

BGE 115 II 494

Bundesgericht (BGE), 1989-12-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_115 II 494](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_115_II_494)

FR: ATF 115 II 494

IT: DTF 115 II 494

Regeste

Regeste Seefrachtvertrag. Bundesgesetz vom 23. September 1953 über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge (SSG). Anwendung von Lehre und Rechtsprechung der Rheinanliegerstaaten (E. 1). Begriff der Auslieferung (E. 2). Die Vermischung verschiedener Ölqualitäten ist kein Verlust, sondern eine teilweise Beschädigung des Frachtgutes im Sinne von Art. 105 Abs. 1 aSSG. Begriff des gemeinen Wertes; der Schaden entspricht der Differenz zwischen dem gemeinen Handelswert (Börsen- oder Marktpreis) und dem Erlös aus dem Verkauf des beschädigten Frachtgutes (E. 3).

Erwägungen

E. 1

Die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge wird vom Seeschifffahrtsgesetz vom 23. September 1953 (Fassung von 1965, SR 747.30) geregelt. Sie untersteht dem schweizerischen Recht, soweit dies mit den Grundsätzen des Völkerrechts vereinbar ist (Art. 1 SSG). Auf die schweizerische Binnenschifffahrt sind das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (SR 747.201) und die Verordnung des Bundesrates über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern vom 8. November 1978 (SR 747.201.1) anzuwenden. Die mit Binnenschiffen betriebene Schifffahrt auf dem Rhein unterliegt jedoch dem Seeschifffahrtsgesetz, sofern wie im BGE 115 II 494 S. 496 vorliegenden Fall die in Art. 125 SSG umschriebenen Voraussetzungen gegeben sind. Das Obergericht des Kantons Basel-Landschaft hat damit zu Recht auf das Seeschifffahrtsgesetz abgestellt. Die Bestimmungen über den Frachtvertrag nach Art. 440 ff. OR haben lediglich subsidiäre Geltung (BGE 94 II 204 f.). Wo weder das Seeschifffahrtsgesetz noch ein anwendbares internationales Übereinkommen eine Vorschrift enthält, hat der Richter gemäss Art. 127 Abs. 5 SSG in Verbindung mit Art. 7 SSG nach allgemeinen Schifffahrtsgrundsätzen oder, wo solche fehlen, nach derjenigen Regel zu entscheiden, die er als Gesetzgeber aufstellen würde, wobei er vor allem Lehre und Rechtsprechung der übrigen Rheinanliegerstaaten, vorliegend der Bundesrepublik Deutschland zu berücksichtigen hat. Die Auslegung schifffahrtsrechtlicher Begriffe hat sich in diesem Fall in erster Linie nicht an landesrechtlichen Vorschriften zu orientieren, sondern der anerkannten Schifffahrtspraxis des In- und Auslandes zu folgen. Besteht eine solche Praxis, so sind landesrechtliche Bestimmungen ausserhalb der Spezialgesetzgebung - insbesondere das Obligationenrecht - nicht anwendbar (C. MARTIG, Reederhaftung im Rheinfrachtgeschäft, Diss. Zürich 1983, S. 45 mit Hinweisen).

E. 2

Nach Art. 102 Abs. 2 SSG hat der Seefrachtführer die Güter unter anderem sachgemäss und sorgfältig zu löschen, soweit diese Verrichtungen nicht vom Ablader oder Empfänger zu besorgen sind. Art. 108 Abs. 1 SSG verlangt, dass der Seefrachtführer die Güter im

Löschhafen dem Empfänger auszuliefern hat. Die Beklagte konnte also den Seefrachtvertrag erst mit ordnungsgemäßer Auslieferung der Ware erfüllen. Unter Auslieferung ist der Vorgang zu verstehen, durch den der Frachtführer den Gewahrsam am beförderten Gut im ausdrücklichen oder stillschweigenden Einverständnis des Empfängers aufgibt und diesen in den Stand setzt, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben (BAUMBACH/DUDEN/HOPT, Kurzkomentar HGB, 2. A., München 1989, S. 1023, mit Hinweisen auf die Rechtsprechung; VORTISCH-ZSCHUCKE, Binnenschiffahrts- und Flössereirecht, 2. A., S. 259, N. 2b zu § 58 BSchG). Für die Auslieferung bedarf es zwar nicht der Übernahme des Gutes durch den Empfänger, sondern es genügt, wenn der Frachtführer die Ware mit Zustimmung des Empfängers aus seiner Obhut entlässt oder einem Dritten übergibt (SCHLEGELBERGER-GESSLER, HGB, Band VI, München 1977, S. 757, N. 8 und dort zitierte Urteile). Werden aber wie im vorliegenden Fall unterschiedliche Ölqualitäten in verschiedenen BGE 115 II 494 S. 497 Schiffskammern transportiert, so kann von einer durch die Zustimmung des Empfängers gedeckten Entlassung aus der Obhut des Frachtführers erst dann die Rede sein, wenn die verschiedenen Ölqualitäten in die dafür vorgesehenen Tanks gepumpt worden sind. Dazu ist es nach den verbindlichen Feststellungen der Vorinstanz (Art. 63 Abs. 2 OG) deshalb nicht gekommen, weil die Schiffsmannschaft der Beklagten die Schmieröle "heavy" und "medium" fehlgeleitet hat. Demnach haben die Hilfspersonen der Beklagten das Frachtgut weder sachgemäss noch sorgfältig im Sinne von Art. 102 Abs. 2 SSG gelöscht. Von der Haftung für den vor der ordnungsgemässen Auslieferung am Transportgut verursachten Schaden könnte sich die Beklagte also nur durch den Nachweis befreien, dass weder sie noch ihre Hilfspersonen ein Verschulden trifft (Art. 103 Abs. 1 SSG). Diesen Nachweis hat sie nicht erbracht.

E. 3

Die Vermischung der verschiedenen Ölqualitäten hatte vorliegend nicht einen Verlust, sondern eine teilweise Beschädigung des Frachtgutes im Sinne von Art. 105 Abs. 1 Satz 2 aSSG zur Folge. Danach ist ausschliesslich der Betrag der Wertverminderung des Gutes ohne weiteren Schadenersatz zu ersetzen. Weil sich die spärliche schweizerische Literatur zum See- und Binnenschiffahrtsrecht nicht mit dem Begriff der Wertverminderung nach SSG auseinandersetzt, ist auf die deutsche Gesetzgebung, Lehre und Rechtsprechung zurückzugreifen. Nach § 58 Abs. 1 des Binnenschiffahrtsgesetzes (BSchG) haftet der Frachtführer für den durch Verlust oder Beschädigung der Frachtgüter entstandenen Schaden. Es handelt sich hierbei aber in Wirklichkeit um eine "Ersatzleistung aufgrund des Frachtvertrages" im Sinne des nach § 26 anwendbaren § 430 des Handelsgesetzbuches (HGB) (VORTISCH-ZSCHUCKE, a.a.O., S. 265, Ziff. 7a). Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswert des Gutes im beschädigten Zustand und dem gemeinen Wert zu ersetzen, welchen das Gut ohne die Beschädigung am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt hätte; hiervon kommt in Abzug, was infolge der Beschädigung an Zöllen und sonstigen Kosten erspart worden ist (§ 430 Abs. 2 HGB). Hingegen ist die Fracht bei Beschädigung grundsätzlich in voller Höhe zu zahlen (SCHLEGELBERGER-GESSLER, a.a.O., N. 21 zu § 430 HGB). Der gemeine Wert ist der allgemeine Verkäuflichkeitswert, den ein Gut gleicher Art und Güte ohne Berücksichtigung der besonderen Beziehungen der Beteiligten hat. Er bemisst sich nach objektiven BGE 115 II 494 S. 498 Massstäben und steht damit im Gegensatz zu dem individuellen Wert, dem Wert, den das Gut für die Beteiligten im Einzelfall unter Berücksichtigung ihrer Beziehungen hat. Gehört der Ersatzberechtigte einer bestimmten Handelsgruppe an, ist er

Grosshändler, Kleinhändler oder Produzent, ist der gemeine Verkaufswert des Gutes in dieser Handelsgruppe zu berücksichtigen (SCHLEGELBERGER-GESSLER, a.a.O., N. 10 zu § 430 HGB). Ein gemeiner Handelswert besteht, wenn ein regelrechter Handelsverkehr mit dem Gut stattfindet. Er entspricht in der Regel dem Börsen- oder Marktpreis (SCHLEGELBERGER-GESSLER, N. 11 zu § 430 HGB). Diese Auffassung deckt sich mit der für das schweizerische Recht massgebenden Definition, die den gemeinen Handelswert als objektiven Durchschnittswert bezeichnet, den im gegebenen Zeitpunkt Waren der gleichen Art, Qualität und Quantität bei freier Preisbildung besitzen, unter Ausserachtlassung aller subjektiven Gesichtspunkte, namentlich des entgangenen Gewinnes (OFTINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band I, 4. A., S. 250). Der gemeine Handelswert bestimmt sich also nach objektiven Kriterien, und zwar nach jenen, die am Ablieferungsort zu der Zeit, zu der abzuliefern war, Geltung hatten (dazu auch SCHLEGELBERGER-GESSLER, N. 12 zu § 430 HGB). Nach objektiven Gesichtspunkten richtet sich aber auch der Verkaufswert des beschädigten Gutes, der vom gemeinen Handelswert in Abzug zu bringen ist. Anhaltspunkt für diesen Verkaufswert bildet der bei einem tatsächlichen Verkauf erzielte Preis, wenn er auch nicht unbedingt massgebend ist, denn es kann der Nachweis geführt werden, dass bei genügender Sorgfalt ein höherer Preis hätte erzielt werden können. Die Verkaufskosten können vom Erlös abgezogen werden (SCHLEGELBERGER-GESSLER, N. 20 zu § 430 HGB). Der nach Art. 105 Abs. 1 aSSG zu ersetzende Schaden entspricht somit der Differenz zwischen dem gemeinen Handelswert (Börsen- oder Marktpreis) und dem Erlös aus dem Verkauf der vermischten Schmieröle. Entgegen der Auffassung der Beklagten kommt also im Seeschiffsrecht nicht die subjektive Berechnungsmethode, und damit nicht der Einstandswert, zum Tragen. Die Vorinstanz hat folglich ihrer Schadensberechnung bundesrechtskonform den Marktpreis der vermischten Öle mit Fr. 882'764.90 zugrunde gelegt und davon den Verkaufserlös von Fr. 741'837.75 abgezogen, was nach Abzug von Fr. 20'000.-- in Anwendung von Art. 44 OR den zugesprochenen Betrag von Fr. 120'927.15 ergibt.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.