

Europäischer Gerichtshof, Schlussanträge des Generalanwalts vom 19.05.2004 – C-288/02

Generalanwalt Antonio Tizzano

ECLI:EU:C:2004:310

Keine Entscheidung des Gerichtshofs. Dieses Dokument ist ein unabhängiger Entscheidungsvorschlag an den Gerichtshof. Der Gerichtshof ist daran nicht gebunden und kann anders entscheiden.

Ergebnis: Vorschlag an den Gerichtshof

Nach allem schlage ich dem Gerichtshof daher vor, wie folgt zu entscheiden: 1. Die Hellenische Republik hat dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus den Artikeln 1, 3 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) verstoßen, dass sie den Peloponnes als Insel ansieht und als Aufnahmestaat auf gemeinschaftliche Kreuzfahrtschiffe von mehr als 650 BRZ, die Kreuzfahrten zwischen den Inseln durchführen, ihre nationalen Vorschriften über die Besatzung anwendet. 2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen. 3. Jede Partei trägt ihre eigenen Kosten.

Schlussanträge des Generalanwalts

Antonio Tizzano

vom 19. Mai 2004

1 In der vorliegenden Rechtssache wirft die Kommission der Europäischen Gemeinschaften der Hellenischen Republik vor, gegen ihre Verpflichtungen aus den Artikeln 1, 3 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) verstoßen zu haben.

I — Rechtlicher Rahmen

Die Gemeinschaftsregelung

2 Der Rat hat zur Aufhebung der Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (dritte Begründungserwägung) die Verordnung Nr. 3577/92 erlassen. Deren Artikel 1 Absatz 1 bestimmt:

Mit Wirkung vom 1. Januar 1993 gilt der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage) für Gemeinschaftsreeder, deren Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, sofern diese Schiffe alle Voraussetzungen erfüllen, um zur Rabotage in diesem Mitgliedstaat zugelassen zu werden ...

3 Artikel 2 lautet:

Im Sinne dieser Verordnung sind

1. Seeverkehrsdienstleistungen innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage) Dienstleistungen, die gewöhnlich gegen Entgelt erbracht werden und insbesondere Folgendes umfassen:

a) Festlandkabotage: die Beförderung von Personen oder Gütern auf dem Seeweg zwischen Häfen auf dem Festland oder auf dem Hauptstaatsgebiet ein und desselben Mitgliedstaats, ohne dass Inselhäfen angelaufen werden;

...

c) Inselkabotage: die Beförderung von Passagieren oder Gütern auf dem Seeweg zwischen Häfen auf dem Festland und auf einer oder mehreren Inseln ein und desselben Mitgliedstaats; Häfen auf den Inseln innerhalb eines Mitgliedstaats.

Ceuta und Melilla werden wie Inselhäfen behandelt;

...

4 Außerdem bestimmt Artikel 3:

(1) Bei Schiffen, die zur Festlandkabotage eingesetzt werden, sowie bei Kreuzfahrtschiffen ist für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung des Schiffes der Staat zuständig, in dem das Schiff registriert ist (Flaggenstaat); hiervon ausgenommen sind Schiffe von weniger als 650 BRZ, auf die die Bedingungen des Aufnahmestaats angewandt werden können.

(2) Bei Schiffen, die zur Inselkabotage eingesetzt werden, ist für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung des Schiffes der Staat zuständig, in dem das Schiff einen Seeverkehrsdienst erbringt (Aufnahmestaat).

...

5 Zur Verringerung der Anstrengungen, die einigen Volkswirtschaften in der Gemeinschaft hätten abverlangt werden müssen, um den freien Dienstleistungsverkehr im Seeverkehr zu verwirklichen (achte Begründungserwägung), ist in Artikel 6 schließlich eine schrittweise Öffnung der Kabotagemärkte in den südlichen Mitgliedstaaten vorgesehen. Artikel 6 bestimmt nämlich:

(1) Folgende Seeverkehrsdienstleistungen im Mittelmeerraum und entlang der Küste Spaniens, Portugals und Frankreichs werden im Wege einer Sonderregelung von der Anwendung dieser Verordnung zeitweilig ausgenommen:

Kreuzfahrten bis zum 1. Januar 1995;

Beförderung strategischer Güter (Erdöl, Erdölzeugnisse und Trinkwasser) bis zum 1. Januar 1997;

Beförderungsleistungen durch Schiffe von weniger als 650 BRZ bis zum 1. Januar 1998;

Linienpassagier- und -fährdienste bis zum 1. Januar 1999.

(2) Inselkabotage im Mittelmeerraum und Kabotage mit den Kanarischen Inseln, den Azoren und Madeira, Ceuta und Melilla, den französischen Inseln vor der Atlantikküste und den französischen überseeischen Departements werden im Wege einer Sonderregelung von der Anwendung dieser Verordnung zeitweilig bis zum 1. Januar 1999 ausgenommen.

(3) Aus Gründen des sozioökonomischen Zusammenhalts wird die Sonderregelung gemäß Absatz 2 im Falle Griechenlands für Linienpassagier- und -fährdienste sowie für Beförderungsdienstleistungen durch Schiffe von weniger als 650 BRZ bis zum 1. Januar 2004 verlängert.

Die nationale Regelung

6 Artikel 165 des griechischen Gesetzes über das öffentliche Seerecht lautet:

(1) Die Befugnis zur Beförderung von Passagieren zwischen griechischen Häfen einschließlich der Befugnis zur Beförderung von Passagieren mit ausländischem Herkunfts- oder Bestimmungshafen, die ein Transitticket besitzen, zwischen griechischen Häfen ist gemäß den Bestimmungen dieses Kapitels griechischen Linienschiffen vorbehalten.

...

(6) Die Befugnis, in griechischen Häfen Passagiere zu einer Kreuzfahrt in andere griechische Häfen einzuschiffen, ist griechischen Passagierschiffen vorbehalten. Dies gilt auch, wenn die Kreuzfahrt in ausländische Häfen führt, sofern der endgültige Bestimmungshafen ein griechischer Hafen ist. Das Einschiffen, die Kreuzfahrt und das Ausschiffen von Passagieren, die auf einem Passagierschiff reisen, das unter ausländischer Flagge fährt, können durch Präsidialverordnung unter den hierzu vorgesehenen Bedingungen erlaubt werden. Für Sportboote (Yachten und kleine Freizeitboote) gelten besondere Bestimmungen.

Die Befugnis zur Durchführung von Kreuzfahrten zwischen griechischen Festlandshäfen ohne Zwischenaufenthalt auf den Inseln wird für Passagierschiffe mit mehr als 650 BRZ erteilt, die in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union registriert sind und unter der Flagge dieser Staaten fahren, sofern diese Schiffe alle Bedingungen zur Durchführung von Kabotagediensten in diesen Staaten erfüllen.

7 In Bezug auf den vorliegenden Fall ist sodann auf drei an die Hafenbehörden gerichtete Rundschreiben des Ypourgeo Emporikis Naftilias (Ministerium für die Handelsmarine) aus dem Jahr 1998 hinzuweisen.

8 Das erste ist das Rundschreiben Nr. 1151.65/1/98 vom 4. August 1998 mit dem Titel Tätigkeiten der unter Gemeinschaftsflagge verkehrenden Frachter und Tanker, die Seekabotage betreiben. In diesem Rundschreiben wird insbesondere darauf hingewiesen, dass die Verordnung Nr. 3577/92 integrierender Bestandteil des griechischen Rechts ist und gegenüber jeder entgegenstehenden Regelung Vorrang hat. Außerdem werden in dem Rundschreiben die Häfen des Peloponnes den Inselhäfen zugerechnet (Artikel 2.1.1), und schließlich sieht es für die Ausübung der Kabotage in griechischen Gewässern vor, dass ein Betreiber, der Schiffe einsetzt, die in einem Zweitregister oder in einem internationalen Register geführt werden, nachweisen muss, dass das fragliche Schiff im Flaggenstaat für Beförderungen eingesetzt werden darf (Artikel 2.1.2).

9 In dem nächsten Rundschreiben Nr. 1151.65/2/98 vom 18. Dezember 1998, das den Titel Tätigkeiten der unter Gemeinschaftsflagge verkehrenden Passagierschiffe, Sportboote und Kreuzfahrtschiffe, die in griechischen Gewässern zu Rundfahrten (Kreuzfahrten) eingesetzt werden, trägt, werden die Bestimmungen des ersten Rundschreibens betreffend den Peloponnes wieder aufgegriffen.

Anschließend heißt es in Artikel 2.4.1:

Das griechische Recht (als das Recht des Aufnahmestaats) gilt im Allgemeinen für die Zusammensetzung der Besatzung der Passagierschiffe, der Sportboote und der Kreuzfahrtschiffe der Gemeinschaft, die zu Kreuzfahrten zwischen den griechischen Festlands- und Inselhäfen oder zwischen den griechischen Inselhäfen befugt sind, während auf Kreuzfahrten zwischen Festlandshäfen das Recht des Flaggenstaats Anwendung findet.

10 Das Rundschreiben Nr. 2311.10/10/98 vom 21. Dezember 1998 schließlich, das den Titel Die Besatzung der unter Gemeinschaftsflagge verkehrenden Frachter, Tanker und Kreuzfahrtschiffe, die Seekabotage betreiben, trägt, sieht vor, dass die nationalen Behörden auf Antrag des Reeders gemäß den nationalen Vorschriften über die Gesamttonnage eine Vermessungsbescheinigung ausstellen, auf deren Grundlage die griechischen Behörden die erforderliche Zahl der Besatzungsmitglieder berechnen.

11 Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass Griechenland in dem Bestreben, seine Rechtsordnung mit der Verordnung Nr. 3577/92 in Einklang zu bringen, die Präsidialverordnung Nr. 344/2003 (FEK 314 A vom 31. Dezember 2003) erlassen hat, mit der verschiedene Vorschriften des griechischen Gesetzes über das öffentliche Seerecht, darunter der erwähnte Artikel 165, geändert wurden.

II — Sachverhalt und Verfahren

12 Nachdem die Kommission die griechischen Behörden aufgefordert hatte, ihr Informationen über den Stand der Durchführung der Verordnung Nr. 3577/92 nach dem 1. Januar 1999 zu übermitteln, richtete sie am 3. Mai 2000 ein Mahnschreiben an die Hellenische Republik, in dem sie darauf hinwies, dass die griechische Gesetzgebung mit der genannten Verordnung in mehreren Punkten nicht vereinbar sei.

13 Auf dieses Schreiben folgte am 18. Juli 2001 eine mit Gründen versehene Stellungnahme.

14 Da die Antworten und Erklärungen der Hellenischen Republik die Kommission nicht zufrieden stellten, hat diese am 9. August 2002 beim Gerichtshof Klage erhoben auf Feststellung, dass die Hellenische Republik dadurch, dass sie

— das Recht zur Festlandkabotage im Personenverkehr und zu Kreuzfahrten mit Passagierschiffen einer Gesamttonnage von mehr als 650 BRZ in der Inselkabotage ausdrücklich allein griechischen Passagierschiffen vorbehält,

— von in einem zweiten Register oder in internationalen Registern eingetragenen Schiffen aus der Gemeinschaft eine von der zuständigen Stelle des Flaggenstaats ausgestellte Bescheinigung darüber verlangt, dass diese Schiffe zur Kabotage zugelassen sind,

— den Peloponnes als Insel ansieht,

— auf aus der Gemeinschaft stammende Tanker, Frachter, Passagierschiffe und Sportboote sowie Kreuzfahrtschiffe, die Kreuzfahrten zwischen den Inseln durchführen, als Aufnahmestaat ihre Vorschriften betreffend die Besatzung anwendet und die Reeder verpflichtet, bei der Behörde zur Kontrolle der Handelsschiffe (DEEP) einen Antrag auf Ausmessung der Gesamttonnage des Schiffes zu stellen, so dass die griechischen Behörden die Besatzungsstruktur berechnen können, gegen ihre Verpflichtungen aus den Artikeln 1, 3 und 6 der Verordnung Nr. 3577/92 verstoßen hat.

15 Die Kommission hat im Laufe des schriftlichen Verfahrens aufgrund von Klarstellungen der griechischen Regierung den zweiten Teil der vierten Rüge fallen gelassen.

16 In der mündlichen Verhandlung vom 25. März 2004 hat die Kommission sodann vor dem Gerichtshof erklärt, dass sie aufgrund des von der Hellenischen Republik erlassenen Dekretes Nr. 344/2003 auch die erste Rüge nicht weiter aufrechterhalte. Gleichzeitig hat sie vorgetragen, dass sie der Hellenischen Republik mit dem ersten Teil der vierten Rüge vorwerfe, dass sie als Aufnahmestaat ihre eigene Regelung über die Besatzung nur auf gemeinschaftliche Kreuzfahrtschiffe von mehr als 650 BRZ, die zwischen den Inseln Kreuzfahrten durchführten, anwende.

17 Nach diesen Klarstellungen der Kommission hat der Gerichtshof also zu prüfen, ob die zweite und die dritte Rüge sowie der erste Teil der vierten Rüge begründet sind.

III — Rechtliche Würdigung

Zur zweiten Rüge

18 Mit der zweiten Rüge wirft die Kommission der Hellenischen Republik vor, dass sie von Betreibern, die in einem zweiten Register oder in internationalen Registern eingetragene Schiffe eines anderen Mitgliedstaats einsetzen und Kabotagedienste in griechischen Gewässern anbieten wollten, eine Bescheinigung darüber verlange, dass diese Schiffe im Flaggenstaat zur Kabotage zugelassen seien.

19 Hierzu ist insbesondere zu bemerken, dass der freie Dienstleistungsverkehr im Seeverkehr gemäß Artikel 1 der Verordnung Nr. 3577/92 nur für Gemeinschaftsreeder gilt, deren Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sind und unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, sofern diese Schiffe alle Voraussetzungen erfüllen, um zur Kabotage in diesem Mitgliedstaat zugelassen zu werden. Für die Erbringung dieser Art von Dienstleistungen reicht also nicht die Eintragung in ein nationales Register, sondern es ist außerdem erforderlich, dass das Schiff mit dieser Registrierung zur nationalen Kabotage zugelassen ist.

20 Außerdem gibt es in den Mitgliedstaaten neben den Erstregistern sowohl Zweitregister als auch internationale Register.

Schiffe, die in den Erstregistern eingetragen sind, sind in allen Mitgliedstaaten zur nationalen Kabotage zugelassen und erfüllen demzufolge die in der Verordnung vorgesehenen Voraussetzungen für die Zulassung zur Kabotage in den übrigen Mitgliedstaaten. Anders ist jedoch die Situation bei den in Zweitregistern und internationalen Registern eingetragenen Schiffen. Während die Eintragung in diesen Registern nämlich in einigen Staaten vollen Zugang zur nationalen Kabotage gewährt, ist dieser Zugang in anderen Staaten beschränkt oder gar völlig ausgeschlossen.

21 Die Kommission und die griechische Regierung stimmen darin überein, dass die Mitgliedstaaten die zur ordnungsgemäßen Durchführung der Verordnung Nr. 3577/92 erforderlichen Maßnahmen ergreifen können, insbesondere die Maßnahmen zur Überprüfung, ob ein Schiff, das Seeverkehrsdienste in einem anderen Staat anbieten will, gemäß Artikel 1 der Verordnung zur Kabotage im Flaggenstaat zugelassen ist. Außerdem stimmen sie darin überein, dass diese Maßnahmen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten müssen, d. h. sie müssen geeignet sein, die Verwirklichung des mit ihnen verfolgten Zieles zu gewährleisten, und sie dürfen nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieses Zieles erforderlich ist.

22 Hinsichtlich der Frage, ob die von Griechenland konkret ergriffene Maßnahme mit diesem Grundsatz vereinbar ist, sind die Auffassungen der Parteien jedoch offensichtlich unterschiedlich.

23 Die Kommission meint nämlich, dass die Verpflichtung zur Vorlage der Bescheinigung nicht erforderlich sei, da die Mitgliedstaaten über den Stand der nationalen Rechtsvorschriften betreffend Zweitregister und internationale Register bereits durch die im Abstand von zwei Jahren erscheinenden Berichte über die Durchführung der Verordnung Nr. 3577/92, die sie dem Rat nach Artikel 10 der Verordnung alle zwei Jahre vorlegen müsse, angemessen informiert seien.

24 Nach Ansicht der Kommission gibt es jedenfalls andere, weniger einschneidende Maßnahmen als die Verpflichtung zur Vorlage der Bescheinigung, um die ordnungsgemäße Anwendung der Verordnung zu gewährleisten.

25 In Betracht kämen insbesondere

eine Verpflichtung der Reeder, den Behörden des Aufnahmestaats eine Kopie der Rechtsvorschrift des Flaggenstaats vorzulegen, aus der sich ergibt, dass im Zweitregister oder in internationalen Registern eingetragene Schiffe zur Durchführung von Kabotagediensten im Flaggenstaat berechtigt sind;

die Einführung einer jährlichen Konsultation unter den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten über die Entwicklung der Rechtsvorschriften auf dem fraglichen Gebiet;

eine informelle Konsultation der Kommission.

26 Ich meine jedoch, dass dieser Auffassung der Kommission nicht gefolgt werden kann.

27 Vor allem ist die Behauptung unzutreffend, dass die verlangte Bescheinigung durch die Informationen überflüssig würde, die den Mitgliedstaaten bereits aufgrund der Berichte über die Durchführung der Verordnung Nr. 3577/92 vorliegen.

28 Die griechische Regierung hat nämlich zutreffend darauf hingewiesen, dass diese Berichte alle zwei Jahre veröffentlicht werden und die Gesetzesänderungen, die in den Mitgliedstaaten in den zwei Jahren vor der Veröffentlichung erfolgt sind, erläutern. Die Mitgliedstaaten erfahren also von den Änderungen der nationalen Vorschriften, insbesondere von denen über die fraglichen Register, nach deren Verabschiedung mit einer Verzögerung, die bis zu zwei Jahre betragen kann.

29 Im Gegensatz zur Vorlage einer Bescheinigung bieten diese Berichte also dem Aufnahmestaat nicht die Möglichkeit einer sicheren Überprüfung, ob ein Gemeinschaftsschiff im Flaggenstaat nach der in diesem Zeitpunkt tatsächlich geltenden Regelung zur Kabotage zugelassen ist.

30 Aber nicht nur das. Die griechische Regierung hat gezeigt, dass das auf der Bescheinigung beruhende System unter bestimmten Umständen für die Reeder sogar vorteilhafter sein kann als das auf den Berichten der Kommission beruhende und dass es demzufolge besser geeignet ist, den freien Dienstleistungsverkehr bei der Seekabotage zu gewährleisten.

31 Das gilt insbesondere dann, wenn die nationale Rechtsvorschrift, nach der bei in Zweitregistern oder in internationalen Registern eingetragenen Schiffen eine Inlandskabotage nicht oder nur teilweise zulässig war, nach der Veröffentlichung eines Berichts dahin geändert wurde, dass den Schiffen die Erbringung dieser Dienstleistungen gestattet wurde. Der Aufnahmestaat müsste dann nämlich den

Gemeinschaftsschiffen aufgrund der im letzten verfügbaren Bericht enthaltenen Angaben den Zugang zur Kabotage verbieten. Das wird jedoch durch die Vorlage der Bescheinigung vermieden, in der die neu eröffnete Möglichkeit, Schiffstransporte im Flaggenstaat durchzuführen, bestätigt wird.

32 Zu den weniger einschneidenden Maßnahmen, die die Hellenische Republik der Kommission zufolge anstatt der Verpflichtung zur Vorlage einer Bescheinigung hätte ergreifen können, möchte ich Folgendes bemerken.

33 Ich bezweifle ebenso wie die griechische Regierung vor allem, dass die Verpflichtung der Gemeinschaftsreeder, den griechischen Behörden die Kopie einer im Flaggenstaat geltenden Rechtsvorschrift vorzulegen, eine weniger einschneidende Maßnahme als die in der griechischen Regelung vorgesehene wäre. Eine solche Rechtsvorschrift müsste nämlich insbesondere von dem Betroffenen übersetzt und anschließend von den Behörden des Aufnahmestaats ausgelegt werden. Das wäre für den Betroffenen wahrscheinlich viel beschwerlicher und würde auf jeden Fall mehr Zeit beanspruchen, und außerdem bestünde mehr Raum für Irrtümer als bei der bloßen Vorlage einer Bescheinigung, in der lediglich erklärt wird, ob ein bestimmtes im Zweitregister eingetragenes Schiff zur Kabotage zugelassen ist oder nicht.

34 Außerdem wäre meines Erachtens die Praxis einer alljährlichen Konsultation unter den nationalen Behörden nicht weniger einschneidend. Eine derartige Konsultation würde nämlich ebenso wie die erwähnten alle zwei Jahre erscheinenden Berichte keine Überprüfung ermöglichen, ob ein Gemeinschaftsschiff im Flaggenstaat nach dem dort zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden Recht zur Kabotage zugelassen ist. Außerdem könnte auch diese Maßnahme für die Gemeinschaftsreeder dann von Nachteil sein, wenn nach der Konsultation die Rechtsvorschriften dahin gehend geändert würden, dass ihre Schiffe zur nationalen Kabotage zugelassen würden.

35 Hinsichtlich der Möglichkeit schließlich, die Kommission unmittelbar zu konsultieren, möchte ich zunächst bemerken, dass die Kommission, wie sie selbst eingeräumt hat, nur dann in der Lage ist, den interessierten Mitgliedstaaten Angaben über die rechtliche Entwicklung von Zweitregistern und internationalen Registern zu machen, wenn ihr entsprechende Rechtsänderungen von den Mitgliedstaaten rechtzeitig mitgeteilt wurden.

36 Während der Aufnahmestaat bei der Vorlage einer Bescheinigung unmittelbar und zweifelsfrei prüfen kann, ob die nach Artikel 1 der Verordnung erforderliche Zulassung zur nationalen Kabotage vorliegt, könnte ein Auskunftersuchen an die Kommission und das Warten auf deren Antwort zudem länger dauern und demzufolge aufwendiger sein.

37 Gegenüber den von der Kommission vorgeschlagenen alternativen Maßnahmen bietet die Vorlage einer Bescheinigung meiner Ansicht nach jedenfalls allgemein größere Gewähr dafür, dass die verlangten Voraussetzungen erfüllt sind; in den anderen Fällen würde diese Gewähr, wie wir gesehen haben, zugunsten einer sehr unwahrscheinlichen, wenn nicht ganz fehlenden Vereinfachung preisgegeben.

38 Aus diesen Gründen meine ich daher, dass die zweite Rüge der Kommission zurückzuweisen ist.

Zur dritten Rüge

39 Mit der dritten Rüge wirft die Kommission der Hellenischen Republik vor, den Peloponnes als Insel angesehen und dadurch auf die Häfen dieser Region unzulässigerweise Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung angewandt zu haben, wonach bestimmte Kabotagedienste zwischen den griechischen Inseln bis zum 1. Januar 2004 von der Liberalisierung ausgenommen waren.

40 Die Kommission vertritt die Auffassung, dass der Peloponnes nicht als Insel angesehen werden könne, weil er vom restlichen Griechenland durch einen künstlichen Kanal getrennt, im Übrigen aber durch Straßen und Schienenwege fest verbunden sei.

41 Die griechische Regierung macht demgegenüber geltend, dass der Peloponnes eine wirkliche Insel sei, da er, wenngleich durch den Eingriff des Menschen, vollständig vom Meer umschlossen sei. In Artikel 2 der Verordnung würden die auf dem afrikanischen Kontinent befindlichen Häfen von Ceuta und Melilla den Inselhäfen gleichgestellt. Es wäre deshalb widersprüchlich, diese Häfen als Häfen auf Inseln und diejenigen auf dem Peloponnes, der vollständig vom Meer umschlossen sei, als Häfen auf dem Festland anzusehen.

42 Außerdem trägt die griechische Regierung vor, dass die in Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung vorgesehene Ausnahme von der Liberalisierung einiger Kabotagedienste zwischen den griechischen Inseln aus Gründen des sozioökonomischen Zusammenhalts gerechtfertigt sei. Die Anwendung der Ausnahmeregelung auf den Peloponnes, der ein Gebiet mit einem sehr niedrigen Entwicklungsindex sei, entspreche daher diesem Ziel.

43 Ich möchte zunächst bemerken, dass die Auffassung der Kommission, dass dem Peloponnes kein Inselcharakter zukomme, mangels anderer spezifischer Hinweise in der Verordnung Nr. 3577/92 zum Begriff Insel überzeugender und sinnvoller erscheint.

44 Es steht nämlich außer Zweifel, dass der Peloponnes geografisch betrachtet in früheren Zeiten eine Halbinsel war, die später durch einen künstlichen Kanal vom übrigen Griechenland getrennt wurde. Aber auch nach diesem Eingriff hat sich der Halbinselcharakter dieses Gebietes nicht geändert. Abgesehen davon, dass der trennende Kanal nur wenige Dutzend Meter breit ist, weist der Peloponnes im Gegensatz zu den Inseln strukturell eine Anbindung mit zu Lande geführten Verkehrswegen auf und hat daher eine feste Verbindung mit dem restlichen griechischen Festland. Daher meine ich, dass der Peloponnes trotz der künstlichen Trennung immer noch als Halbinsel anzusehen ist.

45 Dem steht auch nicht entgegen, dass Artikel 2 der Verordnung den Inselhäfen die Häfen von Ceuta und Melilla gleichstellt. Die Häfen dieser Städte liegen zwar im Hinblick auf den afrikanischen Kontinent eindeutig auf dem Festland, aber im Hinblick auf den europäischen Kontinent und insbesondere die Iberische Halbinsel können diese Häfen den Inselhäfen durchaus gleichgestellt werden, denn es fehlt ihnen an einer Landverbindung mit Spanien. Die Situation dieser Häfen unterscheidet sich daher von den Häfen auf dem Peloponnes, der, wie bereits mehrfach erwähnt wurde, mit dem restlichen Griechenland fest verbunden ist.

46 Gegen die vorgeschlagene Auslegung können meines Erachtens auch nicht die wirtschaftlichen Gründe ins Feld geführt werden, die die Ausnahmeregelung für die Inseln rechtfertigen und die sich aufgrund des niedrigen Entwicklungsindex des Peloponnes auch auf diesen erstrecken würden.

47 Wenn nämlich die für die Inselkabotage im Mittelmeer bis zum 1. Januar 1999 und für bestimmte Seeverkehrsdienste zwischen den griechischen Inseln bis zum 1. Januar 2004 vorgesehene Ausnahme von der Liberalisierung (Artikel 6 Absätze 2 und 3 der Verordnung) auf alle Regionen der südlichen Mitgliedstaaten ausgedehnt würde, die zwar nicht als Inseln im technischen Sinne anzusehen sind, jedoch einen niedrigen wirtschaftlichen Entwicklungsindex aufweisen, so würde die vom Gemeinschaftsgesetzgeber angestrebte Öffnung der nationalen Kabotagemärkte entgegen der Zweckbestimmung der Verordnung Nr. 3577/92 eine ebenso bedeutende wie unberechtigte Einschränkung erfahren, denn dafür fehlt die Rechtsgrundlage.

48 Die dritte Rüge der Kommission greift daher meiner Ansicht nach durch.

Zum ersten Teil der vierten Rüge

49 Mit dem ersten Teil der vierten Rüge wirft die Kommission der Hellenischen Republik vor, als Aufnahmestaat auf die gemeinschaftlichen Kreuzfahrtschiffe von mehr als 650 BRZ, die zwischen den griechischen Inseln Kreuzfahrten durchführen, seine eigenen Rechtsvorschriften über die Besatzung angewandt zu haben.

50 Dies verstößt nach Ansicht der Kommission gegen Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung. Nach dieser Vorschrift sei nämlich für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung der Kreuzfahrtschiffe das Recht des Flaggenstaats einschlägig, unabhängig davon, ob diese Schiffe Kreuzfahrtdienste zwischen Festlandhäfen oder den Inseln erbrächten.

51 Die Hellenische Republik macht demgegenüber geltend, dass die Regelung des Flaggenstaats über die Besatzung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung nur für Kreuzfahrtschiffe gelte, die Festlandshäfen anliefen, während für diejenigen, die die Inselhäfen anliefen, nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung die Vorschriften des Aufnahmestaats gälten.

52 Ich bin der Auffassung, dass der Standpunkt der Kommission dem Wortlaut der fraglichen Vorschrift eher entspricht.

53 Die Klägerin hat nämlich zutreffend darauf hingewiesen, dass nach dem Wortlaut von Artikel 3 Absatz 1 [b]ei Schiffen, die zur Festlandkabotage eingesetzt werden, sowie bei Kreuzfahrtschiffen eindeutig der Flaggenstaat für Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung zuständig ist. Nach dem Wortlaut der Vorschrift ist also der Flaggenstaat für alle Kreuzfahrtschiffe zuständig, ohne dass diese Zuständigkeit auf diejenigen Kreuzfahrtschiffe beschränkt wird, die Festlandshäfen anlaufen.

54 Andernfalls wäre der in der fraglichen Vorschrift enthaltene Hinweis sowie bei Kreuzfahrtschiffen bedeutungslos. Hätte der Gemeinschaftsgesetzgeber nämlich dem Flaggenstaat die Zuständigkeit für Festlands-Kreuzfahrten und die Zuständigkeit für Insel-Kreuzfahrten dem Aufnahmestaat zuweisen wollen, so hätte er sich ohne weiteres darauf beschränken können, in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung auf Schiffe Bezug zu nehmen, die zur Festlandkabotage eingesetzt werden (wodurch auch Kreuzfahrtschiffe erfasst wären, die Festlandshäfen anlaufen), und in Artikel 3 Absatz 2 auf Schiffe, die zur Inselkabotage eingesetzt werden (wodurch auch Kreuzfahrten, auf denen Inselhäfen angelaufen werden, erfasst wären).

55 Die in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung hinzugefügte Klarstellung ist also insofern eine eigenständige Regelung, als sie dem Flaggenstaat die Zuständigkeit zur Regelung von Fragen über die Besatzung auch von Kreuzfahrtschiffen einräumt, die Inselhäfen anlaufen, wobei, wie es in dieser Vorschrift heißt, Schiffe von weniger als 650 BRZ hiervon ausgenommen sind.

56 Ich meine daher, dass der erste Teil der vierten Rüge der Kommission durchgreift.

IV — Kosten

57 Nach Artikel 69 § 3 der Verfahrensordnung kann der Gerichtshof die Kosten teilen oder beschließen, dass jede Partei ihre eigenen Kosten trägt, wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt. Da ich, wie wir bereits gesehen haben, der Ansicht bin, dass sowohl die Hellenische Republik als auch die Kommission mit ihrem Vorbringen teilweise unterlegen sind, erscheint es mir angebracht, ebenfalls vorzuschlagen, dass jede Partei ihre eigenen Kosten trägt.

V — Ergebnis

58 Nach allem schlage ich dem Gerichtshof daher vor, wie folgt zu entscheiden:

1. Die Hellenische Republik hat dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus den Artikeln 1, 3 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) verstoßen, dass sie den Peloponnes als Insel ansieht und als Aufnahmestaat auf gemeinschaftliche Kreuzfahrtschiffe von mehr als 650 BRZ, die Kreuzfahrten zwischen den Inseln durchführen, ihre nationalen Vorschriften über die Besatzung anwendet.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Jede Partei trägt ihre eigenen Kosten.

Zitiervorschlag: Europäischer Gerichtshof, Schlussanträge des Generalanwalts vom 19.05.2004 – C-288/02,
ECLI:EU:C:2004:310

Quelle: curia.europa.eu, abgerufen 27.07.2026

Nicht-amtliche Fassung — maßgeblich ist die Fassung in der Originalsprache (CURIA: <https://curia.europa.eu>)

Provided by nu:legal (<https://recht.nulegal.eu>), the leading open legal database: AI-first, expanding daily, German and European law and case law in full text, free, with an open API for AI agents. Text and data mining expressly permitted.

Herausgeber: Nulegal GmbH, Potsdam.

Dieses Dokument: <https://recht.nulegal.eu/rechtsprechung/eugh/2004-05-19/c-288-02>