URTEIL DES GERICHTSHOFES (Zweite Kammer)

21. Oktober 2004 *

In der Rechtssache C-288/02

betreffend eine Vertragsverletzungsklage nach Artikel 226 EG, eingereicht am 9. August 2002,

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch K. Simonsson und M. Patakia als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Hellenische Republik, vertreten durch E.-M. Mamouna als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Griechisch.

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten C. W. A. Timmermans (Berichterstatter), der Richter C. Gulmann und R. Schintgen sowie der Richterinnen F. Macken und N. Colneric,

Generalanwalt: A. Tizzano,
Kanzler: L. Hewlett, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 25. März 2004,

unter Berücksichtigung des Vorbringens der Parteien,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 19. Mai 2004

folgendes

Urteil

1 Mit ihrer Klageschrift beantragt die Kommission der Europäischen Gemeinschaften die Feststellung, dass die Hellenische Republik dadurch, dass sie

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

— von in einem Zweitregister oder in internationalen Registern eingetragenen Schiffen aus der Gemeinschaft eine von einer 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 aus der Gemeinschaft, die Seekabotagedienstleistungen erbringen, 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 (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364, S. 7, im Folgenden: Verordnung) verstoßen hat.

Rechtlicher Rahmen

Die Gemeinschaftsregelung

2 Die Verordnung bestimmt in Artikel 1 Absatz 1:

„Mit Wirkung vom 1. Januar 1993 gilt der Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs im Seeverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage) für Gemein-

schaftsreeder, 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; hierin eingeschlossen sind die in EUROS registrierten Schiffe, sobald dieses Register vom Rat gebilligt ist."

3 In Artikel 2 der Verordnung heißt es:

„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 Artikel 3 der Verordnung bestimmt:

„(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 Artikel 6 der Verordnung sieht vor:

„(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, Erdölerzeugnisse 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."

6 Artikel 9 der Verordnung lautet:

„Vor dem Erlass von Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Durchführung dieser Verordnung konsultieren die Mitgliedstaaten die Kommission. Sie übermitteln der Kommission alle auf diese Weise erlassenen Maßnahmen."

7 Artikel 10 der Verordnung bestimmt:

„Die Kommission unterbreitet dem Rat bis zum 31. Dezember 1994 und danach alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und zugleich die gegebenenfalls erforderlichen Vorschläge."

Die nationale Regelung

8 Das Ypourgeio Emporikis Naftilias (Ministerium für die Handelsmarine) veröffentlichte im August und Dezember 1998 drei Rundschreiben, die an die inländischen Hafenbehörden gerichtet waren.

9 Im Rundschreiben Nr. 1151.65/1/98 vom 4. August 1998 mit dem Titel „Tätigkeiten der unter Gemeinschaftsflagge verkehrenden Frachter und Tanker, die Seekabotage betreiben" wird darauf hingewiesen, dass die Verordnung integrierender Bestandteil des griechischen Rechts ist und jede entgegenstehende Bestimmung verdrängt. Außerdem führt Artikel 2.1.1 dieses Rundschreibens die Häfen des Peloponnes unter den Inselhäfen auf.

10 Nach Artikel 2.1.2 muss ein Betreiber, der Schiffe einsetzt, die in einem Zweitregister oder in einem internationalen Register geführt werden, als Voraussetzung für die Kabotage in griechischen Gewässern nachweisen, dass das fragliche Schiff im Flaggenstaat für Beförderungen eingesetzt werden darf.

11 Das Rundschreiben Nr. 1151.65/2/98 vom 18. Dezember 1998 mit dem Titel „Tätigkeiten der unter Gemeinschaftsflagge verkehrenden Passagierschiffe, Sportboote und Kreuzfahrtschiffe, die in griechischen Gewässern zu Rundfahrten (Kreuzfahrten) eingesetzt werden" greift die Bestimmungen des vorgenannten Rundschreibens betreffend den Peloponnes auf. Sein Artikel 2.4.1 bestimmt:

„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."

12 Das Rundschreiben Nr. 2311.10/10/98 vom 21. Dezember 1998 mit dem Titel „Die Besatzung der unter Gemeinschaftsflagge verkehrenden Frachter, Tanker und Kreuzfahrtschiffe, die Seekabotage betreiben" sieht die Anwendung der griechischen Schifffahrtsbestimmungen über die Besatzung vor.

Das Vorverfahren

13 Nach einem ersten Schriftwechsel betreffend die Umsetzung der Verordnung durch die Hellenische Republik nach dem 1. Januar 1999 richtete die Kommission, nach deren Ansicht die Hellenische Republik nicht allen Verpflichtungen aus der Verordnung nachgekommen war, am 3. Mai 2000 ein Mahnschreiben an die Hellenische Republik, das diese mit Schreiben vom 28. Juli 2000 beantwortete.

14 Die Kommission erachtete diese Antwort und die bei einer Arbeitsbesprechung am 16. Februar 2001 erhaltenen Informationen für unbefriedigend und richtete am 18. Juli 2001 eine mit Gründen versehene Stellungnahme an die Hellenische Republik, die von dieser mit Schreiben vom 12. Oktober 2001 beantwortet wurde.

15 Da die griechischen Behörden nach Ansicht der Kommission nicht die Maßnahmen getroffen hatten, die erforderlich seien, um den Verpflichtungen aus der Verordnung nachzukommen, hat die Kommission beschlossen, die vorliegende Klage einzureichen.

Zur Begründetheit

16 Angesichts bestimmter Klarstellungen durch die griechische Regierung hat die Kommission in ihrer Erwiderung und in der mündlichen Verhandlung den zweiten Teil der vierten Rüge und die erste Rüge fallen gelassen.

17 In Anbetracht dessen werden nur die zweite und die dritte Rüge sowie der erste Teil der vierten Rüge der Kommission geprüft.

Zur zweiten Rüge

Vorbringen der Parteien

18 Die Kommission ist der Ansicht, dass die griechischen Behörden ein Hindernis für den freien Dienstleistungsverkehr errichteten, indem sie von in einem Zweitregister oder in einem internationalen Register eingetragenen Schiffen aus der Gemeinschaft eine von einer Stelle des Flaggenstaats ausgestellte Bescheinigung darüber verlangten, dass das betreffende Schiff zur Kabotage zugelassen sei.

19 Selbst wenn dieses Hindernis durch einen zwingenden Grund des Allgemeininteresses gerechtfertigt sein sollte, stelle es doch eine unverhältnismäßige Maßnahme dar, die über das hinausgehe, was zur Erreichung des verfolgten Zieles unbedingt erforderlich sei.

20 Dasselbe Ergebnis könne nämlich durch weniger einschränkende Maßnahmen erreicht werden wie durch die Verpflichtung, eine Abschrift der Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats vorzulegen, nach denen die in internationalen Registern eingetragenen Schiffe zu Inlandsbeförderungen befugt seien, oder durch eine jährliche Information der nationalen Behörden durch die entsprechenden Behörden der anderen Mitgliedstaaten über die Entwicklung der Gesetzesregelung im Schifffahrtssektor. Im Zweifelsfall könnten sich die griechischen Behörden insoweit auch an die Kommission wenden.

21 Im Übrigen seien die von der Kommission nach Artikel 10 der Verordnung alle zwei Jahre veröffentlichten und den Mitgliedstaaten übermittelten Berichte ein nützliches Instrument, um zu überprüfen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erbringung von Kabotagedienstleistungen im Flaggenstaat erfüllt seien.

22 Außerdem werde ihre Wirksamkeit durch die von der Kommission eingegangene Verpflichtung verstärkt, die Mitgliedstaaten regelmäßig über nationale Gesetzesänderungen — einschließlich derjenigen, die zwischen zwei Berichten erfolgten — betreffend die Zweitregister zu unterrichten, soweit ihr diese Änderungen nach Artikel 9 der Verordnung mitgeteilt worden seien.

23 Die griechische Regierung erklärt, dass es in manchen Mitgliedstaaten Register gebe, die als Zweit- oder internationale Register bezeichnet würden und in denen Schiffe geführt würden, die nicht zwangsläufig zur Kabotage innerhalb dieser Mitgliedstaaten zugelassen seien. Daher müsse sich der Aufnahmemitgliedstaat zum Zweck einer ordnungsgemäßen Anwendung von Artikel 1 der Verordnung versichern, dass das Schiff, für das eine Zulassung zur Kabotage gewünscht werde, die Voraussetzungen erfülle, die für die Kabotage im Flaggenstaat gälten.

24 Was diese Schiffe anbelangt, bestreitet die griechische Regierung, dass es Mittel gibt, die den freien Dienstleistungsverkehr weniger einschränken als die Verpflichtung zur Vorlage einer Bescheinigung des Flaggenstaats darüber, dass die Kabotagevoraussetzungen in diesem Mitgliedstaat erfüllt sind.

25 Zu Artikel 9 der Verordnung führt die griechische Regierung aus, dass sich diese Bestimmung eher auf die Information der Kommission durch die Mitgliedstaaten beziehe als umgekehrt. Diese Bestimmung sehe deshalb nicht wirklich eine laufende Information der Mitgliedstaaten durch die Kommission vor.

26 Zum nach Artikel 10 der Verordnung zu erstellenden Bericht weist die griechische Regierung darauf hin, dass er über ein Jahr nach Ablauf des von ihm erfassten Zweijahreszeitraums veröffentlicht werde. Folglich würden Gesetzesänderungen, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem Mitgliedstaat erfolgten und die Kabotage innerhalb dieses Staates ermöglichten, den anderen Mitgliedstaaten mit einem solchen Bericht nur mit erheblicher Verspätung mitgeteilt.

27 Ihr Bescheinigungssystem stehe deshalb besser im Einklang mit dem freien Dienstleistungsverkehr, da es eine sofortige Information über eine Gesetzesänderung in einem anderen Mitgliedstaat erlaube.

28 Im Übrigen stehe die von der Kommission vorgeschlagene Lösung, die in der Vorlage einer Abschrift der Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats bestehe, nach denen in internationalen Registern eingetragene Schiffe zur Kabotage in diesem Mitgliedstaat befugt seien, in keinem Verhältnis zum verfolgten Ziel. Diese Lösung sei vielmehr komplexer, da der Rechtstext von einer amtlichen Stelle vollständig übersetzt und den Hafenbehörden des Aufnahmestaats vorgelegt werden müsste.

Würdigung durch den Gerichtshof

29 Artikel 1 der Verordnung legt klar den Grundsatz des freien Dienstleistungsverkehrs bei der Seekabotage in der Gemeinschaft fest (Urteil vom 20. Februar 2001 in der Rechtssache C-205/99, Analir u. a., Slg. 2001, I-1271, Randnr. 20).

30 Eine nationale Maßnahme, die darin besteht, von aus der Gemeinschaft stammenden Schiffen, die in einem Zweitregister oder in einem internationalen Register eingetragen sind, eine Bescheinigung einer Behörde des Flaggenstaats darüber zu verlangen, dass das betreffende Schiff zur Erbringung von Kabotagedienstleistungen zugelassen ist, ist geeignet, die Erbringung dieser Dienstleistungen zu behindern oder weniger attraktiv zu machen, und stellt deshalb eine Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs dar (vgl. in diesem Sinne Urteil Analir u. a., Randnr. 22).

31 Was die Zulässigkeit dieser Beschränkung anbelangt, so ist erstens festzustellen, dass der Wortlaut von Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung als solcher keinen Anhaltspunkt für die Beantwortung der Frage gibt, ob eine Bescheinigung verlangt

werden kann, um zu überprüfen, ob ein Schiff, wie es diese Bestimmung vorsieht, alle Voraussetzungen erfüllt, um zur Kabotage im Flaggenstaat zugelassen zu werden (vgl. in diesem Sinne Urteil Alanir u. a., Randnr. 24).

32 Zweitens kann der freie Dienstleistungsverkehr als tragender Grundsatz des EG-Vertrags nur durch Regelungen beschränkt werden, die durch zwingende Gründe des Allgemeininteresses gerechtfertigt sind und für alle im Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaats tätigen Personen oder Unternehmen gelten. Ferner ist die fragliche nationale Regelung nur dann gerechtfertigt, wenn sie geeignet ist, die Verwirklichung des mit ihr verfolgten Zieles zu gewährleisten, und nicht über das hinausgeht, was zur Erreichung dieses Zieles erforderlich ist (Urteil Alanir u. a., Randnr. 25, und die dort zitierte Rechtsprechung).

33 Die zweite Rüge der Kommission steht im Zusammenhang mit der Verhältnismäßigkeit der fraglichen nationalen Regelung. Die Kommission wirft der Hellenischen Republik nämlich vor, von einem aus der Gemeinschaft stammenden Schiff eine Bescheinigung des Flaggenstaats zu verlangen, obwohl es Maßnahmen gebe, die den freien Dienstleistungsverkehr weniger einschränkten und mit denen das Ziel erreicht werden könne, zu überprüfen, ob dieses Schiff alle Voraussetzungen erfülle, um zur Kabotage in diesem Staat zugelassen zu werden.

34 Wie jedoch der Generalanwalt in den Nummern 27 bis 37 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, erlauben es die von der Kommission vorgeschlagenen Alternativen entweder nicht, das verfolgte Ziel vollständig zu erreichen, oder sie erweisen sich in der Praxis als komplexer und als eine größere Einschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs als die derzeit bestehende Bescheinigungsregelung.

35 Unter diesen Umständen ist der Kommission, die in einem Vertragsverletzungsverfahren die Beweislast trägt (vgl. u. a. Urteil vom 23. Oktober 1997 in der Rechtssache C-159/94, Kommission/Frankreich, Slg. 1997, I-5815, Randnr. 102, und die dort zitierte Rechtsprechung), nicht der Nachweis gelungen, dass die Hellenische Republik dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus der Verordnung verstoßen hat, dass sie die genannte Bescheinigung verlangt.

36 Die zweite Rüge ist daher zurückzuweisen.

Zur dritten Rüge

Vorbringen der Parteien

37 Nach Ansicht der Kommission machen die griechischen Behörden unter Berufung allein auf die Etymologie des Namens zu Unrecht geltend, dass der Peloponnes eine Insel sei, und erweitern somit künstlich die in Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung vorgesehene Ausnahme auf Seekabotagedienstleistungen zwischen den Häfen des Peloponnes untereinander und zwischen den Festlandshäfen und den Häfen des Peloponnes.

38 Sie erinnert insoweit daran, dass der Peloponnes früher mit dem griechischen Festland verbunden gewesen und davon durch einen von Menschenhand errichteten Kanal getrennt worden sei. Außerdem werde die Verbindung zwischen dem Peloponnes und dem griechischen Festland durch eine Eisenbahnlinie und eine Nationalstraße über den Kanal von Korinth sichergestellt.

39 Die griechische Regierung weist darauf hin, dass die Verordnung für die Geltung als Inselhafen andere Kriterien als einen tatsächlichen Meeresgürtel zugrunde lege. Sie verweist insoweit auf Ceuta und Melilla, die nach Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung als Inseln gälten, obwohl sie eindeutig zum Festland gehörten, weil sie an der Küste des afrikanischen Kontinents lägen.

40 Außerdem macht sie unter Berufung auf das Urteil vom 19. Oktober 2000 in den Rechtssachen C-15/98 und C-105/99 (Italien und Sardegna Lines/Kommission, Slg. 2000, I-8855) geltend, dass für die Feststellung, ob eine geografische Gegend eine Insel sei oder nicht, die statistische Analyse des auf dem Seeweg abgewickelten Handels ausschlaggebend sei.

41 Schließlich müsse in einem Geist der Toleranz und des Verständnisses gegenüber bestimmten, durch Besonderheiten gekennzeichneten Volkswirtschaften der Gemeinschaft, der sowohl in der Präambel der Verordnung als auch in ihrem Artikel 6 Absatz 3 zum Ausdruck komme, der aus Gründen des sozioökonomischen Zusammenhalts eine Ausnahme für Griechenland vorsehe, diese Ausnahme auch auf den Peloponnes angewandt werden.

Würdigung durch den Gerichtshof

42 Da die Verordnung keine Definition des Begriffes „Insel" enthält, ist auf dessen allgemeine Bedeutung zurückzugreifen, nach der eine Insel im maritimen Kontext als eine feste Landmasse definiert ist, die dauerhaft aus dem Meer ragt.

43 Wie aber der Generalanwalt in Nummer 44 seiner Schlussanträge ausführt, ist der Peloponnes aus geografischer Sicht unbestreitbar eine Halbinsel. Er wurde vom übrigen Griechenland nur durch einen künstlichen Kanal getrennt, der ein paar Dutzend Meter breit ist. Unter diesen Umständen kann er nicht als Insel im Sinne der Verordnung gelten.

44 Dieser Auslegung steht nicht entgegen, dass Artikel 2 der Verordnung die Häfen von Ceuta und Melilla Inselhäfen gleichstellt.

45 Denn diese beiden Häfen sind nur Inselhäfen, weil sie durch Artikel 2 der Verordnung solchen Häfen gleichgestellt werden. Ihrer Natur nach sind sie es nicht. Deshalb spricht ein Vergleich von Ceuta und Melilla mit den Häfen des Peloponnes, die nicht durch Artikel 2 der Verordnung Inselhäfen gleichgestellt sind, eher gegen als für die Auffassung der griechischen Regierung, dass der Peloponnes eine Insel sei.

46 Wie im Übrigen der Generalanwalt in Nummer 45 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, liegen zwar die Häfen dieser Städte im Hinblick auf den afrikanischen Kontinent auf dem Festland, sie sind aber im Hinblick auf den europäischen Kontinent und insbesondere die Iberische Halbinsel Inselhäfen vergleichbar, weil sie keine Landverbindung mit Spanien haben.

47 Zum Urteil Italien und Sardegna Lines/Kommission, auf das sich die griechische Regierung beruft, genügt der Hinweis, dass der Gerichtshof in diesem Urteil keine Stellung zum Begriff „Insel" genommen hat.

48 Schließlich scheitert die von der griechischen Regierung vorgeschlagene erweiternde Auslegung von Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung daran, dass diese Bestimmung als Ausnahme von den allgemeinen Regelungen der Verordnung auf dem Gebiet der Seeverkehrsdienstleistungsfreiheit innerhalb eines Mitgliedstaats eng auszulegen ist.

49 Nach alledem ist die dritte Rüge der Kommission begründet.

Zum ersten Teil der vierten Rüge

Vorbringen der Parteien

50 In der mündlichen Verhandlung hat die Kommission klargestellt, dass es beim ersten Teil der vierten Rüge nur darum gehe, dass auf aus der Gemeinschaft stammende und zur Inselkabotage eingesetzte Kreuzfahrtschiffe mit einer Gesamttonnage von mehr als 650 BRZ nach Artikel 2.4.1 des Rundschreibens Nr. 1151.65/2/98 die griechischen Rechtsvorschriften über die Besatzung von Schiffen Anwendung fänden.

51 Sie macht geltend, diese Bestimmung des Rundschreibens verstoße gegen Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung, nach dem für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung der Flaggenstaat zuständig sei, mit Ausnahme der Schiffe mit weniger als 650 BRZ, auf die die Bedingungen des Aufnahmestaats angewandt werden könnten. Diese Bestimmung gelte nach ihrem Wortlaut für alle Kreuzfahrtschiffe, die zur Festlands- oder zur Inselkabotage eingesetzt würden.

52 Nach Ansicht der griechischen Regierung ist nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung der Aufnahmestaat bei allen Arten von zur Inselkabotage eingesetzten Schiffen einschließlich der Kreuzfahrtschiffe für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung zuständig.

Würdigung durch den Gerichtshof

53 Wie aus dem Wortlaut von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung hervorgeht, gilt dieser für Schiffe, die zur Festlandkabotage eingesetzt werden, und für Kreuzfahrtschiffe. Artikel 3 Absatz 2 gilt seinerseits für Schiffe, die zur Inselkabotage eingesetzt werden.

54 Aus der fehlenden Qualifizierung des Begriffes „Kreuzfahrtschiffe" in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung ergibt sich, dass diese Bestimmung für alle Kreuzfahrtschiffe unabhängig von der Art der Kabotage gilt, zu der sie eingesetzt werden.

55 Wie der Generalanwalt in Nummer 54 seiner Schlussanträge ausführt, wird diese Auslegung dadurch bestätigt, dass die Bezugnahme auf die Kreuzfahrtschiffe in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung bedeutungslos würde, falls zur Inselkabotage eingesetzte Kreuzfahrtschiffe von Absatz 2 dieser Bestimmung erfasst würden, da der Begriff „Schiffe, die zur Festlandkabotage eingesetzt werden" bereits die zu einer solchen Kabotage eingesetzten Kreuzfahrtschiffe erfassen würde.

56 Deshalb ist bei Kreuzfahrtschiffen mit einer Gesamttonnage von mehr als 650 BRZ, die zur Inselkabotage eingesetzt werden, für alle Fragen im Zusammenhang mit der Besatzung der Flaggenstaat zuständig. Da Artikel 2.4.1 des Rundschreibens Nr. 1151.65/2/98 das Gegenteil vorsieht, hat die Hellenische Republik gegen die Verpflichtungen aus der Verordnung verstoßen.

57 Der erste Teil der vierten Rüge ist somit begründet.

Kosten

58 Nach Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Nach Artikel 69 § 3 Absatz 1 der Verfahrensordnung kann der Gerichtshof jedoch beschließen, dass jede Partei ihre eigenen Kosten trägt, wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt. Da die Kommission und die Hellenische Republik mit ihrem Vorbringen jeweils zum Teil unterlegen sind, sind ihnen jeweils ihre eigenen Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Hellenische Republik hat dadurch, dass sie den Peloponnes als Insel ansieht und auf aus der Gemeinschaft stammende und zur Inselkabotage eingesetzte Kreuzfahrtschiffe mit einer Gesamttonnage von mehr als 650 BRZ als Aufnahmestaat ihre nationalen Vorschriften über die Besatzung anwendet, 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.**

2. **Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.**

3. **Jede Partei trägt ihre eigenen Kosten.**

Unterschriften.