



**Eine Gesellschaft mit Sitz in einem EWR-Staat, die Eigentümerin eines Schiffes ist, das unter der Flagge eines Drittlands fährt, kann sich auf den freien Dienstleistungsverkehr berufen, wenn sie Seeverkehrsdienstleistungen von einem EWR-Staat aus oder in diesen erbringt**

*Die Gesellschaft muss als Dienstleistungserbringerin qualifiziert werden können, und die Empfänger dieser Dienstleistungen müssen in anderen EWR-Staaten als dem ansässig sein, in dem die Gesellschaft ihren Sitz hat*

Das Unionsrecht sieht vor, dass der freie Dienstleistungsverkehr im Seeverkehr zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten anwendbar ist, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem des Empfängers der Dienstleistungen ansässig sind. Sie gilt auch für Staatsangehörige der Mitgliedstaaten, die außerhalb der Union ansässig sind, sowie für Reedereien mit Sitz außerhalb der Union, die von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats kontrolliert werden, vorausgesetzt, dass die Schiffe in diesem Mitgliedstaat gemäß dessen Rechtsvorschriften registriert sind<sup>1</sup>.

Fonship ist eine norwegische Gesellschaft. Zwischen 2001 und 2003 war sie Eigentümerin eines Schiffes, das unter panamaischer Flagge fuhr, der M/S Sava Star. Dieses Schiff führte hauptsächlich Fahrten zwischen EWR-Vertragsstaaten durch. Seine Besatzung hatte die polnische und die russische Staatsbürgerschaft. Fonship war die Arbeitgeberin dieser Besatzung.

Nach Angaben von Fonship wurden die Löhne der Besatzungsmitglieder durch einen zwischen ihr und einer russischen Gewerkschaft geschlossenen Tarifvertrag geregelt. Als das Schiff im Hafen von Holmsund (Schweden) lag, verlangte eine schwedische Gewerkschaft, die der Meinung war, die Löhne der Besatzung der Sava Star seien nicht fair, am 26. Oktober 2001 von Fonship den Abschluss eines von der International Transport Workers' Federation (Internationale Transportarbeiter-Föderation) gebilligten Tarifvertrags. Da Fonship dies ablehnte, wurden Arbeitskampfmaßnahmen eingeleitet, um u. a. die Be- und Entladung des Schiffes zu behindern. Am 29. Oktober 2001 wurde trotz der Proteste der Besatzungsmitglieder ein Tarifvertrag zwischen Fonship und der schwedischen Gewerkschaft geschlossen. Das Schiff konnte daraufhin den Hafen von Holmsund verlassen.

Am 18. Februar 2003 lag die Sava Star im Hafen von Köping (Schweden). Zu diesem Zeitpunkt war die Vereinbarung von 2001 ausgelaufen. Nach dem Auslösen von Arbeitskampfmaßnahmen einer anderen schwedischen Gewerkschaft wurde trotz der Proteste der Besatzungsmitglieder ein neuer Tarifvertrag geschlossen. Das Schiff konnte daraufhin den Hafen verlassen.

Fonship erhob gegen die Gewerkschaften Klage vor dem Arbetsdomstol (Arbeitsgericht, Schweden) auf Ersatz des Schadens, der ihr durch die Störung der Erbringung ihrer Dienstleistungen aufgrund der Arbeitskampfmaßnahmen entstanden sei. Eine der Gewerkschaften erhob Klage vor dem Arbetsdomstol gegen Fonship auf Schadensersatz wegen Verletzung der Vereinbarung von 2001.

<sup>1</sup> Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378, S. 1, und Berichtigung ABl. 1988, L 117, S. 33).

In diesem Zusammenhang fragte der Arbeitsdomstol den Gerichtshof, ob das Unionsrecht dahin auszulegen ist, dass sich eine Gesellschaft mit Sitz in einem EWR-Vertragsstaat, die Eigentümerin eines Schiffes ist, das unter der Flagge eines Drittlands fährt, auf den freien Dienstleistungsverkehr berufen kann, wenn sie Seeverkehrsdienstleistungen von einem EWR-Vertragsstaat aus oder in diesen erbringt.

Der Gerichtshof stellt zunächst fest, dass das Unionsrecht bei der Definition des persönlichen Anwendungsbereichs des freien Dienstleistungsverkehrs im Bereich des Seeverkehrs von einem EWR-Vertragsstaat aus oder in diesen zwei Kategorien von Personen benennt, denen dieser freie Dienstleistungsverkehr zugute kommt, und zwar zum einen die Staatsangehörigen eines EWR-Vertragsstaats, die im EWR ansässig sind, und zum anderen die Staatsangehörigen eines EWR-Vertragsstaats, die in einem Drittland ansässig sind, sowie die Reedereien mit Sitz in einem Drittland, die von Staatsangehörigen eines EWR-Vertragsstaats kontrolliert werden.

Der Unionsgesetzgeber wollte sich durch die Einbeziehung von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats, die in einem Drittland ansässig sind oder dort eine Reederei kontrollieren, vergewissern, dass ein bedeutender Teil der von Staatsangehörigen eines Mitgliedstaats gehaltenen Handelsflotte unter die Liberalisierung des Seeverkehrs fällt, so dass die Reeder der Mitgliedstaaten u. a. den von Drittländern auferlegten Beschränkungen besser entgegenzutreten können.

Der Gesetzgeber hat ein Anknüpfungserfordernis formuliert, indem er vorsieht, dass die Schiffe in einem EWR-Vertragsstaat registriert sein müssen, so dass die Staatsangehörigen eines solchen Staates, die von einer in einem Drittland gelegenen Niederlassung aus operieren, vom freien Dienstleistungsverkehr ausgeschlossen sind, wenn ihre Schiffe nicht unter der Flagge dieses Staates fahren. Das Fehlen eines ähnlichen Erfordernisses für die Staatsangehörigen eines EWR-Vertragsstaats, die von einer im EWR gelegenen Niederlassung aus operieren, zeigt, dass der Gesetzgeber der Ansicht war, dass diese Kategorie von Personen von selbst eine ausreichend enge Verbindung mit dem EWR-Recht aufweist, um in den persönlichen Anwendungsbereich der Unionsvorschriften einbezogen zu werden, und zwar unabhängig von der Flagge ihrer Schiffe.

Der Gerichtshof hebt hervor, dass in Anbetracht dieser Unterscheidung zu prüfen ist, ob die betreffende Person oder Gesellschaft als Erbringerin dieser Dienstleistungen angesehen werden kann. Dies ist der Fall, wenn sie das Schiff, mit dem dieser Transport durchgeführt wird, betreibt. Es fällt ausschließlich in die Zuständigkeit des vorlegenden Gerichts, den Wahrheitsgehalt dieser Behauptung zu beurteilen.

Angenommen, Fonnship muss als Erbringerin der Seeverkehrsdienstleistungen angesehen werden, und sofern unstrittig ist, dass die Empfänger dieser Dienstleistungen im vorliegenden Fall in einem anderen EWR-Vertragsstaat als Norwegen ansässig waren, wird das vorliegende Gericht zu dem Ergebnis kommen müssen, dass diese Gesellschaft in den persönlichen Anwendungsbereich des Unionsrechts fällt. In diesem Fall **muss jede Beschränkung, die geeignet gewesen ist, ohne objektive Rechtfertigung die Erbringung dieser Dienstleistungen zu behindern oder weniger attraktiv zu machen, für mit dem Unionsrecht unvereinbar erklärt werden.**

Die Anwendung des Unionsrechts wird in keiner Weise durch den Umstand berührt, dass das Schiff, das den Transport zur See durchführt und auf dem die Arbeitnehmer beschäftigt sind, zu deren Gunsten die Arbeitskampfmaßnahmen durchgeführt werden, unter der Flagge eines Drittlands fährt, noch dadurch, dass die Besatzungsmitglieder des Schiffes Staatsangehörige von Drittländern sind.

Der Gerichtshof kommt zu dem Ergebnis, **dass sich eine Gesellschaft mit Sitz in einem EWR-Staat, die Eigentümerin eines Schiffes ist, das unter der Flagge eines Drittlands fährt, auf den freien Dienstleistungsverkehr berufen kann, wenn sie Seeverkehrsdienstleistungen aus einem EWR-Staat oder in diesen erbringt, vorausgesetzt, dass sie wegen des Betriebs dieses Schiffes als Dienstleistungserbringerin angesehen werden kann und die Empfänger**

**dieser Dienstleistungen in anderen EWR-Staaten als dem ansässig sind, in dem die Gesellschaft ihren Sitz hat.**

---

**HINWEIS:** Im Wege eines Vorabentscheidungsersuchens können die Gerichte der Mitgliedstaaten in einem bei ihnen anhängigen Rechtsstreit dem Gerichtshof Fragen nach der Auslegung des Unionsrechts oder nach der Gültigkeit einer Handlung der Union vorlegen. Der Gerichtshof entscheidet nicht über den nationalen Rechtsstreit. Es ist Sache des nationalen Gerichts, über die Rechtssache im Einklang mit der Entscheidung des Gerichtshofs zu entscheiden. Diese Entscheidung des Gerichtshofs bindet in gleicher Weise andere nationale Gerichte, die mit einem ähnlichen Problem befasst werden.

---

*Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.*

*Der [Volltext](#) des Urteils wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht*

*Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255*