FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT ANTONIO LA PERGOLA

fremsat den 12. oktober 1995 *

1. Ved beslutning af 6. oktober 1994 har Kriminalretten i Frederikshavn forelagt følgende præjudicielle spørgsmål for Domstolen:

»1) Skal Kommissionens forordning (EØF) nr. 1382/87 af 20. maj 1987 om fastsættelse af bestemmelser for inspektion af fiskerfartøjer, artikel 2, fortolkes sådan, at den inspektionsstander eller det inspektionssymbol, der er beskrevet i forordningens bilag I, skal føres af eller være påmalet bordingbåden (gummibåden), eller er det tilstrækkeligt, at moderskibet 'Nordjylland' førte denne stander eller var påmalet symbolet?

Hvis svaret er, at bordingbåden *ikke* skulle føre standeren/skulle have været påmalet symbolet, ønskes der ikke yderligere præjudicielle afgørelser.

I modsat fald:

2) Har en eventuel manglende overholdelse af forskrifterne i artikel 2 retlig betydning for, om føreren af et fartøj, jf. artikel 3, har pligt til at efterkomme ordrer fra den inspicerende myndighed, i bekræftende fald, hvilken betydning?«

2. De faktiske omstændigheder i hovedsagen kan i korthed sammenfattes således. Finn Ohrt sejlede som fører af fiskerfartøjet »Actinia« i den østlige del af Kattegat, da en bordingbåd fra skibet »Nordjylland« nærmede sig med henblik på at foretage fiskeriinspektion. På trods af gentagne signaler om at standse skibet øjeblikkeligt, der blev afgivet dels over radio, dels ved hjælp af lyssignaler, fortsatte Finn Ohrt sejladsen.

Der blev herefter rejst tiltale mod Finn Ohrt for overtrædelse af § 6, stk. 3, i Fiskeriministeriets bekendtgørelse nr. 975 af 10. december 1992, jf. artikel 3, stk. 1, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 1382/87 af 20. maj 1987 om fastsættelse af bestemmelser for

* Originalsprog: italiensk.

inspektion af fiskerfartøjer [1] (herefter »forordningen«). Sidstnævnte bestemmelse har følgende ordlyd: »Føreren af et fartøj, som skal inspiceres, kan af repræsentanten for den pågældende medlemsstats inspicerende myndighed blive beordret til at standse, manøvrere eller udføre andre handlinger for at lette adgangen.«

I forelæggelsesbeslutningen er det anført, at den bordingbåd, som nærmede sig »Actinia«, ikke var udstyret med det i forordningens artikel 2 anførte identifikationssymbol. Denne bestemmelse har følgende ordlyd: »Fartøjer, der anvendes til inspektionsformål, skal [på klart synlig måde] [2] føre den stander eller være påmalet det i bilag I anførte symbol.« Et sådant symbol førtes kun af moderskibet »Nordjylland«. Dette skib kunne imidlertid ikke ses fra »Actinia«, idet det var flere sømil væk. Den forelæggende retsinstans har således anmodet Domstolen om at tage stilling til, om forpligtelsen til at føre symbolet også gælder for det fartøj, der foretager inspektionen, eller kun for moderskibet, og, i bekræftende fald, om den omstændighed, at det pågældende identifikationssymbol ikke har været ført, har betydning med hensyn til forpligtelsen til at efterkomme en ordre om at standse eller eventuelle andre ordrer, som i henhold til forordningens artikel 3 kan gives til fiskerfartøjer.

3. For så vidt angår det første spørgsmål, altså om symbolet også skal være påmalet bordingbåden, må det efter Kommissionens opfattelse besvares benægtende.

Kommissionens synspunkt er i det væsentlige baseret på, at bordingbåden i forhold til moderskibet ikke opererer selvstændigt, men som et hjælpefartøj. Ifølge Kommissionen er moderskibet derfor det eneste »inspektionsfartøj«, der er omfattet af forpligtelsen til at føre/være påmalet det i forordningens artikel 2 omhandlede symbol.

Efter min opfattelse kan Kommissionens argument ikke tiltrædes. Kommissionen har således ikke taget hensyn til, at formålet med den pågældende fællesskabsretlige bestemmelse i det væsentlige er, at fartøjer, der skal foretage kontrol af fiskerfartøjer, er umiddelbart genkendelige. Det fastsatte symbol skal være anbragt på en sådan måde, at det er »klart synligt«: Selve *formålet* med bestemmelsen er således at tilvejebringe et ensartet »ydre« kendetegn til identifikation af skibe, der skal foretage inspektion af fiskerfartøjer.

For så vidt dernæst angår bordingbåden er det for mig at se ikke korrekt, at den i relation til sagen her ikke skal betragtes som selvstændig i forhold til moderskibet med den ovenfor nævnte følge, at forpligtelsen til at føre symbolet udelukkende skulle gælde

1 — EFT L 132, s. 11. Det bør nævnes, at den danske retsforskrift, hvorved forordningens artikel 3, stk. 1, er gennemført, er § 137 i ovennævnte bekendtgørelse fra det danske Fiskeriministerium, og ikke § 6, stk. 3, således som det fejlagtigt er angivet i forelæggelsesbeslutningen. Der er imidlertid tale om en unøjagtighed, der er uden betydning for denne sag.

2 — O.a.: Denne passus findes ikke i den danske version af bestemmelsen.

for moderskibet. Mellem de to skibe er der for så vidt et »tjenesteforhold« i den forstand, at bordingbåden benyttes til at udføre de samme aktiviteter som moderskibet. Så snart bordingbåden er sat i havet og pløjer bølgerne, udfører den selvstændigt den funktion, moderskibet har, hvilket i dette tilfælde er at inspicere. Dette udelukker imidlertid ikke, men forudsætter tværtimod, at der også over for en bordingbåd må anvendes de identifikationskriterier, der efter fællesskabsbestemmelserne generelt er fastsat for alle fartøjer, der udfører inspektionsvirksomhed. Det er nærmest overflødigt at tilføje, at den omstændighed, at bordingbåden er mindre, ikke er til hinder for, at den kan betegnes som et »inspektionsskib«. Efter fast søretlig tradition betegnes et fartøj som et skib, uanset dets størrelse [3].

Når bordingbåden således er omfattet af begrebet inspektionsskib, hvilket jeg mener, den er, følger nødvendigvis heraf, at den skal føre genkendelsessymbolet på samme måde som moderskibet. I modsat fald ville det egentlige formål med artikel 2 ikke blive nået. Denne bestemmelse skal ses i nær sammenhæng med bestemmelsen i forordningens artikel 3, stk. 1, hvorefter føreren af fiskerfartøjet af medlemsstatens inspicerende myndighed kan blive beordret til at standse, manøvrere eller udføre andre handlinger for at lette adgangen. De ordrer, der udgår fra myndigheden, og de hertil svarende handleforpligtelser for føreren af fiskerfartøjet er klart fastsat i tilknytning til signaliseringsbestemmelserne, som finder anvendelse på enhver form for inspektionsvirksomhed. Inspektion skal derfor signaliseres på den foreskrevne måde, uanset hvordan den udøves. I relation til anvendelsen af de fællesskabsretlige bestemmelser er det uden betydning, om der er tale om en bordingbåd eller om moderskibet.

4. Den forelæggende retsinstans har endvidere ønsket oplyst, nemlig med det andet præjudicielle spørgsmål, om den omstændighed, at genkendelsessymbolet ikke har været anvendt, kan have betydning med hensyn til forpligtelsen til at efterkomme en ordre om at standse eller andre ordrer med hensyn til manøvrering eller andre handlinger, som er forbundet med inspektion af fiskerfartøjer. Nærmere bestemt ønskes det oplyst, om føreren af et fiskerfartøj som begrundelse for ikke at efterkomme de ordrer, der er fastsat i forordningens artikel 3, kan gøre gældende, at den inspicerende myndighed ikke har kunnet genkendes som sådan i kraft af de relevante identifikationssymboler.

Kommissionen og den danske regering har anført, at den omstændighed, at genkendelsessymbolet ikke har været anvendt, ikke er tilstrækkelig til at fritage føreren af et fiskerfartøj for forpligtelsen til at efterkomme de

3 — Allerede i oldtiden hed det, at »navigii appellatione etiam rates continentur« (betegnelsen skib omfatter også tømmerflåder) (Digesto 43, 12, 1, 14); i forlængelse af denne justinianske regel hævdede forfattere i det 16. (Stracca), det 17. (Stypmannus) og det 18. (Casaregis) århundrede, at »*sub vocabulo navis omnia navigiorum genera comprehendentur*« (begrebet skib omfatter alt, hvad der kan sejles med). Også Valin anførte i *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*, I, La Rochelle, 1776, s. 601, at »sous ces noms de navires ou autres bâtiments de mer sont compris même les chaloupes (...)« (betegnelsen skibe og andre fartøjer omfatter endog robåde).

ordrer, den inspicerende myndighed afgiver. Efter deres opfattelse er det afgørende i hvert enkelt tilfælde, om det kan antages, at skibsføreren vidste eller burde vide, hvem der har afgivet ordren. I den forbindelse er den omstændighed, at symbolet ikke har været ført, ikke i sig selv af afgørende betydning, men kun én af de faktorer, som retten skal tage i betragtning ved vurderingen af, om der i den konkrete sag forelå en sådan viden.

Ifølge Kommissionen og den danske regering fremgår det af forelæggelsesbeslutningen, at Finn Ohrt var klar over, at bordingbåden kom fra et inspektionsskib. Han har derfor vel vidende tilsidesat den forpligtelse, der påhviler ham i henhold til artikel 3, og han kan derfor ikke til sit forsvar gøre gældende, at det fartøj, der konkret skulle foretage inspektionen, ikke havde overholdt de bestemmelser om identifikation, der er fastsat i artikel 2. Kommissionen har desuden anført, at Finn Ohrt heller ikke har overholdt forpligtelsen til at aflytte kanal 16 på VHF, hvilket indebar, at Nordjylland ikke kunne give instruktioner over radioen. Dette er i sig selv en tilsidesættelse af den forpligtelse til at samarbejde med fiskeriinspektionen, der som en generel regel er fastsat i artikel 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 2241/87 af 23. juli 1987 [4].

5. Hvad kan man sige til ovennævnte argumenter? For det første er spørgsmålet om, hvorvidt Finn Ohrt vidste eller burde vide, om der var tale om en bordingbåd, en faktisk omstændighed, som er relevant ved den nationale rets afgørelse af sagen, men som efter min opfattelse ikke har betydning med hensyn til Domstolens fortolkningsdom.

For så vidt dernæst angår den påståede forpligtelse til at aflytte kanal 16 på VHF må det fremhæves, at der ikke efter fællesskabsretten påhviler fiskerfartøjets fører en sådan forpligtelse [5]. En sådan forpligtelse kan heller ikke antages at ligge i forlængelse af den forpligtelse til at samarbejde med de inspicerende myndigheder, der er fastsat i artikel 2 i forordning nr. 2241/87. Det fortolkningsspørgsmål, den danske retsinstans har forelagt, vedrører udelukkende bestemmelserne i forordning nr. 1382/87. Med henblik på anvendelsen af disse bestemmelser består forpligtelsen til at samarbejde med myndighederne, i det omfang det er fastsat, at føreren af fartøjet skal efterkomme de ordrer, der udstedes i forbindelse med inspektionsvirksomhed: Det er imidlertid åbenbart, at en sådan forpligtelse i henhold til EF-forordningen kun opstår for så vidt som den pågældende vidste — eller burde vide — at der er tale om en inspicerende myndighed.

4 — EFT L 207, s. 1.

5 — Det kan heller ikke antages, at en sådan forpligtelse kan støttes på de kontrolbestemmelser, som de nationale myndigheder kan udstede i henhold til artikel 15 i forordning (EØF) nr. 2241/87, således som Kommissionen har anført i sit indlæg. En sådan forpligtelse ligger klart uden for bestemmelserne i nævnte artikel, som vedrører de forskellige muligheder, en medlemsstat har, for at gøre udøvelse af fiskeriaktiviteter betinget af en licens eller at pålægge fiskerfartøjer en forpligtelse til at opbevare dokumentation vedrørende inspektioner, der allerede er foretaget i andre medlemsstater.

Bortset fra ovennævnte bemærkninger er Kommissionens og den danske regerings synspunkt, som jeg som anført nedenfor ganske vist reelt er enig i, imidlertid ikke fyldestgørende begrundet. Det tager udgangspunkt i, om føreren af et fiskerfartøj er forpligtet til at efterkomme de pågældende ordrer i alle tilfælde, hvor han, uanset om inspektionssymbolet har været ført, er klar over, hvem der har afgivet dem over for ham. I så fald er der dog et problem, det er vigtigt at afklare, for at svaret på spørgsmålet kan fremstå som korrekt. Det må således generelt fastslås, om forholdet i henhold til forordningen er det, at føreren må antages at være uvidende om, hvilket ærinde et skib eller andre fartøjer bestemt til inspektionsvirksomhed har, blot fordi den inspicerende myndighed ikke er påført det normale identifikationssymbol, eller om den pågældende også ad anden vej kan erhverve en sådan viden. Med særlig henblik på den konkrete sag vil de danske myndigheder kun, såfremt det er det sidste synspunkt, der er korrekt, lovligt have mulighed for at føre bevis for, at selv om det foreskrevne symbol ikke forefandtes, var Finn Ohrt alligevel klar over bådens karakter.

6. Svaret på dette spørgsmål kan kun findes på grundlag af en uddybende fortolkning af artikel 2. Som allerede nævnt er bestemmelsen udtryk for, at fartøjets karakter skal være kendelig for *alle og enhver*. Når den pågældende karakter er blevet offentligt kendt i kraft af den foreskrevne anbringelse af symbolet, vil ingen kunne hævde at være uvidende om den: Kendeligheden med hensyn til den pågældende betegnelse betragtes af fællesskabslovgiver i så fald som en lovsformodning. Når de i forordningens artikel 2 fastsatte betingelser er opfyldt, vil fiskerfartøjet med andre ord ikke kunne unddrage sig de forpligtelser, der er forbundet med udførelsen af inspektionen.

Hvordan stiller situationen sig imidlertid *retligt*, såfremt den inspicerende myndighed ikke forinden har været genkendelig som foreskrevet i forordningen? Teoretisk set er der her to fortolkningsmuligheder.

a) For det første kan det hævdes, at anbringelsen af symbolet er et tilstrækkeligt, men ikke også nødvendigt bevismiddel for at vise karakteren af den inspicerende myndighed. Den berørte person vil således også kunne blive klar over den *på anden måde*. Den omstændighed, at symbolet ikke er anbragt, giver en formodning for uvidenhed. En sådan formodning kan imidlertid afkræftes, såfremt de inspicerende myndigheder fører bevis for, at den pågældende dog faktisk er vidende om den karakter, de har tillagt fartøjet (*presumtio juris tantum*).

b) Heroverfor kan det anføres, at de regler, der er fastsat i forordningens artikel 2, udtrykker et nødvendigt og tilstrækkeligt middel, dvs. det eneste middel, der anerkendes efter gældende bestemmelser, til at

identificere inspektionsskibe. Herefter vil en manglende overholdelse af de pågældende bestemmelser være til hinder for, at myndighederne kan gøre gældende, at den berørte person var vidende om den betegnelse, fartøjet er tillagt. Der er i så fald en formodning for uvidenhed om fartøjets karakter, en formodning, som ikke kan afkræftes (*presumtio juris et de jure*).

7. Af de to muligheder er det den under a) nævnte, der efter min opfattelse er i overensstemmelse med selve *formålet* med forordningens artikel 2. I bestemmelsen er blot fastsat en typisk og ensartet regel om identifikation af fartøjer bestemt til inspektionsvirksomhed. Hvis bestemmelsen overholdes, er der som nævnt ovenfor en absolut formodning for kendskab til den karakter, der er tillagt den inspicerende myndighed. Dette skyldes, at såfremt fartøjets karakter er kendelig som fastsat i forordningen, formodes den uafbeviseligt at være kendt. Såfremt bordingbåden ikke fører det i forordningen fastsatte symbol og således ikke umiddelbart kan genkendes som det, den er, betyder dette imidlertid ikke, at den ud fra et fællesskabsretligt synspunkt ikke længere har den inspicerende funktion, den skal have, eller én gang for alle mister det islæt af myndighed, som skal gøres gældende over for det fiskerfartøj, der skal inspiceres. I sidste instans er det afgørende spørgsmål, om fiskerfartøjets fører på en eller anden måde er klar over, hvem der foretager inspektion. Såfremt symbolet er anbragt efter reglerne, er der som ovenfor nævnt formodning for en sådan viden. I modsat fald skal myndighederne føre bevis herfor. Det tilkommer den nationale retsinstans at tage stilling til, hvilke bevismidler der kan bringes i anvendelse. Efter de omtvistede fællesskabsbestemmelser har fartøjsførere ikke pligt til at skaffe sig viden om inspektionsskibe, der ikke er påført det krævede symbol; og dette er grunden til, at de inspicerende myndigheder skal bevise, at en fører faktisk var klar over bordingbådens funktion, naturligvis bortset fra det tilfælde, hvor denne som følge af, at symbolet forefindes, formodes kendt. Kun en sådan viden kan begrunde forpligtelser for fiskerfartøjet til at handle eller manøvrere i overensstemmelse med de ordrer, der i inspektionsøjemed afgives af myndighederne, som fartøjsføreren har pligt til at samarbejde med. Sammenfattende er forholdet således det, at de omtvistede fællesskabsretlige bestemmelser skal fortolkes på den måde, at alle fartøjer, der skal udføre inspektionsvirksomhed, skal føre det krævede symbol, men at fartøjsførerne på den anden side ikke kan undlade at efterkomme ordrer fra myndighederne om bord på de inspektionsskibe, hvis karakter den pågældende måtte være vidende om.

8. På baggrund af ovennævnte bemærkninger skal jeg herefter foreslå, at de spørgsmål, Kriminal- og Skifteretten i Frederikshavn har forelagt, besvares som følger:

»Når en bordingbåd foretager en inspektion, er den omfattet af begrebet 'fartøjer, der anvendes til inspektionsformål' som omhandlet i artikel 2 i Kommissionens

forordning (EØF) nr. 1382/87 af 20. maj 1987 og skal derfor føre det i nævnte bestemmelse fastsatte genkendelsessymbol.

Føreren af et fiskerfartøj har ikke pligt til at efterkomme en ordre om at standse eller andre ordrer, som han pålægges af et inspektionsskib, jf. forordningens artikel 3, såfremt han ikke var vidende om, hvem ordregiveren var. Han har en sådan viden, såfremt den inspicerende myndighed fører det identifikationssymbol, der kræves efter artikel 2. I modsat fald gælder der en afkræftelig formodning for, at han ikke var vidende om, hvem det var, medmindre myndighederne beviser, at han havde en sådan viden, uanset at inspektionssymbolet ikke førtes.«