



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 23. januára 2014 *

„Námorná doprava — Smernica 1999/32/ES — Dohovor Marpol 73/78 — Príloha VI —
Znečistenie ovzdušia loďami — Osobné lode poskytujúce pravidelné služby — Výletné lode —
Maximálny obsah síry v lodných palivách — Platnosť“

Vo veci C-537/11,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Tribunale di Genova (Taliansko) z 18. júna 2011 a doručený Súdnemu dvoru 21. októbra 2011, ktorý súvisí s konaním:

Mattia Manzi,

Compagnia Naviera Orchestra

proti

Capitaneria di Porto di Genova,

za účasti:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory L. Bay Larsen, podpredseda Súdneho dvora K. Lenaerts, vykonávajúci funkciu sudcu štvrtej komory, sudcovia M. Safjan, J. Malenovský (spravodajca) a A. Prechal,

generálna advokátka: J. Kokott,

tajomník: A. Impellizzeri, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 18. septembra 2013,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- M. Manzi a Compagnia Naviera Orchestra, v zastúpení: A. Rossi a S. Dameri, avvocati, ktorých splnomocnil B. O'Connor, solicitor,
- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci G. Albenzio, avvocato dello Stato,

* Jazyk konania: taliančina.

- Európsky parlament, v zastúpení: I. Anagnostopolou, L. Visaggio a J. Rodrigues, splnomocnení zástupcovia,
- Rada Európskej únie, v zastúpení: K. Michoel, S. Barbagallo a M. Moore, splnomocnení zástupcovia,
- Európska komisia, v zastúpení: S. Boelaert, S. Petrova, L. Pignataro-Nolin a L. Prete, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálnej advokátky, že vec bude prejednaná bez jej návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 2 bodu 3g a článku 4a ods. 4 smernice Rady 1999/32/ES z 26. apríla 1999 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 93/12/EHS (Ú. v. ES L 121, s. 13; Mim. vyd. 13/024, s. 17), zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/33/ES zo 6. júla 2005 (Ú. v. EÚ L 191, s. 59, ďalej len „smernica 1999/32“).
- 2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi pánom Manzim a spoločnosťou Compagnia Naviera Orchestra na jednej strane a Capitaneria di Porto di Genova [Kapitanát prístavu Janov (Taliansko)] na strane druhej, v súvislosti so správnou sankciou, ktorá bola žalobcom uložená za nedodržanie maximálneho obsahu síry v lodných palivách.

Právny rámec

Medzinárodné právo

- 3 Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí, podpísaný v Londýne 2. novembra 1973, zmenený a doplnený protokolom zo 17. februára 1978 (ďalej len „dohovor Marpol 73/78“), zavádza pravidlá boja proti znečisťovaniu morského prostredia.
- 4 Protokol z roku 1997, ktorým sa mení a dopĺňa Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973, zmenený a doplnený protokolom z roku 1978 a podpísaný v Londýne 26. septembra 1997 (ďalej len „protokol z roku 1997“), doplnil do tohto dohovoru prílohu VI s názvom „Pravidlá prevencie znečisťovania ovzdušia loďami“ (ďalej len „príloha VI“).
- 5 Medzi zmluvnými stranami protokolu z roku 1997 sa nachádza 25 členských štátov Európskej únie. Česká republika, Maďarsko a Rakúska republika nie sú zmluvnými stranami tohto protokolu.
- 6 Ku dňu relevantnému v spore vo veci samej pravidlo 14 bod 1 prílohy VI stanovovalo, že mimo kontrolných zón emisií SO_x nesmie obsah síry v lodných palivách presiahnuť 4,5 % hmotnostného.

Právo Únie

7 Odôvodnenia 1, 3 a 8 smernice 1999/32 znejú takto:

„(1) keďže ciele a zásady environmentálnej politiky spoločenstva... majú zabezpečiť predovšetkým efektívnu ochranu všetkých ľudí pred známymi rizikami emisií oxidu siričitého a chrániť životné prostredie zabránením ukladaniu síry nad rámec kritických záťaží a úrovní;

...

(3) keďže emisie oxidu siričitého podstatne prispievajú k problému acidifikácie v spoločenstve; keďže oxid siričitý má aj priamy účinok na ľudské zdravie a životné prostredie;

...

(8) keďže síra, ktorá sa prirodzene vyskytuje v malých množstvách v rope a uhlí, je už niekoľko desaťročí považovaná za hlavný zdroj emisií oxidu siričitého, ktoré sú jednou z príčin „kyslých dažďov“ a jednou z hlavných príčin znečistenia ovzdušia pozorovaného v mnohých mestských a priemyselných oblastiach“.

8 Podľa ustanovenia článku 1 ods. 1 tejto smernice:

„Cieľom tejto smernice je znížiť emisie oxidu siričitého vznikajúce spaľovaním určitých typov kvapalných palív a tým obmedziť škodlivé účinky týchto emisií na ľudí a životné prostredie.“

9 Článok 2 bod 3f tejto smernice stanovuje, že na jej účely:

„*osobné lode* znamenajú lode, ktoré prevážajú viac než 12 cestujúcich, pričom za cestujúceho sa považuje každá iná osoba než:

i) veliteľ lode a členovia posádky a iné osoby zamestnané alebo akokoľvek inak zúčastnené na palube lode v rámci jej prevádzky a

ii) dieťa mladšie než jeden rok“.

10 Článok 2 bod 3g smernice 1999/32 uvádza, že na jej účely:

„*pravidelné služby* znamenajú série ciest osobnej lode prevádzkovaných tak, aby obstarávali dopravu medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi, alebo série ciest z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzipristátí buď:

i) podľa uverejneného cestovného poriadku, alebo

ii) s takými pravidelnými alebo častými cestami, že v nich možno rozoznať cestovný poriadok“.

11 Článok 4a ods. 4 tejto smernice stanovuje:

„Od [11. augusta 2006] členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že v oblastiach ich výsošných vôd, v ich výlučných hospodárskych zónach a v zónach kontroly znečisťovania nepoužívajú osobné lode poskytujúce pravidelné služby do alebo z ktoréhokoľvek prístavu Spoločenstva lodné palivá s obsahom síry vyšším než 1,5 % hmotnostného. Členské štáty zodpovedajú za vynucovanie tejto požiadavky, aspoň pokiaľ ide o plavidlá plávajúce pod ich vlajkou a plavidlá všetkých vlajok, pokiaľ sú v ich prístavoch.“

Talianske právo

- 12 Ustanovenia smernice 1999/32 týkajúce sa maximálneho dovoleného obsahu síry v lodných palivách boli prebraté do talianskeho vnútroštátneho práva článkami 295 a 296 legislatívneho dekrétu č. 152 z 3. apríla 2006 (riadna príloha GURI č. 88 zo 14. apríla 2006), v znení najmä legislatívneho dekrétu č. 205 zo 6. novembra 2007 o vykonaní smernice 2005/33/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/32/ES, pokiaľ ide o obsah síry v lodných palivách (riadna príloha GURI č. 261 z 9. novembra 2007, ďalej len „legislatívny dekrét č. 152/2006“).

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 13 Dňa 13. júla 2008 Capitaneria di Porto di Genova v prístave Janov zistil, že výletná loď MSC Orchestra, plaviaca sa pod panamskou vlajkou, používala lodné palivá, ktorých obsah síry presahoval 1,5 % hmotnostného.
- 14 Uznesením – príkazom č. 166/2010 Capitaneria di Porto di Genova uložil pánovi Manzimu ako kapitánovi lode správnu pokutu za porušenie článkov 295 a 296 legislatívneho dekrétu č. 152/2006, ktorú mal zaplatiť spoločne a nerozdielne s vlastníkom lode spoločnosťou Compagnia Naviera Orchestra.
- 15 Pán Manzi a Compagnia Naviera Orchestra podali žalobu proti tomuto uzneseniu – príkazu, v ktorej tvrdia, že:
- existuje rozpor medzi smernicou 1999/32 a prílohou VI, čo sa týka maximálneho množstva síry obsiahnutej v lodných palivách,
 - MSC Orchestra ako loď plaviaca sa pod vlajkou štátu, ktorý je zmluvnou stranou dohovoru Marpol 73/78 a protokolu z roku 1997, je oprávnená používať palivo s obsahom síry nižším než 4,5 % hmotnostného v prípade, že sa nachádza v prístave iného zmluvného štátu tohto protokolu, v prejednávanej veci v Talianskej republike, a
 - článok 4a ods. 4 smernice 1999/32 a následne legislatívny dekrét č. 152/2006, ktorý preberá toto ustanovenie, sa uplatňujú len na lode, ktoré vykonávajú „pravidelné služby“, teda na kategóriu, do ktorej nepatria výletné lode.
- 16 Za týchto podmienok Tribunale di Genova rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:
- „1. Má sa článok 4a [smernice 1999/32], ktorý bol prijatý vzhľadom na nadobudnutie platnosti [prílohy VI], vykladať v tom zmysle, že v súlade s medzinárodnou zásadou dobrej viery a zásadou lojálnej spolupráce medzi Spoločenstvom a jeho členskými štátmi neplatí maximálny obsah síry 1,5 % hmotnostného v lodných palivách stanovený v tomto článku pre lode plávajúce pod vlajkou iného ako členského štátu [Únie], ktorý je zmluvnou stranou Dohovoru Marpol 73/78, ak sú tieto lode v prístave členského štátu, ktorý je zmluvnou stranou [prílohy VI]?
 2. Ak sa článok 4a [smernice 1999/32] nemá vykladať v zmysle uvedenom v prvej otázke, je toto ustanovenie – v rozsahu, v akom stanovuje maximálny obsah síry 1,5 % hmotnostného pre palivo používané osobnými loďami vykonávajúcimi pravidelné služby do alebo z prístavu Spoločenstva, vrátane lodí plávajúcich pod vlajkou iného ako členského štátu [Únie], ktorý je zmluvnou stranou [prílohy VI], podľa ktorej sa mimo kontrolných oblastí emisií SO_x uplatňuje maximálny obsah síry 4,5 % hmotnostného – neplatné z dôvodu, že je v rozpore so všeobecnou zásadou medzinárodného práva *pacta sunt servanda* a zásadou lojálnej spolupráce medzi Spoločenstvom a jeho členskými

štátmi v rozsahu, v akom vyžaduje od členských štátov, ktoré schválili a ratifikovali prílohu VI, konať v rozpore s povinnosťami stanovenými voči iným štátom, ktoré sú zmluvnou stranou [prílohy VI]?

3. Má sa pojem „pravidelné služby“ uvedený v článku 2 bode 3g [smernice 1999/32] vykladať tak, že výletné lode takisto patria medzi lode vykonávajúce „pravidelné služby“?

O prejudiciálnych otázkach

O tretej otázke

- 17 Svojou treťou otázkou, ktorú treba skúmať ako prvú, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či taká výletná loď, akou je loď dotknutá vo veci samej, patrí do pôsobnosti článku 4a ods. 4 smernice 1999/32 vzhľadom na kritérium „pravidelných služieb“ uvedené v článku 2 bode 3g tejto smernice.
- 18 V tomto ohľade treba konštatovať, že rôzne výletné lode musia na to, aby sa na ne vzťahoval režim vytvorený článkom 4a ods. 4 smernice 1999/32, spĺňať kritérium týkajúce sa „pravidelných služieb“ stanovené v jej článku 2 bode 3g, ktoré sa uplatňuje na osobné lode. Je totiž nesporné, že výletné lode patria do tejto kategórie lodí.
- 19 Podľa prvej podmienky stanovenej v uvedenom ustanovení osobná loď zabezpečuje pravidelné služby, pokiaľ uskutočňuje „série ciest... prevádzkovaných tak, aby obstarávala dopravu medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi“, alebo „série ciest z toho istého prístavu a do toho istého prístavu bez medzipristátí“.
- 20 Výletná loď preto spĺňa túto prvú podmienku, pokiaľ uskutočňuje výletné plavby, ktoré sa končia v prístave, v ktorom začali, a to bez medzipristátí.
- 21 S cieľom stanoviť, či výletná loď môže tiež spĺňať túto prvú podmienku v iných situáciách, ako je situácia spomenutá v predchádzajúcom odseku, treba posúdiť, či takúto loď možno považovať za uskutočňujúcu cesty tak, aby „obstarávala dopravu medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi“.
- 22 Žalobcovia vo veci samej po prvé tvrdia, že taká výletná loď, ako je loď dotknutá vo veci samej, nezabezpečuje „dopravu“. Účastníci výletných plavieb si totiž nekupujú lístok preto, aby boli dopravení z jedného miesta na druhé, ale na komplexnejšie turistické účely, pričom poskytnutie služby sa vzťahuje aj na zábavu týchto osôb.
- 23 Takýto výklad pojmu „doprava“ uvedeného v článku 2 bode 3g smernice 1999/32 však nemožno prijať.
- 24 Treba totiž uviesť, že výletné lode prevádzajú cestujúcich z jedného prístavu do druhého, aby títo cestujúci mohli navštíviť tieto prístavy, ako aj rôzne miesta nachádzajúce sa v ich blízkosti. Keďže normotvorca Únie nijako nespresnil ciele, s ktorými sa doprava uskutočňuje, vyplýva z toho, že tieto ciele sú vzhľadom na článok 2 bod 3g smernice 1999/32 irelevantné. Z tohto dôvodu sa séria ciest na turistické účely musí považovať za dopravu v zmysle tohto ustanovenia.
- 25 Keďže cieľom tejto smernice je prispieť k ochrane ľudského zdravia a životného prostredia znížením emisií oxidu siričitého, vrátane emisií vyprodukovaných námornou dopravou, tento záver nemôže vyvrátiť okolnosť, že cestujúcim na výletnej lodi sa počas ciest poskytujú doplňujúce služby ako ubytovanie, stravovanie a zábava.

- 26 Po druhé žalobcovia vo veci samej tvrdia, že taká loď, ako je loď dotknutá v spore pred vnútroštátnym súdom, neuskutočňuje cesty „medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi“, keďže jednak prístav odchodu a prístav príchodu je ten istý a jednak sa často stáva, že medzipristátia predpokladané v itinerári sa neuskutočnia, a naopak nie sú vylúčené medzipristátia, ktoré neboli predpokladané v itinerári, a to z dôvodu turistických požiadaviek pasažierov.
- 27 Ani túto argumentáciu nemožno prijať.
- 28 Aby bolo splnené kritérium „dopravy medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi“, ktoré je vlastné predpokladu dopravy s medzipristátiami, je nevyhnutné, aby doprava uskutočnená výletnou loďou spájala aspoň dva „tie isté prístavy“. Výletná plavba spájajúca dva alebo viac prístavov sa teda musí považovať za činnosť dopravy medzi dvoma „tými istými prístavmi“.
- 29 Zoznam prístavov, ktoré zahŕňa itinerár každého typu výletnej plavby, obsahuje nevyhnutne aspoň dva prístavy, ktorým sa nemožno vyhnúť, a síce prístav odchodu a prístav príchodu. Doprava sa teda uskutočňuje medzi dvoma „tými istými prístavmi“ a to aj v prípade, že sa doprava končí v prístave príchodu.
- 30 Navyše treba uviesť, že tento výklad potvrdzuje aj cieľ stojaci v pozadí smernice 1999/32 pripomenutý v bode 25 tohto rozsudku. Okolnosť, či sa výletné lode vracajú alebo nevracajú do prístavu odchodu, nemôže zmeniť úroveň ich emisií oxidu siričitého.
- 31 V dôsledku toho za predpokladu, že existujú medzipristátia, to, že určité medzipristátia predpokladané v okamihu kúpy cestovného lístka sa neuskutočnili, kým iné nepredpokladané medzipristátia sa naopak uskutočnili, nemá nijaký vplyv na pojem „doprava“ v zmysle článku 2 bodu 3g smernice 1999/32.
- 32 Z toho vyplýva, že výletná loď, ktorá uskutočňuje trasy s medzipristátiami spájajúce dva odlišné prístavy alebo končiacie sa v prístave odchodu, uskutočňuje dopravu medzi tými istými dvomi alebo viacerými prístavmi v zmysle uvedeného ustanovenia.
- 33 Podľa druhej podmienky uvedenej v článku 2 bode 3g smernice 1999/32, ktorá má kumulatívnu povahu vo vzťahu k prvej podmienke, musí osobná loď uskutočniť sériu ciest podľa uverejneného cestovného poriadku alebo s takými pravidelnými alebo častými cestami, že v nich možno rozoznať cestovný poriadok.
- 34 Táto podmienka je splnená najmä vtedy, keď námorná spoločnosť ponúka verejnosti zoznam ciest po mori na palube výletnej lode s určitou frekvenciou, najmä prostredníctvom kapacít tejto spoločnosti a na základe dopytu verejnosti v konkrétne dni a v zásade v konkrétnych časoch príchodu a odchodu, pričom záujemcovia si môžu slobodne vybrať medzi rôznymi výletnými plavbami ponúkanými uvedenou spoločnosťou.
- 35 V dôsledku toho je namieste odpovedať na tretiu otázku tak, že výletná loď, akou je loď dotknutá vo veci samej, patrí do pôsobnosti článku 4a ods. 4 smernice 1999/32 vzhľadom na kritérium „pravidelných služieb“ uvedené v článku 2 bode 3g tejto smernice pod podmienkou, že uskutočňuje výletné plavby s medzipristátiami alebo bez medzipristátí, ktoré sa končia v prístave odchodu alebo v inom prístave, pokiaľ sa tieto výletné plavby organizujú v určitej frekvencii, v konkrétne dni a v zásade v stanovených časoch príchodu a odchodu, pričom záujemcovia si môžu slobodne vybrať medzi rôznymi ponúkanými výletnými plavbami, čo však prináleží overiť vnútroštátnemu súdu.

O druhej otázke

- 36 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd Súdneho dvora v podstate pýta, či je článok 4a ods. 4 smernice 1999/32 platný vzhľadom na všeobecnú zásadu medzinárodného práva *pacta sunt servanda* a na zásadu lojálnej spolupráce zakotvenú v článku 4 ods. 3 prvom pododseku ZEÚ, a to z dôvodu, že toto ustanovenie uvedenej smernice by mohlo spôsobiť porušenie prílohy VI a tým nútiť členské štáty, ktoré sú zmluvnými stranami protokolu z roku 1997, k porušeniu povinností, ktoré majú voči ostatným zmluvným stranám tohto protokolu.
- 37 Na úvod je potrebné uviesť, že platnosť článku 4a ods. 4 smernice 1999/32 nemožno posudzovať vzhľadom na prílohu VI, keďže Únia nie je zmluvnou stranou dohovoru Marpol 73/78 ani jeho prílohy VI, a teda ňou nie je viazaná (pozri analogicky rozsudok z 3. júna 2008, Intertanko a i., C-308/06, Zb. s. I-4057, body 47 a 52).
- 38 Platnosť uvedeného článku 4a ods. 4 nemožno skúmať ani vzhľadom na všeobecnú zásadu medzinárodného práva *pacta sunt servanda*, keďže táto záväzná zásada sa uplatňuje výlučne na subjekty medzinárodného práva, ktoré sú zmluvnými stranami danej medzinárodnej zmluvy a ktoré sú ňou z tohto dôvodu viazané.
- 39 Navyše sa nezdá, že by príloha VI obsahovala vyjadrenie pravidiel medzinárodného obyčajového práva, ktoré sú samy osebe záväzné pre inštitúcie Únie a sú súčasťou právneho poriadku Únie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. februára 2010, Brita, C-386/08, Zb. s. I-1289, bod 42).
- 40 Nakoniec treba konštatovať, že zásady uvedené v bodoch 47 až 52 už citovaného rozsudku Intertanko a i., na základe ktorých nemožno platnosť smernice 1999/32 preskúmať vzhľadom na prílohu VI, nemožno obchádzať s odvolaním sa na údajné porušenie zásady lojálnej spolupráce uvedenej v článku 4 ods. 3 prvom pododseku ZEÚ.
- 41 Za týchto podmienok je namieste odpovedať na druhú otázku tak, že platnosť článku 4a ods. 4 smernice 1999/32 nemožno preskúmať vzhľadom na všeobecnú zásadu medzinárodného práva *pacta sunt servanda* ani na zásadu lojálnej spolupráce zakotvenú v článku 4 ods. 3 prvom pododseku ZEÚ z dôvodu, že dotknuté ustanovenie uvedenej smernice by mohlo viesť k porušeniu prílohy VI a tým nútiť členské štáty, ktoré sú zmluvnými stranami protokolu z roku 1997, k porušeniu povinností, ktoré majú voči ostatným zmluvným stranám tohto protokolu.

O prvej otázke

- 42 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, aký je vplyv prílohy VI na pôsobnosť článku 4a ods. 4 smernice 1999/32 vzhľadom na všeobecnú zásadu medzinárodného práva, ktorá vyžaduje, aby medzinárodné zmluvy boli vykonávané a vykladané v dobrej viere.
- 43 Príloha VI bola vložená do dohovoru Marpol 73/78 protokolom z roku 1997. Obsahuje najmä pravidlo 14, ktoré vo svojom bode 1 stanovuje, že obsah síry v lodných palivách nesmie prekročiť 4,5 % hmotnostného.
- 44 Smernica 1999/32 vo svojom článku 4a ods. 4 stanovuje, že maximálny obsah síry v lodných palivách nesmie prekročiť 1,5 % hmotnostného. Ani tento článok, ani nijaké iné ustanovenie tejto smernice neodkazuje na prílohu VI v súvislosti s maximálnym obsahom síry.

- 45 V tomto ohľade Súdny dvor už rozhodol, že hoci Únia nie je viazaná medzinárodnou dohodou, okolnosť, že všetky jej členské štáty sú zmluvnými stranami tejto dohody, môže mať dôsledky pre výklad práva Únie, najmä ustanovení sekundárneho práva, ktoré patria do pôsobnosti takejto dohody. Súdnemu dvoru preto prislúcha vykladať tieto ustanovenia s ohľadom na uvedenú dohodu (pozri v tomto zmysle rozsudok Intertanko a i., už citovaný, body 49 až 52).
- 46 Túto judikatúru však nemožno preniesť na medzinárodnú dohodu, ktorej zmluvnými stranami sú len niektoré členské štáty Únie, kým iné nie.
- 47 Vykladať ustanovenia sekundárneho práva vzhľadom na povinnosť uloženú medzinárodnou dohodou, ktorá neviaže všetky členské štáty, by totiž znamenalo rozšírenie tejto povinnosti na tie členské štáty, ktoré nie sú zmluvnou stranou uvedenej dohody. Tieto členské štáty sa však musia vo vzťahu k uvedenej dohode považovať za „tretie štáty“. Takéto rozšírenie pôsobnosti by pritom bolo nezlučiteľné so všeobecnou zásadou medzinárodného práva týkajúcou sa medzinárodných zmlúv, podľa ktorej zmluvy nevytvárajú ani povinnosti, ani práva tretím štátom bez ich súhlasu (*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*).
- 48 Z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že Súdny dvor je sám povinný rešpektovať uvedenú zásadu, keďže predstavuje pravidlo medzinárodného obyčajového práva, ktoré je samo osebe záväzné pre inštitúcie Únie a je súčasťou právneho poriadku Únie (pozri v tomto zmysle rozsudok Brita, už citovaný, body 42 až 44).
- 49 Navyše takýto výklad sekundárneho práva by nebol v súlade so zásadou lojálnej spolupráce zakotvenou v článku 4 ods. 3 prvom pododseku ZEÚ.
- 50 V prejednávanej veci je protokol z roku 1997 medzinárodnou dohodou, ktorej zmluvnými stranami sú iba určité členské štáty Únie.
- 51 V dôsledku toho Súdnemu dvoru neprináleží vykladať článok 4a ods. 4 smernice 1999/32 s ohľadom na prílohu VI, a najmä na pravidlo 14 bod 1 tejto prílohy.
- 52 Za týchto okolností sa pred týmto súdom nemožno účinne odvolávať na všeobecnú zásadu medzinárodného práva dobrej viery.
- 53 Aj za predpokladu, že by Súdny dvor mohol vykladať článok 4a ods. 4 smernice 1999/32 s prihliadnutím na obsah síry stanovený v prílohe VI, stačí konštatovať, že vzhľadom na cieľ sledovaný touto prílohou a zvýraznený jej názvom, ktorým je ochrana ovzdušia znížením škodlivých emisií vyprodukovaných loďnou dopravou, sa uvedené ustanovenie v časti, v ktorej stanovuje nižšie maximálne hranice obsahu síry v lodných palivách než uvedená príloha, nezdá byť nezlučiteľné s dotknutým cieľom.
- 54 Vzhľadom na predchádzajúce treba na prvú otázku odpovedať tak, že Súdnemu dvoru neprináleží, aby rozhodoval o otázke, aký vplyv má príloha VI na pôsobnosť článku 4a ods. 4 smernice 1999/32.

O trovách

- 55 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

1. Výletná loď, akou je loď dotknutá vo veci samej, patrí do pôsobnosti článku 4a ods. 4 smernice Rady 1999/32/ES z 26. apríla 1999 o znížení obsahu síry v niektorých kvapalných palivách, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 93/12/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/33/ES zo 6. júla 2005, vzhľadom na kritérium „pravidelných služieb“ uvedené v článku 2 bode 3g tejto smernice pod podmienkou, že uskutočňuje výletné plavby s medzipristátiami alebo bez medzipristátí, ktoré sa končia v prístave odchodu alebo v inom prístave, pokiaľ sa tieto výletné plavby organizujú v určitej frekvencii, v konkrétne dni a v zásade v stanovených časoch príchodu a odchodu, pričom záujemcovia si môžu slobodne vybrať medzi rôznymi ponúkanými výletnými plavbami, čo však prináleží overiť vnútroštátnemu súdu.
2. Platnosť článku 4a ods. 4 smernice 1999/32, zmenenej a doplnenej smernicou 2005/33, nemožno preskúmať vzhľadom na všeobecnú zásadu medzinárodného práva *pacta sunt servanda* ani na zásadu lojálnej spolupráce zakotvenú v článku 4 ods. 3 prvom pododseku ZEÚ z dôvodu, že dotknuté ustanovenie uvedenej smernice by mohlo viesť k porušeniu prílohy VI Medzinárodného dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí, podpísaného v Londýne 2. novembra 1973, zmeneného a doplneného protokolom zo 17. februára 1978, a tým nútiť členské štáty, ktoré sú zmluvnými stranami protokolu z roku 1997, ktorým sa mení Medzinárodný dohovor z roku 1973 o zabránení znečisťovania z lodí, zmenený a doplnený protokolom z roku 1978, podpísaného v Londýne 26. septembra 1997, k porušeniu povinností, ktoré majú voči ostatným zmluvným stranám tohto protokolu.
3. Súdnemu dvoru Európskej únie neprináleží, aby rozhodoval o otázke, aký vplyv má uvedená príloha VI na pôsobnosť článku 4a ods. 4 smernice 1999/32, zmenenej a doplnenej smernicou 2005/33.

Podpisy