EuR SV 2 – HGZ (5h)

Der folgende Sachverhalt diente als Vorlage für eine Examensklausur in den Bundesländern Berlin und Brandenburg. Der Klausurersteller hat dabei einfache (Grundrechtsprüfung) bis sehr komplizierte Elemente (Anwendbarkeit der *Deggendorf*-Doktrin bei Tertiärrechtsakten mit allgemeiner Geltung) kombiniert. Gerade die Kombination aus sog. Standardthemen und Spezialproblemen entspricht der klassischen Examenspraxis.

Hinweis: Die Lösung erhalten Sie, soweit Sie diese Klausur bearbeiten und den vereinbarten Betrag für die Videokorrektur zahlen.

Das Hohe Gericht für Zivilrechtsangelegenheiten (HGZ) ist in Mitgliedstaat X das Zivilgericht, dessen Entscheidungen nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden können. Dort war ein arbeitsrechtlicher Rechtsstreit anhängig, weil der Kapitän Kevin Klein (K) auch nach seinem 70. Lebensjahr seinen Beruf als Schiffsführer weiterführen wollte. Dies verbietet jedoch die Verordnung (EU) Nr. 1500/2019 der Kommission zur Festlegung technischer Vorschriften in Bezug auf das Schiffspersonal (im Folgenden: Schiff-VO), deren Art. 70 Abs. 2 bestimmt, dass Kapitäne nur bis zum Erreichen des 70. Lebensjahres diese Tätigkeit im gewerblichen Seeschifffahrtsverkehr durchführen dürfen. Diese Schiff-VO wurde von der Kommission auf Grundlage des Art. 7 S. 1 der Verordnung (EU) Nr. 200/2018 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Seeschifffahrt erlassen. Dementsprechend handelt es sich bei der Schiff-VO um einen delegierten Rechtsakt ohne Gesetzescharakter im Sinne des Art. 290 Abs. 1 AEUV.

Die Arbeitgeberin – die (private) Reederei „Anton Alpha AG“ (im Folgenden: A) – will den 69-jährigen K wegen der unionsrechtlichen Regelung in Zukunft nicht weiter beschäftigen. Eine solche Regelung sei auch zwingend notwendig: Jedes Wasserfahrzeug habe nur einen einzigen verantwortlichen Schiffsführer. Dieser Schiffsführer habe eine Vielzahl von nautischen (dies bezeichnet die Lehre von der Führung eines Schiffes), technischen und kaufmännischen Aufgaben zu bewältigen. Die zwingend für den Kapitänsberuf vorausgesetzten Fähigkeiten würden mit zunehmenden Alter abnehmen. Ein einheitliches hohes Sicherheitsniveau des Seeschifffahrtsverkehrs sei eine Allgemeinwohlerwägung auch in Europa.

 · © Urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung verboten.

Grundrechtsfragen seien in diesem Fall nicht relevant, da es sich um eine privatrechtliche Angelegenheit handele. K ist hingegen der Meinung, dass Art. 70 Abs. 2 Schiff-VO nicht mit seinen EU-Grundrechten vereinbar sei. Die Regelung betreffe ihn – was zutrifft – ohne weiteren Durchführungsakt („*self-executing*“). Sie führe zu einer grundlosen Diskriminierung älterer Kapitäne und zu einer Verletzung seiner Berufsfreiheit. Insbesondere sei das gewählte Mittel völlig ungeeignet, wenn dadurch die Sicherheit des Seeschifffahrtsverkehrs gewährleistet werden soll. Es sei nämlich inkonsequent und widersprüchlich, das Verbot nur auf den gewerblichen Seeschifffahrtsverkehr zu beschränken, weil der nicht-gewerbliche Seeschifffahrtsverkehr ebenso gefährlich sein könne, dieser für ihn aber nicht verboten sei. Außerdem sei eine starre Altersgrenze ohne individuelle Prüfung kein erforderliches Mittel.

Trotz Zweifel an der Gültigkeit dieser Verordnung hat das HGZ dem EuGH die Gültigkeitsfrage nicht vorgelegt. Die Richter begründeten die unterlassene Vorlage mit der Möglichkeit der Individualnichtigkeitsklage nach Art. 263 Abs. 4 AEUV, von der K selbstverschuldet keinen Gebrauch gemacht habe. Völlig entsetzt veröffentlichten mehrere Kapitänsvereine nach der unterlassenen Vorlage etliche Pressemitteilungen, welche die Kommission zur Erhebung einer Klage nach Art. 258 AEUV aufriefen. Das HGZ sei zu einer Gültigkeitsvorlage verpflichtet gewesen und hätte diese Verpflichtung ignoriert. Dafür solle jetzt der Mitgliedstaat X mit der Aufbürdung einer Aufsichtsklage büßen. Nach kurzer Bedenkzeit beugt sich die Kommission dem medialen Druck und verfasst am 02.01.2021 ein – allen Anforderungen gerecht werdendes – Mahnschreiben an den Mitgliedstaat X. In diesem Mahnschreiben wird die Verletzung des Art. 267 Abs. 3 AEUV durch das HGZ gerügt und eine angemessene Frist zur Stellungnahme gesetzt.

Die Regierung des Mitgliedstaats X bezieht hierzu Stellung. Sie meint, dass das Verfahren nach Art. 258 AEUV kein geeignetes Verfahren für vermeintlich judikatives Unrecht sei. Solches Unrecht könne keinen Klagegegenstand darstellen. Es sei schon fraglich, wie ein unionsrechtskonformer Zustand hergestellt und damit eine Vorlage nachgeholt werden könne, ohne erheblich in die Gewaltenteilung und in die richterliche Unabhängigkeit einzugreifen. Außerdem wäre eine Gültigkeitsfrage nicht annahmefähig gewesen. Die *Deggendorf*-Doktrin führe zum Ausschluss einer annahmefähigen Vorlagefrage: Wenn die Nichtigkeitsklage nämlich für den K

info@recht-aydin.de · www.recht-aydin.de · © Urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung verboten.

offensichtlich zulässig gewesen wäre, könne keine annahmefähige Vorlagefrage gestellt werden. Ansonsten würden die Voraussetzungen der Individualnichtigkeitsklage umgangen.

Nachdem die Kommission eine allen Anforderungen gerecht werdende Stellungnahme erlassen hat und die angemessene Frist dieser Stellungnahme fruchtlos abgelaufen ist, erhebt die Kommission am 02.06.2021 Klage vor dem EuGH. In der Klageschrift wird klargestellt, dass Art. 258 AEUV nicht zwischen legislativem, exekutivem und judikativem Unrecht unterscheide und die Klage zulässig sei. Hinsichtlich der mangelnden Vorlage ist die Kommission von einer Verletzung überzeugt: Die angeführte *Deggendorf*-Doktrin sei im vorliegenden Fall gar nicht einschlägig. Eine Gültigkeitsfrage wäre in jedem Fall annahmefähig gewesen, weil P keine zulässige Individualnichtigkeitsklage nach Art. 263 Abs. 4 AEUV hätte erheben können. Dessen Var. 1 komme wegen des engen Klagegegenstands nicht in Betracht. Art. 263 Abs. 4 Var. 2 AEUV scheitere an der berühmten *Plaumann*-Formel, wonach eine adressatengleiche Stellung des Betroffenen notwendig sei. Selbst wenn man die Einschlägigkeit des Art. 263 Abs. 4 Var. 3 AEUV annehmen würde, wäre die *Deggendorf*-Doktrin auf diese Variante ohnehin nicht anwendbar. Die *Deggendorf*-Doktrin sei – was zutrifft – zu einer Zeit entstanden, als die dritte Variante des Art. 263 Abs. 4 AEUV noch nicht existierte. Auf Normativakte sei die *Deggendorf*-Doktrin dementsprechend nicht zugeschnitten.

In der mündlichen Verhandlung wird vom Mitgliedstaat angeführt, dass die *Deggendorf*-Doktrin selbst nach der Erweiterung der Klagemöglichkeiten in Art. 263 Abs. 4 AEUV auf alle Varianten der Individualnichtigkeitsklage anzuwenden sei.

Aufgabe 1 (50 % der Gesamtbewertung):

Ist Art. 70 Abs. 2 Schiff-VO mit der Grundrechte-Charta vereinbar?

Aufgabe 2 (15 % der Gesamtbewertung):

Ist die Klage der Kommission zulässig?

Aufgabe 3 (35% der Gesamtbewertung):

Das HGZ stellt im Unterschied zum dargestellten Fall dem Gerichtshof die folgende Gültigkeitsfrage:

„*Ist Art. 70 Abs. 2 Schiff-VO rechtsgültig?*“

info@recht-aydin.de · www.recht-aydin.de · © Urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung verboten.

Wäre diese Gültigkeitsfrage des HGZ mit diesem Inhalt annahmefähig?

Bearbeitungsvermerk

1. Bei der Beantwortung der Aufgaben ist ein Rechtsgutachten zu erstellen, in dem auf alle im Sachverhalt aufgeworfenen Rechtsfragen – ggf. hilfsgutachterlich – einzugehen ist.
2. Auf abgeleitetes Unionsrecht ist nur insoweit einzugehen, wie im Anhang darauf Bezug genommen wurde.
3. Bei der Bearbeitung ist davon auszugehen, dass der Gerichtshof (EuGH) für die Verfahren nach Art. 258 und 267 AEUV zuständig ist.
4. Der Bearbeitung ist die Rechtslage auf dem empfohlenem Stand der zugelassenen Gesetzestexte zugrunde zu legen.

Zugelassene Hilfsmittel:

Schönfelder, Deutsche Gesetze (Loseblattsammlung),
Sartorius, Verfassungs- und Verwaltungsgesetze (Loseblattsammlung) und
Nomos Gesetze, Landesrecht Brandenburg oder Kirchner, Gesetze über die Berliner Verwaltung

Anhang

Art. 1 Verordnung (EU) Nr. 200/2018 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Seeschifffahrt

Ziel dieser Verordnung ist die Schaffung und die Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Sicherheitsniveaus der Seeschifffahrt in Europa.

Art. 7 Verordnung (EU) Nr. 200/2018 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Seeschifffahrt

[1]Die Kommission kann allgemein-geltende Maßnahmen ohne Gesetzescharakter zur Änderung und Ergänzung erlassen. […] [4]Insbesondere können dadurch die verschiedenen Berechtigungen für Kapitänlizenzen festgeschrieben werden.

Art. 3 Verordnung (EU) Nr. 1500/2019 der Kommission zur Festlegung technischer Vorschriften in Bezug auf die Schiffsbesatzung (Schiff-VO)

Gewerblicher Seeschifffahrtsverkehr bezeichnet den Verkehr von Schiffen zum Zweck der entgeltlichen Beförderung von Personen, Gütern oder Post.

Art. 70 Verordnung (EU) Nr. 1500/2019 der Kommission zur Festlegung technischer Vorschriften in Bezug auf die Schiffsbesatzung (Schiff-VO)

(1) [1]Ein Inhaber einer Kapitänlizenz, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, darf nicht als Kapitän eines Schiffs im gewerblichen Seeschifffahrtsverkehr tätig sein, außer unter der Voraussetzung, dass seine individuellen körperlichen und geistigen Fähigkeiten einer Schiffsführung nicht entgegenstehen. [2]Die Mitgliedstaaten schaffen und erhalten die erforderlichen Vorkehrungen, um die Prüfung dieser körperlichen und geistigen Fähigkeiten zu ermöglichen.

(2) Ein Inhaber einer Kapitänlizenz, der das Alter von 70 Jahren erreicht hat, darf nicht als Schiffsführer im gewerblichen Seeschifffahrtsverkehr tätig sein.

EuR SV 2 – HGZ (5h)

Unzufrieden mit einer Prüfungsentscheidung?

Kontaktieren Sie die Rechtsanwaltskanzlei Dr. Aydin, Kurfürstendamm 167/168, 10707 Berlin

Als Rechtsanwalt und langjähriger Dozent verbindet Dr. Aydin seine Erfahrung mit besonderem Verständnis für Prüfungsbewertungen und juristische Ausbildung.

Warum Rechtsanwalt Dr. Aydin?

Jahrgangsbester seiner Universität (Erstes Staatsexamen)

Erfahrungen in der universitären und privaten Lehre seit 2018

Autor mehrerer staatlicher Examensklausuren

Beratung und Vertretung unter anderem in folgenden Bereichen:

Anfechtung von Prüfungsentscheidungen

Überprüfung von Noten und Bewertungsfehlern

Nachteilsausgleich bei Prüfungsunfähigkeit oder Behinderung

Exmatrikulationsschutz und Hochschulrecht

Kontakt

Rechtsanwaltskanzlei Dr. Aydin · Kurfürstendamm 167/168 · 10707 Berlin

T 0177 893 5001 · info@recht-aydin.de · www.recht-aydin.de

info@recht-aydin.de · www.recht-aydin.de · © Urheberrechtlich geschützt. Vervielfältigung verboten.