

Die Haftung des Schiffsbetreibers für Ladungsschäden

I. Einleitung:

Die Anzahl der Entscheidungen, die das oberste spanische Gericht, das Tribunal Supremo, pro Jahr in seerechtlichen Angelegenheiten trifft, läßt sich mit etwa zwanzig bis dreißig beziffern. Dazu kommen weitaus mehr Entscheidungen der erst- und zweitinstanzlichen Gerichte. Vorweg sei angemerkt, daß Spanien über keinen Seegerichtshof verfügt, weswegen seerechtliche Streitigkeiten stets vor der allgemeinen Gerichtsbarkeit ausgetragen werden.

II. Die Haftung des Schiffsbetreibers im spanischen Recht:

Das Tribunal Supremo vertritt in ständiger Rechtsprechung die Ansicht, daß der Schiffsbetreiber (spanisch: Consignatario) nach außen hin gesamtschuldnerisch neben dem Verfrachter haftet. Dabei handelt es sich jedoch um eine äußerst umstrittene Ansicht, der nicht nur zu großen Teilen die Lehre entgegensteht. Auch Teile der Rechtsprechung haben die Gegenansicht vertreten. Zwei Audiencias (zweitinstanzliche Gerichte) haben sich dem Tribunal Supremo entgegenstellt. In ihren Entscheidungen machten sich diese Gerichte argumentativ den Umstand zunutze, daß es sich widersprechende Definitionen des Consignatario im spanischen Recht gibt:

1. Die Definition nach dem Handelsgesetzbuch (a) und nach dem Gesetz über den Seetransport von Gütern mittels Konnossement¹ (b):

- a) Im Grunde ist es verfehlt, von einer klaren Definition zu sprechen (etwa im Sinne einer Legaldefinition), da das spanische Handelsgesetzbuch (span.: Código de Comercio), dessen Verabschiedung auf das Jahr 1885 zurückgeht, zwar wiederholt den Begriff Consignatario² verwendet, ohne ihn jedoch zu definieren. Somit ist der Begriff im Sinne juristischer Methodik, vor allem unter Zugrundelegung historischer und systematischer Gesichtspunkte zu bestimmen.

Einen ersten Ansatzpunkt für eine derartige Begriffsbestimmung stellt die Figur des "Escriva"³ nach dem im 14. Jahrhundert geschaffenen Regelungswerk Consulado del Mar⁴ dar. Der "Escriva" war berechtigt, Frachtverträge zu vereinbaren und Frachtzahlung zu verlangen. Auch hatte er die Aufgabe, die Besatzung mit Proviant auszurüsten.

Hingegen findet sich in einem späteren Regelungswerk, den Ordenanzas de Bilbao aus dem Jahre 1737, eine umfangreiche Definition des Consignatario. Dieses Regelungswerk betrachtet den Einsatz des Consignatario als zwingend erforderlich, soweit das Schiff nicht Bilbao als Heimathafen hat, und stellt klar, daß der Consignatario der Vertreter des Reeders an Land ist.

¹ Ley de Transporte Marítimo de Mercancías en régimen de Conocimiento de Embarque vom 22. Dez. 1949

² Vgl. Art. 578 letzter Absatz; 610 IV; 610 VI sowie 611 I

³ von escribir-span. für schreiben.

⁴ Fallsammlung seerechtlicher Rechtsprechung, die um 1370 in Barcelona zusammengestellt wurde.

Diese Definition übernimmt das spanische Handelsgesetzbuch von 1829, wohingegen das gesetzgeberische Nachfolgewerk, der Código de Comercio von 1885, der noch heute in Kraft ist, wie bereits erwähnt, auf eine Definition des Schiffsagenten verzichtet. Eine Erklärung für diesen Umstand könnte darin liegen, daß die Tätigkeit der Schiffsagenten zur damaligen Zeit relativ unbedeutend war.⁵

Im Zuge historischer Auslegung gelangt man mithin zu der Erkenntnis, den Schiffsagenten als Vertreter des Reeders an Land zu betrachten.

Dem widerspricht jedoch die systematische Auslegung. Artikel 586 Satz 2 des Handelsgesetzbuches erklärt, daß *Naviero* die Person ist, die damit betraut ist, das Schiff in dem Hafen, in dem es sich befindet, mit Proviant zu versorgen und zu representieren, also genau die Funktion wahrnimmt, die vorangehend dem Consignatario zugedacht waren. Im allgemeinen Sprachgebrauch hingegen wird mit *Naviero* der Reeder bezeichnet.⁶ Eine Erklärung für die scheinbar realitätsfremde Begriffsbestimmung des *Naviero* nach dem Handelsgesetzbuch bietet sich jedoch, wenn man sich vor Augen führt, daß zu Zeiten der Redaktion dieses Artikels es durchaus üblich war, in einem fremden Hafen keinen Agenten in Anspruch zu nehmen, sondern die Versorgung des Schiffes mit Proviant durch einen mitgereisten Vertreter des Schiffseigentümers zu besorgen.

Folglich widersprechen sich die Ergebnisse der systematischen und historischen Auslegung des Begriffes des Consignatario.

- b) Das Gesetz über den Seetransport von Gütern mittels Konossement, welches die Haager Regeln von 1924 in das spanische Recht umsetzen sollte⁷, enthält keine Definition des Consignatario, sondern stellt in Art. 3 LTM vielmehr klar, daß als *Naviero* sowohl der Eigentümer des Schiffes anzusehen ist, der es ausrüstet, bemannt, mit Proviant versorgt und es kommerziell auf eigene Rechnung und eigenes Risiko nutzt als auch die Person, die die Belange des Schiffes in dem Hafen vertritt, in dem es sich befindet.

- 2. Eine zeitgemäße Definition beider Begriffe bietet die Literatur, die unter *Naviero* denjenigen versteht, der das Schiff mit Gewinnerzielungsabsicht einsetzt, ohne dabei auf das Eigentum an demselben abzustellen⁸ und die unter Consignatario den Representanten des Reeders in einem fremden Hafen versteht⁹.

⁵ Zu dieser Auffassung vgl. Ignacio Arroyo, *Curso de Derecho Marítimo* S. 301

⁶ Das Langenscheidt Handwörterbuch Spanisch-Deutsch, Langenscheidt Verlag, 8. Auflage 1993, Langenscheidt Verlag, bietet als Übersetzung für *Naviero* Reeder und Schiffsausrüster an, womit der Ausrüster im Sinne eines Charterers gemeint sein dürfte.

⁷ Inwiefern das Gesetz seinen Auftrag erfüllte, ist umstritten, da die Haager Regeln zweifach in das spanische Recht eingestellt worden sind. Einerseits wurden sie nach der Ratifizierung im Jahre 1930 im nationalen Gesetzblatt veröffentlicht, andererseits verabschiedete der Gesetzgeber im Jahre 1949 ein spezielles Umsetzungsgesetz. Näher dazu: Nils Bulling, *Das spanische Seefrachtrecht*, 2001, S. 23 ff.

⁸ Ignacio Arroyo, S. 271 ff.

⁹ Rodrigo Uría, *Derecho Mercantil*, 24. Auflage, 1998, S. 1144

3. Die Definition nach Art. 73 des Gesetzes über die staatlichen Häfen und die Handelsmarine (verabschiedet am 24. November 1992)¹⁰: Dieses Gesetz wartet hinsichtlich des Consignatario mit einer Definition auf, die modernem Verständnis entspricht, indem es klarstellt, daß als Consignatario diejenige natürliche oder juristische Person anzusehen ist, die im Namen und als Vertreter des Reeders oder des Eigentümers des Schiffes handelt.¹¹

Leider trägt diese eindeutige und zeitgemäße Definition nur bedingt zur Beseitigung der Zweifel bei, schränkt sie sich doch im ersten Halbsatz selbst ein, indem sie nur im Sinne des genannten Gesetzes gelten soll. Dabei fällt erheblich ins Gewicht, daß dieses Gesetz ein öffentlich rechtliches Gesetz ist, da damit auch die analoge Anwendung des Begriffes auf andere Gesetze erschwert wird.

Ergänzend zu erwähnen ist, daß es in Spanien im Jahre 1993 auf Drängen des Verbandes der Schiffsagenten zu einer Gesetzesinitiative hinsichtlich der Schaffung eines Gesetzes zur Regelung der Tätigkeit der Schiffsagenten kam, die jedoch nicht zur Verabschiedung eines entsprechenden Gesetzes geführt hat.¹²

Die Auffassung des Tribunal Supremo:

In gefestigter Rechtssprechung stellt das Tribunal Supremo in Fällen, in denen es um die Haftung des Verfrachters für Schäden an der Ladung geht, unter Berufung auf Art. 3 LTM den Schiffsagenten mit dem Verfrachter gleich.¹³ Auch gibt es Entscheidungen, die den Agenten für Schäden, die aus einer Pflichtverletzung des Kapitäns herrühren, haften lassen.¹⁴ In einem Fall ging es um die Verwendung von Paletten, die für den Transport des Stückgutes unzureichend waren.¹⁵ Der Schaden offenbarte sich erst am Bestimmungsort der Ladung, so daß der beklagte Schiffsagent nicht einmal den Schaden überprüfen konnte.

Die Absicht, die hinter dieser juristisch zweifelhaften Ansicht des Tribunal Supremo steht, dürfte darin liegen, den Geschädigten einen weiteren ausgleichspflichtigen Schuldner zur Verfügung zu stellen und ihnen den oft schwierigen Zugriff auf den Verfrachter, dessen Sitz sich in nahezu allen Fällen außerhalb Spaniens befindet, zu ersparen. Auch wenn der Agent im Innenverhältnis Rückgriff gegen den Verfrachter nehmen kann, sollte doch bedacht werden, daß er dabei ähnliche Schwierigkeiten haben kann wie der Geschädigte. Zudem sind Schiffsagenten des öfteren kleinere Unternehmen, deren Existenz durch derartige Haftungsfälle, soweit sich diese wiederholen, gefährdet sein kann.

¹⁰ Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

¹¹ Die gleichzeitige Aufzählung der Voraussetzungen "im Namen" und "als Vertreter" mag dem deutschen Juristen merkwürdig vorkommen, da nach deutschem Verständnis ersteres eine Voraussetzung für letzteres ist. Im spanischen Recht fehlt eine gesetzliche Regelung der Stellvertretung, weswegen ihre Voraussetzungen anhand des Prinzips von Treu und Glauben und der Rechtsfigur des Auftrags ("mandato" nach den Art. 1709 ff. Código Civil) beurteilt werden. Ausdrücklich geregelt im Recht des Auftrags ist wiederum nur das Handeln in fremden Namen (vgl. Art. 1717 Satz 1 Código Civil).

¹² vgl. dazu: Ignacio Arroyo, S.302

¹³ vgl. Entscheidungen des Tribunal Supremo vom 14.2.1986, 18.10.1988, 10.11.1993, 23.12.1993, 31.07.1996 und 23.11.1996.

¹⁴ vgl. Entscheidungen des Tribunal Supremo vom 24.6.1904, 3.5.1924 und 23.12.1993

¹⁵ Tribunal Supremo vom 23.12.1993

Die Gegenansicht zweier zweitinstanzlicher Spruchkörper:

Herausragend in diesem Zusammenhang ist die Entscheidung der 15. Kammer der Audiencia Provincial de Barcelona, die sich ausführlich mit der Rechtssprechung des Tribunal Supremo auseinandersetzt.¹⁶ Zunächst stellt das Gericht fest, daß es mit dem höchsten spanischen Gericht insofern übereinstimmt, daß der Schiffsagent dann alleine haftet, wenn er in eigenem Namen als Kommissionär auftritt.¹⁷ Dem sei jedoch nicht so, wenn er wie in dem zu entscheidenden Fall sein Vertreterhandeln offengelegt hat. Zur Begründung seiner Auffassung beruft sich das Gericht auf Art. 1 des Gesetzes über den Agenturvertrag¹⁸. Die Norm legt fest, daß der Handelsvertreter (?) in fremden Namen tätig wird und, soweit nicht anders vereinbart, nicht für den Vertretenen haftet. Darüber hinaus zieht das Gericht wertend die Definition des Consignatario in dem oben erwähnten Gesetzes über die staatlichen Häfen und die Handelsmarine heran. Die gleiche Auffassung vertritt die 1. Kammer Audiencia Provincial von Girona.¹⁹

Gegen die beiden Entscheidungen, die sich eindeutig und ausdrücklich gegen die Rechtssprechung des Tribunal Spremo stellen, ist ein Kassationsverfahren angestrengt worden. Leider hat das Tribunal Supremo dieses nicht zum Anlass genommen, seine ständige Rechtssprechung zu revidieren, sondern dieselbe vielmehr bestätigt.²⁰

¹⁶ Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15, Urteil vom 20. Juli 1999

¹⁷ Dieses unter Berufung auf Art. 246 des spanischen Handelsgesetzbuches.

¹⁸ Gesetz 12/1992 vom 27. Mai 1992 über den Agenturvertrag, durch das die EG Richtlinie 86/653 vom 18. Dezember 1986 umgesetzt wurde.

¹⁹ Audiencia Provincial de Girona, Sección 1, Urteil vom 23. Juni 1999

²⁰ Tribunal Supremo, Urteil vom 20. Dezembe 2006 (Kassationsverfahren 5424/1999)