Ítéletek és Határozatok Tára*, 2000-VII., 145. §).
- 72 Igaz, hogy a 2005/35 irányelvnek a 8. cikkével együtt értelmezett 4. cikke kötelezi a tagállamokat, hogy a hajók általi szennyezőanyag-kibocsátást jogsértésnek tekinték, „amennyiben azt szándékosan, tudatos gondatlanságból vagy hanyagságból [helyesen: súlyos hanyagságból] követték el”, anélkül hogy meghatározná e fogalmakat.
- 73 Fontos azonban hangsúlyozni mindenekelőtt, hogy e különböző fogalmak – különösen az előterjesztett kérdésekben említett „súlyos hanyagság” fogalma – a felelősséget megalapozó kritériumoknak felelnek meg, amelyek előre nem látható meghatározhatatlan számú helyzetre alkalmazandók, és nem pontos, közösségi jogi vagy nemzeti jogi normatív aktusban részletezett magatartásokra.
- 74 Továbbá meg kell állapítani, hogy e fogalmak teljesen beépültek a tagállamok jogrendszerébe, és széleskörűen használatosak.

- 75 Különösen a „hanyagosság” fogalmát tartalmazza valamennyi jogrendszer, amely olyan nem szándékos tevésre vagy mulasztásra vonatkozik, amellyel a felelős személy megsérti a gondossági kötelezettségét.
- 76 Továbbá, amint azt számos nemzeti jogrendszer előírja, a „súlyos” hanyagság fogalma csak ilyen gondossági kötelezettség súlyos megsértésére vonatkozhat.
- 77 Ilyen feltételek mellett a súlyos hanyagságnak a 2005/35 irányelv 4. cikke értelmében vett fogalma úgy értendő, mint amely olyan tevést vagy mulasztást foglal magában, amellyel a felelős személy súlyosan megsérti a gondossági kötelezettségét, amelyet be kellett volna tartania, és amelyet betarthatott volna képességeire, ismereteire, adottságaira és egyéni helyzetére tekintettel.
- 78 Végül az EK 249. cikknek megfelelően a 2005/35 irányelvet a tagállamoknak át kell ültetniük a jogrendjükbe. Így az ezen irányelv 4. cikkében említett jogsértések fogalma és az alkalmazandó szankciók azonosak azokkal, amelyek a tagállamok által megállapított jogszabályokból erednek.
- 79 Az előzőekre tekintettel a 2005/35 irányelvnek az irányelv 8. cikkével együtt értelmezett 4. cikke nem sérti a jogbiztonság általános elvét azáltal, hogy anélkül kötelezi arra a tagállamokat, hogy a hajók súlyos hanyagságból eredő szennyezőanyag-kibocsátását jogsértésnek tekintsék, hogy meghatározná e fogalmat.
- 80 Ebből következik, hogy a negyedik kérdés nem tárt fel egyetlen olyan elemet sem, amely a jogbiztonság általános elve alapján érintené a 2005/35 irányelv 4. cikkének érvényességét.

A költségekről

- 81 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv érvényessége nem vizsgálható**
 - **sem a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, Londonban 1973. november 2-án aláírt és az 1978. február 17-i jegyzőkönyvvel kiegészített nemzetközi egyezmény,**
 - **sem az Egyesült Nemzetek 1982. december 10-én Montego Bay-ben aláírt tengerjogi egyezménye alapján.**
- 2) **A negyedik kérdés vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan elemet sem, amely a jogbiztonság általános elve alapján érintené a 2005/35 irányelv 4. cikkének érvényességét.**

Aláírások