SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS GIUSEPPE TESAURO
vom 31. März 1992 *

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

1. Die Verordnung (EWG) Nr. 3094/86 des Rates vom 7. Oktober 1986 über technische Maßnahmen zur Erhaltung der Fischbestände [1] (nachstehend: Erhaltungsverordnung) betrifft gemäß ihrem Artikel 1 Absatz 1 „den Fang und das Anlanden von Fischereiressourcen in sämtlichen Meeresgewässern, die der Hoheitsgewalt oder Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten unterstehen." Die einzige Ausnahme von diesem Grundsatz findet sich in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b des Titels III („Fangverbot"), dem zufolge Lachs und Meeresforelle, die außerhalb der der Hoheitsgewalt oder Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten unterstehenden Gewässer gefangen werden, *„nicht an Bord behalten, umgeladen, angelandet, befördert, gelagert, verkauft, feilgehalten oder zum Verkauf angeboten werden"* dürfen, *„sondern unverzüglich wieder über Bord zu werfen"* sind [2]. Diese Vorschrift ist in Ausführung des am 22. Januar 1982 in Reykjavik unterzeichneten Übereinkommens zur Lachserhaltung im Nordatlantik (nachstehend: Lachsübereinkommen) [3] erlassen worden, mit dem die Gemeinschaft sich verpflichtet hat, den Lachsfang in einigen Gebieten der Hohen See zu untersagen.

Der Auslegung dieses Artikels 6 Absatz 1 der Erhaltungsverordnung gelten die vom Kriminal-og Skifteret Hjørring zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen, die sich im Rahmen eines Strafverfahrens gegen einen dänischen Staatsangehörigen, P. M. Poulsen (Angeklagter), stellen, der Schiffsführer eines panamaischen Fischereifahrzeugs ist.

Der Gerichtshof soll sich im wesentlichen zu der Frage äußern, ob ein Mitgliedstaat nach Gemeinschaftsrecht einen seiner Staatsangehörigen, der Schiffsführer eines Schiffes unter der Flagge eines Drittstaats ist, verfolgen soll, weil das betreffende Schiff Lachs in einem Gebiet der Hohen See gefangen hat, das unter das Verbot des Artikels 6 Absatz 1 der Erhaltungsverordnung fällt. Sollte das zu verneinen sein, stellt dann der Umstand, daß das Schiff mit dem Lachsfang an Bord später, möglicherweise wegen einer „Notlage", die Küstengewässer des betreffenden Mitgliedstaats durchfahren hat und/oder in einem Hafen dieses Staates vor Anker gegangen ist, schon für sich genommen eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift dar, die mithin die Beschlagnahme der Ladung durch die dänischen Behörden und die Verhängung von Strafen rechtfertigt?

2. Der Sachverhalt ist einfach und unstreitig. Der Angeklagte, der in Dänemark wohnt, verkaufte 1989 das ihm gehörende Fischereifahrzeug *Onkel Sam* und erhielt aus diesem Anlaß eine Stillegungsprämie nach der Verordnung (EWG) Nr. 4028/86 des Rates vom 18. Dezember 1986 über Gemeinschaftsmaß-

* Originalsprache: Italienisch.
1 — ABl. L 288, S. 1.
2 — Hervorhebung nur hier.
3 — ABl. L 378, S. 25.

nahmen zur Verbesserung und Anpassung der Strukturen im Bereich der Fischerei und der Aquakultur [4].

Das betreffende Schiff wurde von der panamaischen Gesellschaft Diva Navigation Corp. gekauft, deren Aktien allesamt von J. U. Poulsen, dem Bruder des Verkäufers, gehalten werden. Dieser verpflichtete seinen Bruder als Führer des Fischereifahrzeugs sowie vier weitere dänische Staatsangehörige als Besatzungsmitglieder. Es sei hier darauf hingewiesen, daß alle Besatzungsmitglieder ihre Heuer in Dänemark erhalten, daß das Schiff von einem dänischen Hafen (Hirtshals) aus operiert und daß die Fänge zwar in Polen angelandet werden, dem Eigner jedoch durch Zwischenschaltung einer dänischen Gesellschaft bezahlt werden.

Im Laufe der Fischfangkampagne zu Beginn des Jahres 1990 betrieb die *Onkel Sam* den Lachsfang im Nordatlantik (genauer in der Region 1) in einem Gebiet der Hohen See, das von den Fangverboten des Lachsübereinkommens und mithin von der Erhaltungsverordnung erfaßt wird. Das betreffende Schiff trat dann mit dem Lachsfang an Bord die Rückreise nach Polen auf einer Route an, die zu einer Durchfahrt von Meeresgewässern führen kann, die unter dänischer Hoheit stehen. Probleme der Versorgung des Motors sowie ungünstige Witterungsbedingungen zwangen den Schiffsführer, den Hafen von Hirtshals anzulaufen, um dort die notwendigen Reparaturen durchführen zu lassen. In diesem Hafen wurde die *Onkel Sam* von den dänischen Fischereikontrollbehörden überprüft.

Im Anschluß an diese Inspektion leitete die Staatsanwaltschaft aufgrund des Artikels 6 Absatz 3 des dänischen Gesetzes Nr. 661 vom 25. September 1986, dem zufolge „... mit einer Geldbuße bestraft (wird) ..., wer gegen die Gemeinschaftsverordnungen zur Regelung der Fischerei verstößt oder zu verstoßen versucht", ein Strafverfahren gegen den Angeklagten ein. Es sei hier noch ergänzt, daß die Staatsanwaltschaft den Fang beschlagnahmt hat, der dann auf dem dänischen Markt verkauft wurde.

3. Die Staatsanwaltschaft ist der Auffassung, das Verbot des Artikels 6 Absatz 1 der Erhaltungsverordnung finde auf den Angeklagten Anwendung, weil die *Onkel Sam* keine wirkliche Verknüpfung mit dem Registrierungsstaat aufweise: Alle Anknüpfungsmerkmale wiesen vielmehr auf Dänemark hin. Auf jeden Fall sei aber gegen diese Vorschrift verstoßen worden, weil dieses Fischereifahrzeug in dem verbotenen Gebiet gefangenen Lachs innerhalb der dänischen Gewässer an Bord behalten, befördert und gelagert habe. Demgegenüber ist der Angeklagte der Auffassung, daß Artikel 6 Absatz 1 der Erhaltungsverordnung nicht auf ein Fahrzeug anwendbar sei, das unter der Flagge eines Drittstaats fahre. Sowohl das Fahrzeug als auch die Ladung gehörten einer panamaischen Gesellschaft und fielen damit unter die Rechtsvorschriften dieses Staates; im übrigen habe das Fischereifahrzeug nur deshalb den dänischen Hafen angelaufen, weil es sich in einer Notlage befunden habe.

Das vorlegende Gericht hat dem Gerichtshof zur Entscheidung des Rechtsstreits fünf Fragen vorgelegt, mit denen im wesentlichen ermittelt werden soll,

4 — ABl. L 376, S. 7.

— ob das betreffende Verbot auf sämtliche Gemeinschaftsbürger ohne Rücksicht auf den Staat der Registrierung des Fischereifahrzeugs, zu dessen Besatzung sie gehören, und unabhängig vom Ort, an dem sich das Schiff befindet, anzuwenden ist;

— ob dieses Verbot auch für eine panamaische Gesellschaft als Eigner des Schiffes gilt, dessen Fänge nur vorübergehend auf Gemeinschaftsgebiet gelangt sind.

Bei Verneinung der ersten Frage will das vorlegende Gericht wissen,

— ob die Registrierung eines Fischereifahrzeugs in einem Drittstaat auch unter Umständen zu beachten ist, die denen des vorliegenden Falls vergleichbar sind;

— in welchen Meeresgebieten ein Fischereifahrzeug, das unter der Flagge eines Drittstaats fährt, dem Verbot der Beförderung und des An-Bord-Behaltens einer Ladung Lachs unterliegt: in der ausschließlichen Wirtschaftszone, dem Küstenmeer oder den inneren Meeresgewässern;

— welche Rechtsfolgen sich nach Gemeinschaftsrecht in einem Fall wie dem vorliegenden daran knüpfen, daß das betreffende Fischereifahrzeug einen Gemeinschaftshafen wegen einer „Notlage" angelaufen hat.

4. Selbst eine nur oberflächliche Befassung mit diesen Fragen und dem vorliegenden Sachverhalt zeigt klar, daß hier bestimmte grundlegende Prinzipien des Völkerrechts betroffen sind oder doch eng berührt werden: Die Freiheit des Fischfangs auf Hoher See, die Schiffahrt in den Küstengewässern eines anderen Staates und das entsprechende Recht auf friedliche Durchfahrt, die Ausübung von Strafgewalt durch einen Küstenstaat gegenüber Schiffen anderer Staaten, die „Immunität" eines Schiffes, das in einer Notlage einen ausländischen Hafen angelaufen hat, und schließlich die Anerkennung von Konvenienzflaggen.

Die hier vorgelegten Fragen machen es mit anderen Worten erforderlich, eine Reihe von völkerrechtlichen Regeln zu ermitteln, die bei der Auslegung des Artikels 6 Absatz 1 Buchstabe b der Erhaltungsverordnung nicht unberücksichtigt bleiben dürfen. Unzweifelhaft kann die betreffende Vorschrift nur im Einklang und in Übereinstimmung mit den einschlägigen völkerrechtlichen Rechtnormen verstanden werden.

Nunmehr wende ich mich der Prüfung der Vorlagefragen zu, weise aber darauf hin, daß ich aus systematischen Gründen die zweite Frage erst an letzter Stelle behandeln werde.

Zur ersten Frage

5. Die erste Frage des vorlegenden Gerichts geht dahin, ob Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Erhaltungsverordnung auf alle Gemeinschaftsbürger — und damit auch auf

den Schiffsführer der *Onkel Sam* als dänischen Staatsangehörigen — ohne Rücksicht auf den Flaggenstaat des Fischereifahrzeugs, auf dem sie arbeiten, anzuwenden ist.

Zunächst sei darauf hingewiesen, daß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der Erhaltungsverordnung in Zusammenhang mit dem Schutz des Lachses und der Meeresforelle eine Reihe von Verboten enthält, die vom Fangverbot in Gewässern unter der Hoheitsgewalt von Mitgliedstaaten oder auch in freien, aber durch ein Übereinkommen erfaßten Gewässern (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) bis zum Verbot der Anlandung und des Anbietens zum Verkauf der Fänge gehen. Einige dieser Verbote betreffen Tätigkeiten, die auf See vorgenommen werden, wie etwa das Verbot des Fangs oder des An-Bord-Behaltens von Fängen und damit die entsprechende Pflicht, zufällig gefangenen Fisch wieder über Bord zu werfen; andere betreffen eine Tätigkeit auf dem Festland wie etwa das Verbot des Anlandens, des Beförderns, des Lagerns und des Anbietens zum Verkauf.

Wenn nun auch alle diese Verbote in Zusammenhang mit dem Ziel der Verordnung und dem Fangverbot stehen, so scheint mir doch klar zu sein, daß sich das mit der ersten Frage des vorlegenden Gerichts angeschnittene Problem bei den Verboten des Anlandens, des Feilhaltens, des Beförderns (an Land) und des Anbietens zum Verkauf nicht wirklich stellt, weil dies Tätigkeiten sind, die das Verbringen an Land geradezu voraussetzen. Dieses Problem stellt sich weder konkret, da im vorliegenden Fall der Fang erst aus Anlaß der Beschlagnahme an Land gebracht worden ist, noch in abstracto, weil unbestreitbar auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinschaft jedwedes Gemeinschaftsverbot gegenüber natürlichen Personen, seien sie nun Ausländer oder Gemeinschaftsbürger, Geltung beanspruchen kann, ohne daß es auf die Staatszugehörigkeit des Schiffes ankäme, von dem aus sie an Land gegangen sind. Das Problem ist nur deshalb aufgetreten, weil die Ladung an Bord geblieben ist und weder angelandet noch verkauft worden ist.

6. Da sich mithin die erste Frage auf das Verbot des Fangs und des An-Bord-Behaltens des Fangs beschränkt, sei gleich eingangs darauf hingewiesen, daß in den Gewässern, die nicht der Hoheitsgewalt des Küstenstaats unterstehen, durchgehend der bekannte Grundsatz der Freiheit der Meere Anwendung findet: da die Befugnisse aller Staaten aufeinandertreffen, hängt ihre Ausübung von der Staatszugehörigkeit des Schiffes ab. Es ist mit anderen Worten den Staaten untersagt, ihre Hoheitsgewalt auf fremden Schiffen auszuüben. Dies bedeutet, daß ein Verbot des Fangs und des An-Bord-Behaltens des Fangs auf Hoher See ausschließlich der Gesetzgebung des Flaggenstaats entnommen werden darf, der seinerseits zur Beachtung eines völkerrechtlichen Übereinkommens verpflichtet sein mag [5]. Der Flaggenstaat kann auch verlangen, daß sich die übrigen Staaten jeglicher Einmischung in das Leben an Bord und in die Tätigkeit des Schiffes enthalten, wenn man von gewissen Ausnahmen absieht, die vorliegend ohne Bedeutung sind.

In den Gewässerzonen hingegen, die nicht zur Hohen See gehören, wird die Tätigkeit des Schiffes zum Teil auch durch die Gesetzgebung des Küstenstaats, gegebenfalls auch durch eine Gemeinschaftsverordnung, geregelt.

Hingegen ist völlig auszuschließen, daß dem Recht des Herkunftsstaats des einen oder

5 — Vgl. das Genfer Übereinkommen von 1958 über die Hohe See, insbesondere die Artikel 2 und 6.

anderen Besatzungsmitglieds als solchem in dieser Hinsicht auch nur die geringste Bedeutung zukommt. Wenn ein Verbot gilt, so trifft es als anwendbares Recht das gesamte Schiff als Inbegriff von Personen und Sachen, die sogenannte Seefahrtgemeinschaft, ohne Rücksicht auf die Gewässerzone, in der das Schiff sich befindet, sei diese nun der Hoheitsgewalt des Küstenstaats unterstellt oder nicht.

Es handelt sich hierbei um ein grundlegendes, unbestreitbares Prinzip und es ist eigentlich erstaunlich, daß es während des Verfahrens, wenn auch mit gebotener Zurückhaltung, in Frage gestellt worden ist. Es bedarf kaum der Ergänzung, daß auch die besondere Rechtsnatur der Gemeinschaftsverordnung an der Sachlage nicht zu ändern vermag.

Wenn dem nicht so wäre, so könnte es vorkommen, daß die Besatzungsmitglieder einer bestimmten Staatsangehörigkeit von dem Verbot nicht betroffen wären und daher zum Beispiel ruhig Fischfang betreiben könnten, während andere Matrosen oder Passagiere des gleichen Schiffes, aber anderer Staatsangehörigkeit dem Verbot unterliegen würden und mithin nicht fischen dürften. Es ergebe sich augenscheinlich eine vollkommen paradoxe Situation, die auf jeden Fall dem geltenden internationalen Seerecht völlig fremd wäre.

Das Genfer Übereinkommen von 1958 über die Fischerei der Hohen See bestimmte selbst — zur Klarstellung —, daß seine Vorschriften auf Schiffe und nicht auf die Besatzungsmitglieder anwendbar seien (Artikel 14); ebenso war bereits entschieden worden, daß der Staatsangehörigkeit der „Fischer" gegenüber der Staatszugehörigkeit des Schiffes keinerlei Bedeutung zukommt [6].

7. Betrachtet man den vorliegenden Fall näher, so wird zunächst deutlich, daß der streitige Lachs von einem panamaischen Schiff auf Hoher See gefangen wurde. Ein Fangverbot für diese Gewässer konnte daher lediglich von panamaischen Rechtsvorschriften ausgehen, gegebenfalls im Einklang mit einem von Panama gezeichneten völkerrechtlichen Übereinkommen. Dies trifft indessen augenfällig nicht zu, da Panama dem Lachsübereinkommen nicht beigetreten ist.

Unter diesen Umständen kann nicht in Zweifel gezogen werden, daß das Fangverbot des Übereinkommens und des Artikels 6 Absatz 1 der Erhaltungsverordnung auf die *Onkel Sam* nicht anwendbar ist. Ob der Schiffsführer, der Schiffsjunge oder die gesamte Besatzung der *Onkel Sam* dänische, peruanische oder philippinische Staatsangehörige waren, ist ohne jegliche Bedeutung.

Andererseits haben die Vertragsstaaten des Lachsübereinkommens durchaus die hier vorliegende Fallgestaltung und (wie Artikel 2 Absatz 3 des Übereinkommens zeigt) auch die Notwendigkeit gesehen, dritte Staaten „darauf hinzuweisen", wenn nach ihrer Ansicht die Tätigkeit der Fischereifahrzeuge dieser Staaten die Durchführung der Zielsetzungen des Übereinkommens „beeinträchtigt". Es ist nicht bloßer Zufall, wenn gerade panamaische Schiffen der Anlaß dafür waren, daß ihr Flaggenstaat im Anschluß an Proteste der Vertragsparteien des Übereinkom-

6 — Vgl. das Urteil vom 7. September 1910 im anglo-amerikanischen Nordwestatlantikfischerei-Fall: UN, RIAA, XI, S. 167 ff.

mens schließlich den Lachsfang in den betreffenden Gewässern des Nordatlantiks untersagt hat.

Dies war das einzige Mittel, um ein panamaisches Schiff und seine Besatzung am Fischfang auf Hoher See zu hindern. Es bedurfte eines Verbotes des Flaggenstaats, dessen Recht — allein — auf die Tätigkeit des Schiffes auf Hoher See Anwendung findet.

Ich bin daher der Auffassung, daß die erste Frage zweifelsfrei eine negative Antwort verlangt, da man sich vernünftigerweise nicht vorstellen kann, daß eine Gemeinschaftsvorschrift, insbesondere das Verbot des Lachsfangs und des An-Bord-Behaltens des Fangs, auf ein oder mehrere Mitglieder der Besatzung der *Onkel Sam* Anwendung finden sollte, während sie auf das Schiff als solches, und zwar unabhängig von der Meereszone, in der das Schiff sich befindet, nicht anzuwenden ist.

8. Im übrigen ergibt sich aus den Akten, daß vor den Ereignissen des vorliegenden Falles die dänische Regierung selbst, die mehrfach aufgefordert worden war, sich zur Rechtmäßigkeit der Fangzüge eines Schiffes unter der Flagge eines Drittstaats, aber mit dänischer Besatzung in der betreffenden Gewässerzone zu äußern, diese mehrmals — und mit Recht — bejaht und die Kommission diese Antwort gebilligt hatte.

Diese bringt nun in der Tat in sichtbarer Verlegenheit gegenteilige Argumente vor, die ganz offensichtlich nicht begründet sind.

Das Argument, daß Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 2241/87 des Rates vom 23. Juli 1987 zur Festlegung bestimmter Maßnahmen zur Kontrolle der Fischereitätigkeit [7] es den Mitgliedstaaten gestatte, Strafmaßnahmen gegenüber ihren Staatsangehörigen an Bord von dem Fangverbot nicht unterworfenen Schiffen zu ergreifen, soweit in diesen Staaten einzelstaatliche Kontrollvorschriften strengeren Inhalts als die Gemeinschaftsvorschriften gälten, scheint mir nicht zuzutreffen. Es besteht hier ein offensichtlicher Widerspruch, denn der Staatsangehörige an Bord eines dem Fangverbot nicht unterworfenen Schiffes ist durchaus zum Fischen berechtigt und verdient daher *keine* Bestrafung, weil keine Zuwiderhandlung gegen eine Rechtsnorm vorliegt.

Ebensowenig scheint mir das Argument zu greifen, daß Artikel 14 Absatz 1 des Lachsübereinkommens eine ausreichende Grundlage für die Verhängung von Strafmaßnahmen gegen Gemeinschaftsbürger an Bord eines Schiffes unter der Flagge eines Staates biete, der dem Übereinkommen nicht beigetreten sei. Diese Vorschrift will nicht das geltende Völkerrecht abändern, sondern sieht nur die Möglichkeit von Sanktionen zwecks ordnungsgemäßer Durchführung des Übereinkommens vor, Sanktionen mithin für die Nichtbeachtung des Fangverbotes für denjenigen, der dagegen verstoßen hat, was erneut voraussetzt, daß es sich um ein Schiff handelt, das diesem Verbot unterliegt. Was die Schiffe von Drittstaaten anbelangt, ist im Gegenteil der in Artikel 2 Absatz 3 angeführte Hinweis vorgesehen. Schließlich wird man auch den Grundsatz nicht außer acht lassen dürfen, daß Verträge Dritten weder Schaden noch Nutzen bringen.

7 — ABl. L 207, S. 1.

Es bedarf weiterhin kaum des Hinweises, daß das Urteil des Ständigen Internationalen Gerichtshofes im Lotus-Fall [8], das in diesem Verfahren angeführt worden ist, hier überhaupt nicht maßgeblich ist. In diesem Fall ging es nämlich um die Zuständigkeit der Gerichte des Staates, dessen Angehörige infolge einer auf Hoher See erfolgten zufälligen Kollision eines französischen und eines türkischen Schiffes einen Schaden erlitten hatten, und nicht um das Vorliegen eines Verstoßes, der vielmehr vorausgesetzt wurde; der Streit betraf auch nicht die Frage des auf die beiden beteiligten Schiffe anzuwendenden Rechts, d. h. das französische bzw. das türkische Recht [9].

Im übrigen ist der schon seinerzeit heftig umstrittene Grundsatz der Zuständigkeit der Gerichte des Staates, dem das Opfer angehört, in der Folge durch das Genfer Übereinkommen über die Hohe See (Artikel 11) ausdrücklich abgeschafft worden.

Das scholastische Lehrbeispiel eines Schusses, der in einem Staat abgefeuert wird und jenseits der Grenze tötet, ist so unglücklich gewählt, daß es keines Kommentares bedarf.

Zur dritten Frage

9. Da mithin auszuschließen ist, daß die Verordnung auf Gemeinschaftsbürger an Bord eines nicht der Gemeinschaft angehörenden Schiffes Anwendung findet, ist nun zu prüfen, ob sich vielleicht ein Schiff „vergemeinschaften" ließe. Mit der dritten Frage will nämlich das vorlegende Gericht im wesentlichen wissen, ob die *Onkel Sam* tatsächlich als panamaisches Schiff zu betrachten ist und nicht vielmehr als dänisches Schiff behandelt werden kann, weil die Eignergesellschaft, formell dem panamaischen Recht unterstellt, ausschließlich dänischen Interessen dient, die Besatzung dänisch ist und der Heimathafen in Dänemark liegt. Es geht kurz gesagt um das Problem der Billig- oder Konvenienzflaggen.

Viel ist über das Phänomen der Konvenienzflaggen geschrieben und gesagt worden, das in den tollen Jahren der Prohibition aufgetreten ist und vor allem zu Beginn des Zweiten Weltkriegs Raum gewonnen hat, als die Neutralität die Handelstätigkeit von Schiffen unter US-Flagge, nicht aber die von Schiffen unter der Flagge von Honduras, Costa Rica oder Panama einschränkte, selbst wenn hinter diesen Interessen der Vereinigten Staaten standen. Nachdem dieses Phänomen sich sogar in besseren Zeiten konsolidiert hat und seine wirtschaftlichen Vorteile entdeckt worden sind, ist es häufig kritisiert worden, manchmal unter den emotionalen Vorzeichen folgenreicher Abenteuergeschichten. Man hat sogar lauthals das juristische Gegenmittel in Gestalt der suggestiven Formel des *genuine link* (echte Verknüpfung) verkündet, das als Beschränkung der Freiheit der Staaten bei der Verleihung ihrer Flaggen gedacht war.

In der Praxis finden solche Vorschläge allerdings weder bei den Schiedsgerichten noch auf der Ebene der Übereinkommen im Einzelfall den notwendigen Widerhall. In Wahrheit ist die Aussage, daß „es Sache jedes sou-

8 — StIGH, Urteil vom 7. November 1927, Ser. A, No. 10, S. 25 ff.

9 — Insoweit ist darauf hinzuweisen, daß der Internationale Gerichtshof im *Lotus*-Urteil auf jeden Fall den Grundsatz bekräftigt hat: „Mit Ausnahme bestimmter, vom Völkerrecht festgelegter Fälle sind Schiffe auf Hoher See lediglich der Hoheitsgewalt des Staates unterworfen, dessen Flagge sie führen. Infolge des Grundsatzes der Freiheit der Meere kann kein Staat irgendwelche Hoheitsbefugnisse auf ausländischen Schiffen ausüben".

veränen Staates (ist), darüber zu entscheiden, wem er das Recht zur Führung seiner Flagge verleiht" [10], bisher in ihrem Kern nicht angetastet worden. Im *I'm-Alone*-Fall, in dem ein Schiff, das amerikanische Interessen vertrat, aber in Kanada registriert war, Alkohol in die Vereinigten Staaten schmuggelte und von der amerikanischen Küstenwache aus diesem Grunde „aufgebracht" wurde, ist das Vorgehen für rechtswidrig erklärt worden [11].

In einem Gutachten bezüglich der Zusammensetzung des Schiffssicherheitsausschusses der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (IMCO, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) hat sich der Internationale Gerichtshof nicht anders geäußert. Die Versammlung der IMCO hatte seinerzeit Panama und Liberia nicht zu den Staaten mit den größten Handelsflotten, die als solche Mitglieder des Ausschusses sind, rechnen wollen, weil es keine echte Verbindung zwischen den meisten dieser Schiffe und diesen Staaten gebe, die eben eine Konvenienzflagge zur Verfügung gestellt hätten. Der Internationale Gerichtshof hat diese These vollen Umfangs und entschieden mit der Erklärung zurückgewiesen, daß eine solche Methode zur Ermittlung des Rangs eines Staates mit einer Handelsflotte weder sicher noch praktikabel sei und weder in der Rechtsprechung noch in der Rechtslehre des Völkerrechts, weder in der Terminologie der Seefahrt noch in den internationalen Übereinkommen über die Sicherheit auf See irgendeine Stütze finde [12].

Aus Anlaß der Bemühungen um die Kodifikation des Seerechts hat die Kommission für Völkerrecht der Vereinten Nationen den Versuch unternommen, in das Genfer Übereinkommen von 1958 über die Hohe See den Grundsatz aufzunehmen, daß die Staaten die Staatszugehörigkeit der Flagge eines Schiffes nicht anzuerkennen brauchen, wenn sie, insbesondere im Hinblick auf die beherrschenden Eigner und die Zusammensetzung der Schiffsbesatzung, nicht auf einem *genuine link* (echte Verknüpfung) mit diesem Staat beruht. Daraus ist Artikel 5 des Übereinkommens entstanden, der bekanntlich das Problem des *genuine link* umkehrt und den Flaggenstaat verpflichtet, auf den Schiffen, denen er seine Staatszugehörigkeit verleiht, seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle tatsächlich auszuüben. Auch der Versuch, Artikel 5 in einer anderen Richtung auszulegen, ist nicht von Erfolg gekrönt gewesen, wie das angeführte Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zeigt. Schließlich bestätigt die UN-Seerechtskonvention (Montego Bay) vom 10. Dezember 1982, obwohl noch nicht in Kraft getreten, die vorstehenden Darlegungen, weil sie bestimmt, daß jeder Staat, wenn er die auf einem Schiff ausgeübte Kontrolle für unzureichend hält, „den Sachverhalt" dem Flaggenstaat anzeigen kann; dieser „eröffnet eine Untersuchung und ergreift gegebenfalls die zur Bereinigung der Lage erforderlichen Maßnahmen" (Artikel 94 Absatz 6).

Die Staatszugehörigkeit des Schiffes ist mithin die des Flaggenstaats, d. h. vorliegend die von Panama. Selbstverständlich ist diese Staatszugehörigkeit zu beachten, soweit sie den panamaischen Rechtsvorschriften über die Voraussetzungen der Registrierung von Schiffen entspricht, auch wenn das Kapital der dem panamaischen Recht unterliegenden Eignergesellschaft ausschließlich dänische Interessen vertritt. Dies wiederum bedeutet, daß die Kontrollbefugnis grundsätzlich dem Flaggenstaat zusteht; vorbehalten bleiben die

10 — StIGH, Urteil vom 8. September 1905, Großbritannien/Frankreich, *Dhaus von Mascate*, UN, RIAA, XI, S. 92 ff.

11 — StIGH, Urteil vom 5. Januar 1935, UN, RIAA, III, S. 1617 ff.

12 — IGH, Gutachten vom 8. Juni 1960, ICJ-Report 1960, S. 169; *CIJ Mémoires*, Fall der Zusammensetzung des Ausschusses für Seesicherheit der IMCO, S. 23.

Beschränkungen, die sich aus völkerrechtlichen Übereinkommen oder aus der Inanspruchnahme der Hoheitsgewalt durch den Küstenstaat für die nicht zur Hohen See gehörenden Gewässer ergeben.

Zur vierten Frage

10. Die vierte Frage des vorlegenden Gerichts geht dahin, in welchen Gewässern man dem Fischereifahrzeug eines Drittstaats das Verbot des Artikels 6 Absatz 1 der Erhaltungsverordnung, eine Ladung in der vom Lachsübereinkommen erfaßten Gewässerzone gefangenen Lachs *zu befördern und an Bord zu behalten*, entgegenhalten könne.

Zunächst dürfte sich meines Erachtens das Verbot, einen Fang an Bord zu behalten, nicht vom Fangverbot trennen lassen. Ein Schiff, für das das Fangverbot nicht gilt, kann nicht verpflichtet sein, den Fang über Bord zu werfen, wie dies ebenfalls in der betreffenden Verordnungsvorschrift vorgesehen ist, und ist somit berechtigt, ihn an Bord zu behalten: tertium non datur. Das bedeutet, daß eine Ladung rechtmäßig gefangenen Fisches eine in jeder Beziehung rechtmäßige Ladung darstellt.

Trifft diese Beurteilung zu, was mir unbestreitbar erscheint, so läßt sich schwerlich behaupten, daß ein Küstenstaat Ansprüche erheben kann, wenn das Schiff von der Hohen See aus, wo es rechtmäßig Fisch gefangen und ebenso rechtmäßig den Fang an Bord behalten hat, Meeresgewässer aufsuchen muß, die in bestimmtem Umfang der Hoheitsgewalt dieses Staates unterstehen.

Sie ist zunächst für die ausschließliche Wirtschaftszone auszuschließen, in der sich die berechtigten Ansprüche des Küstenstaats nicht auf die Schiffahrt ausländischer Schiffe als solche (es geht hier ja grundsätzlich um die Hohe See), sondern lediglich auf die einer besonderen Regelung unterliegenden Tätigkeiten (wie Fischfang, Forschung, technische Einrichtungen) beziehen können, die *in diesem Meeresbereich ausgeübt* werden [13]. Da der Fischfang außerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone stattgefunden hat, geht es mithin vorliegend nicht um diesen Fall.

11. Völlig auszuschließen scheint mir ebenfalls, daß der Küstenstaat das Verbot, eine Ladung Fisch an Bord zu behalten, die auf Hoher See rechtmäßig gefangen wurde, geltend machen könnte, wenn das Schiff lediglich die Küstengewässer durchfährt, und zwar ohne Rücksicht auf den Zustand des Meeres und das „Heil" des Schiffes.

Tatsächlich entsprechen die dem Küstenstaat in den Küstengewässern grundsätzlich zustehenden Befugnisse denen, die er für sein Staatsgebiet auf dem Festland in Anspruch nehmen kann, werden allerdings von jeher begrenzt durch die Anerkennung dessen, was man herkömmlich als friedliche Durchfahrt von Schiffen unter fremder Flagge bezeichnet. Unbeschadet der Pflicht, sich an die Regeln der Seefahrt zu halten, ist das ausländische Schiff berechtigt, die Küstengewässer des Küstenstaats (friedlich) zu befahren, sei es, um sie zu durchfahren, sei es, um die inneren Meeresgewässer aufzusuchen oder diese wieder zu verlassen (Artikel 14 und 17 des Genfer Küstenmeer-Übereinkommens).

13 — Vgl. insbesondere die Artikel 58 und 73 der UN-Seerechtskonvention von Montego Bay, die wohl mit dem Völkergewohnheitsrecht übereinstimmen.

Die Durchfahrt ist so lange friedlich, als das Schiff auf Transit-Durchfahrt die Küstengewässer eines Küstenstaats nicht benutzt, um eine Handlung vorzunehmen, die „den Frieden, die öffentliche Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaats beeinträchtigt" (Artikel 14 Absatz 4). Bei nichtfriedlicher Durchfahrt kann der Küstenstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um sie zu verhindern (Artikel 16). Die Verpflichtung des Küstenstaats, die friedliche Durchfahrt zu dulden und nicht zu behindern, läßt im übrigen die Freiheit des Küstenstaats im Hinblick auf eine Regelung der Schiffahrt und der friedlichen Kontrolle der Durchfahrt und im allgemeinen die Nutzung der betreffenden Gewässer und ihrer Ressourcen unberührt [14].

Im Genfer Küstenmeer-Übereinkommen ist weiterhin im Abschnitt über die friedliche Durchfahrt festgelegt, daß die Ausübung der Strafgerichtsbarkeit des Küstenstaats rechtmäßig ist, wenn die Folgen der Straftat sich auf den Küstenstaat erstrecken oder dessen Frieden oder die öffentliche Ordnung im Küstenmeer gefährden (Artikel 19). Alle diese Fallgestaltungen haben mit dem bloßen An-Bord-Behalten eines auf Hoher See erfolgten Fischfangs nichts zu tun.

Die Ausübung der Hoheitsgewalt des Küstenstaats betrifft also im wesentlichen die Regelung der Schiffahrt und der übrigen Meeresaktivitäten, die dann naturgemäß auch für alle Schiffe, selbst ausländische, Geltung beansprucht; sie betrifft im übrigen Sachverhalte, die sich zwar an Bord des Schiffes ereignen, sich aber über das Schiff hinaus so auswirken, daß sie das Leben und die Interessen der Gemeinschaft im Hoheitsgebiet gefährden. Aus diesem Grunde steht einem Schiff, das sich darauf beschränkt, das Küstenmeer des Küstenstaats zu durchqueren, die Schiffahrtsregeln dieses Staates beachtet und keinerlei unerlaubte Tätigkeit (wie etwa Fischfang) ausübt, das Recht auf Durchfahrt zu. Es scheint mir abschließend im Hinblick auf die angeführten Völkerrechtsregeln kein vernünftiger Zweifel an der Friedlichkeit der Durchfahrt eines panamaischen Schiffes möglich zu sein, das nichts anderes tut, als die dänischen Küstengewässer mit einer Ladung von auf Hoher See rechtmäßig gefangenem Lachs zu durchfahren. Das An-Bord-Behalten einer solchen Ladung scheint mir nun tatsächlich nicht geeignet zu sein, den Frieden, die öffentliche Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaats zu gefährden.

Das bedeutet, daß das Gemeinschaftsverbot, den Lachs „an Bord zu behalten", einem panamaischen Schiff, das den Fisch rechtmäßig auf Hoher See gefangen hat und sich darauf beschränkt, die dänischen Küstengewässer zu durchfahren, nicht entgegengehalten werden kann.

12. Eine ähnliche Lösung scheint mir auch für das Einlaufen der *Onkel Sam* in einen dänischen Hafen gelten zu müssen, so daß mir auch hier das Gemeinschaftsverbot, den auf Hoher See rechtmäßig gefangenen Lachs „an Bord zu behalten", nicht anwendbar erscheint, mit der — selbstverständlichen — Maßgabe allerdings, daß feststehen muß, daß die Ladung an Bord verblieben ist und kein Mitglied der Besatzung auch nur versucht hat, die Ladung anzulanden, feilzuhalten oder zum Verkauf an Land anzubieten, wie es im vorliegenden Fall wohl auch festgestellt worden ist.

14 — Insoweit ist vielleicht der Hinweis nicht unangebracht, daß der Vorschlag von Portugal auf der Konferenz von 1958, die Friedlichkeit der Durchfahrt von der Beachtung des Rechts des Küstenstaats abhängig zu machen, abgelehnt worden ist (Seerechts-Konferenz der Vereinten Nationen, *Official Documents*, vol. III, Doc. C.1/L.26, S. 236).

Wie ganz allgemein bekannt, steht nämlich der Gedanke einer vollständigen und bedingungslosen Unterstellung des ausländischen Schiffes unter die Hoheitsgewalt des Hafenstaats im Widerspruch zu einer alten und ständigen Praxis, für die die Entscheidung des französischen Conseil d'État vom 28. Oktober 1806 in den beiden Fällen *Sally* und *Newton* das berühmteste Beispiel darstellt [15]. Bei dieser Gelegenheit ist entschieden worden, daß eine Straftat, die lediglich das Schiff und seine Besatzung betrifft, der örtlichen Behörde nicht das Recht zum Eingreifen gibt, falls dieses nicht angefordert wird oder die Ordnung des Hafens gefährdet ist. Es geht also um das Kriterium der Sachverhalte innerhalb oder außerhalb des Schiffes, das bereits, wie vorstehend ausgeführt, für die Ausübung der Hoheitsgewalt auf ausländischen Schiffen im Küstenmeer galt.

Dieses Kriterium hat in der Praxis wichtige Anwendungen erfahren. So hat z. B. der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten von Amerika in der Sache *Lauritzen* v. *Larsen* [16] in Bestätigung seiner früheren Rechtsprechung (*Wildendness and U. S.* v. *Flores*) entschieden, daß „all matters of discipline and all things done on board", die den Frieden und die Ordnung des Hafens nicht stören, der Zuständigkeit des Flaggenstaats zu überlassen sind. In der Entschließung des Institut de droit international von Amsterdam (1957) heißt es: „The coastal State may exercise its judicial competence over delictual acts committed on board a vessel during its sojourn in the internal waters of that State ... However, according to widely accepted practice, judicial competence is not exercised in penal matters with respect to acts committed on the vessel which are not of a kind to disturb public order. Nor, in general, is judicial competence exercised in matters of civil jurisdiction which relate to the internal order of the vessel." [17]

Als übrigens die Vereinigten Staaten für sich in Anspruch nahmen, die Prohibitionsgesetze auch auf ausländische Schiffe in ihren Häfen anzuwenden, löste dies energische Proteste fast aller Staaten, unter ihnen Dänemark, aus, die die Unvereinbarkeit des amerikanischen Anspruchs mit dem Völkerrecht und der Praxis geltend machten [18].

Die diesen Streit beendenden *Liquor Treaties* haben das Recht ausländischer Schiffe anerkannt, *für andere Länder bestimmte* alkoholische Getränke an Bord zu haben [19].

Die zuletzt behandelte Fallgestaltung, nämlich das An-Bord-Haben von Waren, die nach dem Recht des Hafenstaats verboten sind, zeigt recht gut, daß beim Fehlen von Indizien, die es diesem Staat gestatten, eine Absicht der Anlandung und der Verbringung der betreffenden Waren auf sein Hoheitsgebiet auszumachen, d. h., solange das Schiff seinen Abstand zur Gemeinschaft des

15 — *Bulletin des Lois*, 1806, Nr. 126, S. 602 ff. Die einschlägige einzelstaatliche Rechtsprechung späterer Jahre zeigt, daß der vom französischen Conseil d'État erarbeitete Grundsatz weitgehend anerkannt und angewandt worden ist. Vgl. zum Beispiel die einzelstaatlichen Entscheidungen in *American Journal of International Law*, 1929, Suppl. Nr. 23, S. 323 ff., und unlängst das Urteil des Tribunale Neapel vom 7. Februar 1974, *Giurisprudenza italiana*, 1974, II, S. 513 ff.).

16 — 1953 US, S. 345, 571.

17 — *Annuaire de l'IDI*, 1957, S. 487.

18 — Die Protestnoten aller betroffenen Staaten an die Regierung der Vereinigten Staaten sind insoweit überaus aufschlußreich (vgl. *American Journal of International Law*, 1929, Suppl. Nr. 23, S. 309 ff.); in diesen Noten wird insbesondere hervorgehoben, daß die Hoheitsgewalt des Hafenstaats „should not extend beyond restricting acts which might disturb public order" (Belgien), und daß das Verbot der Beförderung alkoholischer Getränke „not intended for importation into the United States" nicht rechtmäßig sei (Dänemark).

19 — Vgl. zu dieser Frage Quadri, *Diritto internazionale pubblico*, Neapel, 1968, S. 744, sowie bereits *Le navi private nel diritto internazionale*, Mailand, 1935, S. 95; Jessup, *The law of territorial waters and maritime jurisdiction*, New York, 1927, S. 77 ff.

Hoheitsgebiets wahrt, eine Ausweitung seines Rechts und seiner Hoheitsgewalt auf das betreffende Schiff ausgeschlossen werden muß.

Ich habe auch nicht den Eindruck, daß die hier vorgeschlagene Lösung der fraglichen Vorschrift der Verordnung jede praktische Wirksamkeit nähme, wie dies im Verlauf des Verfahrens ebenfalls angeklungen ist.

An erster Stelle kommt der Beachtung der grundlegenden Prinzipien des Völkerrechts mehr als nur nachrangige Bedeutung zu. Ferner ergibt sich die praktische Wirksamkeit, was den Lachsfang durch nicht der Gemeinschaft angehörende und dem Fangverbot — selbst anderswo — nicht unterworfene Schiffe anlangt, aus dem Verbot, den Fang anzulanden. Zum anderen hatte die dänische Regierung, wie bereits dargelegt, bereits vor dem hier streitigen Sachverhalt einen Fall der hier vorliegenden Art zu beurteilen und hat die Rechtmäßigkeit ausdrücklich anerkannt: Eine Unterscheidung zwischen der Zuwiderhandlung gegen das Fangverbot und dem Verstoß gegen das Verbot, den Fischfang an Bord zu behalten, ist denn auch, wie ich bereits gesagt habe, unhaltbar.

All dies führt mich zu folgender Feststellung: Das Gemeinschaftsverbot, eine auf Hoher See gefangene Ladung Lachs an Bord zu behalten, kann einem Schiff unter der Flagge eines Drittstaats, das diesen Fisch rechtmäßig gefangen hat, weder in der ausschließlichen Wirtschaftszone noch im Küstengewässer noch grundsätzlich im Hafen eines Staates entgegengehalten werden, solange das Fischereifahrzeug Abstand zur Gemeinschaft dieses Staates hält, d. h., solange das An-Bord-Behalten der Lachsladung ein nur intern mit dem Schiff verbundener Sachverhalt bleibt. Dies zu beurteilen, ist Sache des nationalen Gerichts.

Zur fünften Frage

13. Genießt das Fischereifahrzeug eines Drittstaats, das unter Berufung auf einen Notfall einen Gemeinschaftshafen angelaufen hat, Immunität? Darf es mit anderen Worten eine Ladung Lachs, die in einer nach der Erhaltungsverordnung verbotenen Region gefangen wurde, an Bord behalten, ohne Strafmaßnahmen seitens des Hafenstaats erwarten zu müssen?

Diese Frage geht augenscheinlich von der Voraussetzung aus, daß der Küstenstaat befugt ist, das Fischereifahrzeug eines Drittstaats, das in seinem Hafen vor Anker liegt, zu inspizieren, und daß er — vor allem — den Kapitän dieses Fischereifahrzeugs wegen des An-Bord-Behaltens dieser Lachsladung strafrechtlich verfolgen darf, selbst wenn die Absicht der Anlandung und des Anbietens des betreffenden Lachses zum Verkauf in dem betreffenden Mitgliedstaat in keiner Weise nachgewiesen ist. Wie ich soeben ausgeführt habe, sollte ein Mitgliedstaat, falls nicht Anhaltspunkte in dieser Richtung (Absicht des Verkaufs oder jedenfalls des Anlandens des Lachses) festgestellt werden können, von einer Strafverfolgung des Kapitäns des betreffenden Fischereifahrzeugs absehen.

Im übrigen ist unbestreitbar, daß kraft Völkerrechts ein Schiff, das sich in einer Notlage befindet, Zuflucht in einem Hafen suchen darf, selbst wenn der Zugang zu diesem

Hafen ihm normalerweise untersagt sein sollte, was aber im vorliegenden Fall ebenfalls auszuschließen ist, da der Hafen von Hirtshals, in dem die *Onkel Sam* Zuflucht gesucht hat, zugleich der Hafen ist, in dem dieses Schiff normalerweise vor Anker liegt.

Das Völkerrecht erkennt weiterhin den Notstand als Rechtfertigungsgrund für ein Verhalten an, das einen Verstoß gegen eine völkerrechtliche Pflicht darstellt [20]; ein Beispiel hierfür ist wiederum die Regel, die es den Schiffen gestattet, bei Havarie oder sonstigen Notlagen in den Küstengewässern und/oder den Häfen eines anderen Staates Zuflucht zu suchen. Eine solche Fallgestaltung ist in Artikel 14 Absatz 3 der Genfer Küstenmeer-Übereinkommens ausdrücklich behandelt (und, soweit hier von Belang, in Artikel 18 Absatz 2 der UN-Seerechtskonvention von Montego Bay aufgegriffen). Ausländische Schiffe sind demgemäß bei der Ausübung des Rechts auf friedliche Durchfahrt nur insoweit befugt, zu stoppen und zu ankern, als dies zum normalen Schiffsverkehr gehört oder „infolge von höherer Gewalt oder Seenot" erforderlich ist.

In einem solchen Fall geht die Rechtslehre fast einhellig davon aus, daß das betreffende Schiff nicht einfach deshalb dem Recht des Hafenstaats unterstellt werden darf, weil es den Hafen angelaufen hat, vorausgesetzt natürlich, die streitigen Tätigkeiten haben nicht in dem der Hoheitsgewalt des betreffenden Staates unterliegenden Staatsgebiet stattgefunden [21].

Es ist letztlich Sache des vorlegenden Gerichts festzustellen, ob vorliegend ein Notstand gegeben war, d. h., ob die *Onkel Sam* gezwungen war, den dänischen Hafen wegen des Zustands der Motoren und/oder wegen der Witterungsbedingungen anzulaufen. Da das Gemeinschaftsrecht die Bedeutung des im vorliegenden Fall wichtigen Begriffs Notstand nicht näher festlegt, wird sich das vorlegende Gericht mit der gewiß nicht unbeträchtlichen völkerrechtlichen Praxis befassen müssen [22].

Zur zweiten Frage

14. Im Lichte der bisherigen Ausführungen bin ich der Auffassung, daß die Antwort auf die zweite Frage in den voraufgegangenen Antworten mit enthalten ist, weil das Beschlagnahmerecht des Küstenmitgliedstaats bezüglich einer rechtmäßig gefangenen Ladung Fisch, die von einem panamaischen Schiff nur vorübergehend in die Küsten- oder inneren Gewässer eingebracht worden ist, nicht ausgeübt werden kann, erst recht dann nicht, wenn der Hafenaufenthalt auf einen Notstand zurückzuführen ist.

Die von der Kommission herangezogene Verordnung (EWG) Nr. 2241/87 zur Festle-

20 — Vgl. Artikel 32 des Entwurfs der Kommission für Völkerrecht (ILC) über die Staatenverantwortlichkeit, der den Notstand als eine Situation definiert, in der eine Person aufgrund „höchster Notwendigkeit" gegen Völkerrecht verstößt, „wenn keine andere Möglichkeit besteht, ihr eigenes oder das Leben ihr anvertrauter Menschen zu retten" (vgl. NU, *Annuaire de la Commission du droit international*, 1979, II, zweiter Teil, S. 149).

21 — Vgl. zum Ganzen O'Conell, *The international Law of the Sea*, Oxford, 1984, volume II, S. 853 ff.

22 — Vgl. z. B. die bei De Lapradelle, Politis, *Recueil des arbitrages internationaux*, Paris 1905, I, S. 686 ff. und bei Gidel, *Le droit international public de la mer*, 1981, vol. II, S. 89 ff. angeführte Praxis; vgl. aus jüngerer Zeit die Urteile des spanischen Tribunal Supremo vom 22. April und 9. Mai 1990 (Contencioso administrativo, 3. Senat, *Repertorio de jurisprudencia Aranzadi*, Nr. 3328 bzw. 3807).

gung bestimmter Maßnahmen zur Kontrolle der Fischereitätigkeit ist nicht einschlägig. Diese Kontrollen betreffen, wie bereits ausgeführt, Zuwiderhandlungen gegen die Gemeinschaftsregelung der Fischereitätigkeit. Sie können daher auf das Schiff eines Drittstaats nur soweit angewandt werden, als der Fischfang in Gewässern stattgefunden hat, für die die Gemeinschaftsregelung gilt. Dies ist aber vorliegend nicht der Fall, weil die *Onkel Sam* auf Hoher See gefischt und keinesfalls gegen das Fangverbot der Gemeinschaft verstoßen hat.

15. Demgemäß schlage ich dem Gerichtshof vor, wie folgt auf die Fragen des vorlegenden Gerichts zu antworten:

1) Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3094/86 ist ohne Rücksicht auf die Gewässer, in denen sich das Schiff befindet, auf Besatzungsmitglieder nicht anzuwenden, wenn er auf das Schiff, auf dem sie angeheuert haben, keine Anwendung findet.

2) Die Staatszugehörigkeit eines Schiffes ist diejenige des Staates, in dem es ordnungsgemäß registriert ist, auch wenn die Eignergesellschaft ausländische Interessen vertritt, die Besatzung nur aus Ausländern besteht und der übliche Heimathafen sich im Ausland befindet.

3) Nach Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3094/86 kann das Verbot des An-Bord-Behaltens einer rechtmäßig gefangenen Ladung Lachs einem Schiff, das lediglich die ausschließliche Wirtschaftszone und die Küstengewässer eines Mitgliedstaats durchfährt und einen Hafen insbesondere bei einem Notstand nur vorübergehend aufsucht, nicht entgegengehalten werden; die Feststellung dieser Umstände ist Sache des nationalen Gerichts.