Urteilskopf

115 II 279

49. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 7. Juni 1989 i.S. P. Inc. gegen C. AG (Berufung)
Regeste (de):
In-Verkehr-Bringen von Ware in der Schweiz.

Weder durch das Umladen auf dem Flughafen Zürich-Kloten noch durch das Ausliefern der Produkte im Zollfreilager des Flughafens Basel-Mülhausen werden patentrechtlich geschützte Waren in der Schweiz in Verkehr gebracht.

Regeste (fr):
Mise en circulation de marchandises en Suisse.

Ni le transbordement à l'aéroport de Zurich-Kloten ni la livraison des produits dans le port franc de l'aéroport de Bâle-Mulhouse ne sont une mise en circulation en Suisse de marchandises protégées par le droit des brevets.

Regesto (it):
Messa in circolazione di merce in Svizzera.

Né il trasbordo all'aeroporto di Zurigo-Kloten, né la consegna dei prodotti nel deposito di merci in franchigia di dazio dell'aeroporto di Basilea-Mulhouse costituiscono una messa in circolazione in Svizzera di merci protette dal diritto dei brevetti.

Erwägungen ab Seite 280

BGE 115 II 279 S. 280

Aus den Erwägungen:

4. Die Beklagte macht geltend, auch die letzte Lieferung der L. sei rechtmässig in der Schweiz in Verkehr gesetzt worden, da der Flughafen Basel-Mülhausen, in welchem die Ware unbestrittenermassen am 31. Januar 1986, d.h. vor Ablauf der Lizenzdauer, abgeliefert worden ist, patentrechtlich schweizerisches Territorium darstelle. Im Eventualstandpunkt vertritt sie die Auffassung, die Ware sei am 31. Januar 1986 in Zürich in Verkehr gebracht worden. a) Die zu beurteilende Lieferung der L. an die Beklagte wurde nach den verbindlichen Feststellungen des Handelsgerichts und den unbestrittenen Präzisierungen der Beklagten am 31. Januar 1986 von der Alitalia nach Zürich-Kloten geflogen, in eine Swissair-Maschine umgeladen und gleichentags auf den Flughafen Basel-Mülhausen befördert. Dort wurde die Ware in das im Schweizer Sektor liegende Zollager verbracht, am 3. Februar 1986 durch eine Speditionsfirma als Vertreterin der Beklagten in Empfang genommen, verzollt und über die Landesgrenze gebracht. Die Parteien sind sich und mit der Vorinstanz darin einig, dass sich die Rechte der Klägerin aus dem Ankerfarmpatent bezüglich dieser Erzeugnisse nur erschöpft haben, wenn die Ware spätestens am 31. Januar 1986 durch die Lizenznehmerin in der Schweiz in Verkehr gesetzt worden ist. Diesen Tatbestand erachtet die Klägerin entweder in Zürich-Kloten oder auf dem Flughafen Basel-Mülhausen als erfüllt. b) Unter Inverkehrbringen im Sinne des Patentrechts ist jede Handlung zu verstehen,

die die tatsächliche Gewalt über die vom Patentrecht erfasste Sache ändert (TROLLER, Immaterialgüterrecht, Band II, 3 Aufl., S. 624; BLUM/PEDRAZZINI, Anm. 19 zu Art. 8 PatG). Nicht darunter fällt der blosse Transitverkehr, wenn er nicht mit einer Änderung der Verfügungsgewalt verbunden ist (TROLLER, a.a.O.; BLUM/PEDRAZZINI, Anm. 19 A zu Art. 8 PatG). Keine Änderung der Verfügungsgewalt in diesem Sinne liegt sodann vor, wenn die Ware bloss einem neuen Spediteur anvertraut wird, ohne dass sich gleichzeitig ein Veräusserungsgeschäft verwirklicht (TROLLER, a.a.O., Fn. 64). Die Verfügungsmacht des reinen Spediteurs ist nicht auf die Benützung der patentgeschützten Sache gerichtet, sondern allein auf deren Transport. Der Begriff des "In-Verkehr-Bringens" aber ist nicht beförderungstechnisch, sondern handelsmässig zu verstehen. In diesem Sinne hat



das Bundesgericht den Tatbestand denn auch für den Fall bejaht, dass die Ware im Transitablauf veräussert wird, wobei für die Annahme einer Patentverletzung im Inland ohne Bedeutung bleibt, wann der Verkauf aus einem Zollfreilager erfolgt (Entscheid des Bundesgerichts vom 8. November 1966 i.S. Merck & Co. Inc. c. Alpharm und Mitb. in BGE 92 II 293 nicht publizierte E. 3). Entgegen der Auffassung der Beklagten ist demnach das Handelsgericht zu Recht davon ausgegangen, dass mit dem Umlad in Zürich-Kloten die Ware in der Schweiz nicht in Verkehr gesetzt worden ist. c) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts gehört zur. Schweiz das ganze innerhalb der Landesgrenzen liegende Gebiet, und nur dieses. Insbesondere gelten danach die von der zollrechtlichen Gesetzgebung aufgestellten Begriffe der Zollgrenze, der Zollausschlussgebiete, der Zollfreibezirke und der Zollanschlussgebiete für den Schutz der Erfindungspatente nicht (Entscheid des Bundesgerichts vom 8. November 1966 i.S. Merck vgt., E. 2). Patentverletzungen in einem Zollfreilager auf schweizerischem Staatsgebiet gelten daher als im Inland begangen und umgekehrt (BGE 92 II 297; für das Markenrecht BGE 110 IV 110, BGE 109 IV 146; vgl. auch BGE 113 II 73). Der Flughafen Basel-Mülhausen liegt ausserhalb der schweizerischen Landesgrenzen. Er stellt daher einzig dann schweizerisches Staatsgebiet dar, wenn er in den massgebenden zwischenstaatlichen Abkommen mit Frankreich als solches ausgegeben wird. Die binationale Anlage des Flughafens Basel-Mülhausen beruht auf dem französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 (SR 0.748.131.934.92, AS 1950 1200 ff.; im folgenden: SV). Sie untersteht danach, soweit nicht statutarische oder vertragliche Absprachen vorgehen, französischem Recht (Art. 1 Abs. 3 und Art. 6 SV). Für die zoll- und (grenz)polizeilichen Dienste werden der Schweiz ein eigener Sektor und eine Zollstrasse als französisches Ausschlussgebiet zur Verfügung gestellt (Art. 2 Ziff. 6, Art. 7 SV). Die Grenzkontrolle für Reisende und Güter erfolgt nach schweizerischem Recht (Art. 8 Ziff. 2, 4 und 6 SV). Luftverkehrsrechtlich gilt die Anlage als Inlandflughafen (Art. 15 und 16 SV). Damit ist indessen nichts anderes gesagt, als dass der Flughafen grenzverkehrs- und luftverkehrsrechtlich als schweizerische Anlage gilt; doch wird dadurch der Grundsatz nicht durchbrochen, dass er französisches Territorium darstellt. Dies ergibt sich bereits



aus Art. 8 Ziff. 6 SV, wonach die schweizerischen Behörden befugt sind, auf dem Flughafen grenzverkehrsrechtlich beschlagnahmte und zurückgehaltene Güter auf schweizerisches Gebiet zu verbringen, mittelbar auch aus Art. 18 SV, wonach die französische Regierung unter bestimmten Voraussetzungen der nationalen Sicherheit den Vertrag vorübergehend ausser Kraft setzen kann. Dieselbe Auffassung kommt in der Botschaft des Bundesrates vom 24. Oktober 1949 zum Ausdruck, wo die Anwendung des französischen Rechts namentlich damit begründet wird, dass der Flughafen vollständig auf französischem Gebiet liege (BBl 1949 II 750). Von einer allgemeinen territorialen Hoheit der Schweiz auf dem Flughafengebiet kann daher keine Rede sein.

Nicht ausdrücklich vorgesehene Ausnahmen in der Rechtszuständigkeit ergeben sich bloss dort, wo der Sachzusammenhang sie aus der arbeitsrechtlichen Tätigkeit rechtfertigt (NOELPP, Der Flughafen Basel- Mülhausen, BJM 1984, S. 113 ff., 143 f.). Die Rechtszuständigkeit der Schweiz erscheint damit in jedem Fall bloss als partielle, beschränkt auf vorbehaltene Einzelbefugnisse. Darüber hinaus aber untersteht die Anlage der französischen Hoheit (vgl. GERMAINE LARDET, Le statut de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, Paris 1984, S. 89 ff., 95 ff., 175 f.). Daran ändert das Abkommen zwischen der Schweiz und Frankreich vom 28. September 1960 über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung während der Fahrt (SR 0.631.252.934.95) nichts. Gegenteils ergibt sich auch aus dessen Art. 4 eindeutig, dass die Rechtszuständigkeit des Nachbarstaates auf Belange der Grenzabfertigung beschränkt ist. Patentrechtlich folgt daraus, dass die Ablieferung von Ware auf dem Flughafen Basel-Mülhausen keine In-Verkehr-Setzung in der Schweiz bedeutet. Die Annahme des Handelsgerichts, die letzte Lieferung der L. an die Beklagte sei erst am 3. Februar 1986 in das Inland gelangt und habe damit, weil nach Ablauf der Lizenzdauer erfolgt, das Ankerfarmpatent für die daherigen Erzeugnisse nicht erschöpft, verletzt somit Bundesrecht nicht.