

## EUROOPA KOHTU OTSUS

25. juuli 1991\*

Kalandus – Laevade registreerimine – Tingimused

Kohtuasjas C-221/89,

mille esemeks on Euroopa Kohtule EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel Inglismaa ja Walesi High Court of Justice'i esitatud taotlus, millega soovitakse saada nimetatud kohtus pooleli olevas vaidluses järgmiste poolte vahel:

**The Queen**

ja

**Secretary of State for Transport (transpordiminister), ex parte: Factortame Ltd e.a.,**

eelotsust eelkõige asutamisõigust ning proportsionaalsuse ja kodakondsuse alusel mittediskrimineerimise põhimõtet käsitlevate ühenduse õigusnormide tõlgendamise kohta, et otsustada, kas riigisisene kalalaevade registreerimiseks nõutavaid tingimusi käsitlev õigusakt on selle õigusega kooskõlas,

## EUROOPA KOHUS

koosseisus: president O. Due, kodade esimehed G. F. Mancini, T. F. O'Higgins, J. C. Moitinho de Almeida, G. C. Rodríguez Iglesias ja M. Díez de Velasco, kohtunikud Sir Gordon Slynn, C. N. Kakouris, R. Joliet, F. Grévisse ja M. Zuleeg,

kohtujurist: J. Mischo,

kohtusekretär: J.-G. Giraud,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– Factortame Ltd e.a., esindajad: David Vaughan, *QC*, *barrister* Gerald Barling, *barrister* David Anderson ja *solicitor* Stephen Swabey büroost Thomas Cooper & Stibbard,

---

\* Kohtumenetluse keel: inglise.

- Briti valitsus, esindaja: *principal assistant treasury solicitor* Timothy J. G. Pratt, keda abistasid *solicitor general*, Sir Nicholas Lyell, *QC*, Christopher Bellamy, *QC*, *barrister* Christopher Vajda ja *barrister* Andrew Macnab,
- Belgia valitsus, esindaja: transpordiministeeriumi peadirektor I. L. Van de Vel,
- Taani valitsus, esindaja: välisministeeriumi õigusnõunik Jørgen Molde,
- Saksamaa valitsus, esindajad: liidu majandusministeeriumi vanemametnik Ernst Röder ja liidu majandusministeeriumi nooremametnik Gerhard Leibrock,
- Kreeka valitsus, esindaja: välisministeeriumi Euroopa õiguse asjade talituse ametnik advokaat H. M. Mamouna,
- Hispaania valitsus, esindajad: õiguslase ja asutustevahelise koordineerimise peadirektor Javier Conde de Saro ja riiklik esindaja Euroopa Kohtu asjadega tegelevast riiklikust õigustalitusest Rosario Silva de Lapuerta,
- Iiri valitsus, esindaja: *chief state solicitor* Louis J. Dockery,
- komisjon, esindajad: õigusnõunik Robert C. Fischer ja õigustalituse ametnik Peter Oliver,

arvestades kohtuistungil ettekannet,

kuulanud 17. jaanuari 1991. aasta kohtuistungil ära Factortame Ltd e.a., keda esindas D. Vaughan, *QC*, Rawlings (Trawling) Ltd, keda esindas N. Forwood, *QC*, Ühendkuningriigi valitsuse, Belgia valitsuse, keda esindas välisministeeriumi nõunik J. Van de Velde, Saksamaa valitsuse, keda esindas dr J. Karl, Kreeka valitsuse, keda esindas I. Galani-Maragkoudaki, Hispaania valitsuse, Iirimaa valitsuse, keda esindas J. O'Reilly, *SC*, ja komisjoni suulised märkused,

kuulanud 13. märtsi 1991. aasta kohtuistungil ära kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

#### **otsuse**

1. 10. märtsi 1989. aasta määrusega, mis saabus Euroopa Kohtu kantseleisse sama aasta 17. juulil, esitas Inglismaa ja Walesi High Court of Justice (kõrgem kohus) EMÜ asutamislepingu artikli 177 alusel neli eelotsuse küsimust eelkõige asutamisoigust ning proportsionaalsuse ja kodakondsuse alusel mittediskrimineerimise põhimõtet käsitlevate ühenduse õigusnormide tõlgendamise kohta, et otsustada, kas riigisisene kalalaevalde registreerimiseks nõutavaid tingimusi käsitlev õigusakt on selle õigusega kooskõlas.

2. Need küsimused kerkisid Secretary of State for Transport'i (edaspidi „transpordiminister”) ning Ühendkuningriigi õiguse kohaselt tegutsevate äriühingu Factortame Ltd ja teiste äriühingute, samuti nende äriühingute juhatajate ja aktsionäride, kellest enamik on Hispaania kodanikud (edaspidi „põhikohtuasja hagejad”), vahelise vaidluse raames.

3. Toimikust selgub, et põhikohtuasja hagejatele kuulub või nad käitavad 95 kalalaeva, mis olid kantud Briti laevade registrisse vastavalt Merchant Shipping Act'ile 1894 (1894. aasta kaubalaevanduse seadus). Viiskümmend kolm nendest laevadest olid alguses registreeritud Hispaanias ja sõitsid Hispaania lipu all, kuid need kanti alates 1980. aastast eri kuupäevadel Briti registrisse. Ülejäänud 42 laeva on alati olnud registreeritud Ühendkuningriigis, kuid nimetatud äriühingud ostsid need eri kuupäevadel, peamiselt alates 1983. aastast.

4. Briti kalalaevade registreerimise õiguslikku süsteemi muudeti põhjalikult Merchant Shipping Act'i 1988 (1988. aasta kaubalaevanduse seadus, edaspidi „1988. aasta seadus”) II osa ja määrustega Merchant Shipping (Registration of Fishing Vessels) Regulations 1988 (1988. aasta kaubalaevade registreerimise määrused, edaspidi „1988. aasta määrused”) (S.I 1988, nr 1926). On üldteada, et Ühendkuningriik tegi selle muudatuse, et lõpetada tava, mida nimetatakse *quota hopping*'uks, s.t tava, mille käigus Ühendkuningriigile antud kalapüügikvoote „röövivad” Ühendkuningriigi valitsuse sõnul laevad, mis sõidavad Briti lipu all, kuid millel puudub tõeline side Ühendkuningriikidega.

5. 1988. aasta seadusega on ette nähtud uue registri sisseseadmine, milles tuleb nüüdsest registreerida kõik Briti kalalaevad, kaasa arvatud need, mis olid juba registreeritud endises üldises registris 1894. aasta kaubalaevanduse seaduse alusel. Siiski saab uues registris registreerida üksnes 1988. aasta seaduse artiklis 14 nimetatud tingimustele vastavaid kalalaevu.

6. Selle artikli lõikes 1 on sätestatud, et kui transpordiminister ei ole otsustanud teha erandit, saab kalalaeva registrisse kanda ainult siis, kui:

„a) selle omanikul on Briti kodakondsus,

b) seda käitatakse Ühendkuningriigist ja selle kasutamist juhitakse ja kontrollitakse Ühendkuningriigist ning

c) laeva rentnik, seda käitav reeder või käitaja on kvalifitseeruv isik või äriühing”.

Sama artikli lõike 2 järgi peetakse kalalaeva Briti omanikule kuuluvaks, kui seaduslik omandiõigus (*legal ownership*) kuulub täielikult ühele või mitmele kvalifitseeruvale isikule või äriühingule ning kui laeva tegelik omandiõigus (*beneficial ownership*) kuulub ühele või mitmele kvalifitseeruvale äriühingule või vähemalt 75% ulatuses ühele või mitmele kvalifitseeruvale isikule; sama õigusnormi lõikes 7 on täpsustatud, et „kvalifitseeruva isiku” all tuleb mõista isikut, kes on Briti kodanik ja elab Ühendkuningriigis, ning „kvalifitseeruva äriühingu” all Ühendkuningriigis asutatud äriühingut, mille tegevuskeskus (*principal place of business*) on samuti seal, mille

kapitalist vähemalt 75% kuulub ühele või mitmele kvalifitseeruvale isikule või äriühingule ja mille juhatajatest vähemalt 75% on kvalifitseeruvad isikud.

7. Lõpuks võimaldab artikli 14 lõige 4 transpordiministril teha mõnele eraisikule erand kodakondsuse tingimusest, võttes arvesse aja kestust, mille jooksul viimane on Ühendkuningriigis elanud ja selle riigi kalapüügitegevuses osalenud.

8. 1988. aasta seadus ja määrused jõustusid 1. detsembril 1988. Siiski pikendati seaduse artikli 13 järgi eelmise seaduse ajal tehtud registreerimiste kehtivust üleminekuperioodiks, mis lõppes 31. märtsil 1989.

9. Sel ajal, kui algatati põhikohtuasjas vaidluse põhjustanud menetlus, ei vastanud põhikohtuasja hagejate 95 kalalaeva vähemalt ühele 1988. aasta seaduse artiklis 14 ette nähtud registreerimistingimustest ning neid ei saanud niisiis uude registrisse kanda.

10. Võttes arvesse, et need laevad pidid alates 1. aprillist 1989 kalapüügiõigusest ilma jääma, vaidlustasid põhikohtuasja hagejad 16. detsembril 1988 High Court of Justice'i Queen's Bench Divisionile esitatud kohtuliku arutelu taotlusega 1988. aasta seaduse II osa kokkusobivuse ühenduse õigusega.

11. Selle vaidluse lahendamiseks esitaski High Court of Justice Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. küsimus

Kas ühenduse õigus mõjutab tingimusi, mille liikmesriik kehtestab õigusnormides, mis ta võtab vastu selleks, et määrata kindlaks, milliseid laevu saab selles riigis õiguspäraselt registreerida ning millised võivad sõita tema lipu all ja omada tema riikkondsust?

2. küsimus

Kas võttes arvesse ühenduse õigusnorme ja -põhimõtteid ning eelkõige (kuid mitte ainult) kodakondsuse alusel diskrimineerimise keelu põhimõtet, asutamisõigust ja proportsionaalsuse nõuet, on liikmesriigil õigus nõuda selles liikmesriigis registreerimiseks ja tema lipu all sõitmise loa andmiseks, et kalalaev:

a) kuuluks ainuomandina selle liikmesriigi kodanikele, kes elavad seal, või kuuluks äriühingule, mille kapitalist vähemalt 75% kuulub selle liikmesriigi kodanikele, kes on *legal owners* ja *beneficial owners* ja elavad seal, ning mille juhatajatest vähemalt 75% on selle riigi kodanikud ja elavad seal (edaspidi „kvalifitseeruv äriühing”), ning et

b) selle kalalaeva *beneficial owner*'iteks oleks vähemalt 75% ulatuses selle liikmesriigi kodanikud, kes elavad seal, või täielikult üks või mitu kvalifitseeruvat äriühingut, või osaliselt üks või mitu kvalifitseeruvat äriühingut tingimusel, et selle liikmesriigi kodanikele, kes seal elavad, peab kuuluma vähemalt 75% muudest õigustest laevale, ning

c) et laeva käitataks ning selle toiminguid juhitaks ja kontrollitaks selle liikmesriigi territooriumilt ning

d) et selle rentnikuks või käitajaks oleks selle liikmesriigi kodanik, kes seal elab, või kvalifitseeruv äriühing,

olukorras, kus teiste liikmesriikide kodanikele ei ole ette nähtud ühtegi erandit peale selle, et liikmesriigil on õigus teha mõnele eraisikule erand kodakondsuse tingimusest, võttes arvesse aja kestust, mille jooksul viimane on Ühendkuningriigis elanud ja selle riigi kalapüügitööstuse tegevuses osalenud?

### 3. küsimus

Kas vastus 2. küsimusele on teistsugune, kui on olemas riiklikud kalapüügikvoodid, mis on antud liikmesriikidele ühise kalanduspoliitika elluviimiseks?

### 4. küsimus

Kas vastuseid 2. ja 3. küsimusele mõjutab asjaolu, et kõnesolev õigusnorm kehtestati sel eesmärgil ja selle saavutamiseks, et mitmed kalalaevad, mis registreeriti vahetult enne selle õigusnormi jõustumiskuupäeva nõuetekohaselt asjaomases liikmesriigis ja millel see liikmesriik lubas kala püüda ning mille tegelik omand (*beneficial ownership*) kuulus suures osas teise liikmesriigi kodanikele, kes elasid selles teises liikmesriigis, ei vastanud enam tingimustele, mida nõuti esimese liikmesriigi lipu all sõitmiseks, nii et nad ei vastanud enam ka kalapüügiks nõutavatele tingimustele, mis võimaldaksid saada osa kvootidest, mis on antud ühise kalanduspoliitika süsteemis esimesele liikmesriigile, kui just laevade omandit ja haldamist ei anta üle esimese liikmesriigi kodanikele, kes seal elavad, vastavalt selles õigusnormis sätestatule?"

12. Põhikohtuasjas lahendatava vaidluse asjaolude, menetluse käigu ja Euroopa Kohtule esitatud kirjalike märkuste ulatuslikum kirjeldus on esitatud kohtuistungis ettekandes. Sellest toimikus olevast teabest tuuakse allpool ära ainult nii palju, kui on vaja Euroopa Kohtu arutluskäigu esitamiseks.

### **Esimene küsimus**

13. Esiteks tuleb märkida, et ühenduse õiguse praeguses arengujärgus kuulub laevade registreerimise tingimuste kindlaksmääramine liikmesriikide pädevusse. Mis puudutab eelkõige kalalaevu, siis Euroopa Kohus sedastas 19. jaanuari 1988. aasta otsuses kohtuasjas C-223/86: Pesca Valentia Limited v. Iiri kalandus- ja metsandusminister ja Attorney general (EKL 1988, lk 83, punkt 13), et nõukogu 19. jaanuari 1976. aasta määruses (EMÜ) nr 101/76 (ühise struktuuripoliitika kehtestamise kohta kalamajanduses) (EÜT L 20, lk 19) sätestatud õigusnormides viidatakse kalalaevadele, mis „sõidavad” mõne liikmesriigi „lipu all” või on seal „registreeritud”, kuid jättis need mõisted liikmesriikide õigusaktide määratleda.

14. Siiski peavad liikmesriigid kasutama volitusi, mis nad on säilitanud, kooskõlas ühenduse õigusega (vt viimasena 7. juuni 1988. aasta otsust kohtuasjas C-57/86:

Kreeka Vabariik v. komisjon, EKL 1988, lk 2855, punkt 9, ja 21. juuni 1988. aasta otsust kohtuasjas C-127/87: komisjon v. Kreeka Vabariik, EKL 1988, lk 3333, punkt 7).

15. Ühendkuningriigi valitsus, Belgia valitsus ja Kreeka valitsus väidavad siiski, et olukord on teistsugune, kui tegemist on rahvusvahelise avaliku õigusega igale riigile antud pädevusega määrata sõltumatult kindlaks tingimused, mis peavad olema täidetud, et ta annaks laevale oma lipu. Nad tuginevad selles osas Genfi 29. aprilli 1958. aasta konventsiooni avamere kohta (Ühinenud Rahvaste Organisatsioon, Treaty Series, 450. köide, nr 6465) artikli 5 lõikele 1, mis on sõnastatud järgmiselt:

„Iga liikmesriik kehtestab tingimused, mis peavad olema täidetud, et ta annaks laevadele oma riikkondsuse, samuti registreerimise ja tema lipu all sõitmise õiguse andmise tingimused. Laevadel on selle riigi riikkondsus, mille lipu all neil on lubatud sõita. Riigi ja laeva vahel peab olema tõeline seos: eelkõige peab riik töö teostama tehnilises, halduslikus ja ühiskondlikus vallas oma voliala ja kontrolli tema lipu all sõitvate laevade üle.” [Mitteametlik tõlge.]

16. See argument saab olla tõene ainult siis, kui ühenduse õiguse nõuded, mis käsitlevad laevade registreerimise valdkonnas säilitatud pädevuse kasutamist liikmesriikide poolt, on vastuolus rahvusvahelise õiguse nõuetega.

17. Järelikult tuleb esimesele küsimusele vastata, et ühenduse õiguse praeguses arengujärgus on liikmesriikide ülesanne määrata vastavalt rahvusvahelise õiguse üldnõuetele kindlaks tingimused, mis peavad olema täidetud, et laeva saaks kanda nende registritesse ja anda talle õiguse sõita nende lipu all, kuid selle pädevuse kasutamisel peavad liikmesriigid järgima ühenduse õiguses sätestatud nõudeid.

### **Teine küsimus**

18. Selles küsimuses tahab liikmesriigi kohus teada, kas need kolm tingimust, mille 1988. aasta seadus kehtestab kalalaevade registreerimiseks Ühendkuningriigis, on kooskõlas ühenduse õigusega. Seda tuleb niisiis analüüsida järgmiselt:

„1. Kas ühenduse õigust ja eelkõige asutamisvabaduse, kodakondsuse alusel mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtteid tuleb tõlgendada nii, et need ei luba liikmesriigil nõuda kalalaeva oma registrisse kandmise tingimusena, et:

a) laeva omanikud (*legal owners* ja *beneficial owners*), rentnikud ja käitajad oleksid selle liikmesriigi kodanikud või selles liikmesriigis asutatud äriühingud ning et viimasel juhul kuuluks vähemalt 75% niisuguse äriühingu kapitalist selle liikmesriigi kodanikele või äriühingutele, kes vastavad samadele tingimustele, ning et 75% selle äriühingu juhatajatest oleksid selle liikmesriigi kodanikud;

b) nende omanike (*legal owners* ja *beneficial owners*), rentnike, käitajate, aktsionäride ja juhatajate - sõltuvalt juhtumist - elukoht oleks selles liikmesriigis;

c) laeva käitatakse ning selle kasutamist juhitakse ja kontrollitakse selle liikmesriigi territooriumilt?

2. Kas vastus 1. küsimusele on teistsugune, kui on nähtud ette võimalus teha mõnele eraisikule erand kodakondsuse tingimusest, võttes arvesse aja kestust, mille jooksul viimane on Ühendkuningriigis elanud ja selle riigi kalapüügitööstuse tegevuses osalenud?”

*Kodakondsuse ja elukohaga seotud tingimused (ümbersõnastatud teise küsimuse punkti 1 alapunktid a ja b)*

19. Kohtuistungil väitis komisjon, et laeva registrisse kandmine on iseenesest asutamistoiming EMÜ asutamislepingu artikli 52 ja järgnevate artiklite tähenduses ning järelikult kohaldatakse asutamisevabadust käsitlevaid eeskirju.

20. Selles osas tuleb märkida, et asutamise mõiste EMÜ asutamislepingu artikli 52 ja järgnevate artiklite tähenduses hõlmab tegelikku majandustegevust mõnes liikmesriigis paikneva püsiva rajatise abil määramata aja kestel.

21. Järelikult ei eelda laeva registrisse kandmine tingimata asutamist EMÜ asutamislepingu tähenduses, eelkõige siis, kui laeva ei kasutata majandustegevuseks või kui registrisse kandmise avalduse teeb isik või see tehakse isiku huvides, kes ei ole asutatud asjaomasel liikmesriigis ega kavatse seal ennast asutada.

22. Kui aga laev on vahend, mille abil tegeldakse majandustegevusega, mis hõlmab püsivat rajatist asjaomasel liikmesriigis, ei saa selle registrisse kandmist lahutada asutamisevabaduse kasutamisest.

23. Sellest järeldub, et laevade registreerimiseks kehtestatud tingimused ei tohi takistada asutamisevabadust EMÜ asutamislepingu artikli 52 ja järgnevate artiklite tähenduses.

24. Ühendkuningriigi valitsus ja Belgia valitsus väidavad siiski, et laeva registreerimine mõnes liikmesriigis ei ole vajalik eeltingimus ettevõtja asutamiseks selles liikmesriigis, sest füüsilistel isikutel ja äriühingutel, kes tahavad näiteks Ühendkuningriigi territooriumil läbi viia oma laevade, isegi kalalaevade käitamistoiminguid selle territooriumiga seotud toimingute raames, ei takistata seda teha; niisugune asutamine Ühendkuningriigis oleval võimalik iga laeva puhul, mis on registreeritud mõnes teises liikmesriigis.

25. Seda seisukohta ei saa toetada. EMÜ asutamislepingu artikli 52 teise lõigu kohaselt hõlmab asutamisevabadus liikmesriigi kodanike „õigust alustada ja jätkata tegutsemist füüsilisest isikust ettevõtjana [...] tingimustel, mida oma kodanike jaoks sätestavad selle riigi seadused, kus niisugune asutamine toimub”.

26. Ühendkuningriigi valitsus, Belgia valitsus, Taani valitsus ja Kreeka valitsus on arvamusel, et asutamislepinguga ei ole keelatud niisugust tüüpi kodakondsuse tingimus nagu see, millega on antud juhul tegemist põhikohtuasjas, sest siin saab olla diskrimineerimist kodakondsuse alusel ainult juhul, kui mõne liikmesriigi õigusaktidega koheldakse õigussubjekte nende eri kodakondsuse tõttu erinevalt. Antud

juhul aga ei olevat tegemist kodakondsusel põhineva diskrimineeriva kohtlemisega, vaid riikkondsuse andmise tingimusega ja selles valdkonnas võivad liikmesriigid vabalt otsustada, kellele nad kodakondsuse või riikkondsuse annavad ja kellele mitte, olgu tegemist füüsiliste isikute või laevadega.

27. Selles osas tuleb märkida, et laevade, mis ei ole õigussubjektid, „riikkondsus” on väljend, mis tähistab füüsiliste isikute „kodakondsusest” erinevat mõistet.

28. Kodakondsusel põhineva diskrimineerimise keelu puhul, mis on asutamisvabaduse osas kehtestatud eelkõige EMÜ asutamislepingu artikliga 52, on peetud silmas liikmesriikide kodanikest füüsiliste isikute, samuti artikli 58 järgi nende füüsiliste isikutega võrdsustatud äriühingute erinevat kohtlemist.

29. Kasutades oma pädevust määrata kindlaks tingimused, mis peavad olema täidetud, et laev saaks tema „riikkondsuse”, on iga liikmesriik järelikult kohustatud järgima liikmesriikide kodanike kodakondsusel põhineva diskrimineerimise keeldu.

30. Eelnevast järeldub, et EMÜ asutamislepingu artikkel 52 ei luba kehtestada sedalaadi tingimust, millega on antud juhul tegemist põhikohtuasjas ja millega nõutakse, et füüsilistel isikutel, kes on laeva omanikud või rentnikud ning äriühingu puhul kapitali omanikud ja selle juhatajad, oleks mingi konkreetne kodakondsus.

31. Samamoodi on EMÜ asutamislepingu artikliga 221, millega on liikmesriikidele kehtestatud kohustus anda teiste liikmesriikide kodanikele õigus osaleda artikli 58 tähenduses mõistetud äriühingute kapitalis samasugustel tingimustel kui oma kodanikele.

32. Mis puudutab tingimust, mille järgi peavad laeva omanikud, rentnikud ja käitajad ning äriühingu puhul selle aktsionärid ja juhatajad elama liikmesriigis, kus laev registreeritakse, siis tuleb tõdeda, et niisugune tingimus, mis ei ole põhjendatud õiguste ja kohustustega, mida riigi lipu andmine laevale tekitab, viib kodakondsusel põhineva diskrimineerimiseni. Nimelt on asjaomase liikmesriigi kodanike elukoht suures osas selles riigis ja nad vastavad niisiis automaatselt sellele tingimusele, samal ajal kui teiste liikmesriikide kodanikud peavad enamikul juhtudel viima oma elukoha üle sellesse riiki, et järgida selle õigusaktide nõudeid. Sellest järeldub, et artikkel 52 ei luba niisugust tingimust kehtestada.

33. Eelnevast tuleneb, et ühenduse õigusnormid ja eelkõige EMÜ asutamislepingu artikkel 52 ei luba liikmesriigil nõuda kalalaeva oma registrisse kandmise tingimustena, et: a) laeva omanikud (*legal owners* ja *beneficial owners*), rentnikud ja käitajad oleksid selle liikmesriigi kodanikud või selles liikmesriigis asutatud äriühingud ning et viimasel juhul kuuluks vähemalt 75% niisuguse äriühingu kapitalist selle liikmesriigi kodanikele või äriühingutele, kes vastavad samadele tingimustele, ning et 75% selle äriühingu juhatajatest oleksid selle liikmesriigi kodanikud; b) nende omanike (*legal owners* ja *beneficial owners*), rentnike, käitajate, aktsionäride ja juhatajate elukoht - sõltuvalt juhtumist - oleks selles liikmesriigis;



*Laeva käitamise, juhtimise ja kontrolli kohaga seotud tingimus (ümbersõnastatud teise küsimuse punkti 1 alapunkt c)*

34. Selles osas piisab, kui märkida, et laeva registreerimiseks nõutud tingimus, mille kohaselt peab seda käitama ning toiminguid juhtima ja kontrollima selle liikmesriigi territooriumilt, kus laev registreeritakse, sisaldab põhimõtteliselt asutamise mõistet EMÜ asutamislepingu artikli 52 ja järgnevate artiklite tähenduses, mis hõlmab püsivat rajatist. Sellest järeldub, et neid artikleid, mis käsitlevad just asutamisevabadust, ei saa tõlgendada nii, et need ei luba sellist tingimust kehtestada.

35. Niisugune tingimus ei oleks sellegipoolest kooskõlas nimetatud õigusnormidega, kui seda tuleks tõlgendada nii, et registreerimine oleks välistatud juhul, kui registreerimisriigis asuv tütarettevõtja või laeva toimingute juhtimise keskus tegutseks emettevõtja liikmesriigis asetsevast otsustuskeskusest tulevate juhiste järgi.

36. Järelikult tuleb liikmesriigi kohtule vastata, et ühenduse õigus ei keela liikmesriigil nõuda kalalaeva oma registrisse kandmise tingimustena, et asjaomast laeva käitataks ning selle kasutamist juhitaks ja kontrollitaks selle liikmesriigi territooriumilt.

*Võimalus teha erand kodakondsuse tingimusest (ümbersõnastatud teise küsimuse punkt 2)*

37. Selle küsimuse osas on sisuliselt tõstatatud probleem, kas liikmesriigi pädeva ministri võimalus vabastada mõni eraisik kodakondsuse tingimusest, võttes arvesse aja kestust, mille jooksul viimane on selles liikmesriigis elanud ja selle riigi kalapüügitööstuse tegevuses osalenud, võib ühenduse õiguse seisukohast õigustada eeskirja, mille järgi on kalalaeva registreerimiseks kehtestatud kodakondsuse ja elukoha tingimus.

38. Selles osas tuleb meenutada, et Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei saa ainuüksi asjaolu, et pädeval ametiasutusel on õigus anda vabastusi ja teha erandeid, põhjendada EMÜ asutamislepinguga vastuolus olevat liikmesriigi meedet, isegi juhul, kui kõnesolevat õigust kasutatakse tegelikult vabalt (vt eelkõige 24. jaanuari 1978. aasta otsust kohtuasjas C-82/77: Madalmaade Kuningriigi prokuratuur v. Jacobus Philippus van Tiggele, EKL 1978, lk 25, ja 16. detsembri 1980. aasta otsust kohtuasjas C-27/80: kriminaalmenetlus Anton Adriaan Fietje vastu, EKL 1980, lk 3839).

39. Järelikult tuleb liikmesriigi kohtule vastata, et liikmesriigi pädeva ministri võimalus vabastada mõni eraisik kodakondsuse tingimusest, võttes arvesse aja kestust, mille jooksul viimane on selles liikmesriigis elanud ja selle riigi kalapüügitööstuse tegevuses osalenud, ei saa ühenduse õiguse seisukohast õigustada eeskirja, mille järgi on kalalaeva registreerimiseks kehtestatud kodakondsuse ja elukoha tingimus.

### **Kolmas küsimus**

40. Kõigepealt tuleb meenutada, et 14. detsembri 1989. aasta otsuses kohtuasjas C-3/87: The Queen v. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, *ex parte* Agegate Ltd

(EKL 1989, lk 4459) ja sama kuupäeva otsuses C-216/87: *The Queen v. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex parte Jaderow Ltd* (EKL 1989, lk 4509) on Euroopa Kohus märkinud, et oma kvootide kasutamise viiside kindlaksmääramiseks neile antud pädevuse kasutamisel võivad liikmesriigid määrata kindlaks need oma kalalaevastiku laevad, kellel on lubatud osa saada liikmesriigi kvootidest, tingimusel, et kasutatavad kriteeriumid on kooskõlas ühenduse õigusega. Jaderow otsuses on Euroopa Kohus eelkõige sedastanud, et liikmesriik võib kehtestada tingimusi, mille eesmärk on tagada, et laeval on tõesti majandusseos selle liikmesriigiga, kui see seos käsitleb ainult suhteid selle laeva kalapüügitegevuse ja kalapüügist, samuti lähedastest tööstusharudest elatuva elanikkonna osa vahel.

41. Seejärel tuleb märkida, et niisuguste liikmesriigi laevade registreerimist käsitlevate õigusaktide nagu need, millega on tegemist põhikohtuasjas lahendatavas vaidluses, eesmärk ei ole määrata kindlaks kvootide kasutamise viisid. Järelikult tuleb tõdeda, et missugused ka ei oleks liikmesriigi seadusandja taotletud eesmärgid, ei saa niisuguseid õigusakte põhjendada ühenduse liikmesriikidele antavate kvootide süsteemiga.

42. Kolmandale küsimusele tuleb niisiis vastata, et praegune liikmesriikidele antavate kvootide süsteem ei muuda teisele küsimusele antud vastuseid.

### **Neljas küsimus**

43. Tuleb märkida, et see küsimus on esitatud juhuks, kui Euroopa Kohus leiab, et ühenduse õigus ei keela kehtestada niisugust tüüpi kodakondsus- ja elukohatingimusi, millega on tegemist põhikohtuasjas lahendatavas vaidluses. Et see aga nii ei ole, ei tule neljanda küsimuse kohta otsust teha.

### **Kohtukulud**

44. Euroopa Kohtule märkusi esitanud Ühendkuningriigi valitsuse, Belgia valitsuse, Taani valitsuse, Saksamaa valitsuse, Kreeka valitsuse, Hispaania valitsuse ja Iirimaa valitsuse ning Euroopa Ühenduste Komisjoni kohtukulusid ei hüvitata. Et põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus liikmesriigi kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus.

Esitatud põhjendustest lähtudes

## **EUROOPA KOHUS,**

vastates Inglismaa ja Walesi High Court of Justice'i 10. märtsi 1989. aasta määrusega esitatud eelotsuse küsimustele, otsustab:

**1. Ühenduse õiguse praeguses arengujärgus on liikmesriikide ülesanne määrata vastavalt rahvusvahelise õiguse üldnõuetele kindlaks tingimused, mis peavad olema täidetud, et laeva saaks kanda nende registritesse ja anda talle õiguse sõita**

nende lipu all, kuid selle pädevuse kasutamisel peavad liikmesriigid järgima ühenduse õiguses sätestatud nõudeid.

2. Ühenduse õigusnormid, eelkõige EMÜ asutamislepingu artikkel 52 ei luba liikmesriigil nõuda kalalaeva oma registrisse kandmise tingimustena, et: a) laeva omanikud (*legal owners* ja *beneficial owners*), rentnikud ja käitajad oleksid selle liikmesriigi kodanikud või selles liikmesriigis asutatud äriühingud ning et viimasel juhul kuuluks vähemalt 75% niisuguse äriühingu kapitalist selle liikmesriigi kodanikele või äriühingutele, kes vastavad samadele tingimustele, ning et 75% selle äriühingu juhatajatest oleksid selle liikmesriigi kodanikud; b) nende omanike (*legal owners* ja *beneficial owners*), rentnike, käitajate, aktsionäride ja juhatajate - sõltuvalt juhtumist - elukoht oleks selles liikmesriigis.

3. Ühenduse õigus ei keela liikmesriigil nõuda kalalaeva oma registrisse kandmise tingimustena, et asjaomast laeva käitataks ning selle kasutamist juhitaks ja kontrollitaks selle liikmesriigi territooriumilt.

4. Liikmesriigi pädeva ministri võimalus vabastada mõni eraisik kodakondsuse tingimusest, võttes arvesse aja kestust, mille jooksul viimane on selles liikmesriigis elanud ja selle riigi kalapüügitööstuse tegevuses osalenud, ei saa ühenduse õiguse seisukohast õigustada eeskirja, mille järgi on kalalaeva registreerimiseks kehtestatud kodakondsuse ja elukoha tingimus.

5. Praegune liikmesriikidele antavate kvootide süsteem ei muuda teisele küsimusele antud vastuseid.

Due Mancini O'Higgins Moitinho de Almeida

Rodríguez Iglesias Díez de Velasco Slynn

Kakouris Joliet Grévisse Zuleeg

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 25. juulil 1991. aastal Luxembourgis.

Kohtusekretär President

J.-G. Giraud O. Due