

weiter ausdrücklich angeführt, daß der Auftraggeber sich verpflichtet, dem Spediteur für die Besorgung und Durchführung der Beförderung bzw. damit zusammenhängende Dienstleistungen den vertraglichen Preis zu bezahlen. Der Vertrag ist durch einen Transportauftrag konkretisiert worden.

Die weiteren Tatbestände waren kompliziert, weil im Bestimmungsort (Kongo) eine Verzögerung bei der Güterausgabe stattfand: die örtliche Zollbehörde hat die Sendung wegen eines Widerspruches zwischen den Angaben betreffend des Gewichts der beförderten Sendung zurückgehalten. In dem Seemanifest war nämlich eine andere Angabe des Gewichtes als in dem vom Spediteur ausgestellten Konsortium angeführt.

Die Kernfrage war, wer für diesen Widerspruch in den Dokumenten und die dadurch entstandene wesentliche Lieferungsverzögerung haftet. Aus der Formulierung des Speditionsvertrages hat die beklagte Partei (der Auftraggeber) abgeleitet, daß es sich tatsächlich um einen Beförderungsvertrag mit Selbstseintritt handele und daß die volle Haftung der Zwischenspediteur trage. Bediene sich der Spediteur eines weiteren Spediteurs (Zwischenspediteur) gem. § 605 Abs. 2 HGB, so hafte er, als ob er selbst die Beförderung besorgen würde. Die klagende Partei (der Spediteur) hat mit der Tatsache argumentiert, daß die Lieferpflicht nicht Bestandteil des Speditionsvertrags sei. Die vertragliche Verpflichtung umfasse lediglich, die Durchführung der Beförderung zu besorgen. Wenn einige Ungenauigkeiten im Seemanifest entstanden seien, habe die klagende Partei diese nicht zu vertreten, weil der Seemanifest immer nur von dem Reeder verarbeitet werde und sie selbst keinen Einfluß darauf habe.

Die Schiedsrichter sind zu der Schlußfolgerung gekommen, daß die Klage begründet ist. Der Seemanifest ist ein Dokument, das ausschließlich vom Seeförderer ausgestellt wird. Auf die Ausstellung eines solchen Dokuments hat der Spediteur keinen Einfluß (und kann ihn auch nicht haben), sondern nur der Reeder. Die Pflicht des Spediteurs, die Beförderung mit der fachgerechten Sorgfalt zu besorgen, umfaßt also weder die „Besorgung“ des Seemanifests, noch die Sicherung der ordentlichen Erfüllung desselben durch den Reeder. Der Spediteur haftet nur für die Besorgung der Beförderung. Der Reeder war in Beziehung zum Spediteur kein Zwischen-spediteur, sondern der Beförderer, was durch ein „Shipping Order“ bewiesen wurde. Für den Fehler des Reeders haftet der Spediteur nicht. Der Klage wurde also im vollen Umfang stattgegeben.

Aus den angeführten Fällen ergibt sich, daß der Unterschied zwischen beiden Verträgen, der in den gesetzlichen Formulierungen des Handelsgesetzbuches relativ klar aussieht, in der Praxis manchmal nicht so eindeutig ist.

## Ausblick

In Tschechien ist jetzt die zweite Version des Entwurfs eines neuen Bürgerlichen Gesetzbuches, welches im Prinzip alle Vertragstypen umfassen soll, vorgelegt worden. Es besteht also die Hoffnung, daß die bisher in zwei Gesetzbüchern enthaltene dualistische Regelung des Frachtvertrages durch eine einheitliche Regelung ersetzt wird und daß alle mit den vertraglichen Beziehungen zusammenhängenden Fragen in einem Gesetz konzentriert werden.

# Bergung und Hilfsleistung im spanischen Recht

Ignacio de Ros/Carl Lubach M.L.E., Barcelona<sup>1</sup>

## I. Einleitung

Obwohl Fälle aus dem Bereich der Bergung und Hilfsleistung in der Praxis der mit Seerecht befaßten spanischen Anwälte einen nicht geringen Umfang einnehmen<sup>2</sup>, gibt es im Vergleich dazu nur recht wenige, mit denen sich die Rechtssprechung befaßt hat. Dieses liegt, wie nachfolgend darzustellen ist, daran, daß die Bergelohnforderung in einem besonderen Verfahren vor der Militärverwaltung geltend zu machen ist und die mit der Kontrolle desselben befaßte Verwaltungsgerichtsbarkeit zu erkennen gegeben hat, daß im Sinne des auch in Spanien anerkannten Prinzips vom Beurteilungsspielraum der Verwaltung deren Entscheidungen nur begrenzt überprüfbar seien.

Die Lehre steht dieser Verfahrensregelung äußerst kritisch gegenüber.<sup>3</sup>

## II. Die Gesetzeslage

Spanien ist dem Internationalen Übereinkommen vom 23. 9. 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Hilfeleistung und Bergung in Seenot (im folgenden: Bergungsübereinkommen) am 17. 11. 1923 beigetreten. Eine

Ratifizierung des Übereinkommens vom 28. 4. 1989 über Bergung hat bislang nicht stattgefunden.

Die Übernahme des Bergungsübereinkommens in das nationale Recht erfolgte zunächst durch einfache Publikation des Übereinkommens im allgemeinen Gesetzesblatt. Jedoch wurde im Jahre 1962 ein spezielles Umsetzungsgesetz<sup>4</sup> (im folgenden schlicht als Gesetz 60/1962 bezeichnet) geschaffen, sowie eine dazugehörige Verfahrensordnung<sup>5</sup>. In diesem Zusammenhang angemerkt sei, daß Gesetz und Verfahrensordnung über eine bloße Umsetzung des Bergungsübereinkommens hinausgehen. Geregelt wird unter anderem auch die Behandlung von Ansprüchen für Schleppdienste auf

1 Abogados (Rechtsanwälte) in Barcelona, office@ignacioderos.com, www.ignacioderos.com

2 Die meisten Fälle ereignen sich in den Wintermonaten im Bereich der spanischen Atlantikküste (Golf der Biskaya, Mar Cantábrico, Cabo de Muerte, Kap Finisterre).

3 Ignacio Arroyo, *Curso de Derecho Marítimo*, Verlag J. M. Bosch, Barcelona – 2001, S. 737 (enthält weitere Verweisungen).

4 Ley 60/1962 de 24 de diciembre sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimos.

5 Decreto 984/1967 de 20 de abril, Reglamento para la aplicación de la Ley 60/1962 de 24 de diciembre sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimos.

hoher See, die den gesamten Umständen nach nicht als Bergung qualifiziert werden können.<sup>6</sup>

Die praktische Koordination von Bergung und Hilfsleistung findet ihre gesetzliche Grundlage in Art. 87, 89 ff. des Gesetzes über die staatlichen Häfen und die Handelsmarine.<sup>7</sup> Danach handelt es sich bei der Seenotrettung um eine öffentliche Aufgabe, wobei das Gesetz speziell für diesen Zweck die Gründung der Körperschaft des öffentlichen Rechts SASEMAR<sup>8</sup> vorsieht. Jedoch können gemäß Art. 87.3 des genannten Gesetzes auch Personen des Privatrechts in die Seenotrettung mit eingebunden werden. Von dieser Möglichkeit wurde umfangreich Gebrauch gemacht. In der Praxis sind es fast immer private Schlepper, die kraft eines öffentlich-rechtlichen Vertragsverhältnisses die SASEMAR obliegenden Aufgaben der Seenotrettung wahrnehmen.

Art. 92.2 Buchst. h) des Gesetzes 27/1992 ermächtigt das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung (Ministerio de Fomento), dem SASEMAR indirekt untersteht, für alle im Gesetz vorgesehenen Aufgaben der Gesellschaft, die zur Forderung einer Vergütung berechtigen, eine Tarifordnung zu erlassen. Eine derartige Verordnung wurde im Jahre 1999 verabschiedet.<sup>9</sup>

SASEMAR oder im Auftrag von SASEMAR tätige private Unternehmen schließen keine Bergungsverträge auf der Grundlage des Lloyd's Open Form ab, da sich die Behörde dadurch der Schiedsgerichtsbarkeit in London und der Gültigkeit von englischem Recht unterwerfen würde.<sup>10</sup>

### III. Das Verfahren

Der Kapitän des Schiffes, das eine Hilfsleistung erbracht hat, muß dieses innerhalb von 24 Stunden der Hafenbehörde, in dessen Hafen das geborgene bzw. lediglich geschleppte Schiff verbracht worden ist, anzeigen. Die Hafenbehörde informiert darüber den zuständigen Beamten der Militärverwaltung, Bereich Marine. Das Gesetz bezeichnet diese Stelle mißverständlichweise als Seegericht<sup>11</sup>. Der Beamte eröffnet von Amts wegen ein entsprechendes Verfahren und macht davon der vorgesetzten Behörde, dem Zentralen Seegericht<sup>12</sup> in Madrid, Mitteilung. Handelt es sich bei dem Objekt der Bergung um ein ausländisches Schiff, so ordnet er zudem den Arrest desselben mit Ladung, Fracht und an Bord befindlichem Bunkeröl an. Das Schiff kann vor Verfahrensbeendigung den Hafen erst verlassen, wenn eine Sicherheitsleistung, deren Höhe der das Verfahren leitende Beamte durch Verwaltungsakt festsetzt, erbracht ist. Die Sicherheitsleistung ist durch Hinterlegung eines entsprechenden Barbeitrages oder in Form einer Garantie einer Bank oder Versicherung zu erbringen. Regelmäßig handelt es sich bei der Sicherheitsleistung um recht hohe Beträge. Die Hafenverwaltung läßt dem Verwaltungsbeamten ihre Schätzung des Wertes des geborgenen Schiffes mit der Ladung, der Fracht und dem an Bord befindlichen Kraftstoff zukommen, die regelmäßig von dem verfahrensleitenden Beamten dahingehend akzeptiert wird, daß eine Summe von in etwa zwanzig Prozent des genannten Betrages als Sicherheitsleistung festgesetzt wird.

Sodann gibt die Behörde den Verfahrensbeteiligten eine Frist von fünfzehn Tagen, während derer dieselben Stellungnahmen und Beweisanträge beibringen können. Nach Ablauf der Frist gibt der Beamte den Parteien die Möglichkeit, einen Termin zur gütlichen Streitbeilegung wahrzunehmen, wovon in der Praxis jedoch häufig kein Gebrauch gemacht wird.

Danach wird der Vorgang an das Zentrale Seegericht in Madrid zur Entscheidung über die geltend gemachte Forderung übersandt. Bei diesem Spruchkörper handelt es sich wie bereits erwähnt um die übergeordnete Behörde. Das Gesetz bestimmt die Zusammensetzung des Gremiums wie folgt: Vorsitzender ist ein Admiral, die vier Beisitzer sind ein Kapitän der Kriegsmarine sowie zwei Offiziere, die Militärjuristen sind, und ein Representant der Handelsmarine.

Die Sitzungen des Zentralen Militärgerichts sind nicht öffentlich. Die Entscheidung wird den Parteien schriftlich verkündet.

Das Zentrale Seegericht entscheidet, ehe es den Vergütungsanspruch festsetzt, ob der jeweilige Fall als Bergung anzusehen ist oder ob es sich um einen bloßen Schleppdienst auf See handelt. Handelt es sich um Bergung, so setzt die Behörde den Bergelohn unter Berücksichtigung der Kriterien nach Art. 9 des Gesetz 60/1962, der Art. 8 des Bergungsübereinkommens entspricht, fest. Handelt es sich um einen Schleppdienst auf See, so ist gemäß Art. 15 des Gesetzes 60/1962 ein „precio justo“ (angemessener Lohn) festzusetzen, wobei gemäß Art. 16 des Gesetz 60/1962 der Aufwand, den das schleppende Schiff erbracht hat, die zurückgelegte Distanz und die übrigen dem Fall zugrundeliegenden Umstände zu berücksichtigen sind.

Gegen die Entscheidung des Zentralen Seegerichts kann Widerspruch beim Verteidigungsministerium eingereicht werden.<sup>13</sup> Wird diesem nicht abgeholfen, kann dagegen der Verwaltungsrechtsweg über zwei Instanzen beschritten werden. Aus praktischen Erwägungen ist davon jedoch abzuraten; nicht nur deswegen, weil dadurch weitere Kosten entstehen<sup>14</sup> und die Entscheidung des Tribunal Supremo, durch die der Rechtsweg abgeschlossen wird, erst nach ca. 5 bis 7 Jahren

6 Darüberhinaus beziehen Gesetz und Verfahrensordnung abweichend von Art. 14 des Bergungsübereinkommens Kriegsschiffe mit ein, regeln die Bergung und Hilfeleistung gegenüber Luftschiffen und enthalten Bestimmungen über im Meer gefundene Sachen sowie über die Bergung von Seeschiffen und anderen Sachen in den Fällen, in denen keine Gefahr (mehr) vorliegt.

7 Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

8 Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR). Die Gesellschaft unterhält insgesamt 20 Rettungsleitstellen auf dem spanischen Festland und den Inseln. Die Zentralverwaltung befindet sich in Madrid.

9 Orden (Verordnung) de 2 de marzo de 1999 por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, veröffentlicht in BOE 62/1999 de 13. 3. 1999. Die Berechnung der Vergütung für Schleppdienste ist abhängig von der Kiellänge und der von dem Schlepper aufgewandten Zeit. Die genauen Berechnungsformeln finden sich im Anhang der Verordnung.

10 Vgl. Klausel I. und J. des LOF 2000.

11 Juzgado Marítimo Permanente. In Spanien gibt es fünf derartige Militärdienststellen (Cádiz, Ferrol, Bilbao, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria), die speziell für die Bearbeitung von Bergungsfällen zuständig sind.

12 Tribunal Marítimo Central.

13 Die dafür im Verteidigungsministerium zuständige Abteilung heißt AJEMA (Almirante Jefe de Estado Mayor).

14 Dieses gilt insbesondere für die Anwaltskosten im Widerspruchsverfahren, da es in Spanien für im Verwaltungsverfahren entstandene Kosten auch im Falle des Obsiegens keine Erstattung gibt. Jedoch müssen auch im Verwaltungsrechtsstreit nicht zwingend der unterliegenden Partei die Anwaltskosten der Gegenseite auferlegt werden. Andererseits sei in diesem Zusammenhang angemerkt, daß die Gerichte in Spanien kostenfrei tätig werden. Auch erläßt die Widerspruchsbehörde, wenn sie dem Widerspruch nicht abhilft, keinen Kostenbescheid.

ergeht, sondern auch, weil das Tribunal Supremo in ständiger Rechtsprechung grundsätzlich von der Rechtmäßigkeit der Entscheidungen des Zentralen Seegerichts ausgeht.<sup>15</sup> Das Tribunal Supremo verweist in diesem Zusammenhang auf die Kompetenz und Unparteilichkeit der Mitglieder des Zentralen Seegerichts.

Auch wenn in nahezu allen Fällen die Entscheidung des Zentralen Seegerichts nicht revidiert werden wird, wird sie unter Umständen erst nach Abschluß des Verwaltungsrechtsweges bestandskräftig. Das bringt grundsätzlich den Nachteil mit sich, daß in einem solchen Fall die Bankgarantie bis zum Abschluß des Verfahrens bei der behördlichen Akte verbleibt, was mit nicht geringen Kosten verbunden ist. Dem kann jedoch dadurch vorgebeugt werden, daß der Schuldner einen Antrag auf vorläufige Vollstreckung stellt und die in dem Verwaltungsakt ausgewiesene Summe zahlt, um die Garantie zurückzuerhalten.

Auch kann während des laufenden Verfahrens die Herabsetzung der Garantiesumme beantragt werden, wobei jedoch das Gericht derartige Anträge nach Anhörung der Gegenseite häufig zurückweist.

#### IV. Die Höhe des Bergelohnes

Da weder das Bergungseinkommen noch das Umsetzungsgesetz desselben einen genauen Prozentsatz für die Festsetzung des Bergelohnes vorgibt, verwundert es nicht, daß dieser abhängig vom Einzelfall stark variiert.<sup>16</sup>

Analysiert man die Entscheidungen des Zentralen Seegerichts, so läßt sich zwar kein einheitlicher Maßstab hinsichtlich der Festsetzung des Bergelohnes feststellen, jedoch zeigt sich, daß die Behörde die Tendenz vertritt, im Zweifelsfall die Voraussetzungen der Bergung zu verneinen und von einem einfachen Schleppservice auszugehen.

#### V. Kritik an der spanischen Regelung

Aus der Sicht des Praktikers, der die Interessen des geborgenen oder geschleppten Schiffes vertritt, weist das beschriebene Verfahren einen erheblichen Schwachpunkt auf: Obwohl die Militärverwaltung in allen den Autoren bekannten Fällen die jeweilige Angelegenheit schnell und sachgerecht bearbeitet hat, bietet sich immer die Möglichkeit, die Entscheidung nach Durchlaufen des Widerspruchsverfahrens auf dem Verwaltungsrechtsweg anzufechten. Wird ein solches Vorgehen seitens der Partei, die Bergelohn beansprucht, angestrengt, so wird die Gegenseite stets versuchen, die vorläufige Vollstreckung durchzusetzen, um die Bankgarantie zurückzuerhalten, damit nicht die Kosten derselben bis zum Verfahrensabschluß getragen werden müssen. Dabei handelt es sich um keine geringen Kosten, da wie erwähnt bis zur letztinstanzlichen Verwaltungsgerichtsentscheidung etliche Jahre vergehen<sup>17</sup>. Da das Verwaltungsgericht in keinem Fall zu dem Ergebnis gelangen wird, daß der Kläger überhaupt keinen Anspruch hat, war die Festsetzung der Garantie rechtmäßig, weswegen die Kosten derselben immer der Beklagte zu tragen haben wird.

Hinzu kommt, daß die Festsetzung der Sicherheitsleistung *inaudita parte* erfolgt und zudem die Gegenseite nicht verpflichtet ist, ebenfalls eine Garantie beizubringen, um die Haftung für Schäden aus unberechtigter Inanspruchnahme sicherzustellen.

Des weiteren ist zu kritisieren, daß das Verfahren sachfremd auf dem Verwaltungsrechtsweg ausgetragen wird.<sup>18</sup> Würde das Verfahren seinem Wesen entsprechend vor der Zivilgerichtsbarkeit ausgetragen werden, so würde das spanische Zivilprozeßgesetz Anwendung finden. Nach Art. 728.3 Zivilprozeßgesetz muß der Arrestkläger dem Arrestantrag grundsätzlich eine Contragarantie beifügen. Gemäß Art. 733 des genannten Gesetzes ergeht die Entscheidung regelmäßig *audita parte* und nach Art. 394.1 hat die unterliegende Partei grundsätzlich die Kosten des Gegners zu tragen.

#### VI. Praktische Vorgehensweise

Da in absehbarer Zeit nicht mit einer Änderung des beschriebenen Verfahrens zu rechnen ist, sollte die anwaltliche Fallbearbeitung auf die Verfahrensbesonderheiten in folgender Hinsicht Rücksicht nehmen:

1. Vor Festsetzung der Sicherheitsleistung durch den Verwaltungsbeamten sollte ein Gutachten eingereicht werden, durch das die in vielen Fällen überhöhte Werteinschätzung der Hafenverwaltung unterboten wird, um somit dem Entscheidungsträger Kriterien für eine von der Hafenverwaltung abweichende Wertfestsetzung zu liefern.

2. Der Stellungnahme im Verwaltungsverfahren sollte ebenfalls ein Gutachten beigelegt werden, das explizit auf die tatsächlichen und nautischen Gesichtspunkte eingeht, um der Annahme einer Bergung entgegenzuwirken, da die Kosten für einen einfachen Schleppdienst immer unter denen einer Bergung liegen werden. Dies natürlich nur, soweit der Fall entsprechende Ansatzpunkte aufweist.

Den Erfahrungen der Verfasser zufolge sind Bergungsfälle aus juristischer Sicht meist nicht besonders kompliziert. Große Bedeutung kommt hingegen regelmäßig den tatsächlichen Gesichtspunkten und ihrer Interpretation aus nautischer Sicht zu. Zwar obliegt die Einordnung des Falles letztendlich dem Zentralen Seegericht, dessen Mitglieder fachlich dazu auch qualifiziert sind, jedoch erscheint geboten, dem Tribunal durch einen qualifizierten Vortrag geeignete Argumente zu liefern. Dieses auch auf dem Hintergrund, daß das Zentrale Seegericht wie erwähnt im Zweifelsfall das Vorliegen der Voraussetzungen einer Bergung verneinen wird.

3. Die Kosten der Bankgarantie können dadurch gedeckt werden, daß der verzinsbare Garantiebetrag bei der die Garantie erstellenden Bank angelegt wird. Darüberhinaus vermögen die Zinsen aus dem angelegten Kapital einen Teil des Anwaltshonorars zu decken.

15 TS Entscheidungen vom 18.10.1981, 10.5.1983, 19.1.1990 und 10.2.1998.

16 Vgl. einige Beispiele in der nachfolgenden Tabelle.

17 Nach Kenntnis der Autoren kostet eine Bankgarantie zwischen 1 % und 5 % der Garantiesumme pro Jahr.

18 Dieser Umstand ist historisch begründet und geht auf eine Verordnung aus dem Jahre 1873 zurück. Motiv des Gesetzgebers war, den Anspruchstellern ein schnelles und kostenloses Verfahren zur Durchsetzung ihrer Ansprüche zur Verfügung zu stellen. Dieses auf dem Hintergrund, daß es zur damaligen Zeit keine professionellen Berger gab und Anspruchsinhaber fast immer einfache Seeleute waren. Das Gesetz 60/1962 geht noch von dieser Sachlage aus, wie den dem Gesetz vorangestellten Motiven zu entnehmen ist.

## Beispiele zur Fn. 16 der Vorseite

Entscheidung	Qualifikation	Geschätzter Wert von Schiff, Bunker und Fracht	Höhe der Sicherheitsleistung	Vom Zentralen Seegericht zuerkannte Vergütung
660/00030/99	Bergung	€ 15 626 314,37 (nur Schiff)	€ 901 518,16	€ 99 345,95
660/00001/98	Bergung	€ 2 404 048 (nur Schiff)	€ 480 809,68	€ 430 745,81
660/00020/99	Bergung	€ 12 098 373,66	€ 2 419 073,72	€ 1 068 930,08
660/00003/00	Schleppservice	€ 36 331 181,70	€ 2 404 048,52	€ 7 260,23
660/00007/02	Schleppservice	€ 3 206 964,53	€ 300 506,00	€ 7 513,00

## VII. Schlußbemerkung

Im Vergleich zu einem auf der Grundlage des Lloyd's Open Form geschlossenen Bergungsvertrag mag das dargestellte Verfahren kompliziert und riskant erscheinen. Viele Reeder fürchten die Folgen, wenn eines ihrer Schiffe in Spanien in Seenot gerät. Jedoch sind derartige Fälle weder abwendbar noch voraussehbar.

Zwar können die auf eine Bergung oder einen Schleppservice folgenden Probleme nicht von vorneherein ausgeschlossen werden, jedoch kann ihnen frühzeitig entgegengewirkt werden. Aus praktischer Sicht bedeutet dieses, daß seitens des mit einer Berge- oder Schlepplohnforderung konfrontierten Reeders möglichst schnell das vorangehend erwähnte Wertgutachten über Schiff, Fracht, Ladung und

Bunker erstellt werden sollte. Gleichzeitig sollte wie erwähnt ein Gutachten erstellt werden, das alle die Umstände erörtert, die relevant sind für die Einordnung des Falles als Bergung oder Schleppservice. Denn Fälle, in denen ohne Zweifel eindeutig von dem Vorliegen einer Bergung ausgegangen werden kann, sind relativ selten.

Hat die Behörde die Höhe der Garantie festgelegt, die zur Aufhebung des Arrestes über das betroffene Schiff erforderlich ist, so sind im Idealfall die betroffenen Versicherer bereit, den genannten Betrag bei der die Garantie erstellenden Bank anzulegen.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so kann dem Ausgang des Verfahrens mit Entspannung entgegengesehen werden.

# Das Flugzeug als Betriebsteil im Sinne des § 613 a BGB

Rechtsanwalt Hans-Gerhard Roßmann, Darmstadt\*

## I. Einleitung

Vielerlei Gründe können Luftfahrtunternehmer dazu bewegen, neue Luftfahrtunternehmen zu gründen. So wird die Fracht auf eine neue Frachttöchter verlagert, das Tourismussegment erhält eine eigene Airline und den Billig-Carriern setzt man kurzerhand eine eigene Billig-Airline entgegen. In den seltensten Fällen werden hierzu neue Flugzeuge beschafft.

„Aquagestripp“ und mit neuer Farbe bemalt, versehen die Flugzeuge ihren Dienst zukünftig für ein neues Unternehmen. Wegen des Arbeitskräftemangels beim Bordpersonal der Luftfahrtunternehmen wurde die Frage, ob es sich hierbei möglicherweise um einen Betriebsübergang handelt, noch nicht gestellt.

Auch die Überlassung eines Flugzeuges mit oder ohne Personal (wet/dry lease), wie es in der Luftfahrtbranche üblich ist, berührt die Frage, ob es sich bei einem Flugzeug um einen Betriebsteil im Sinne des § 613 a BGB handelt.

Gemäß § 613 a BGB tritt im Falle des Übergangs eines Betriebes oder Betriebsteils durch Rechtsgeschäft auf einen anderen Inhaber, dieser in die Rechte und Pflichten aus den im Zeitpunkt des Übergangs bestehenden Arbeitsverhältnissen ein.

Ob diese Rechtsfolge im Falle einer rechtsgeschäftlichen Übertragung eines Verkehrsflugzeuges auf einen anderen Inhaber ausgelöst wird, hängt davon ab, ob es sich bei

einem Verkehrsflugzeug um einen Betriebsteil im Sinne des § 613 a BGB handelt.

## II. Betriebsteil

Die Definition des Betriebsteils kann nur über die Bestimmung des Betriebsbegriffes erfolgen. Der Betrieb im Sinne des § 613 a BGB ist eine auf Dauer angelegte wirtschaftliche Einheit<sup>1</sup>. Entscheidendes Kriterium für einen rechtserheblichen Übergang ist die Identitätswahrung<sup>2</sup>. Dies wird im Wege einer wertenden Gesamtbetrachtung an jedem einzelnen Fall neu bewertet.

Die Rechtsprechung<sup>3</sup> bedient sich hierzu Hilfskriterien wie Personal, Führungskräfte, Arbeitsorganisation, Betriebsmethoden, Kundschaft, Gebäude etc...

Vom Betrieb unterscheidet sich der Betriebsteil.

Der Betriebsteil im Sinne des § 613 a BGB ist eine Teilmenge von Betriebsmitteln eines Betriebes, die in Zusammenhang mit einem bestimmten arbeitstechnischen Zweck stehen<sup>4</sup>.

\* Unter Mitarbeit von Rechtsreferendar R. Schimm, Darmstadt.

1 BAG 22.5.1997; NZA 97, 1050.

2 Wie vor.

3 BAG 16.7.1998 – 8 AZR 77,80; BAG 26.6.1997 – 8 AZR 426/95, NZA 1997, 1228.

4 Hasford, BB 1973 526.