# SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS FRANCIS G. JACOBS

vom 19. November 1996 *

1. Der vorliegende Fall ist einer von vier dem Gerichtshof vorgelegten Fällen, die die Durchführung der wirtschaftlichen Sanktionen gegen die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im Zusammenhang mit dem Krieg im ehemaligen Jugoslawien betreffen [1]. Diese Sanktionen beinhalteten das Verbot des Befahrens des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im kommerziellen Seeverkehr. Die Loten Navigation Company ist Eigentümerin des Schiffes Lido II; die Ebony Maritime ist Eigentümerin oder Teileigentümerin der aus Erdölerzeugnissen bestehenden Ladung, die das Schiff zu der betreffenden Zeit an Bord hatte. Es besteht der Verdacht, daß das Schiff gegen das vorgenannte Verbot verstoßen hat oder verstoßen wollte. Es wurde kurz vor der Einfahrt in die jugoslawischen Küstengewässer von NATO-WEU-Streitkräften abgefangen und von diesen in den italienischen Hafen Brindisi geschleppt. Im Verfahren vor den zuständigen italienischen Gerichten bestritten beide Gesellschaften den Verstoß gegen das Verbot.

## Rechtlicher Hintergrund

2. Im Laufe des Krieges im ehemaligen Jugoslawien nahm der Sicherheitsrat der Vereinigten Nationen eine Reihe von Resolutionen an, mit denen die Mitgliedstaaten der UNO aufgefordert wurden, verschiedene Embargomaßnahmen zu ergreifen und andere Sanktionen zu verhängen [2]. In der Resolution 757 (1992) vom 30. Mai 1992 verurteilte der Sicherheitsrat den Umstand, daß die Behörden der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) keine geeigneten Maßnahmen getroffen hätten, um der Aufforderung in der Resolution 752 (1992) nachzukommen, die Kämpfe in Bosnien-Herzegowina zu beenden. Er verhängte daher ein Handelsembargo und ein finanzielles Embargo.

3. Die Embargomaßnahmen wurden durch die Resolution 820 (1993) vom 17. April 1993 (im folgenden: Resolution) verstärkt. Absatz 25 der Resolution ist von unmittelbarer Bedeutung für den vorliegenden Fall. Er sieht vor, daß

„alle Staaten bis zum Abschluß der jeweiligen Untersuchungen alle Wasserfahrzeuge, Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen, Luftfahrzeuge und Ladungen festhalten, die sich in ihrem Hoheitsgebiet befinden und bei denen der Verdacht einer Verletzung der Resolutionen 713 (1991), 757 (1992), 787

* Originalsprache: Englisch.

1 — Vgl. Urteil des Gerichtshofes vom 30. Juli 1996 in der Rechtssache C-84/95 (Bosphorus, Slg. 1996, I-3953) und die beiden anhängigen Rechtssachen C-124/95 (Centro-Com) und C-163/96 (Racke).

2 — Vgl. auch meine Schlußanträge vom 30. April 1996 in der Rechtssache Bosphorus und vom 24. September 1996 in der Rechtssache Centro-Com (beide zitiert in Fußnote 1).

(1992) oder der vorliegenden Resolution besteht, und daß solche Wasserfahrzeuge, Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen und Luftfahrzeuge nach Feststellung einer solchen Verletzung beschlagnahmt und sie und ihre Ladung gegebenenfalls von dem festhaltenden Staat eingezogen werden".

4. Ebenso wichtig ist Absatz 28, worin der Sicherheitsrat beschlossen hat,

„das Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im kommerziellen Seeverkehr zu untersagen, außer wenn der durch die Resolution 724 (1991) eingesetzte Ausschuß dies von Fall zu Fall genehmigt oder ein Fall höherer Gewalt vorliegt" [3].

5. Die Gemeinschaft traf mehrere Maßnahmen zur Durchführung der Resolutionen des Sicherheitsrats. Die dem Gerichtshof im vorliegenden Fall vorgelegten Fragen betreffen die Verordnung (EWG) Nr. 990/93 des Rates vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) (im folgenden: Verordnung) [4] und den Beschluß Nr. 93/235/EGKS der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) (im folgenden: Beschluß) [5].

6. Mit der Verordnung wollte der Rat das in der Resolution 820 (1993) verhängte Embargo gegen die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) verstärken. Die Verordnung stützte sich auf Artikel 113 des Vertrages und ersetzte und hob frühere Ratsverordnungen über das Embargo auf [6].

3 — Vgl. zu diesem Ausschuß Nrn. 11 und 46 meiner Schlußanträge in der Rechtssache Bosphorus (bereits zitiert in Fußnote 1).

4 — ABl. L 102, S. 14. Die Verordnung wurde aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 462/96 des Rates vom 11. März 1996 zur Aussetzung der Verordnungen (EWG) Nr. 990/93 und (EG) Nr. 2471/94 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2472/94 und (EG) Nr. 2815/95 betreffend die Aussetzung der wirtschaftlichen und finanziellen Beziehungen zur Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro), zu den Schutzzonen der Vereinten Nationen in der Republik Kroatien und zu den von den bosnisch-serbischen Einheiten kontrollierten Gebieten der Republik Bosnien-Herzegovina (ABl. L 65, S. 1) mit Wirkung vom 27. Februar 1996 ausgesetzt.

5 — ABl. L 102, S. 17. Der Beschluß wurde aufgrund des Beschlusses Nr. 96/201/EGKS der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 11. März 1996 zur Aussetzung des Beschlusses 93/235/EGKS und zur Aufhebung des Beschlusses 95/510/EGKS betreffend die Aussetzung der wirtschaftlichen Beziehungen zur Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro), zu den Schutzzonen der Vereinten Nationen in der Republik Kroatien und zu den von den bosnisch-serbischen Einheiten kontrollierten Gebieten der Republik Bosnien-Herzegowina (ABl. L 65, S. 38) mit Wirkung vom 27. Februar 1996 ausgesetzt.

6 — Verordnung (EWG) Nr. 1432/92 des Rates vom 1. Juni 1992 zur Untersagung des Handels zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und den Republiken Serbien und Montenegro (ABl. L 151, S. 4), Verordnung (EWG) Nr. 2655/92 des Rates vom 8. September 1992 zur Beschränkung des internationalen Warenverkehrs mit Carnets TIR (TIR-Übereinkommen) für Sendungen zwischen zwei Orten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und über das Gebiet der Republiken Serbien und Montenegro (ABl. L 266, S. 26) und Verordnung (EWG) Nr. 2656/92 des Rates vom 8. September 1992 über bestimmte technische Einzelheiten in Verbindung mit der Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1432/92 zur Untersagung des Handels zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und den Republiken Serbien und Montenegro (ABl. L 266, S. 27).

7. In den Begründungserwägungen wird auf die Lage im ehemaligen Jugoslawien, insbesondere in Bosnien-Herzegowina, die Rolle der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) und die verschiedenen Resolutionen des Sicherheitsrats verwiesen. Es heißt dort:

„Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten sind übereingekommen, ein Gemeinschaftsinstrument einzusetzen, um u. a. eine einheitliche Durchführung einiger dieser Maßnahmen in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten."

8. Die meisten Bestimmungen der Verordnung geben im wesentlichen die verschiedenen Embargomaßnahmen wieder, die in den oben genannten Resolutionen des Sicherheitsrats enthalten sind. Von Bedeutung sind hier die Artikel 1 Absatz 1, 9, 10 und 11:

*„Artikel 1*

1. Ab 26. April 1993 ist folgendes untersagt:

a) das Verbringen in das Gebiet der Gemeinschaft von Erzeugnissen und Waren aller Art mit Ursprung in der, mit Herkunft aus der oder nach Durchfuhr durch die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro);

b) die Ausfuhr in oder Durchfuhr durch die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) von Erzeugnissen und Waren aller Art mit Ursprung in der, mit Herkunft aus der oder nach Durchfuhr durch die Gemeinschaft;

c) das Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im kommerziellen Seeverkehr;

d) alle Tätigkeiten, die direkt oder indirekt darauf abzielen oder bewirken, die unter Buchstabe a), b) oder c) genannten Transaktionen zu fördern;

e) die Bereitstellung nichtfinanzieller Dienstleistungen an natürliche oder juristische Personen für die Zwecke von Geschäftsvorgängen in der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro).

...

*Artikel 9*

Alle Wasserfahrzeuge, Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen, Luftfahrzeuge und Ladungen, bei denen der Verdacht einer Verletzung der Verordnung (EWG) Nr. 1432/92 oder der vorliegenden Verordnung besteht, werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bis zum Abschluß der Untersuchungen festgehalten.

*Artikel 10*

Jeder Mitgliedstaat legt die Sanktionen fest, die bei Verletzungen dieser Verordnung verhängt werden.

Ist festgestellt worden, daß im Falle von Wasserfahrzeugen, Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen, Luftfahrzeugen und Ladungen eine Verletzung dieser Verordnung vorliegt, so können diese Fahrzeuge und Ladungen von dem Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörden sie beschlagnahmt oder festgehalten haben, eingezogen werden.

*Artikel 11*

Diese Verordnung gilt im Gebiet der Gemeinschaft einschließlich ihres Luftraums und in allen Luftfahrzeugen bzw. auf allen Wasserfahrzeugen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats sowie für alle natürlichen Personen mit beliebigem Wohnsitz, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, bzw. alle juristischen Personen mit beliebigem Sitz, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats eingetragen oder gegründet sind."

9. Der EGKS-Beschluß ist praktisch identisch; der einzige sachliche Unterschied liegt darin, daß er gemäß Artikel 1 Buchstabe a für „unter den EGKS-Vertrag fallende Erzeugnisse und Waren aller Art" gilt.

10. Die in Italien zur Durchführung der vorgenannten Gemeinschaftsbestimmungen erlassenen Rechtsvorschriften sind, soweit für das vorliegende Verfahren von Bedeutung, im wesentlichen in Artikel 2 Absätze 2 und 3 Buchstabe b des Decreto-legge Nr. 144 vom 15. Mai 1993 — umgewandelt in das Gesetz Nr. 230 vom 16. Juli 1993 — enthalten [7].

11. Danach können Fahrzeuge, die im Verdacht stehen, das Embargo zu verletzen, zur Untersuchung durch die Zollbehörden angehalten und inspiziert werden. Wird bei einer solchen Untersuchung eine Verletzung der oben genannten Gemeinschaftsvorschriften festgestellt, so ordnet die zuständige Behörde die Einziehung der Waren an, die dem Embargo unterliegen. Führt das Fahrzeug nicht die italienische Flagge und gehört es nicht einer Person italienischer Staatszugehörigkeit, so beschlagnahmt die zuständige

7 — *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* Nr. 166 vom 17. Juli 1993.

Behörde auch das Fahrzeug und teilt dies über das Außenministerium sofort dem Konsulat des betreffenden Staates mit, so daß dieser die nötigen Maßnahmen treffen kann. Davon unberührt bleibt eine spätere Einziehung des Fahrzeugs, falls es der Flaggenstaat nicht innerhalb von 20 Tagen nach der Mitteilung unter Begleichung der Unkosten abholt und sich verpflichtet, die in der Resolution 820 (1993) vorgesehenen Sanktionsmaßnahmen zu treffen.

**Sachverhalt und Verfahren**

12. Der Sachverhalt läßt sich wie folgt zusammenfassen: Die Lido II ist ein unter maltesischer Flagge fahrender Tanker. Eigentümerin des Schiffes ist die maltesische Gesellschaft Loten Navigation Company Limited. Das Schiff war im April 1994 aus dem tunesischen Hafen La Shkira in Richtung Rijeka in Kroatien ausgelaufen und hatte Erdölerzeugnisse (24 434 Tonnen „dirty gasoil") für die Firma Monteshell in Triest als Käufer und Benzin (27 413 Tonnen „Premium mogas") geladen, das, wie im Seehandel üblich, noch nicht verkauft war und für das ein Käufer in Gibraltar gefunden werden sollte. Die Ladung gehörte oder gehörte teilweise der liberianischen Gesellschaft Ebony Maritime SA. Bei der Einfahrt in die Adria wurde die Lido II von NATO-WEU-Streitkräften zu einer „waiting area" im Hafen von Brindisi umgeleitet, um dort im Zuge der Embargoüberwachung inspiziert zu werden. Da keine Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden, verließ das Schiff am Nachmittag des 30. April 1994 die italienischen Gewässer und setzte seine Fahrt in Richtung Rijeka fort. Auf der Höhe der Halbinsel Gargano angelangt, änderte es allerdings deutlich seinen Kurs und fuhr in Richtung des albanischen Hafens Durazzo, angeblich um dort einen auf einer früheren Fahrt verlorengegangenen Anker zu ersetzen. In der Nacht vom 30. April auf den 1. Mai begann Wasser in den Maschinenraum einzudringen. Der Kapitän gab mehrere SOS-Signale ab und gab an, das Leck nicht unter Kontrolle bringen zu können, auch weil die vorhandenen Pumpen nicht ausreichten; er änderte daher wiederum den Kurs und fuhr auf die näher gelegene montenegrinische Küste zu. Noch vor Erreichen der jugoslawischen Küstengewässer landete in den internationalen Gewässern allerdings ein Hubschrauber der NATO-WEU-Streitkräfte auf dem Deck der Lido II, und ein niederländisches Militärkommando übernahm die Kontrolle über das Schiff, das dann in den Hafen von Brindisi geschleppt und dort der Verfügungsgewalt der italienischen Behörden unterstellt wurde.

13. Nach Inspektionen und Kontrollen, Prüfung der von der Schiffs- und Ladungseignerin beigebrachten Unterlagen und Urkunden und Einholung von Berichten der zuständigen technischen Stellen beschloß der Präfekt von Brindisi die Beschlagnahme des Schiffes und die Einziehung der Ladung aufgrund der in den italienischen Rechtsvorschriften bei Embargoverstößen vorgesehenen Sanktionen. In ihren schriftlichen Erklärungen führt die italienische Regierung aus, daß die montenegrinischen Behörden wiederholt bei der italienischen Botschaft in Belgrad vorstellig geworden seien, um die Freigabe der Lido II und ihrer Ladung zu erreichen, die angeblich von lebenswichtiger Bedeutung für Montenegro sei. In der mündlichen Verhandlung bestritten die Klägerinnen jedoch diese

Erklärung und trugen vor, die betreffenden Unterlagen seien ihnen nicht zugänglich gemacht worden.

14. Die Loten Navigation Company und die Ebony Maritime haben beim Tribunale Amministrativo Regionale della Puglia die Aufhebung der Verfügung des Präfekten beantragt. Mit Entscheidung vom 6. Dezember 1994 hat dieses Gericht den Antrag zurückgewiesen. Beide Gesellschaften beantragen nunmehr beim Consiglio di Stato (Staatsrat) die Aufhebung der Entscheidung des Gerichts. Nach Ansicht des Consiglio di Stato ist zur Entscheidung des Falles eine Auslegung der Verordnung und des Beschlusses erforderlich; er legt daher dem Gerichtshof folgende Fragen vor:

1) Sind Artikel 1 Buchstabe c des Beschlusses der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) (93/235/EGKS) und Artikel 1 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 990/93 des Rates vom 26. April 1993 über den Handel zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) dahin auszulegen, daß nur ein solches Handeln einen Verstoß gegen das darin ausgesprochene Verbot darstellt, bei dem ein Schiff oder ein anderes Fahrzeug, das für den Handelsverkehr im Küstenmeer der Bundesrepublik Jugoslawien bestimmte Waren transportiert, tatsächlich dieses Küstenmeer befährt, oder wird von diesen Vorschriften auch ein Handeln erfaßt, das in internationalen Gewässern stattgefunden hat, bei dem aber aufgrund der konkreten Art und Weise seiner Planung und Ausführung Grund zu der Annahme besteht, daß dieses Schiff oder andere Fahrzeug zum Zweck des Handelsverkehrs Kurs auf das genannte Küstenmeer nimmt?

2) Erfassen die Vorschriften von Artikel 1 Buchstabe d dieses Beschlusses und dieser Verordnung, soweit sie alle Tätigkeiten verbieten, die direkt oder indirekt darauf abzielen oder bewirken, die unter Buchstabe c genannten Transaktionen zu fördern, auch die Navigation in internationalen Gewässern von Schiffen oder anderen Fahrzeugen, die Waren transportieren, die vermutlich für den Handelsverkehr im Küstenmeer der Bundesrepublik Jugoslawien bestimmt sind?

3) Ist eine nationale Vorschrift, die im Fall eines festgestellten Verstoßes gegen eines der Verbote dieses Artikels 1 ausdrücklich die — obligatorische oder fakultative — Einziehung der von einem der in Artikel 10 Absatz 2 genannten Fahrzeuge transportierten Ladung vorsieht, mit den Gemeinschaftsvorschriften und insbesondere mit Artikel 10 Absätze 1 und 2 dieses Beschlusses und dieser Verordnung vereinbar?

15. Die Klägerinnen sowie Italien, Frankreich, das Vereinigte Königreich und die Kommission haben Erklärungen abgegeben und waren in der mündlichen Verhandlung vertreten.

**Vorfragen**

16. Bevor ich mich den Fragen des Consiglio di Stato zuwende, muß ich auf zwei Vorfragen eingehen.

17. Erstens ist der Beschluß wohl nicht auf den hier vorliegenden Fall anwendbar, wie die Kommission betont. Unstreitig beförderte die Lido II keine anderen Erzeugnisse als Erdölerzeugnisse; der Handel mit letzteren fällt jedoch unter den EG-Vertrag und nicht unter den EGKS-Vertrag. Im folgenden werde ich daher nur die Verordnung berücksichtigen; der Beschluß hat ohnedies denselben Wortlaut.

18. Zweitens führt das Vereinigte Königreich aus, daß die Verordnung nicht anwendbar sei, und Frankreich hat sich dem in der mündlichen Verhandlung angeschlossen. Zweifel an der Anwendung der Verordnung hat auch Italien in seinen schriftlichen Erklärungen und in der mündlichen Verhandlung geäußert. Hierbei stützt sich das Vereinigte Königreich auf Artikel 11 der Verordnung; danach gilt diese im Gebiet der Gemeinschaft und in allen Luftfahrzeugen bzw. auf allen Wasserfahrzeugen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats sowie für alle natürlichen Personen mit beliebigem Wohnsitz, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, bzw. alle juristischen Personen mit beliebigem Sitz, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats eingetragen oder gegründet sind. Wie im Ausgangsverfahren festgestellt wurde, sind sowohl die Ebony Maritime als auch die Loten Navigation Company Gesellschaften, die nicht zur Gemeinschaft gehören, und die Lido II führt die Flagge von Malta. Als das Schiff von den NATO-WEU-Streitkräften übernommen wurde, befand es sich außerdem in internationalen Gewässern, und das vorlegende Gericht hat nicht dargelegt, daß Staatsangehörige oder Gesellschaften der Gemeinschaft an der behaupteten Verletzung der Verordnung beteiligt gewesen seien. Nach Ansicht des Vereinigten Königreichs gilt die Verordnung nur i) in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats, ii) für Schiffe unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats, iii) für natürliche Personen, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, und iv) für Gesellschaften, die nach dem Recht eines Mitgliedstaats eingetragen oder gegründet sind. Somit sei sie hier nicht anwendbar. Obwohl diese Frage in dem Vorlagebeschluß nicht angeschnitten wird, muß meines Erachtens auf sie eingegangen werden, um das vorlegende Gericht bei der Lösung des Falles zu unterstützen.

19. Die Kommission geht in ihren schriftlichen Erklärungen zwar nicht unmittelbar auf die Frage der Gerichtsbarkeit ein, sie vertritt dort aber die Auffassung, daß hier eine zusammenhängende Kette von Ereignissen vorliege, von denen einige im Gebiet der Gemeinschaft stattgefunden hätten. Bei der

ersten Inspektion im Hafen von Brindisi seien falsche Erklärungen unter Verletzung der Verordnung abgegeben worden. Ferner sei die Ladung zum Teil für eine Gesellschaft in der Gemeinschaft, nämlich die Monteshell in Triest, bestimmt gewesen. Außerdem falle die behauptete Verletzung unter Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung, der die Ausfuhr in die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) von Erzeugnissen und Waren aller Art mit Ursprung in der, mit Herkunft aus der oder nach Durchfuhr durch die Gemeinschaft untersage. Diese Erklärungen beruhen jedoch teilweise auf Umständen und Bestimmungen, auf die in dem Vorlagebeschluß nicht Bezug genommen wird. In der mündlichen Verhandlung bestätigte die Kommission, daß ihrer Ansicht nach die Verordnung anzuwenden sei.

20. Meines Erachtens ist klar, daß die Verordnung allein deshalb anzuwenden ist, weil die Lido II in den Hafen von Brindisi geschleppt wurde, nachdem sie von den NATO-WEU-Streitkräften aufgebracht worden war. Die Verordnung wurde erlassen, um die Resolution 820 (1993) des Sicherheitsrats durchzuführen. Aus den Zielen und Bestimmungen dieser Resolution ergibt sich klar, daß sie möglichst umfassend angewandt werden sollte. Durch die Resolution, die sich an alle Mitglieder der Vereinten Nationen richtete, sollte das Embargo gegen die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) verstärkt werden. Nach Absatz 13 der Resolution müssen alle Staaten Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, daß Waren und Erzeugnisse mit angeblich anderer Bestimmung in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Jugoslawien umgeleitet werden. In Absatz 19 *weist* der Sicherheitsrat

„die Staaten auf die Bedeutung einer strikten Durchführung der in Kapitel VII der Charter vorgesehenen Maßnahmen *hin* und *fordert* sie *auf*, rechtlich gegen natürliche und juristische Personen vorzugehen, die gegen die in den Resolutionen 713 (1991), 757 (1992) und 787 (1992) sowie in dieser Resolution vorgesehenen Vorkehrungen verstoßen, und geeignete Strafmaßnahmen hierfür zu ergreifen".

Nach dem oben [8] zitierten Absatz 25 mußten alle Staaten u. a. alle Schiffe festhalten, die sich in ihrem Hoheitsgebiet befanden und bei denen der Verdacht einer Verletzung des Embargos bestand.

21. Ich habe keinen Zweifel, daß die Verordnung im Lichte der Resolutionen des Sicherheitsrats, insbesondere der Resolution 820 (1993), auszulegen ist. Demnach ist die Verordnung dahin auszulegen, daß die Sanktionen voll wirksam werden. Dies ergibt sich aber meines Erachtens auch schon klar aus dem Wortlaut der Verordnung.

8 — Nr. 3 dieser Schlußanträge.

22. In Artikel 11 ist vorgesehen, daß die Verordnung „im Gebiet der Gemeinschaft" gilt. Genauso wird die Verordnung hier angewandt; sie wird nämlich von den italienischen Behörden in deren Hoheitsgebiet angewandt. Und die Verordnung wird wiederum im Einklang mit Artikel 11 auf ein Schiff „unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats" angewandt; nichts spricht dafür, daß das Schiff nicht ordnungsgemäß unter die Gerichtsbarkeit des betreffenden Mitgliedstaats gebracht worden wäre. Artikel 11 bewirkt also keine Beschränkung des Anwendungsbereichs der Verordnung; er setzt den Anwendungsbereich mit der Gerichtsbarkeit der Mitgliedstaaten nach dem Völkerrecht gleich.

23. Das Verbot, dessen behauptete Verletzung zur Anwendung der Verordnung führt, gilt andererseits auch außerhalb des Gebietes der Gemeinschaft, und zwar notwendigerweise, da Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung das Befahren des jugoslawischen Küstenmeers untersagt, was normalerweise von außerhalb des Gebietes der Gemeinschaft geschehen wird. Dieses Verbot gilt darüber hinaus „im kommerziellen Seeverkehr"; es beschränkt sich nicht auf Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

24. Ähnlich sieht Artikel 9 der Verordnung vor, daß *alle* Schiffe — und nicht nur Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats —, bei denen der Verdacht einer Verletzung der Verordnung besteht, von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten bis zum Abschluß der Untersuchungen festgehalten werden.

25. Würde die Auffassung vertreten, daß die Mitgliedstaaten in Fällen wie dem vorliegenden die Verordnung nicht anwenden könnten, so bestünde eine erhebliche Gefahr, daß sie nicht in der Lage wären, die Sanktionen der Vereinten Nationen durchzuführen. Wenn die Mitgliedstaaten, wie in Artikel 10 vorgesehen, die Strafmaßnahmen für eine Verletzung der Verordnung festlegen, wären sie gegebenenfalls außerstande, diese Strafen zu verhängen, falls ein ihren Behörden übergebenes Schiff nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führt. Dies kann, so scheint mir, nicht der beabsichtigte Zweck der Verordnung sein.

26. Unabhängig davon ist es aber, wie schon dargelegt, aufgrund des Wortlauts der Verordnung klar, daß diese nicht nur für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats oder für Schiffe gilt, die Staatsangehörigen oder Gesellschaften eines Mitgliedstaats gehören, sondern auch für alle Schiffe, die sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats befinden. Diese Auslegung wird durch das Urteil des Gerichtshofes im Fall Bosphorus [9] bestätigt, obgleich die Frage der Gerichtsbarkeit in diesem Fall nicht ausdrücklich aufgeworfen wurde. Nach der dort vertretenen Auffassung galt die Verordnung für ein Flugzeug der jugoslawischen Luftverkehrsgesellschaft, das an eine türkische Gesellschaft verpachtet und in der Türkei registriert war, schon deshalb, weil das Flugzeug auf dem Flughafen von Dublin stand.

9 — Zitiert in Fußnote 1.

27. Dagegen kann nicht eingewendet werden, die Verordnung werde dadurch in einer Weise ausgelegt, die den Regeln oder Grundsätzen des Völkerrechts, wie etwa dem Grundsatz der Freiheit der Meere nach den Artikeln 87 und 92 der Seerechtskonvention [10], zuwiderlaufe. Wie die französische Regierung in ihren schriftlichen Erklärungen betont, sind die vom Sicherheitsrat nach Kapitel VII der Charta der Vereinten Nationen getroffenen Vorkehrungen für alle UNO-Mitglieder bindend (siehe Artikel 25); Artikel 103 der Charta sieht zudem folgendes vor:

„Widersprechen sich die Verpflichtungen von Mitgliedern der Vereinten Nationen aus dieser Charta und ihre Verpflichtungen aus anderen internationalen Übereinkünften, so haben die Verpflichtungen aus dieser Charta Vorrang."

Da die mit den Resolutionen verhängten Sanktionen gegen die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) eindeutig möglichst umfassend angewandt werden sollten, muß ihre Durchführung Vorrang vor dem Grundsatz der Freiheit der Meere haben.

28. Ich komme daher zu dem Schluß, daß die Verordnung in dem hier gegebenen Fall anzuwenden ist. Andernfalls, so möchte ich hinzufügen, wäre der Gerichtshof nicht zuständig, um über die ihm vorgelegten sachlichen Fragen zu entscheiden, da diese dann außerhalb des Bereichs der Verordnung liegen würden. [11]

**Die erste und die zweite Frage**

29. Mit den ersten beiden Fragen möchte das vorlegende Gericht im wesentlichen wissen, ob Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben c und d der Verordnung dahin auszulegen ist, daß nur das tatsächliche Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im kommerziellen Seeverkehr untersagt ist, oder ob das Verbot vielmehr auch gilt, wenn ein hinreichender Grund für die Annahme besteht, daß ein Schiff auf dieses Küstenmeer zum Zwecke des kommerziellen Seeverkehrs zusteuert.

30. Ich habe bereits dargelegt, daß die Verordnung im Lichte der Resolutionen des Sicherheitsrats, insbesondere der Resolution 820 (1993), auszulegen ist, die sie durchführen soll. Der Wortlaut von Absatz 28 dieser Resolution ist als solcher nicht hilfreicher als der Wortlaut von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung, da er ähnlich lautet, nämlich: „das Befahren des Küstenmeers der

10 — Geschlossen in Montego Bay am 10. Dezember 1982 (21 ILM, 1261). Die Konvention trat am 16. November 1994 in Kraft.

11 — Vgl. meine Schlußanträge vom 17. September 1996 in den Rechtssachen C-28/95 (Leur-Blum) und C-130/95 (Giloy), noch nicht entschieden.

Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im kommerziellen Seeverkehr zu untersagen ...“ Aufgrund des Wortlauts und des Kontexts dieser Bestimmungen ist es trotzdem klar, daß sich das in Rede stehende Verbot nicht auf das tatsächliche Befahren des jugoslawischen Küstenmeers beschränkt.

31. Sowohl die Resolution als auch die Verordnung untersagen das Befahren des jugoslawischen Küstenmeers im kommerziellen Seeverkehr. Das bedeutet, daß ein tatsächliches Befahren nicht stattfinden darf. Damit das Verbot wirksam wird, muß daher der Seeverkehr am Befahren gehindert werden. Folglich erfordern die Resolution und die Verordnung zur Gewährleistung des Verbotes die Aufbringung von Schiffen, wenn klar ist, daß diese auf das jugoslawische Küstenmeer zusteuern. Dies war zweifellos bei der Lido II der Fall.

32. Die Ebony Maritime und die Loten Navigation Company unterscheiden jedoch zwischen der Durchführung des Embargos und der Verhängung von Strafen für tatsächliche Verstöße. Sie vertreten die Auffassung, daß die Durchführung des Embargos stets möglich sei, wenn ein Verstoß verhindert werden könne; Strafen könnten jedoch nur verhängt werden, wenn ein Verstoß feststehe.

33. Ich bin nicht davon überzeugt, daß hier eine solche Unterscheidung möglich ist. Es erscheint gekünstelt, zwischen einem tatsächlichen Befahren der jugoslawischen Küstengewässer und dem Verhalten eines Schiffes zu unterscheiden, das eine klare Absicht des Befahrens dieser Gewässer zeigt. Dies gilt besonders in Anbetracht der Ziele der Resolution und der Verordnung. Wie bereits erwähnt, sollte die Resolution möglichst umfassend angewandt werden. Ihr Ziel war, das Embargo gegen die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) zu verstärken. In meinen Schlußanträgen in der Rechtssache Bosphorus habe ich — ebenso wie der Gerichtshof in seinem Urteil [12] — das insoweit bestehende starke Interesse der Allgemeinheit betont. Für eine wirksame Durchführung des Embargos erschien es unerläßlich, das Befahren des jugoslawischen Küstenmeers im kommerziellen Seeverkehr zu verhindern. [13] Um Verstöße zu verhindern, muß es möglich sein, sowohl versuchte als auch tatsächliche Verletzungen zu ahnden. Würden nur letztere geahndet, so hätte dies eine viel geringere abschreckende Wirkung. Es ist klar, daß das Embargo stark an Wirksamkeit einbüßen würde, wenn Strafen nur Schiffe treffen könnten, die schon das jugoslawische Küstenmeer befahren. Befindet sich nämlich ein Schiff bereits in diesen Gewässern, so wird die Durchsetzung des Embargos viel schwieriger und gefährlicher. Den NATO-WEU-Streitkräften war zwar das Verfolgungsrecht in den genannten Gewässern verliehen worden [14], eine solche Verfolgung konnte aber zu Zusammenstößen mit Streitkräften der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) führen. Das in Rede stehende Verbot ist also dahin auszulegen, daß es auch für Schiffe gilt, die eine klare Absicht erkennen lassen, das jugoslawische Küstenmeer im kommerziellen See-

12 — Zitiert in Fußnote 1 (Randnr. 26).

13 — Vgl. M. P. Scharf und J. L. Dorosin in „Interpreting UN sanctions: the rulings and role of the Yugoslavia Sanctions Committee“, *Brooklyn Journal of International Law* (1993), S. 771, 809 f.

14 — Vgl. Absatz 29 der Resolution 820 (1993) und Absatz 12 der Resolution 787 (1992).

verkehr zu befahren. Wie die französische Regierung betont, würde jede andere Auslegung die betreffenden Vorschriften ihrer Wirksamkeit berauben. Ich schließe daraus, daß eine versuchte Verletzung des Embargos verboten ist und Strafmaßnahmen ebenso unterliegt wie eine tatsächliche Verletzung.

34. Diese Auslegung wird durch Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung bekräftigt, der alle Tätigkeiten untersagt, die direkt oder indirekt darauf abzielen oder bewirken, die unter Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c genannten Transaktionen zu fördern. Meines Erachtens wäre es anhand dieser Bestimmung möglich, Maßnahmen gegen Schiffe zu ergreifen, die Waren in die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) verbringen wollen, selbst wenn sich ein solches Schiff noch in einem Hafen in gewisser Entfernung von diesem Land befinden würde, sofern feststeht, daß das Schiff für Zwecke des kommerziellen Seeverkehrs Kurs auf das jugoslawische Küstenmeer genommen hat und somit ein Verstoß gegen das Embargo versucht wurde.

35. Im vorliegenden Fall machen die Loten Navigation Company und die Ebony Maritime geltend, die Lido II sei infolge höherer Gewalt zu einer Kursänderung in Richtung der montenegrinischen Küste gezwungen gewesen. Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung nimmt Fälle *höherer Gewalt* vom Verbot des Befahrens des jugoslawischen Küstenmeers aus. Der Consiglio di Stato scheint jedoch die Auffassung zu vertreten, daß sich die Frage der *höheren Gewalt* in dem bei ihm anhängigen Verfahren nicht stelle und hat keine Frage zu dieser Bestimmung vorgelegt. Es besteht daher kein Grund, auf diese Frage einzugehen.

36. Demgemäß sollten die ersten beiden Fragen meines Erachtens dahin beantwortet werden, daß aufgrund des Artikels 1 Absatz 1 Buchstaben c und d der Verordnung nicht nur das tatsächliche Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im kommerziellen Seeverkehr untersagt ist, sondern daß diese Bestimmungen auch Anwendung finden, wenn ein hinreichender Grund zu der Annahme besteht, daß ein Schiff im kommerziellen Seeverkehr Kurs auf diese Gewässer nimmt.

37. Die ersten beiden Fragen stehen jedoch auch im Zusammenhang mit der dritten Frage, der ich mich jetzt zuwende.

**Die dritte Frage**

38. Mit der dritten Frage möchte der Consiglio di Stato wissen, ob eine nationale Vorschrift, die im Fall eines festgestellten Verstoßes gegen eines der Verbote des Artikels 1 der Verordnung die Einziehung der von einem der in Artikel 10 Absatz 2 genannten Fahrzeuge transportierten Ladung vorsieht, mit der Verordnung vereinbar ist. Artikel 10

Absatz 1 [15] sieht vor, daß jeder Mitgliedstaat die Sanktionen festlegt, die bei Verletzungen der Verordnung verhängt werden. Absatz 2 dieses Artikels sieht ferner folgendes vor: Ist festgestellt worden, daß im Falle von Wasserfahrzeugen, Lastkraftwagen, Eisenbahnwagen, Luftfahrzeugen und Ladungen eine Verletzung der Verordnung vorliegt, so können diese Fahrzeuge und Ladungen von dem Mitgliedstaat, dessen zuständige Behörden sie beschlagnahmt oder festgehalten haben, eingezogen werden.

39. Die dritte Frage dürfte teilweise auf einen eindeutigen Fehler in der italienischen Fassung der Verordnung zurückgehen. Im Gegensatz zu den Fassungen in allen anderen Sprachen erwähnt der italienische Text nicht die Ladungen in Artikel 10 Absatz 2. Die italienischen Durchführungsvorschriften sehen jedoch im Einklang mit den übrigen Fassungen der Verordnung und auch im Einklang mit Absatz 25 der Resolution die Einziehung von Ladungen vor, mit denen gegen das Embargo verstoßen wurde. Da die Verordnung anhand aller sprachlichen Fassungen auszulegen ist [16], ist die Antwort auf die dritte Frage eindeutig: Die Einziehung der Ladung ist mit der Verordnung vereinbar. Der strafrechtliche Grundsatz nullum crimen, nulla poena sine lege steht hier offensichtlich nicht in Rede, da die italienischen Durchführungsvorschriften ausdrücklich die Einziehung vorsehen. Da die Resolution, die Verordnung und die italienischen Rechtsvorschriften ähnlich abgefaßt sind, erübrigt sich — im Gegensatz zu den Überlegungen einiger Regierungen, die Erklärungen abgegeben haben — die Prüfung, ob die Verordnung die Frage von Strafmaßnahmen erschöpfend regelt oder ob sie im Gegenteil die nationale Zuständigkeit unberührt läßt.

40. Es mag trotzdem hilfreich sein, zu untersuchen, ob das Gemeinschaftsrecht für die Einziehung von Ladungen andere Voraussetzungen aufstellt, als sie die Verordnung ausdrücklich vorsieht.

41. Der Gerichtshof hat sich schon einmal mit der Strafmaßnahme der Beschlagnahme von Waren im Zusammenhang mit einzelstaatlichen Kontrollen der Ausfuhr von strategischem Material befassen müssen. Im Fall Richardt [17] erhob sich die Frage, ob die Nichteinhaltung einer nationalen Beschränkung der innergemeinschaftlichen Durchfuhr von Waren zum Schutz der äußeren Sicherheit eines Mitgliedstaats durch Beschlagnahme solcher Waren geahndet werden kann. Der Gerichtshof wies auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hin und stellte dabei folgendes fest [18]:

„Es ist jedoch Sache des vorlegenden Gerichts, unter Berücksichtigung aller Umstände des jeweiligen Falles zu beurteilen, ob die getroffene Regelung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang steht. Zu berücksichtigende Umstände sind z. B. die Art der Ware, die die Sicherheit

15 — Bereits zitiert (Nr. 8).

16 — Vgl. zuletzt Urteil vom 17. Oktober 1996 in der Rechtssache C-64/95 (Lubella, Slg. 1996, I-5105, Randnr. 17).

17 — Urteil vom 4. Oktober 1991 in der Rechtssache C-367/89 (Slg. 1991, I-4621).

18 — Randnr. 25.

des Staates gefährden könnte, die Umstände, unter denen die Zuwiderhandlung begangen worden ist, und die Gutgläubigkeit oder Bösgläubigkeit des Wirtschaftsteilnehmers, der die Durchfuhr vorzunehmen beabsichtigte und zu diesem Zweck von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Dokumente verwendete."

42. In der Rechtssache Leifer u. a., einem anderen Fall nationaler Exportkontrollen, bekräftigte der Gerichtshof, daß das Recht, strafrechtliche Sanktionen zu verhängen, in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt, daß aber solche Strafen nicht außer Verhältnis zum verfolgten Ziel der öffentlichen Sicherheit stehen dürfen [19]. Der Gerichtshof nahm erneut Bezug auf die oben genannten Kriterien [20].

43. Es besteht kein Zweifel, daß der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Fällen wie dem hier vorliegenden gewahrt werden muß und daß die zuständigen nationalen Behörden diese Kriterien berücksichtigen müssen. Im Gegensatz zu den vorgenannten Fällen, in denen die in Rede stehenden nationalen Rechtsvorschriften in Abweichung vom Gemeinschaftsrecht erlassen wurden, ist jedoch die im vorliegenden Fall beschlossene Einziehung eine in der Verordnung festgelegte Sanktion für die Verletzung des Gemeinschaftsrechts. Dabei sind weitere Grundsätze zu beachten, die der Gerichtshof in der Rechtssache Kommission/ Griechenland wie folgt zum Ausdruck gebracht hat [21]:

„Enthält eine gemeinschaftsrechtliche Regelung keine besondere Vorschrift, die für den Fall eines Verstoßes gegen die Regelung eine Sanktion vorsieht, oder verweist sie insoweit auf die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, so sind die Mitgliedstaaten nach Artikel 5 EWG-Vertrag verpflichtet, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um die Geltung und die Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts zu gewährleisten.

Dabei müssen die Mitgliedstaaten, denen allerdings die Wahl der Sanktionen verbleibt, namentlich darauf achten, daß Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht nach ähnlichen sachlichen und verfahrensrechtlichen Regeln geahndet werden wie nach Art und Schwere gleichartige Verstöße gegen nationales Recht, wobei die Sanktion jedenfalls wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein muß."

19 — Urteil vom 17. Oktober 1995 in der Rechtssache C-83/94 (Slg. 1995, I-3231, Randnr. 39).

20 — Randnr. 40.

21 — Urteil vom 21. September 1989 in der Rechtssache 68/88 (Slg. 1989, 2965, Randnrn. 23 und 24). Vgl. auch Urteile vom 10. Juli 1990 in der Rechtssache C-326/88 (Hansen, Slg. 1990, I-2911, Randnr. 17), vom 2. Oktober 1991 in der Rechtssache C-7/90 (Vandevenne u. a., Slg. 1991, I-4371, Randnr. 11), vom 8. Juni 1994 in der Rechtssache C-382/92 (Kommission/Vereinigtes Königreich, Slg. 1994, I-2435, Randnr. 55), vom 8. Juni 1994 in der Rechtssache C-383/92 (Kommission/Vereinigtes Königreich, Slg. 1994, I-2479, Randnr. 40), vom 26. Oktober 1995 in der Rechtssache C-36/94 (Siesse, Slg. 1995, I-3573, Randnr. 20), vom 12. September 1996 in den verbundenen Rechtssachen C-58/95, C-75/95, C-112/95, C-119/95, C-123/95, C-135/95, C-140/95, C-141/95, C-154/95 und C-157/95 (Gallotti u. a., Slg. 1996, I-4345, Randnr. 14) und vom 26. September 1996 in der Rechtssache C-341/94 (Allain, Slg. 1996, I-4631, Randnr. 24).

44. Im vorliegenden Fall sind diese Grundsätze unter Berücksichtigung des starken Interesses der Allgemeinheit an einer wirksamen Durchführung des Embargos gegen die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) anzuwenden. Wie der Gerichtshof im Fall Bosphorus festgestellt hat, wird mit der Verordnung ein für die internationale Gemeinschaft fundamentales Ziel von allgemeinem Interesse verfolgt, um den Kriegszustand in der betroffenen Region und die massive Verletzung der Menschenrechte und des humanitären internationalen Rechts in der Republik Bosnien-Herzegowina zu beenden [22].

45. Die Ebony Maritime und die Loten Navigation Company beziehen sich ebenfalls auf die Grundrechte als wichtigen Bestandteil der allgemeinen Rechtsgrundsätze, deren Wahrung der Gerichtshof zu sichern hat [23]. Sie verweisen insbesondere auf den Grundsatz nulla poena sine culpa. Nach ihrer Auffassung verhängen die italienischen Rechtsvorschriften Sanktionen gegen den Eigentümer der Ladung, ohne einen Beweis seiner Schuld zu verlangen. Dies sei gleichbedeutend mit einem System schuldunabhängiger, objektiver strafrechtlicher Verantwortlichkeit.

46. Es geht nicht klar aus dem Vorlagebeschluß hervor, ob diese Behauptung bezüglich der italienischen Rechtsvorschriften richtig ist. Auf jeden Fall ist ein System der objektiven strafrechtlichen Verantwortlichkeit nicht grundsätzlich mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar. In der Rechtssache Hansen [24] sah der Gerichtshof ein solches System als gerechtfertigt an, um die Einhaltung der Vorschriften über die Fahrzeiten und Ruhepausen nach der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr sicherzustellen [25]. Im vorliegenden Fall wäre demnach angesichts des viel stärkeren Interesses der Allgemeinheit auch eine objektive strafrechtliche Verantwortlichkeit bei der Umsetzung der in Rede stehenden Verordnung annehmbar.

47. Was die Einziehung angeht, wäre vielleicht das Recht auf Eigentum zu berücksichtigen, obgleich es nicht besonders geltend gemacht wurde. Auch hier geht es jedoch im wesentlichen um die Verhältnismäßigkeit, wobei das oben genannte Interesse der Allgemeinheit zu berücksichtigen wäre. [26]

48. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, anhand dieser Erwägungen zu entscheiden, ob die Einziehung der Ladung der Lido II angemessen war. Jedoch besteht in Beantwortung der dritten Frage keinerlei Grund zu der Annahme, daß eine nationale Rechtsvorschrift, die die Einziehung vorsieht, als solche unvereinbar mit der Verordnung ist.

22 — Zitiert in Fußnote 1 (Randnr. 26).

23 — Gutachten 2/94 (Slg. 1996, I-1759, Randnrn. 32 und 33).

24 — Zitiert in Fußnote 21 (Randnr. 19). Vgl. auch die Schlußanträge von Generalanwalt Van Gerven (Nrn. 11 bis 15).

25 — ABl. L 77, S. 49.

26 — Vgl. meine Schlußanträge in der in Fußnote 1 zitierten Rechtssache Bosphorus (Nrn. 54 bis 68).

## Ergebnis

49. Demgemäß schlage ich vor, die vom Consiglio di Stato vorgelegten Fragen wie folgt zu beantworten:

1) Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben c und d der Verordnung (EWG) Nr. 990/93 des Rates verbietet nicht nur das tatsächliche Befahren des Küstenmeers der Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) im kommerziellen Seeverkehr, sondern findet auch Anwendung, wenn ein hinreichender Grund zu der Annahme besteht, daß ein Schiff im kommerziellen Seeverkehr Kurs auf diese Gewässer nimmt.

2) Eine nationale Rechtsvorschrift, die im Fall eines Verstoßes gegen eines der Verbote des Artikels 1 dieser Verordnung die Einziehung der Ladung vorsieht, die von einem in Artikel 10 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Fahrzeuge befördert wird, ist mit der Verordnung vereinbar.