Urteilskopf

115 II 494

88. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 5. Dezember 1989 i.S. Firma X. gegen Z. (Berufung)
Regeste (de):
Seefrachtvertrag. Bundesgesetz vom 23. September 1953 über die Seeschiffahrt 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).

Regeste (fr):
Contrat de transport maritime. Loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse (LNM).

Application de la doctrine et de la jurisprudence des Etats limitrophes du Rhin (consid. 1).

Notion de la livraison (consid. 2).

Le mélange d'huiles de qualités différentes n'est pas une perte, mais une avarie partielle de la marchandise au sens de l'art. 105 al. 1 anc. LNM. Notion de la valeur usuelle; le dommage correspond à la différence entre la valeur commerciale usuelle (au cours de la Bourse ou au prix du marché) et le produit de la vente de la marchandise avariée (consid. 3).

Regesto (it):
Contratto di trasporto marittimo. Legge federale del 23 settembre 1953 sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera (LNM).

Applicazione della dottrina e della giurisprudenza degli Stati renani (consid. 1).

Nozione di consegna (consid. 2).

La mescolanza di olii di qualità differente non costituisce una perdita, bensì un'avaria parziale della merce, ai sensi dell'art. 105 cpv. 1 vLNM. Nozione di valore usuale; il danno corrisponde alla differenza tra il valore commerciale usuale (calcolato in base al prezzo di borsa o di mercato) e il ricavo dalla vendita della merce avariata (consid. 3).

Sachverhalt ab Seite 494

A.- Die Firma X. besitzt Tanks und Tankschifflöschanlagen im Auhafen in Birsfelden. Z. ist Inhaberin einer Reederei. Ende Juni 1981 transportierte ein der Reederei gehörendes Tankschiff

eine für die Firma X. bestimmte gemischte Ladung von Schmierölen aus Holland zum Auhafen in Birsfelden. Die Transportware setzte sich aus den Qualitäten "light", "medium" und "heavy" zusammen. Bei der Löschung am 29. Juni 1981 gelangte nur das Schmieröl der Qualität "light" in die dafür vorgesehenen Tanks. Die Ladungen der Qualität "medium" und "heavy" wurden je in einen bereits teilweise mit dem Schmieröl der Qualität "heavy" bzw. "medium" gefüllten Landtank gepumpt, was eine Gesamtmenge von rund 830 t eines nicht handelsüblichen und deshalb minderwertigen Schmierölgemisches "medium/heavy" ergab. Das Gemisch konnte im folgenden nur mit erheblichem Einschlag verkauft werden.

B.- Das Bezirksgericht Arlesheim wies am 29./30. September 1986 die Klage der Firma X. auf Bezahlung von Fr. 153'978.67 Schadenersatz mit der Begründung ab, der Schiffsmannschaft der Beklagten könne kein Verschulden nachgewiesen werden. In teilweiser Gutheissung einer Appellation der Klägerin bejahte das Obergericht des Kantons Basel-Landschaft am 15. November 1988 die Verantwortlichkeit der Beklagten für das Verhalten ihrer Hilfspersonen und sprach nach Abzug von Fr. 20'000.– (Art. 44 OR) Schadenersatz von Fr. 120'927.15 nebst Zins zu.

C.- Gegen diesen Entscheid hat die Beklagte zugleich Berufung und staatsrechtliche Beschwerde eingereicht. Letztere hat das Bundesgericht mit Urteil vom 16. November 1989 abgewiesen, soweit es darauf eingetreten ist. Mit der Berufung wird beantragt, die Klage vollumfänglich, eventuell teilweise abzuweisen, oder die Sache zur neuen Beurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Die Klägerin schliesst auf Abweisung der Berufung.

Erwägungen

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. Die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge wird vom Seeschiffahrtsgesetz 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 Binnenschiffahrt sind das Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt vom 3. Oktober 1975 (SR 747.201) und die Verordnung des Bundesrates über die Schiffahrt auf schweizerischen Gewässern vom 8. November 1978 (SR 747.201.1) anzuwenden. Die mit Binnenschiffen betriebene Schiffahrt auf dem Rhein unterliegt jedoch dem Seeschiffahrtsgesetz, sofern wie im

vorliegenden Fall die in Art. 125 SSG umschriebenen Voraussetzungen gegeben sind. Das Obergericht des Kantons Basel-Landschaft hat damit zu Recht auf das Seeschiffahrtsgesetz abgestellt. Die Bestimmungen über den Frachtvertrag nach Art. 440 ff. OR haben lediglich subsidiäre Geltung (BGE 94 II 204 f.). Wo weder

das Seeschiffahrtsgesetz 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 Schiffahrtsgrundsätzen 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 schiffahrtsrechtlicher Begriffe hat sich in diesem Fall in erster Linie nicht an landesrechtlichen Vorschriften zu orientieren, sondern der anerkannten Schiffahrtspraxis 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).

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, Kurzkommentar 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

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.

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

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 Seeschiffahrtsrecht 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.