

URTEIL DES GERICHTSHOFES
25. Juli 1991 *

In der Rechtssache C-221/89

betreffend ein dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag vom High Court of Justice von England und Wales in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

The Queen

gegen

Secretary of State for Transport, ex parte: Factortame Ltd u. a.,

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften insbesondere über das Niederlassungsrecht sowie des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und des Verbots der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit im Hinblick auf eine Entscheidung über die Vereinbarkeit der nationalen Rechtsvorschriften über die Voraussetzungen für die Registrierung von Fischereifahrzeugen mit dem Gemeinschaftsrecht

erläßt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten O. Due, der Kammerpräsidenten G. F. Mancini, T. F. O'Higgins, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias und M. Díez de Velasco, der Richter Sir Gordon Slynn, C. N. Kakouris, R. Joliet, F. Grévisse und M. Zuleeg

Generalanwalt: J. Mischo
Kanzler: J.-G. Giraud

* Verfahrenssprache: Englisch.

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- der Factortame Ltd u. a., vertreten durch David Vaughan, QC, Gerald Barling, Barrister, David Anderson, Barrister, und Stephen Swabey, Solicitor, von der Kanzlei Thomas Cooper & Stibbard,
- der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch Timothy J. G. Pratt, Principal Assistant Treasury Solicitor, als Bevollmächtigten, im Beistand von Sir Nicholas Lyell, QC, Solicitor general, Christopher Bellamy, QC, Christopher Vajda, Barrister, und Andrew Macnab, Barrister,
- der belgischen Regierung, vertreten durch den Generaldirektor im Verkehrsministerium I. L. Van de Vel als Bevollmächtigten,
- der dänischen Regierung, vertreten durch den Rechtsberater im Außenministerium Jørgen Molde als Bevollmächtigten,
- der deutschen Regierung, vertreten durch den Regierungsdirektor im Bundesministerium für Wirtschaft Ernst Röder und den Regierungsrat im Bundesministerium für Wirtschaft Gerhard Leibrock als Bevollmächtigte,
- der griechischen Regierung, vertreten durch H. M. Mamouna von der Sonderabteilung des Außenministeriums für Rechtsfragen der Europäischen Gemeinschaften als Bevollmächtigte,
- der spanischen Regierung, vertreten durch Javier Conde de Saro, Generaldirektor für die rechtliche und institutionelle Koordinierung in Gemeinschaftsangelegenheiten, und durch Rosario Silva de Lapuerta, Abogado del Estado im Juristischen Dienst für Verfahren vor dem Gerichtshof, als Bevollmächtigte,
- der irischen Regierung, vertreten durch Louis J. Dockery, Chief State Solicitor, als Bevollmächtigten,
- der Kommission, vertreten durch ihren Rechtsberater Robert Fischer und durch Peter Oliver, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Factortame Ltd u. a., vertreten durch D. Vaughan, QC, der Rawlings (Trawling) Ltd, vertreten durch N. Forwood, QC, der Regierung des Vereinigten Königreichs, der belgischen Regierung, vertreten durch J. Van de Velde, Adviseur im Außenministerium, der deutschen Regierung, vertreten durch J. Karl, der griechischen Regierung, vertreten durch I. Galani-Maragkoudaki, der spanischen Regierung, der irischen Regierung, vertreten durch J. O'Reilly, SC, und der Kommission in der Sitzung vom 17. Januar 1991,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 13. März 1991,

folgendes

Urteil

- 1 Der High Court of Justice von England und Wales hat mit Beschluß vom 10. März 1989, beim Gerichtshof eingegangen am 17. Juli 1989, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag vier Fragen nach der Auslegung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften insbesondere über das Niederlassungsrecht sowie des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und des Verbots der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit zur Vorabentscheidung vorgelegt, um beurteilen zu können, ob die nationalen Rechtsvorschriften über die Voraussetzungen für die Registrierung von Fischereifahrzeugen mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind.
- 2 Diese Fragen stellen sich in einem Rechtsstreit zwischen dem Secretary of State for Transport (nachstehend: Verkehrsminister) auf der einen Seite und der Factortame Ltd sowie anderen dem Recht des Vereinigten Königreichs unterworfenen Gesellschaften nebst ihren Geschäftsführern und Anteilseignern, die größtenteils spanische Staatsangehörige sind (nachstehend: Kläger des Ausgangsverfahrens), auf der anderen Seite.
- 3 Wie sich aus den Akten ergibt, sind die Kläger des Ausgangsverfahrens Eigentümer oder Betreiber von 95 Fischereifahrzeugen, die nach dem Merchant Shipping Act 1894 (Seehandelsgesetz von 1894) im britischen Schiffsregister eingetragen waren. 53 dieser Schiffe waren ursprünglich in Spanien registriert gewesen und

unter spanischer Flagge gefahren; sie wurden jedoch ab 1980 zu verschiedenen Zeitpunkten in das britische Register eingetragen. Die übrigen 42 Schiffe waren stets im Vereinigten Königreich registriert; sie wurden aber von den fraglichen Gesellschaften zu verschiedenen Zeitpunkten, hauptsächlich seit 1983, erworben.

- 4 Die gesetzliche Regelung über die Registrierung britischer Fischereifahrzeuge wurde durch Teil II des Merchant Shipping Act 1988 (Seehandelsgesetz von 1988, nachstehend: Gesetz von 1988) und durch die Merchant Shipping (Registration of Fishing Vessels) Regulations 1988 (Verordnung über die Registrierung der Fischereifahrzeuge von 1988, nachstehend: Verordnung von 1988; S. I 1988, Nr. 1926) grundlegend geändert. Es steht fest, daß das Vereinigte Königreich diese Änderung vorgenommen hat, um dem sogenannten „Quotenspringen“ ein Ende zu machen, einer Praxis, die der Regierung des Vereinigten Königreichs zufolge darin besteht, daß Schiffe, die unter britischer Flagge fahren, jedoch nicht wirklich britische Schiffe sind, die dem Vereinigten Königreich zugewiesenen Fangquoten „ausplündern“.

- 5 Das Gesetz von 1988 hat die Errichtung eines neuen Registers vorgesehen, in das nunmehr alle britischen Fischereifahrzeuge einschließlich derjenigen einzutragen sind, die bereits in dem früheren allgemeinen Register aufgrund des Seehandelsgesetzes von 1894 eingetragen waren. In das neue Register können jedoch nur diejenigen Fischereifahrzeuge eingetragen werden, die die in Section 14 des Gesetzes von 1988 festgelegten Voraussetzungen erfüllen.

- 6 Nach Section 14 (1) dieses Gesetzes kann ein Fischereifahrzeug, soweit der Verkehrsminister keine Ausnahmegenehmigung erteilt, nur dann in das neue Register eingetragen werden, wenn
 - „a) es in britischem Eigentum steht,

 - b) es vom Vereinigten Königreich aus operiert und sein Einsatz von dort aus geleitet und überwacht wird und

 - c) sein Charterer, Manager oder Betreiber eine berechnigte Person oder Gesellschaft ist“.

Gemäß Section 14 (2) gilt ein Fischereifahrzeug dann als in britischem Eigentum stehend, wenn das rechtliche Eigentum (legal ownership) insgesamt einer oder mehreren berechtigten Personen oder Gesellschaften und das wirtschaftliche Eigentum (beneficial ownership) einer oder mehreren berechtigten Gesellschaften oder zu mindestens 75 % einer oder mehreren berechtigten Personen zusteht; nach Section 14 (7) ist „berechtigte Person“ eine Person, die britischer Bürger ist sowie im Vereinigten Königreich ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil hat, und „berechtigte Gesellschaft“ eine Gesellschaft, die im Vereinigten Königreich eingetragen ist, die dort ihren Hauptsitz (principal place of business) hat, deren Gesellschaftskapital zu mindestens 75 % einer oder mehreren berechtigten Personen oder Gesellschaften gehört und deren Geschäftsführer zu mindestens 75 % aus berechtigten Personen bestehen.

- 7 Schließlicly kann der Verkehrsminister nach Section 14 (4) bei natürlichen Personen unter Berücksichtigung der Zeitspanne, in der sie sich im Vereinigten Königreich aufgehalten haben und in der dortigen Fischwirtschaft tätig gewesen sind, von dem Staatsangehörigkeitserfordernis absehen.
- 8 Das Gesetz und die Verordnung von 1988 traten am 1. Dezember 1988 in Kraft. Gemäß Section 13 des Gesetzes blieben jedoch die nach der früheren Regelung vorgenommenen Registrierungen für eine Übergangszeit bis zum 31. März 1989 wirksam.
- 9 Zur Zeit der Eröffnung des Verfahrens, das zu dem Ausgangsrechtsstreit geführt hat, erfüllten die 95 Fischereifahrzeuge der Kläger des Ausgangsverfahrens zumindest eine der in Section 14 des Gesetzes von 1988 vorgesehenen Registrierungsvoraussetzungen nicht, so daß sie nicht in das neue Register eingetragen werden konnten.
- 10 Da diesen Schiffen vom 1. April 1989 an der Fischfang nicht mehr gestattet wurde, machten die Kläger des Ausgangsverfahrens durch einen am 16. Dezember 1988 beim High Court of Justice, Queen's Bench Division, gestellten Antrag auf gerichtliche Überprüfung geltend, Teil II des Gesetzes von 1988 sei mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar.

- 11 Um diesen Rechtsstreit entscheiden zu können, hat der High Court of Justice dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Frage 1

Beeinflußt das Gemeinschaftsrecht die Voraussetzungen, unter denen ein Mitgliedstaat gesetzlich vorschreibt, welche Schiffe in diesem Staat registriert werden dürfen, die Flagge dieses Staates führen dürfen und dessen Staatszugehörigkeit besitzen dürfen?

Frage 2

Darf ein Mitgliedstaat im Lichte der Bestimmungen und Grundsätze des Gemeinschaftsrechts — insbesondere (aber nicht ausschließlich) des Verbots der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit, des Niederlassungsrechts und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes — vorschreiben, daß ein Fischereifahrzeug nur dann in diesem Mitgliedstaat registriert wird und dessen Flagge führen darf,

- a) wenn das rechtliche Eigentum an dem Schiff zu 100 % Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats, die dort ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil haben, oder einer Gesellschaft zusteht, deren Gesellschaftskapital zu mindestens 75 % rechtlich und wirtschaftlich von solchen Personen (legal owners und beneficial owners) gehalten wird und deren Geschäftsführer zu mindestens 75 % solche Personen sind (nachstehend: berechtigte Gesellschaft), und
- b) wenn das wirtschaftliche Eigentum (beneficial ownership) an dem Schiff zu mindestens 75 % Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats zusteht, die dort ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil haben, oder wenn es zu 100 % einer oder mehreren berechtigten Gesellschaften oder wenn es teilweise einer oder mehreren berechtigten Gesellschaften zusteht, vorausgesetzt, daß mindestens 75 % des verbleibenden Eigentumsanteils an dem Schiff Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats, die dort ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil haben, zustehen, und
- c) wenn das Schiff von diesem Mitgliedstaat aus operiert und seine Einsätze von dort aus geleitet und überwacht werden und
- d) wenn Charterer, Manager oder Betreiber des Schiffes ein Staatsangehöriger dieses Mitgliedstaats, der dort seinen Aufenthaltsort und sein Domizil hat, oder eine berechtigte Gesellschaft ist,

soweit keine Ausnahme für Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten vorgesehen ist, außer daß der Mitgliedstaat von dem Staatsangehörigkeitserfordernis bei natürlichen Personen unter Berücksichtigung der Zeitspanne, in der sie sich in dem Mitgliedstaat aufgehalten haben und in der dortigen Fischwirtschaft tätig gewesen sind, absehen kann?

Frage 3

Ist für die Beantwortung der Frage 2 die Tatsache von Bedeutung, daß es nationale Fangquoten gibt, die den Mitgliedstaaten im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik zugeteilt werden?

Frage 4

Ist für die Beantwortung der Fragen 2 und 3 die Tatsache von Bedeutung, daß die fragliche Maßnahme zu dem Zweck und mit der Wirkung eingeführt wurde, daß eine Reihe von Fischereifahrzeugen — die unmittelbar vor Inkrafttreten dieser Maßnahme in dem betreffenden Mitgliedstaat ordnungsgemäß registriert und zum Fischfang zugelassen waren und die im wesentlichen im wirtschaftlichen Eigentum (beneficial ownership) von Angehörigen eines anderen Mitgliedstaats stehen, die in diesem anderen Mitgliedstaat ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil haben — nicht mehr unter der Flagge des erstgenannten Mitgliedstaats fahren und daher auch nicht mehr zu Lasten der Fangquoten fischen dürfen, die diesem Mitgliedstaat im Rahmen der gemeinsamen Fischereipolitik zugeteilt werden, wenn nicht Angehörige dieses Mitgliedstaats, die dort ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil haben, gemäß den Bestimmungen der genannten Maßnahme Eigentümer und Betreiber der Schiffe werden?

- 12 Wegen weiterer Einzelheiten des Sachverhalts des Ausgangsrechtsstreits, des Verfahrensablaufs und der beim Gerichtshof eingereichten schriftlichen Erklärungen wird auf den Sitzungsbericht verwiesen. Der Akteninhalt ist im folgenden nur insoweit wiedergegeben, als die Begründung des Urteils dies erfordert.

Zur ersten Frage

- 13 Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß die Befugnis zur Festlegung der Voraussetzungen für die Registrierung von Schiffen beim gegenwärtigen Stand des Gemein-

schaftsrechts den Mitgliedstaaten zusteht. Der Gerichtshof hat im Urteil vom 19. Januar 1988 in der Rechtssache 223/86 (*Pesca Valentia*, Slg. 1988, 83, Randnr. 13) speziell im Hinblick auf Fischereifahrzeuge entschieden, daß sich die Verordnung (EWG) Nr. 101/76 des Rates vom 19. Januar 1976 über die Einführung einer gemeinsamen Strukturpolitik für die Fischwirtschaft (ABl. L 20, S. 19) zwar auf Fischereifahrzeuge bezieht, die „die Flagge eines Mitgliedstaats führen“ oder dort „registriert“ sind, daß die nähere Bestimmung dieser Begriffe jedoch den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten überlassen bleibt.

14 Die Mitgliedstaaten müssen die ihnen verbliebenen Befugnisse jedoch unter Wahrung des Gemeinschaftsrechts ausüben (vgl. zuletzt Urteile vom 7. Juni 1988 in der Rechtssache 57/86, *Griechenland/Kommission*, Slg. 1988, 2855, Randnr. 9, und vom 21. Juni 1988 in der Rechtssache 127/87, *Kommission/Griechenland*, Slg. 1988, 3333, Randnr. 7).

15 Die Regierung des Vereinigten Königreichs, die belgische Regierung und die griechische Regierung tragen allerdings vor, in bezug auf die völkerrechtliche Befugnis eines jeden Staates zur souveränen Festlegung der Bedingungen, unter denen er Schiffen das Recht zur Führung seiner Flagge einräume, gelte etwas anderes. Sie berufen sich insoweit auf Artikel 5 Absatz 1 des Genfer Übereinkommens vom 29. April 1958 über die Hohe See (*Recueil des traités des Nations Unies* 450, Nr. 6465; BGBl. 1972 II, S. 1091), der wie folgt lautet:

„Jeder Staat legt die Bedingungen fest, zu denen er Schiffen seine Staatszugehörigkeit gewährt, sie in seinem Hoheitsgebiet in das Schiffsregister einträgt und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muß eine echte Verbindung bestehen; insbesondere muß der Staat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben.“

16 Dieses Vorbringen könnte nur von Bedeutung sein, wenn die Anforderungen, denen die Mitgliedstaaten bei der Ausübung der ihnen verbliebenen Befugnis im Bereich der Schiffsregistrierung nach dem Gemeinschaftsrecht unterliegen, dem Völkerrecht widersprächen.

17 Auf die erste Frage ist deshalb zu antworten, daß es beim gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts Sache der Mitgliedstaaten ist, im Einklang mit den allgemei-

nen Bestimmungen des Völkerrechts die Voraussetzungen festzulegen, unter denen ein Schiff in ihre Register eingetragen und diesem Schiff das Recht zur Führung ihrer Flagge eingeräumt wird, daß die Mitgliedstaaten bei der Ausübung dieser Befugnis jedoch das Gemeinschaftsrecht wahren müssen.

Zur zweiten Frage

18 Mit dieser Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, ob die drei Voraussetzungen, an die das Gesetz von 1988 die Registrierung von Fischereifahrzeugen im Vereinigten Königreich knüpft, mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind. Sie ist daher wie folgt zu verstehen:

- 1) Ist das Gemeinschaftsrecht — insbesondere der Grundsatz der Niederlassungsfreiheit, das Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz — dahin auszulegen, daß es einem Mitgliedstaat untersagt ist, als Voraussetzungen für die Eintragung eines Fischereifahrzeugs in sein nationales Register zu verlangen,
 - a) daß die Eigentümer (legal owners und beneficial owners), Charterer, Manager und Betreiber des Schiffes Staatsangehörige dieses Mitgliedstaats oder in diesem Staat registrierte Gesellschaften sind und daß im letztgenannten Fall das Gesellschaftskapital zu mindestens 75 % Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats oder Gesellschaften, die dieselben Voraussetzungen erfüllen, gehört sowie die Geschäftsführer der Gesellschaft zu 75 % Staatsangehörige dieses Mitgliedstaats sind;
 - b) daß diese Eigentümer (legal owners und beneficial owners), Charterer, Manager, Betreiber, Anteilseigner und Geschäftsführer jeweils ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil in diesem Mitgliedstaat haben;
 - c) daß das Schiff von diesem Mitgliedstaat aus operiert und sein Einsatz von dort aus geleitet und überwacht wird?
- 2) Lautet die Antwort auf Frage 1 anders, wenn von dem Staatsangehörigkeitserfordernis bei natürlichen Personen unter Berücksichtigung der Zeitspanne, in der sie sich in dem fraglichen Mitgliedstaat aufgehalten haben und in der dortigen Fischwirtschaft tätig gewesen sind, abgesehen werden kann?

*Zu den Erfordernissen der Staatsangehörigkeit, des Aufenthaltsorts und des Domizils
(Punkt 1 a und b der umformulierten zweiten Frage)*

- 19 Die Kommission hat in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht, die Registrierung eines Schiffes stelle als solche einen Akt der Niederlassung im Sinne der Artikel 52 ff. EWG-Vertrag dar, so daß die Vorschriften über die Niederlassungsfreiheit Anwendung fänden.
- 20 Dazu ist zu bemerken, daß der Niederlassungsbegriff im Sinne der Artikel 52 ff. EWG-Vertrag die tatsächliche Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit mittels einer festen Einrichtung in einem anderen Mitgliedstaat auf unbestimmte Zeit umfaßt.
- 21 Die Registrierung eines Schiffes bedeutet somit nicht notwendigerweise eine Niederlassung im Sinne des Vertrages, insbesondere dann nicht, wenn das Schiff nicht zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit eingesetzt wird oder wenn der Registrierungsantrag von einer Person oder für Rechnung einer Person gestellt wird, die in dem betreffenden Staat nicht niedergelassen ist und nicht beabsichtigt, sich dort niederzulassen.
- 22 Stellt das Schiff jedoch ein Mittel zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit dar, die eine feste Einrichtung in dem betreffenden Staat voraussetzt, so kann seine Registrierung von der Ausübung der Niederlassungsfreiheit nicht losgelöst werden.
- 23 Folglich dürfen die Voraussetzungen für die Registrierung von Schiffen der Niederlassungsfreiheit im Sinne der Artikel 52 ff. EWG-Vertrag nicht entgegenstehen.
- 24 Die Regierung des Vereinigten Königreichs und die belgische Regierung sind jedoch der Ansicht, die Registrierung eines Schiffes in einem Mitgliedstaat sei keine notwendige Vorbedingung für die Niederlassung in diesem Staat, da natürliche Personen oder Gesellschaften nicht daran gehindert seien, ihre Schiffe, und zwar auch Fischereifahrzeuge, beispielsweise vom Vereinigten Königreich aus im Rahmen von Vorhaben zu betreiben, die mit dem Gebiet dieses Staates verbunden seien; eine solche Niederlassung im Vereinigten Königreich sei für jedes in einem der übrigen Mitgliedstaaten registrierte Schiff möglich.

- 25 Diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden. Nach Artikel 52 Absatz 2 EWG-Vertrag umfaßt die Niederlassungsfreiheit für die Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats „die Aufnahme und Ausübung selbständiger Erwerbstätigkeiten ... nach den Bestimmungen des Aufnahmestaats für seine eigenen Angehörigen“.
- 26 Die Regierung des Vereinigten Königreichs, die belgische Regierung, die dänische Regierung und die griechische Regierung tragen vor, der Vertrag stehe einem Staatsangehörigkeitserfordernis der im Ausgangsverfahren streitigen Art deshalb nicht entgegen, weil nur dann von einer Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit die Rede sein könne, wenn nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats Rechtssubjekte wegen ihrer unterschiedlichen Staatsangehörigkeit unterschiedlich behandelt würden. Im vorliegenden Fall gehe es aber nicht um eine diskriminierende Behandlung aus Gründen der Staatsangehörigkeit, sondern um eine Voraussetzung für die Verleihung der Staatsangehörigkeit; in diesem Bereich könnten die Mitgliedstaaten frei entscheiden, wem sie ihre Staatsangehörigkeit gewähren wollten und wem nicht, und zwar sowohl bezüglich natürlicher Personen als auch in bezug auf Schiffe.
- 27 Dazu ist zu bemerken, daß sich die „Staatszugehörigkeit“ von Schiffen, die keine Rechtssubjekte sind, von der „Staatsangehörigkeit“ natürlicher Personen unterscheidet.
- 28 Das für das Niederlassungsrecht insbesondere in Artikel 52 EWG-Vertrag niedergelegte Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit gilt für die unterschiedliche Behandlung von natürlichen Personen, die Staatsangehörige der Mitgliedstaaten sind, sowie von Gesellschaften, die nach Artikel 58 diesen natürlichen Personen gleichgestellt sind.
- 29 Daher hat jeder Mitgliedstaat bei der Ausübung seiner Befugnis zur Aufstellung der Voraussetzungen, unter denen er einem Schiff seine „Staatszugehörigkeit“ gewährt, das Verbot der Diskriminierung von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten aus Gründen ihrer Staatsangehörigkeit zu beachten.
- 30 Daraus folgt, daß Artikel 52 EWG-Vertrag einer Bedingung der im Ausgangsverfahren streitigen Art entgegensteht, nach der die natürlichen Personen, die Eigentümer oder Charterer eines Schiffes sind, sowie im Falle einer Gesellschaft die Anteilseigner und Geschäftsführer eine bestimmte Staatsangehörigkeit besitzen müssen.

- 31 Eine solche Bedingung verstößt auch gegen Artikel 221 EWG-Vertrag, der die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Staatsangehörigen der anderen Mitgliedstaaten hinsichtlich ihrer Beteiligung am Kapital von Gesellschaften im Sinne des Artikels 58 den eigenen Staatsangehörigen gleichzustellen.
- 32 Soweit die Eigentümer, Charterer, Manager und Betreiber des Schiffes sowie im Falle einer Gesellschaft die Anteilseigner und Geschäftsführer ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil im Registrierungsstaat haben müssen, ist festzustellen, daß eine solche Bedingung, die keine Rechtfertigung in den Rechten und Pflichten findet, die durch die für ein Schiff erteilte Erlaubnis zur Führung einer Nationalflagge begründet werden, auf eine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit hinausläuft. Die Staatsangehörigen des fraglichen Staates haben nämlich ganz überwiegend ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil in diesem Staat und erfüllen somit diese Bedingung ohne weiteres, während die Staatsangehörigen der übrigen Mitgliedstaaten ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil meist in diesen Staat verlegen müßten, um seinen gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden. Artikel 52 steht folglich einer solchen Bedingung entgegen.
- 33 Einem Mitgliedstaat ist es mithin nach dem Gemeinschaftsrecht, insbesondere nach Artikel 52 EWG-Vertrag, untersagt, als Voraussetzungen für die Eintragung eines Fischereifahrzeugs in sein nationales Register zu verlangen, a) daß die Eigentümer (legal owners und beneficial owners), Charterer, Manager und Betreiber des Schiffes Staatsangehörige dieses Mitgliedstaats oder in diesem Staat registrierte Gesellschaften sind und daß im letztgenannten Fall das Gesellschaftskapital zu mindestens 75 % Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats oder Gesellschaften, die dieselben Voraussetzungen erfüllen, gehört sowie die Geschäftsführer der Gesellschaft zu 75 % Staatsangehörige dieses Mitgliedstaats sind; b) daß diese Eigentümer (legal owners und beneficial owners), Charterer, Manager, Betreiber, Anteilseigner und Geschäftsführer jeweils ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil in diesem Mitgliedstaat haben.

Zu dem Erfordernis betreffend den Ort, von dem aus das Schiff operiert sowie geleitet und überwacht wird (Punkt 1 c der umformulierten zweiten Frage)

- 34 Insoweit genügt der Hinweis, daß sich eine Bedingung für die Registrierung eines Schiffes, wonach dieses Schiff vom Registrierungsmitgliedstaat aus operieren sowie sein Einsatz von dort aus geleitet und überwacht werden muß, im wesentlichen mit dem Niederlassungsbegriff im Sinne der Artikel 52 ff. EWG-Vertrag deckt, der eine feste Einrichtung voraussetzt. Daher können diese Artikel, die gerade die

Niederlassungsfreiheit verbürgen, nicht dahin ausgelegt werden, daß sie einer solchen Bedingung entgegenstehen.

35 Eine solche Bedingung wäre jedoch dann mit diesen Bestimmungen nicht vereinbar, wenn sie so zu verstehen wäre, daß sie die Registrierung im Falle einer Zweitniederlassung ausschließt, in dem die Einsatzzentrale für das Schiff im Registrierungsstaat nach den Weisungen einer im Mitgliedstaat der Hauptniederlassung befindlichen Entscheidungszentrale handelt.

36 Dem vorliegenden Gericht ist daher zu antworten, daß es einem Mitgliedstaat nach dem Gemeinschaftsrecht nicht untersagt ist, als Voraussetzung für die Eintragung eines Fischereifahrzeugs in sein nationales Register zu verlangen, daß das fragliche Schiff von diesem Mitgliedstaat aus operiert und sein Einsatz von dort aus geleitet und überwacht wird.

Zu der Möglichkeit, von dem Staatsangehörigkeitserfordernis abzusehen (Punkt 2 der umformulierten zweiten Frage)

37 Mit diesem Teil der Frage wird im wesentlichen das Problem aufgeworfen, ob die Tatsache, daß der zuständige Minister eines Mitgliedstaats von dem Staatsangehörigkeitserfordernis bei natürlichen Personen unter Berücksichtigung der Zeitspanne, in der sie sich in diesem Mitgliedstaat aufgehalten haben und in der dortigen Fischwirtschaft tätig gewesen sind, absehen kann, eine Vorschrift gemeinschaftsrechtlich rechtfertigen kann, die die Registrierung eines Fischereifahrzeugs von der Staatsangehörigkeit sowie vom Aufenthaltsort und vom Domizil abhängig macht.

38 Dazu ist zu bemerken, daß nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes eine vertragswidrige nationale Maßnahme nicht allein deshalb gerechtfertigt ist, weil die zuständige Stelle zur Gewährung von Befreiungen oder Ausnahmen ermächtigt ist, auch wenn von dieser Ermächtigung großzügig Gebrauch gemacht wird (vgl.

insbesondere Urteile vom 24. Januar 1978 in der Rechtssache 82/77, Van Tiggele, Slg. 1978, 25, und vom 16. Dezember 1980 in der Rechtssache 27/80, Fietje, Slg. 1980, 3839).

39 Dem vorlegenden Gericht ist somit zu antworten, daß die Tatsache, daß der zuständige Minister eines Mitgliedstaats von dem Staatsangehörigkeitserfordernis bei natürlichen Personen unter Berücksichtigung der Zeitspanne, in der sie sich in diesem Mitgliedstaat aufgehalten haben und in der dortigen Fischwirtschaft tätig gewesen sind, absehen kann, eine Vorschrift, die die Registrierung eines Fischereifahrzeugs von der Staatsangehörigkeit sowie vom Aufenthaltsort und vom Domizil abhängig macht, gemeinschaftsrechtlich nicht rechtfertigen kann.

Zur dritten Frage

40 Zunächst ist daran zu erinnern, daß der Gerichtshof in den Urteilen vom 14. Dezember 1989 in den Rechtssachen C-3/87 und C-216/87 (Aegean und Jaderow, Slg. 1989, 4459 und 4509) entschieden hat, daß die Mitgliedstaaten in Ausübung ihrer Zuständigkeit zur Festlegung der Einzelheiten für die Nutzung ihrer Quoten bestimmen können, welche Schiffe ihrer Fischereiflotte unter Ausnutzung ihrer nationalen Quoten fischen dürfen, vorausgesetzt, die aufgestellten Kriterien sind mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar. In dem letztgenannten Urteil hat der Gerichtshof unter anderem für Recht erkannt, daß ein Mitgliedstaat Bedingungen aufstellen darf, durch die sichergestellt werden soll, daß das Schiff eine wirkliche wirtschaftliche Beziehung zu diesem Staat aufweist, wenn diese Beziehung nur das Verhältnis zwischen den Fischereitätigkeiten dieses Schiffes und der von der Fischerei abhängigen Bevölkerung sowie den damit verbundenen Gewerbezweigen betrifft.

41 Sodann ist darauf hinzuweisen, daß eine die Schiffsregistrierung betreffende nationale Regelung der im Ausgangsverfahren streitigen Art nicht die Festlegung der Einzelheiten für die Nutzung der Quoten zum Gegenstand hat. Deshalb kann eine solche Regelung, welche Ziele der nationale Gesetzgeber damit auch immer verfolgt haben mag, durch ein gemeinschaftsrechtliches System nationaler Quoten nicht gerechtfertigt werden.

42 Auf die dritte Frage ist mithin zu antworten, daß die Existenz des gegenwärtigen Systems der nationalen Quoten die Antworten auf die zweite Frage nicht ändern kann.

Zur vierten Frage

- 43 Diese Frage ist für den Fall gestellt worden, daß der Gerichtshof Erfordernisse der Staatsangehörigkeit, des Aufenthaltsorts und des Domizils der im Ausgangsverfahren streitigen Art nicht für gemeinschaftswidrig erachten sollte. Da dieser Fall nicht eingetreten ist, erübrigt sich eine Beantwortung der vierten Frage.

Kosten

- 44 Die Auslagen der Regierung des Vereinigten Königreichs, der belgischen Regierung, der dänischen Regierung, der deutschen Regierung, der griechischen Regierung, der spanischen Regierung, der irischen Regierung und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit. Die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom High Court of Justice von England und Wales mit Beschluß vom 10. März 1989 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

- 1) Beim gegenwärtigen Stand des Gemeinschaftsrechts ist es Sache der Mitgliedstaaten, im Einklang mit den allgemeinen Bestimmungen des Völkerrechts die Voraussetzungen festzulegen, unter denen ein Schiff in ihre Register eingetragen und diesem Schiff das Recht zur Führung ihrer Flagge eingeräumt wird; die Mitgliedstaaten müssen bei der Ausübung dieser Befugnis jedoch das Gemeinschaftsrecht wahren.
- 2) Es ist einem Mitgliedstaat nach dem Gemeinschaftsrecht, insbesondere nach Artikel 52 EWG-Vertrag, untersagt, als Voraussetzungen für die Eintragung eines Fischereifahrzeugs in sein nationales Register zu verlangen, a) daß die Eigentümer (legal owners und beneficial owners), Charterer, Manager und Betreiber des Schiffes Staatsangehörige dieses Mitgliedstaats oder in diesem Staat registrierte Gesellschaften sind und daß im letztgenannten Fall das Gesellschaftskapital zu

mindestens 75 % Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats oder Gesellschaften, die dieselben Voraussetzungen erfüllen, gehört sowie die Geschäftsführer der Gesellschaft zu 75 % Staatsangehörige dieses Mitgliedstaats sind; b) daß diese Eigentümer (legal owners und beneficial owners), Charterer, Manager, Betreiber, Anteilseigner und Geschäftsführer jeweils ihren Aufenthaltsort und ihr Domizil in diesem Mitgliedstaat haben.

- 3) Es ist einem Mitgliedstaat nach dem Gemeinschaftsrecht nicht untersagt, als Voraussetzung für die Eintragung eines Fischereifahrzeugs in sein nationales Register zu verlangen, daß das fragliche Schiff von diesem Mitgliedstaat aus operiert und sein Einsatz von dort aus geleitet und überwacht wird.
- 4) Die Tatsache, daß der zuständige Minister eines Mitgliedstaats von dem Staatsangehörigkeitserfordernis bei natürlichen Personen unter Berücksichtigung der Zeitspanne, in der sie sich in diesem Mitgliedstaat aufgehalten haben und in der dortigen Fischwirtschaft tätig gewesen sind, absehen kann, kann eine Vorschrift, die die Registrierung eines Fischereifahrzeugs von der Staatsangehörigkeit sowie vom Aufenthaltsort und vom Domizil abhängig macht, gemeinschaftsrechtlich nicht rechtfertigen.
- 5) Die Existenz des gegenwärtigen Systems der nationalen Quoten kann die Antworten auf die zweite Frage nicht ändern.

Due	Mancini	O'Higgins	Moitinho de Almeida
	Rodríguez Iglesias	Díez de Velasco	Slynn
Kakouris	Joliet	Grévisse	Zuleeg

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 25. Juli 1991.

Der Kanzler
J.-G. Giraud

Der Präsident
O. Due