

BGE 48 II 260

Bundesgericht (BGE), 1922-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_48_II_260

FR: ATF 48 II 260

IT: DTF 48 II 260

Volltext

260 Obligationenrecht, NJ> 39. 39. Auszug aus dem Urteil der II. "Zivilabteilung vom 31. Mai 1922: S. Bauma. gegen Im Obersteg & Oie. Frachtvertrag: Ortliche Rechtsanwendung. - Das internationale Übereinkommen kann durch die interne Gesetzgebung nicht abgeändert werden. - Haftung bei Selbstverladung (ü Art. 31 Abs. 3). - Haftung der Empfangsbahn, auch wenn ihr gegenüber der Bahn, von der sie das Gut übernommen hat, kein Regress zusteht. 1. - Der Fracht- und Speditionsvertrag untersteht grundsätzlich dem Rechte des Ortes, wo der Vertrag geschlossen wurde, bzw. wo der Spediteur, der den Auftrag erhält, sein Geschäft betreibt (BAR II 142; Mf:ILI 296/7). Im vorliegenden Falle ist Abschlussort Cette. Domizil des Spediteurs dagegen Basel, da Hebrard nach dem Ergebnis des Beweisverfahrens den ihm erteilten Auftrag nur als Vertreter von Im Obersteg & Oie übernommen hat. Über das anwendbare Recht könnten danach an sich, weil Abschlussort und Geschäftsdomizil des Spediteurs auseinanderfallen, Zweifel bestehen; jedenfalls aber ist eine Unterstellung des streitigen Vertrages unter schweizerisches Recht nicht ausgeschlossen. Unter solchen Umständen hat das Bundesgericht stets auf den Willen der Parteien abgestellt, was für den streitigen Vertrag, weil beide Parteien sich auf schweizerisches Recht berufen haben, zur Anwendung dieses letztem führt. 2. - Da der Spediteur Hebrard den Wagen 20,035 mit internationalem Frachtbrief von Cette nach Bern speditiert hat und die Ware unbestritten ermessen auf diesem Transport von Cette nach Bern beschädigt wurde, haftet für den dadurch entstandenen Schaden nach der internationalen Übereinkunft grundsätzlich die Bahn und, nach Art. 456 OR, in gleichem Masse die Widerbeklagte als Spediteur. Nun hat allerdings der Widerkläger selber, angenommen, die Obligationenrecht. N° 39. 261 men, und darauf gerade seine Widerklage gestützt, die Bahn habe - zufolge unkorrektem Vorgehen des Spediteurs Hebrard bei der Verladung -, gestützt auf Art. 8 und Art. 31 Ü mit Recht die Haftung abgelehnt. Allein darin kann doch nicht eine förmliche Anerkennung in dem Sinne gefunden werden, dass damit auf die Haftung der Widerbeklagten aus der Übereinkunft verzichtet worden wäre. Übrigens ist das Bundesgericht nicht an die rechtlichen Konstruktionen der Parteien gebunden. Trotz der abweichenden Begründung, und weil, wenn die Haftung der Widerbeklagten aus dem Übereinkommen bejaht werden muss, die weiteren Gründe, auf die die Klage gestützt wird, in Wegfall kommen, rechtfertigt es sich daher, die Anwendbarkeit des Übereinkommens zu prüfen. . . Die Vorinstanz hat die Verantwortlichkeit der Widerbeklagten auf Grund der Konvention abgelehnt, weil ein ministerieller Erlass vom 31. März 1915 die Verantwortlichkeit der französischen Bahnen für die durch Wagendefekte verursachte Beschädigung von Waren aufgehoben habe. . . Demgegenüber ist jedoch darauf hinzuweisen, dass das Übereinkommen als Staatsvertrag zwischen den beteiligten Staaten internationales Vertragsrecht schafft, das dem Landesrecht vorgeht, soweit das letztere in der Konvention nicht vorbehalten wird.' Daraus folgt, dass ein am Abkommen beteiligter Staat nicht einseitig ausser Kraft setzen

und die Haftung seiner ~Bahnen ein~ seitig beschränken kann. und zwar auch nicht für den Kriegsfall, soweit nicht das Übereinkommen hierfür besondere Vorbehalte macht. Jeder Staat hat zwar das Recht, im Kriegsfall den Eisenbahnverkehr überhaupt einzustellen, soweit dies aber nicht geschieht, bleibt das Vertragsrecht in Kraft. Nun enthält aber die Konvention keinen Vorbehalt im Sinne des erwähnten französischen Erlasses; die französischen 'Bahnen waren daher' nicht berechtigt, gestützt darauf die Haftung aus dem 'Ver- 262 Obligationenrecht. No 39. trag für Transporte, die sie mit internationalem Frachtbrief übernahmen, grundsätzlich abzulehnen. Aber auch der Umstand, dass Hebrard die Ware selbst verladen hat, enthebt die Bahn, und damit auch die Widerbeklagte, nicht ihrer Haftung aus dem Übereinkommen. Art. 31 Abs. 3 Übereinkommen hebt bei Selbstverladung durch den Absender nicht schlechthin die Haftung der Bahn für Beschädigung der Ware auf, sondern nur die Haftung für den Schaden, der zufolge der mit der mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Voraussetzung der Haftbefreiung ist somit einmal der Nachweis einer mangelhaften Verladung und angesichts der in Art. 31 Abs. 2 des Übereinkommens aufgestellten Vermutung -, sodann wenigstens der Nachweis, dass der entstandene Schaden von der Art war, dass er durch die mangelhafte Verladung entstehen konnte. Diese Voraussetzungen treffen hier nicht zu. Eine mangelhafte Verladung läge allerdings dann vor, wenn Hebrard das Bananemehl in einen beschädigten 'Wagen eingebracht hätte. Hiefür fehlt jedoch ein Beweis. Die Vorinstanz stellt diesbezüglich "in für das Bundesgericht verbindlicher Beweiswürdigung fest, es habe nicht nachgewiesen werden können, ob die Undichtigkeit des Wagens schon in Cette vorhanden gewesen oder erst auf dem Transport entstanden sei. Aber selbst wenn der Defekt schon in Cette bestanden haben sollte - führt das Handelsgericht weiter aus -, sei er jedenfalls doch nicht derart gewesen, dass ihn Hebrard bei Aufwendung pflichtgemässer Sorgfalt hätte erkennen können. Auch unter dieser letztem Annahme könnte daher von einer mangelhaften Verladung nicht die Rede sein. In zweiter Linie hat die Vorinstanz die Abweisung der Klage damit begründet, dass die französische Bahn den Ersatz des entstandenen Schadens auch deswegen ablehne, weil der Wagen 20,035 durch die « Fero I), die Obligationenrecht. Ne 40. 263 schweizerische amtliche Einfuhrorganisation, gestellt worden sei. Wenn jedoch aus diesem Grunde die Haftung der französischen Bahnen entfallen sollte, was hier dahingestellt bleiben kann, so würde das nicht auch zur Befreiung der Empfangsbahn der SBB, um deren Wagen es sich handelt, führen. Allerdings stünde dieser dann kein Regressrecht gegen die PLM zu, allein die Übereinkunft enthält keine Bestimmung wonach der Anspruch des Berechtigten gegenüber der Empfangsbahn vom Nachweis eines solchen Regressrechtes abhängen würde. 40. Arrêt de 1^{re} section civile du 19^{er} juillet 1922 dans la cause : Rötthlisberger contre leitei. Cautionnement fourni pour garantir l'exécution d'un contrat de vente par le vendeur : Dans ce cas, la garantie ne s'étend qu'à l'intérêt du créancier à l'accomplissement de la prestation du débiteur principal (Erfüllungsinteresse), elle ne porte pas sur les conséquences de l'annulation du contrat (troisième éventualité prévue par l'art. 107 CO). A. Le 25 mai 1918, Emile Rötthlisberger, négociant, à Genève, a passé avec l'ingénieur Paul Mandrin, à Aigle, une convention aux termes de laquelle : « 1. E. Rötthlisberger commande à P. Mandrin, qui » s'engage de fabriquer et livrer, les marchandises' ci- » après désignées, savoir ; Bois de balais, sernelle » simple: ")l N0 14, 33 Cffi. 500 douz'ailles à Fr. 3,30 la douzaille » N° 16, 35 crn. 1000 » » 3,50 » » N° 18, 37 crn. 500 » ») 3,70 » » N° 20, 40 crn. 1000 » » 3,90 » » l N0 22, 42 crn. 500 J » 4. - » » soit au total trois mille cinq cents douzaines. » H. Cette commande devra être exécutée à satisfaction pour le 31 juillet prochain.

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