

# **BGE 99 II 99**

Bundesgericht (BGE), 1973-04-25, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_99 II 99](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_99_II_99)

FR: ATF 99 II 99

IT: DTF 99 II 99

## **Regeste**

Regeste Bundesgesetz vom 23. September 1953 über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge (SSG) Art. 111 SSG. Die "Ablieferung" im Sinne dieser Bestimmung ist gleichbedeutend der "Überführung..." nach Art. 3 § 6 des Brüsseler Übereinkommens vom 25. August 1924 (Erw. 2). Art. 111 Abs. 2 und Art. 117 Abs. 2 SSG. Rechtslage bei vorbehaltloser Annahme der Ware. Freizeichnung für Landschäden (Erw. 3).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Die Konnossements-Bedingungen sehen unter Art. 25 den Gerichtsstand Basel und die Anwendbarkeit schweizerischen Rechts vor. Nach Feststellung der kantonalen Gerichte anerkennen beide Parteien die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge vom 23. September 1953/14. Dezember 1965, des sogenannten Seeschiffahrtsgesetzes (SSG).

### **E. 2**

Die Klägerin macht geltend, nach schweizerischem Recht sei in erster Linie nicht das SSG anzuwenden, sondern das in Brüssel am 25. August 1924 abgeschlossene Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (Brüsseler-Übereinkommen; AS 1954 S. 758, BS 7 S. 543). Massgebend für den Beginn der Rügefrist sei nach Art. 3 § 6 Abs. 1 dieses Übereinkommens "der Zeitpunkt der Überführung der Ware", nicht der Beginn des Abtransports, wie die Vorinstanz annehme. a) Im "Schlussprotokoll" zum Brüsseler-Übereinkommen (AS 1954 S. 767) heisst es unter Absatz 2, die vertragsschliessenden Parteien, zu denen die Schweiz nicht gehörte, könnten "dieses Übereinkommen in Kraft setzen, entweder indem sie ihm Gesetzeskraft verleihen, oder indem sie die in dem Übereinkommen vereinbarten Regeln in ihre eigene Landesgesetzgebung in einer, dieser entsprechenden Form einfügen". Mit diesem Vorbehalt ist die Schweiz dem Übereinkommen beigetreten (AS 1954 S. 749 und 767). Für sie wurde es am 28. November 1954 wirksam (AS 1954 S. 758). Damals galt das am 23. September 1953 von den Räten angenommene SSG noch nicht. Es wurde erst auf den 1. Januar 1957 in Kraft gesetzt, nachdem die Vollzugsvorschriften ausgearbeitet worden waren (AS 1956 S. 1356). Die Revision von 1965 diente dazu, das Gesetz, das allerdings in freier Form entsprechende Regeln BGE 99 II 99 S. 102 bereits enthielt, den internationalen Abkommen anzupassen, u.a. gemäss dem genannten Vorbehalt dem Brüsseler-Übereinkommen von 1924 (vgl. Botschaft vom 14. Mai 1965, BBl 1965 II S. 284, besonders S. 287 f.). Dabei erachtete es der Bundesrat als zweckmässig, darauf hinzuweisen, "dass eine landesrechtliche Übernahme des Abkommens vorliegt, um die Interpretation nach der internationalen Praxis zu gewährleisten" (Botschaft a.a.O., S. 288). Art. 101 Abs. 2 SSG wurde daher neu gefasst. Er sieht vor, dass bei der Auslegung und Anwendung der

Bestimmungen über den Seefrachtvertrag ( Art. 111-117 SSG ) die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung der Konnossemente zu berücksichtigen sind. Die kantonalen Gerichte haben daher den Ersatzanspruch der Klägerin zu Recht nach SSG, das im Sinne des Abkommens auszulegen ist, beurteilt. b) Nach Art. 111 SSG kann entweder gemäss Abs. 1 ein Schaden am Frachtgut bei der Ablieferung im Beisein des Seefrachtführers und des Empfängers festgestellt, oder, sofern das unterbleibt, nach Abs. 3 vom Empfänger bei äusserlich erkennbaren Schäden bis spätestens zur Ablieferung und bei äusserlich nicht erkennbaren Schäden innerhalb von drei Tagen seit der Ablieferung schriftlich Mängelrüge erhoben werden, widrigenfalls die Güter als vorbehaltlos angenommen gelten. Nach Art. 3 § 6 des zitierten Übereinkommens sind Verluste oder Schäden und ihre allgemeine Natur... "vor oder bei der Überführung der Güter in den Gewahrsam des auf Grund des Frachtvertrages zum Empfange Berechtigten schriftlich" anzuzeigen (Abs. 1). Diese "Überführung..." begründet - wie aus dem französischen Originaltext klar hervorgeht - die Vermutung für die richtige Ablieferung ("cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement"), die ihrerseits nach Abs. 2 die dreitägige Frist für die Anzeige geheimer Mängel auslöst. Die erwähnte Wendung ist also gleichbedeutend der Ablieferung nach Art. 111 SSG . c) Nach Art. 3 Abs. 2 des Konnossementes war die Beklagte berechtigt, die Güter der SATA, die anstelle der Empfängerin handelte, abzuliefern. Die kantonalen Gerichte stellen unter Hinweis auf die von den Brasseries du Cameroun veranlasste BGE 99 II 99 S. 103 Expertise verbindlich fest, dass die SATA das Frachtgut am 22. März 1970 in Empfang genommen habe. Spätestens zu diesem Zeitpunkt muss die Ablieferung der Güter erfolgt sein, legte doch die Klägerin selber den "Beginn des Abtransportes" auf den 21. März 1970 fest. Ferner ist erwiesen, dass am 22. März 1970 der Schaden weder festgestellt noch schriftlich gerügt worden ist. Die durch die SATA vertretene Empfängerin hätte daher, wenn man zu ihren Gunsten die Schäden als äusserlich nicht erkennbar betrachten wollte, innert drei Tagen, d.h. bis 25 März 1970 schriftlich rügen müssen. Die erst am 3. April 1970 erfolgte Beanstandung war daher längst verspätet.

### **E. 3**

Nach Art. 111 Abs. 2 SSG hat - im Unterschied zu Art. 452 OR - die vorbehaltlose Annahme der Ware nicht die Verwirkung des Schadenersatzanspruches zur Folge, sondern sie begründet die Vermutung, dass der Seefrachtführer die Güter in demselben Zustand und in derselben Menge abgeliefert hat, wie sie von ihm zur Beförderung übernommen worden sind. Die Folge ist eine Verschiebung der Beweislast. Der Empfänger muss dartun, dass der Schaden vom Seefrachtführer zu vertreten ist, während bei richtiger Schadensanzeige dem Seefrachtführer nach Art. 103 Abs. 1 der Entlastungsbeweis offensteht. Liegt ferner eine nach Art. 117 Abs. 2 SSG zulässige Freizeichnung des Seefrachtführers von Landschaften vor, so hat der Empfänger zu beweisen, dass der Schaden an Bord eingetreten ist. Eine solche Freizeichnung ist hier nach Art. 3 des Konnossementes Nr. 12 erfolgt. Nach Feststellung der kantonalen Gerichte hat die Klägerin den Nachweis für die Beschädigung der Güter an Bord nicht erbracht. Diese Feststellung ist für das Bundesgericht verbindlich und wird von der Klägerin denn auch nicht angefochten. Dispositiv

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