FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT JEAN MISCHO

fremsat den 18. november 1988 *

Høje Domstol.

1. Mens jeg i det forslag til afgørelse, jeg netop har fremsat i sag C-3/87, Agegate Ltd, har skullet undersøge de betingelser vedrørende besætningens sammensætning, som stilles i Det Forenede Kongerige for udstedelse af en fiskerilicens, skal jeg i denne sag tage stilling til de driftsbetingelser, britiske fiskerfartøjer, som fisker på Det Forenede Kongeriges kvoter, skal opfylde.

Spørgsmål 1

2. Det første spørgsmål, der er forelagt af High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division, lyder således:

»Når en medlemsstat udsteder en fiskerilicens til et i medlemsstaten registreret selskab for et fiskerfartøj, som ejes af selskabet, og som sejler under medlemsstatens flag og er behørigt registreret i medlemsstaten, og når licensen indeholder betingelser (som alle til stadighed skal være opfyldt), som angives at skulle sikre, at fartøjet har 'en reel økonomisk tilknytning' til den pågældende medlemsstat, er en betingelse med følgende ordlyd:

'Fartøjet skal drive fiskeri fra Det Forenede Kongerige, øen Man eller Kanaløerne, hvilket det — uden at betingelsens generelle anvendelighed påvirkes heraf — anses for at have gjort, hvis det i hvert halvår inden for et kalenderår (dvs. januar-juni og juli-december) opfylder en af følgende to betingelser:

a) mindst 50 % af fartøjets landinger eller omladninger, beregnet efter vægt, af fiskebestande, som denne eller andre licenser, der måtte være gældende på det pågældende tidspunkt, vedrører, skal være landet og solgt i Det Forenede Kongerige, på øen Man eller Kanaløerne eller omladet inden for de britiske fiskerigrænser med henblik på salg, eller

b) det skal på anden måde godtgøres, at fartøjet mindst fire gange med mindst femten dages mellemrum har anløbet en havn i Det Forenede Kongerige, på øen Man eller Kanaløerne',

da uforenelig med fællesskabsretten på grund af ordlyden og/eller betingelsens sammenhæng med de to andre betingelser i licensen (som sag C-3/87 drejer sig om), og er en sådan betingelse navnlig:

* Originalsprog: fransk.

a) uforenelig med den fælles strukturpolitik for fiskerisektoren, jfr. bl.a. Rådets forordning (EØF) nr. 101/76,

b) uforenelig med den fælles markedsordning for fiskerivarer, jfr. bl.a. Rådets forordning (EØF) nr. 3796/81,

c) forbudt i henhold til EØF-Traktatens artikler 7, 34, 40, 48-51, 52-58 eller 59-66 eller en hvilken som helst af disse bestemmelser,

d) ugyldig, fordi den er i strid med proportionalitetsprincippet, ubillig eller strider mod sagsøgernes berettigede forventninger,

e) en foranstaltning, som Det Forenede Kongerige ikke har haft kompetence til at træffe, eller som er ulovlig i henhold til artikel 5, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 170/83, fordi den af en af de ovennævnte grunde er i strid med gældende fællesskabsbestemmelser?«

3. Det fremgår af spørgsmålets formulering, at der i den omhandlede bestemmelses første afsnit opstilles en generel betingelse (fartøjet skal drive fiskeri fra Det Forenede Kongerige, øen Man eller Kanaløerne), som anses for at være opfyldt, når et af de kriterier, der er beskrevet i punkt a) (herefter benævnt »landingskriteriet«) eller b) (herefter benævnt »anløbskriteriet«) er opfyldt.

4. Det må derfor først undersøges, om den generelle betingelse er forenelig med fællesskabsretten. Da kriteriet vedrørende fartøjets anløb af en havn i Det Forenede Kongerige med jævne mellemrum, er meget snævert forbundet med den generelle betingelse, vil jeg samtidig se på dette kriterium.

A — *Den generelle betingelse og kriteriet vedrørende fartøjets anløb af en havn i registreringslandet med jævne mellemrum*

5. I punkt a) i spørgsmålets anden del har High Court of Justice rejst spørgsmålet, om de omhandlede bestemmelser er forenelige med Rådets forordning nr. 101/76 af 19. januar 1976 om etablering af en fælles strukturpolitik for fiskerisektoren (EFT L 20, s. 19), og i punkt e), om det stadig henhører under medlemsstaternes kompetence at udstede sådanne bestemmelser.

6. I dommen af 19. januar 1988, Pesca Valentia Ltd mod Minister for Fisheries and Forestry Ireland og Attorney general (223/86, Sml. s. 83), har Domstolen imidlertid udtalt, at indtil de fællesskabsforanstaltninger, der er omhandlet i forordning nr. 101/76, træder i kraft,

»kan [medlemsstaterne] anvende deres egen ordning for udøvelsen af fiskeriet i det søterritorium, der henhører under deres højhedsområde eller jurisdiktion (artikel 2), og fastlægge deres strukturpolitik på dette område (artikel 1). Det bemærkes endvidere, at forordningens bestemmelser refererer til fiskerfartøjer, 'der fører en medlemsstats flag' eller er 'registreret' dér, samtidig med, at de overlader det til medlemsstaternes lovgivning at definere disse begreber.

Følgelig har medlemsstaterne på fællesskabsrettens nuværende udviklingstrin kompetence til inden for rammerne af de regler i den fælles ordning, der er etableret ved denne forordning eller i medfør af dens bestemmelser, at træffe foranstaltninger, hvorved der gives regler for udøvelsen af fiskeriet i det søterritorium, der henhører under deres jurisdiktion, fra fiskerfartøjer, der fører deres flag.« (Præmisserne 13 og 14.)

7. Fællesskabsretten begrænser således ikke den kompetence, hver enkelt medlemsstat efter folkeretten har til at fastsætte de betingelser, der skal opfyldes, for at et fartøj kan føre medlemsstatens flag. Desuden kan medlemsstaterne i medfør af forordning nr. 101/76 træffe foranstaltninger til regulering af fiskeriet i de farvande, der henhører under deres jurisdiktion, fra fartøjer, der fører deres flag. Efter min opfattelse må en regel, der gælder for de farvande, der henhører under en medlemsstats jurisdiktion, rent logisk også gælde for fiskeri, der udøves af de samme fartøjer i andre medlemsstaters farvande, i tredjelandes farvande og i internationalt farvand, for så vidt som der er tale om fangster, der skal afskrives på de kvoter, der i henhold til en fællesskabsforordning er tildelt denne stat i de pågældende farvande.

8. På den anden side indebærer den enkelte medlemsstats ret til at fastsætte de betingelser, et fartøj skal opfylde, for at kunne føre dens flag, efter min opfattelse, at medlemsstaten kan forlange, at det pågældende fartøj opererer fra dens havne.

9. Eksistensen af en sådan ret kan navnlig ikke drages i tvivl, hvis man tager bestemmelserne i Geneve-konventionen af 29. april 1958 om det åbne hav i betragtning. Denne konvention trådte i kraft den 30. september 1962, og otte medlemsstater, herunder Det Forenede Kongerige og Spanien, har ratificeret den eller tiltrådt den. Konventionens artikel 5 er affattet således:

»1. Enhver stat skal fastsætte betingelserne for at tilstå skibe sin nationalitet, for registrering af skibe på sit territorium samt for retten til at føre dens flag. Skibe har den stats nationalitet, hvis flag de er berettiget til at føre. Der skal bestå en *ægte forbindelse* mellem staten og skibet, og navnlig *skal* flagstaten *effektivt* udøve sin retsmyndighed og *kontrol* over skibet i *administrative, tekniske og sociale spørgsmål.*

2. Enhver stat skal til skibe, som den har tilstået retten til at føre sit flag, udstede dokumenter, der viser dette.« (Mine fremhævelser.)

10. Konventionens artikel 10 bestemmer følgende:

»1. Enhver stat skal for skibe under dens flag træffe sådanne foranstaltninger, som er nødvendige til opretholdelse af sikkerheden på havet, især for så vidt angår:

a) brugen af signaler, kommunikationstjeneste og forebyggelse af sammenstød;

b) bemandingen af skibe og besætningernes arbejdsvilkår under hensyn til de herom gældende internationale aftaler om arbejdsforhold;

c) skibes bygning, udstyr og sødygtighed.

2. Ved iværksættelsen af sådanne foranstaltninger skal hver enkelt stat overholde almindeligt anerkendte internationale normer og tage ethvert skridt, som er nødvendigt for at sikre deres overholdelse.«

11. Det fremgår af disse bestemmelser, at en medlemsstat ikke kan kritiseres for at indtage det standpunkt, at den ikke ville være i stand til at foretage den foreskrevne kontrol, hvis det enkelte fartøj ikke med jævne mellemrum anløb en af dens havne.

12. Det kan ganske vist indvendes, at registreringsbetingelserne ikke har noget at gøre med betingelserne for udstedelse af licenser. Det er imidlertid vanskeligt at se, hvorfor en medlemsstat ikke på det tidspunkt, hvor licensen udstedes, skulle kunne opstille en betingelse, som den allerede kunne have gjort fartøjets registrering afhængig af.

13. Kan hyppigheden (fire gange hvert halvår) af fartøjets anløb og de mellemrum, med hvilke de skal finde sted (mindst femten dage), da forhindre et sådant fartøj i at udføre tjenesteydelser i andre medlemsstater og navnlig i at sælge fangsterne i en spansk havn? Dette kunne være tilfældet, hvis det var fysisk umuligt eller for kostbart for et fartøj at foretage de krævede anløb af en britisk havn, at fiske i farvande ret langt fra disse havne, f. eks. farvandene vest for Irland, og at sælge fangsterne i forholdsvis fjerntliggende havne, f.eks. de spanske. Hvis dette var tilfældet, kunne der foreligge en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ udførselsrestriktion. Dette er et faktisk spørgsmål, som kun den nationale ret kan afgøre. Ved afgørelsen af spørgsmålet er den britiske domstol fuldt ud berettiget til at gå ud fra, at et britisk fartøjs fisketogter normalt begynder og slutter i en havn i Det Forenede Kongerige. Jeg deler ikke Kommissionens opfattelse, hvorefter et krav om, at et britisk fartøj skal anløbe en havn i Det Forenede Kongerige, ligger på linje med at stille krav om, at det skal gøre en omvej via Danmark.

14. I denne sammenhæng må det også erindres, at den ordning, der er indført ved forordning nr. 101/76 om etablering af en fælles strukturpolitik for fiskerisektoren, har til formål at sikre den befolkning, der ernærer sig ved fiskeri, en rimelig levestandard (femte betragtning). Det må antages, at denne kategori også omfatter personer, som i land, i havnene, udfører tjenesteydelser, som fartøjerne og fiskerne har behov for, f.eks. salg af proviant og brændstof, fremstilling og salg af is, vedligeholdelse og reparation af fartøjerne samt forarbejdning og forsendelse af fisken.

15. Agegate Ltd har i øvrigt som bilag til sit indlæg i sag C-3/87 vedlagt en række omfangsrige dokumenter (beedigede erklæringer og indlæg fra sagkyndige), der viser, i hvilket omfang visse britiske havne, navnlig Milford Haven, kunne udvikle sig, hvis fiskerfartøjer, der tidligere var spanske, anløb dem med regelmæssige mellemrum. Jaderow Ltd har også som bilag til sit indlæg vedlagt avisudklip, der går i samme retning. Selskaberne synes derfor ikke at være af den opfattelse, at betingelsen om, at de med jævne

mellemrum skal anløbe en britisk havn, rent økonomisk gør det umuligt for dem at fortsætte deres virksomhed. De har blot anført, at reglen om, at de ikke må have mere end 25 % spanske søfolk om bord, og de dertil knyttede sanktioner forhindrer dem i at anløbe havnene, og at det mellemrum på femten dage, der skal være mellem hvert besøg, er for langt.

16. Jeg må dernæst konstatere, at Rådets forordning nr. 3796/81 af 29. december 1981 om den fælles markedsordning for fiskerivarer (EFT L 379, s. 1) ikke indeholder regler, som kan siges at være tilsidesat på grund af de britiske foranstaltninger.

17. Ganske vist er Traktatens regler om frie varebevægelser — selv om de ikke udtrykkeligt er optaget i forordningen — umiddelbart indeholdt heri senest fra overgangsperiodens udløb [1], således som det i øvrigt fremgår af den tredvte betragtning til forordningen. Vi har imidlertid netop set, at det kun er for det tilfælde, at den nationale ret måtte nå til den konklusion, at anløbskriteriet faktisk forhindrer britiske fartøjer i at sælge deres fangster i andre medlemsstaters havne, at kriteriet kan anses for at være i strid med Traktatens artikel 34.

18. Desuden forbyder artikel 27, stk. 2, i forordning nr. 3796/81, som Kommissionen har henvist til, ikke en medlemsstat at kræve, at dens egne fartøjer med jævne mellemrum skal anløbe dens egne havne. Det hedder i bestemmelsen, at

»medmindre andet er fasatsat i andre fællesskabsbestemmelser, træffer medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle fiskerfartøjer, der fører en medlemsstats flag, under lige vilkår har adgang til havne og anlæg i første afsætningsled samt til alle tekniske installationer og alt udstyr i forbindelse dermed«,

19. Den generelle betingelse og kriteriet vedrørende fartøjernes anløb af britisk havn med jævne mellemrum, kan heller ikke anses for at være i strid med de artikler i Traktaten, som forbyder enhver forskelsbehandling af fysiske eller juridiske personer fra andre medlemsstater (artiklerne 7, 48-51, 52-58 eller 59-66), eftersom de britiske regler kun vedrører fartøjer, der er registreret i Det Forenede Kongerige og tilhører britiske selskaber.

20. Traktatens artikel 40, stk. 3, kan ikke finde anvendelse, da der er tale om en national foranstaltning, der finder anvendelse på alle fartøjer og alle selskaber, som driver havfiskeri i den pågældende stat.

21. Med hensyn til de generelle fællesskabsretlige principper, der er henvist til i punkt d) i anden del af High Courts spørgsmål, skal jeg anføre følgende.

22. Domstolen har statueret, at enhver national myndighed, der har til opgave at anvende fællesskabsretten, skal overholde de generelle fællesskabsretlige principper (jfr. dom af 27. september 1979, Eridania, sag

1 — Jfr. i samme retning dommen af 14. juli 1976, Kramer m.fl., præmis 54 (3, 4 og 6/76, Sml. s. 1279).

230/78, Sml. s. 2749). Selv om man måtte anse det for fastslået — hvilket imidlertid kan betvivles — at den generelle betingelse og anløbskriteriet er foranstaltninger, der er vedtaget udelukkende med henblik på at gennemføre Fællesskabets kvoteordning, må det konstateres, at det følger af Domstolens faste praksis, at:

»anvendelsesområdet for princippet om beskyttelse af den berettigede forventning ikke [må] udvides i en sådan grad, at princippet generelt forhindrer, at en ny ordning kan finde anvendelse på de fremtidige virkninger af situationer, som er opstået under en tidligere ordning, hvilket navnlig gælder inden for et område som de fælles markedsordninger, hvor det netop er nødvendigt af hensyn til opfyldelsen af disses formål, at der foretages en konstant tilpasning i forhold til ændringerne i den økonomiske situation inden for de enkelte landbrugssektorer«.

Denne regel er der senest blevet henvist til i præmis 19 i dommen af 20. september 1988, Spanien mod Rådet (203/86, Sml. s. 4563). Sagen drejede sig om en national ordning, som allerede var gældende ved Spaniens tiltrædelse, og som begunstigede en udvidelse af mælkeproduktionen i Spanien, mens de af Rådet fastsatte mælkekvoter efter dette tidspunkt ville gøre en udvidelse af produktionen umulig. Efter min opfattelse gælder disse principper også med hensyn til en foranstaltning, som er vedtaget inden for rammerne af regler, der står i forbindelse med en fælles markedsordning, og som også er baseret på Traktatens artikel 43.

23. Desuden har Domstolen i forbindelse med en tjenestemandssag (dom af 14. juni 1988, Christianos mod Domstolen, 33/87, Sml. s. 2995) udtalt, at

»sagsøgeren... ikke [kan] påberåbe sig princippet om beskyttelse af den berettigede forventning til støtte for et krav om bibeholdelse af fordele, han havde i henhold til tidligere gældende regler« (præmis 17)

og

»at en tjenestemand ikke under henvisning til princippet om beskyttelse af den berettigede forventning kan modsætte sig, at en ny forordningsbestemmelse anvendes forskriftsmæssigt for hans vedkommende« (præmis 23).

24. Sagsøgerne kan derfor ikke støtte ret på princippet om beskyttelse af den berettigede forventning.

25. Det følger desuden af det anførte, at den generelle betingelse og anløbskriteriet på ingen måde er vilkårlige, men derimod blev vedtaget med et lovligt formål, nemlig at sikre, at fartøjerne kan undergives den nødvendige kontrol med hensyn til tekniske, administrative og sociale forhold, og at fiskerisektoren i den stat, hvis flag de sejler under, får det økonomiske udbytte af fiskeriet. For så vidt som anløbskriteriet ikke er til hinder for, at fangsterne sælges i selv fjerntliggende, ikke-britiske havne, kan det heller ikke anses for at stå i misforhold til det formål, der søges opnået.

26. I punkt e) i det første præjudicielle spørgsmål har den forelæggende ret også anmodet Domstolen om at tage stilling til, om en medlemsstat har kompetence til at vedtage en foranstaltning som den omhandlede, når henses til bestemmelsen i artikel 5, stk. 2, i *forordning nr. 170/83* af 25. januar 1983 om en fællesskabsordning for bevarelse og forvaltning af fiskeressourcerne (EFT L 24, s. 1).

27. I mit forslag til afgørelse i sag C-3/87 nåede jeg imidlertid frem til, at medlemsstaterne i medfør af denne artikel netop har fået til opgave at fastsætte de nærmere regler for udnyttelsen af de kvoter, der er tildelt dem. Af de i forslaget anførte grunde mener jeg, at regler, hvorefter fangsten af arter, der er undergivet kvoter, er betinget af, at fiskeriet udøves fra en havn i registreringslandet, falder ind under forvaltningen af kvoterne på samme måde som regler om besætningens sammensætning, idet reglerne gør det muligt at føre kontrol med antallet af fartøjer, som kan fiske efter arter, der er undergivet kvoter.

28. Hvis de praktiske detaljer i sådanne regler ikke udgør en foranstaltning med tilsvarende virkning som en kvantitativ udførselsrestriktion — hvilket det tilkommer den nationale ret at afgøre — må de anses for at være forenelige med fællesskabsretten og har derfor også tilstrækkelig hjemmel i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 170/83, også selv om den pågældende medlemsstat under alle omstændigheder kunne have vedtaget reglerne i kraft af sin kompetence til at fastsætte betingelserne for at give et fartøj ret til at føre dens flag.

29. Jeg må derfor konkludere, at det ikke er uforeneligt med fællesskabsretten, at en national bestemmelse gør udstedelse af en fiskerilicens til et fiskerfartøj, der fører en medlemsstats flag, betinget af, at fartøjet for at kunne fiske efter arter, der er undergivet kvoter, driver fiskeri fra medlemsstaten, og at det efter bestemmelsen anerkendes som bevis for, at betingelsen er overholdt, at fartøjet med jævne mellemrum har anløbet en havn i medlemsstaten. En sådan betingelse er heller ikke ulovlig, hvis den ses i sammenhæng med de to andre betingelser, som der er tale om i sag C-3/87, Agegate, og som jeg har anset for lovlige.

B — *Kriteriet vedrørende landing og salg af fangsterne*

30. Et fartøj anses ligeledes for at have drevet fiskeri fra Det Forenede Kongerige, øen Man eller Kanaløerne, hvis det for hvert halvår inden for et kalenderår godtgøres, at mindst 50 % af fartøjets landinger eller omladninger, beregnet efter vægt, af fiskebestande, som licensen vedrører, er landet og solgt inden for et af disse områder eller omladet inden for de britiske fiskerigrænser med henblik på salg.

31. Lad mig straks sige, at jeg finder dette kriterium uforeneligt med Traktatens artikel 34 om kvantitative udførselsrestriktioner og foranstaltninger med tilsvarende virkning.

32. Det fremgår nemlig af Domstolens faste praksis, at

»Traktatens artikel 34 tager sigte på nationale foranstaltninger, hvis formål eller virkning særlig er at hindre eksporthandelen og således skabe forskelsbehandling mellem handelen på hjemmemarkedet i en medlemsstat og dens eksporthandel, således at der herved sikres den pågældende medlemsstats indenlandske produktion eller hjemmemarked en særlig fordel« [2].

2 — Jfr. dom af 7. februar 1984, Jongeneel Kaas mod den nederlandske stat, præmis 22 (237/82, Sml. s. 483).

33. Det hedder i artikel 4, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 802/68 af 27. juni 1968 om den fælles definition af begrebet varers oprindelse (EFT 1968 I, s. 157), at »varer, der fuldt ud er fremstillet i et land, har deres oprindelse i dette land«. For så vidt angår produkter fra havfiskeri bestemmes det i samme artikels stk. 2, litra f), at de anses for at være fuldt ud fremstillet i et land, når de »optages fra havet af skibe, der er registreret i landet eller er anmeldt til landets skibsregister og fører landets flag«.

34. Fiskens oprindelse bestemmes således ud fra det flag, som føres af det fartøj, der fanger den, eller ud fra fartøjets registrering [3]. Følgelig er fangster taget af fartøjer, der fører Det Forenede Kongeriges flag, varer af britisk oprindelse, og der er tale om eksport, når fisken landes og sælges direkte i en anden medlemsstat, uden at den passerer britisk område.

35. Heraf følger, at enhver hindring for en sådan eksport er forbudt i henhold til Traktatens artikel 34. Efter min opfattelse udgør det landingskriterium, der i det foreliggende tilfælde kræves opfyldt i henhold til britisk lovgivning, en sådan hindring. Kravet om, at mindst 50 % af et britisk fartøjs fangster i en given periode skal landes og sælges i Det Forenede Kongerige, på øen Man eller Kanaløerne, kommer faktisk ud på det samme som at forbyde enhver direkte udførsel af denne mængde fra Det Forenede Kongerige til andre medlemsstater. Selv om man vil indtage det standpunkt, at denne restriktion ikke er en egentlig kvantitativ udførselsrestriktion, fordi den i sidste instans ikke forhindrer eksporten, udgør den i det mindste en foranstaltning med tilsvarende virkning, idet den gør eksporten vanskeligere, dyrere og mere tidskrævende.

36. Jeg kan ikke tilslutte mig Det Forenede Kongeriges argumentation om, at driftsbetingelsen hverken har til formål at hindre eksporthandelen eller har denne særlige virkning, og om, at den heller ikke indebærer en forskelsbehandling mellem handelen på hjemmemarkedet og eksporthandelen. Selv om det formål, Det Forenede Kongerige forfølger, er at sikre sig, at de kvoter, der er tildelt Det Forenede Kongerige, ikke omgås, har den anfægtede foranstaltning nemlig en reel og specifik indvirkning på eksporten, som den rammer direkte og vilkårligt.

37. Herved adskiller den foreliggende sag sig navnlig fra sagerne Groenveld [4], Oebel [5] og Jongeneel Kaas [6], hvori Domstolen ikke fandt, at der forelå en overtrædelse af artikel 34, selv om det var gjort gældende, at de pågældende nationale ordninger havde den virkning, at de hindrede eksporten. Dels vedrørte disse sager bestemmelser om betingelserne for fremstilling af visse varer og ikke direkte eksporten heraf, dels kunne Domstolen i alle sagerne fastslå, at disse bestemmelser gjaldt rent objektivt for fremstilling af de pågældende varer, uden at der sondredes mellem, om de var bestemt til hjemmemarkedet eller til eksport.

3 — Dom af 28. marts 1985, Kommissionen mod Det Forenede Kongerige, præmis 18 (100/84, Sml. s. 1169).

4 — Dom af 8. november 1979, Groenveld mod Produktschap voor Vee en Vlees (15/79, Sml. s. 3409).

5 — Dom af 14. juli 1981, Oebel (155/80, Sml. s. 1993).

6 — Dom af 7. februar 1984, Jongeneel Kaas mod den nederlandske stat (237/82, Sml. s. 483).

38. Med hensyn til den anden mulighed for at opfylde landingskriteriet, nemlig at omlade fangsten inden for de britiske fiskerigrænser med henblik på salg, kan den ligeledes hindre direkte eksport til andre medlemsstater på grund af den forsinkelse og de ekstra omkostninger, den kan give anledning til, og den udgør derfor ligeledes en foranstaltning med tilsvarende virkning, som er forbudt i henhold til Traktatens artikel 34.

39. Der står derfor tilbage at undersøge, om nødvendigheden af at forbeholde en medlemsstats befolkning, som lever af fiskeriet, adgangen til medlemsstatens kvoter er et lovligt formål, der — ligesom bopælsbetingelsen i sag C-3/87, Agegate — kan begrunde en eventuel fravigelse af en af Fællesskabets grundlæggende regler, i dette tilfælde reglen om, at der i handelen inden for Fællesskabet ikke må opstilles kvantitative udførselsrestriktioner og heller ikke må træffes foranstaltninger med tilsvarende virkning.

40. Jeg går af følgende grunde klart ind for, at dette spørgsmål besvares benægtende.

41. For det første forekommer det mig, at betingelsen om, at 75% af de fiskere, der fisker på en medlemsstats kvoter, skal have sædvanlig bopæl i denne medlemsstat, og reglen om, at fartøjet med jævne mellemrum skal anløbe en havn i dette land, er tilstrækkelige til at sikre, at en medlemsstats kvote rent faktisk kommer medlemsstatens fiskere til gode. Hvis man desuden kræver, at en bestemt del af disse fiskeres fangster landes og sælges i medlemsstaten, går man ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det tilstræbte formål. Den omstændighed, at Det Forenede Kongerige i sidste instans ikke forbyder eksporten, og at landingskriteriet kun vedrører halvdelen af fangsterne, udgør modsætningsvis beviset herfor.

42. For det andet bestemmer Rådets forordning (EØF) nr. 2241/87 af 23. juli 1987 om fastsættelse af visse foranstaltninger til kontrol af fiskeri (EFT L 207, s. 1), som har ophævet og er trådt i stedet for forordning (EØF) nr. 2057/82 af 29. juni 1982 (EFT L 220, s. 1), og som er udstedt under henvisning til artikel 11 i forordning nr. 170/83, i artikel 6, stk. 1: »Skipperen på et fiskerfartøj, hvis længde overalt er over 10 meter, og som fører en medlemsstats flag eller er registreret i en medlemsstat, eller dennes stedfortræder forelægger ved landingen efter hvert togt myndighederne i *den medlemsstat, hvis landingssteder han benytter,* en opgørelse, for hvis nøjagtighed føreren først og fremmest er ansvarlig, med anførelse i det mindste for hver bestand eller gruppe af bestande, der er undergivet en TAC eller kvota, af de mængder, han har landet, samt oplysning om fangststeder, idet der henvises til det mindste område, for hvilket en TAC eller kvota er fastsat og administreret«.

43. Ifølge artikel 7 i samme forordning skal skipperen på et fiskerfartøj, som fører en medlemsstats flag, desuden give myndighederne i denne medlemsstat meddelelse om omladninger eller landinger uanset landingsstedet, også selv om dette ligger uden for Fællesskabets område. Såfremt omladning finder sted i en havn eller et farvand under en medlemsstats overhøjhed eller jurisdiktion, skal skipperen på modtagerfartøjet ligeledes underrette de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat.

44. Det følger af disse bestemmelser, at et fiskerfartøj efter selve kvoteordningen udtrykkeligt har ret til dels at lande sine fangster i andre medlemsstater end den, hvis flag det sejler under, og direkte i tredjelande, og dels til at omlade dem i en havn eller i farvande, der henhører under en anden medlemsstats jurisdiktion.

45. Derfor mener jeg, at en medlemsstat ikke er berettiget til under påberåbelse af nødvendigheden af at forbeholde »sine« kvoter for »sine« egne fiskere at forhindre fartøjer, der fører medlemsstatens flag, i at lande deres fangster i andre medlemsstater eller omlade dem i havne og farvande, der henhører under andre medlemsstaters jurisdiktion.

46. For fuldstændighedens skyld vil jeg også gøre opmærksom på, at jeg ikke finder det relevant, at Det Forenede Kongerige i denne sammenhæng har henvist til dommen af 14. juli 1976, Kramer (3/76, 4/76 og 6/76, Sml. s. 1279), hvori Domstolen har anset den formindskelse af samhandelen inden for Fællesskabet, som fastsættelsen af kvoter for fangsterne kan føre til på kort sigt, for berettiget på grund af de langsigtede virkninger, sådanne foranstaltninger netop har for samhandelen[7]. Mens det i Kramer-dommen var selve fiskerikvoterne, der var omtvistede, for så vidt som de som følge af den begrænsning af fiskeriet, de indebærer, formindsker de mængder fisk, der er til rådighed og dermed kan omsættes, forstærker de britiske regler så at sige nedgangen i »produktionen« af fisk på en sådan måde, at handelen med de fangster, der faktisk tages, begrænses.

47. Herefter skal jeg foreslå følgende besvarelse af det første præjudicielle spørgsmål:

»Fællesskabsretten forbyder ikke en medlemsstat at gøre udstedelse af fiskerilicens til fartøjer, der er registreret i medlemsstaten, og hvis fangster afskrives på de kvoter, der er tildelt den, betinget af, at fartøjerne driver fiskeri fra den pågældende medlemsstat, og at de med jævne mellemrum anløber en havn i medlemsstaten.

Derimod må EØF-Traktatens artikel 34 fortolkes således, at den er til hinder for, at en medlemsstat gør udstedelse af fiskerilicens betinget af, at mindst 50% af de fangster, til hvilke licensen er meddelt, beregnet efter vægt, landes i en havn i den medlemsstat, hvis flag fartøjet fører, eller at samme procentdel af fangsten omlades inden for medlemsstatens fiskerigrænser med henblik på salg.«

Spørgsmål 2

48. Med det andet spørgsmål ønsker den nationale ret i det væsentlige oplyst, om de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat er berettiget til at se bort fra andre omstændigheder, der viser, at fartøjet, dets ejere og bestyrere økonomisk, finansielt og skattemæssigt har tilknytning til den pågældende medlemsstat, når de skal tage stilling til, om driftsbetingelsen er opfyldt.

49. Dette spørgsmål er blevet forelagt, fordi sagsøgeren i hovedsagen, Jaderow, har fremført, at den omstændighed, at det sel-

7 — Jfr. i den forbindelse også dommen af 16. juni 1987, Romkes, præmis 24 (46/86, Sml. s. 2671).

skab, der ejer fartøjet eller fartøjerne, har hjemsted i Det Forenede Kongerige, og at der betales skat af fortjenesten og moms i dette land, er tilstrækkelig til at godtgøre, at fartøjet har en egentlig forbindelse (genuine link) med eller en reel økonomisk tilknytning til den medlemsstat, hvor det er registreret.

50. Det er givet, at alle disse omstændigheder viser, at der er en økonomisk forbindelse mellem Det Forenede Kongerige og de pågældende fartøjer, men det fremgår allerede af en gennemlæsning af artikel 5 i konventionen om det åbne hav, at den pågældende medlemsstat ikke kan kritiseres for, at den ikke anser disse omstændigheder for tilstrækkelige til i sig selv at sætte den i stand til effektivt at udøve sin retsmyndighed og kontrol over skibe, der fører dens flag, i administrative, tekniske og sociale spørgsmål.

51. I denne sammenhæng må det ikke glemmes, at de lande, som tilbyder såkaldte bekvemmelighedsflag, også kræver, at selskaber, der ejer fartøjer, som er registreret hos dem, har hjemsted i disse lande og betaler de i lovgivningen fastsatte skatter.

Jeg skal derfor foreslå, at det andet spørgsmål besvares således:

»Den omstændighed, at myndighederne i en medlemsstat anvender driftsbetingelsen på en sådan måde, at andre omstændigheder, som kan vise, at fartøjet og dets ejere har økonomisk, finansiel samt skatte- og afgiftsmæssig tilknytning til medlemsstaten, ikke tages i betragtning, har ingen indvirkning på, om den pågældende betingelse er forenelig med fællesskabsretten.«