Haftpflichtprobleme bei Gewässerverschmutzung durch Brenn- und Treibstoffe

Autor(en): **Zollikhofer, M.H.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **26 (1969)**

Heft 3

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782966

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

628.191 : 662.755 : 551.020

Haftpflichtprobleme bei Gewässerverschmutzung durch Brenn- und Treibstoffe

0.I.Ab

Lic. iur. M. H. Zollikofer, Schweiz. Rückversicherungsgesellschaft, Zürich

Die den flüssigen und gasförmigen Brenn- und Treibstoffen, insbesondere dem Oel, inhärenten Gefahren veranlassten die Schweizerische Rückversicherungsgesellschaft, Zürich, den damit verbundenen Problemen eine Studie zu widmen. Ein erster Teil, das geltende schweizerische Haftpflichtrecht behandelnd, ist als Nr. 4 in der Reihe der Schadenbulletins im Dezember vergangenen Jahres erschienen. Die Publikation der Teile II, über die tatbeständlichen Probleme bei Schadenverhütungs- und Rettungsmassnahmen, und III, über die versicherungstechnischen Probleme, ist auf Sommer bzw. Herbst dieses Jahres vorgesehen.

I. Die Haftung für Tankanlagen

Der vorliegende Teil I behandelt in einem *1. Abschnitt die Haftung für Tankanlagen.*

Der Begriff der Tankanlage

1. Auszugehen ist vom Begriff der Tankanlage. Diese umfasst im Sinne des Art. 1 der Verfügung über den Schutz der Gewässer gegen Verschmutzung durch flüssige Brenn- und Treibstoffe sowie andere wassergefährdende Lagerflüssigkeiten, alle «Einrichtungen zur Lagerung, zum Umschlag, zur Aufbereitung oder zur Verwertung von flüssigen Brenn- oder Treibstoffen».

Die Rechtsnormen

2. Das Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer vor Verunreinigung enthält keine eigenen zivilrechtlichen Normen zur Beurteilung von Haftungsfragen bei Gewässerschädigung, weshalb die allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechts (OR) und Zivilgesetzbuches (ZGB) in die bestehende Lücke treten müssen.
Das Prinzip des schweizerischen Haftpflichtrechts ist die Verschuldenshaftung (Art. 41 OR). Doch interessieren in diesem Zusammenhang insbesondere folgende gesetzlich normierten Kausal- bzw. Gefährdungshaftungen.
a) Die *Werkeigentümerhaftung* gemäss Art. 58 OR
Ein Werk ist jeder stabile, mit der Erde direkt oder indirekt verbundene, künstlich hergestellte oder angeordnete Gegenstand. Voraussetzung dieser Haftung ist die nach objektiven Masstäben zu beurteilende *Fehlerhaftigkeit* der Anlage oder Herstellung oder der *Mangel* im Unterhalt des Werkes. Eine Befreiung von der Haftung auf Grund des Entlastungsbeweises [1] wird nur in Ausnahmefällen gelingen. Doch lässt sich eine kausale Fehlerhaftigkeit des Werkes nicht immer nachweisen, weshalb das Anwendungsgebiet der Werkeigentümerhaftung ein beschränktes bleibt.
b) Die *Geschäftsherrenhaftung* gemäss Art. 55 OR
statuiert eine Haftpflicht des Geschäftsherrn für den Schaden, den seine *Angestellten* oder *Arbeiter* in Ausübung ihrer *geschäftlichen oder dienstlichen Tätigkeit* verursachen. Ein Verschulden dieser Hilfspersonen ist nicht Haftungsvoraussetzung.
Ausser durch die obgenannten Entlastungsgründe kann der Geschäftsherr sich seiner Haftung durch den Nachweis, dass er die nötige Sorgfalt in der Auswahl, Unterrichtung und Ueberwachung des Angestellten oder Arbeiters hat walten lassen, entledigen.
c) Eine weitere Kausalhaftung, die im Zusammenhang mit Oelschäden von Bedeutung ist, enthält Art. 679 ZGB. Diese Norm wurde zum Schutz des *Nachbarn* erlassen und begründet dessen Anspruch gegenüber dem *Grundstückeigentümer* auf Beseitigung oder Unterlassung einer Schädigung oder Gefährdung einerseits und auf Schadenersatz andererseits.
Voraussetzung der Haftpflicht ist die Nichtbeachtung nachbarrechtlicher Eigentumsbeschränkungen. Ausserdem muss sich nach bundesgerichtlicher Praxis die Eigentumsüberschreitung auf einem fremden, räumlich verschiedenen Grundstück auswirken. Doch kann diese Auffassung gerade im Hinblick auf Oelschäden nicht bedingungslos übernommen werden. Selbständige und dauernde Rechte wie etwa das Baurecht (Art. 779 ZGB) sind gemäss Art. 655, Abs. 2, Ziff. 2 ZGB in das Grundbuch einzutragen und «Grundstücke» im Sinne des Gesetzes. Demnach kann das Recht, auf fremdem Boden einen Tank zu errichten oder zu versenken, als «Grundstück» auftreten. Eine von einem solchen Tank ausgehende Schädigung des Grundwassers oder des Bodens, auf dem er steht, oder in den er versenkt ist, muss den Eigentümer des Baurechts gegenüber dem Eigentümer des Bodens ebenso zu Schadenersatz verpflichten wie gegenüber dem Eigentümer eines räumlich benachbarten Grundstückes.

Die «Technischen Tankvorschriften»

3. Im vergangenen Jahr traten die «Technischen Tankvorschriften» in Kraft, die ersten für die ganze Schweiz verbindlichen Normen, die direkt im Dienste des Gewässerschutzes stehen.
a) Ausgerichtet sind die TTV auf die Verhinderung von Flüssigkeitsverlusten bei den Einrichtungen zur Lagerung, zum Umschlag, zur Aufbereitung oder zur Verwertung von flüssigen Brenn- und Treibstoffen, im weiteren Sinne für alle wassergefährdenden Flüssigkeiten.
b) Das gesamte Gebiet der Schweiz ist durch die kantonalen Instanzen in die in den Tankvorschriften umschriebenen Schutzzonen (Zone A, B und C) einzuteilen, wobei die Klassierung im Hinblick auf Grundwasservorkommen einerseits und Durchlässigkeit des Bodens im Einzugsgebiet von Grundwasservorkommen andererseits erfolgt. Gewisse allgemeine Schutzmassnahmen sind beim Bau von Tankanlagen in allen drei Zonen zu berücksichtigen. Ferner sind entsprechend den Schutzzonen spezielle Schutzmassnahmen vorgesehen. In der besonders gefährdeten Zone A sind Grosstanklager und Umschlag- bzw. Abfüllstationen grundsätzlich nicht zugelassen.
c) Da die TTV lediglich in Form einer Verfügung erlassen wurden, konnte das Postulat nach Einführung einer Gefährdungshaftung für Gewässerverunreinigung [2] nicht verwirklicht werden. Doch konkretisieren die TTV den Pflichtenkreis sowohl der Hersteller wie der Tankeigentümer oder -benützer, so dass jede Abweichung von den Vorschriften, die zu einem Schadenereignis führt, haftpflichtrechtlich fassbar ist. Insbesondere lässt sich nun anhand dieser Vorschriften ohne weiteres bestimmen, was etwa Werkmangel oder mangelhafter Unterhalt des Werkes ist (Art. 58 OR).

II. Die Haftung für Rohrleitungen

Der 2. Abschnitt befasst sich mit der Haftung für Rohrleitungen. Diese regeln die Artikel 33 f des Bundesgesetzes über *Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe* [3]. Die Bestimmungen des OR sind subsidiär anwendbar.

Einführung der Betriebshaftung

1. Der mit der technischen Entwicklung im Rohrleitungsbau geschaffenen besonderen Gefahrenlage trug der Gesetzgeber mit der Einführung der Betriebshaftung Rechnung. Die besonderen Gefahren liegen in der grossen Menge und der Art des transportierten

[1] Nachweis von höherer Gewalt, Selbstverschulden des Geschädigten oder Drittverschulden.

[2] ähnlich beispielsweise jener des Paragraphen 22 des deutschen Wasserhaushaltsgesetzes von 1960.

[3] entsprechend Paragraph 22, Abs. II des deutschen WHG.

Gutes sowie in der äusseren Anlage der Rohrleitungen.

Die Haftung

2. Die Haftung aus Art. 33 RLG erstreckt sich auf Personen- und Sachschaden. In der schweizerischen Lehre werden ober- und unterirdische, stehende und fliessende Gewässer nicht als Sachen im Rechtssinne betrachtet, sofern sie nicht künstlich gefasst sind. Eine Verschmutzung solcher Gewässer stellt demnach nicht einen Sach-, sondern einen reinen Vermögensschaden dar, der bei wörtlicher Auslegung von Art. 33 RLG von der Haftung nicht erfasst wird. Die teleologische und historische Interpretation dieses Artikels führt jedoch dazu, auch den Vermögensschaden unter diese Haftungsnorm zu subsumieren. Höhere Gewalt (ausserordentliche Naturvorgänge im Sinne von Art. 33, Abs. 2 RLG) und grobes Selbstverschulden vermögen von der Haftpflicht zu befreien. Auffallend ist, dass der Entlastungsgrund des Drittverschuldens ausgeschlossen ist.

Die Versicherungsdeckung

3. Da die Haftung nicht summenmässig beschränkt ist, hat der Haftpflichtige mit seinem ganzen Vermögen einzustehen, sofern keinerlei Versicherungsdeckung vorgesehen ist. Ein Versicherungsobligatorium im Sinne von Art. 33/34 RLG besteht nur für den Inhaber der Anlage, nicht aber für den Eigentümer, der mit jenem solidarisch haftet. Bund und Kantone als Inhaber von Rohrleitungsanlagen sind nicht versicherungspflichtig. Die bei einer in der Schweiz zugelassenen Gesellschaft abgeschlossene Versicherung muss die Ansprüche des Geschädigten — in Form eines direkten Forderungsrechts — für jedes Schadenereignis bis zum Betrag von mindestens 10 Mio Fr. (bzw. 5 Mio Fr.) bei Rohrleitungsanlagen für flüssige (bzw. gasförmige) Brenn- und Treibstoffe decken. Diese Deckungssummen können aus Gründen öffentlichen Interesses bei der Konzessionserteilung erhöht oder herabgesetzt werden.

III. Die Haftung beim Oeltransport

Die Gefahr eines Schadeneintritts beim Transport von Oel und seinen Produkten, insbesondere auch das Schadenausmass, wird durch die dem Transportmittel immanente Betriebsgefahr einerseits und die spezifisch schädigenden Eigenschaften des transportierten Gutes andererseits bestimmt.

Strassenverkehrsunfälle

1. Die Haftung bei *Strassenverkehrsunfällen* richtet sich nach den Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes [4] und ist eine Gefährdungshaftung.

a) Haftpflichtiger ist der *Halter,* derjenige also, auf dessen eigene *Rechnung* und *Gefahr* der Betrieb des Motorfahrzeuges erfolgt, und der zugleich über dieses die tatsächliche und unmittelbare *Verfügung* besitzt.

b) Von der Haftung kann dieser sich nur auf Grund der Entlastungsbeweise und unter zusätzlichem Nachweis, dass ihn kein Verschulden treffe, und nicht etwa fehlerhafte Beschaffenheit seines Fahrzeuges sich unfallkausal auswirkte, befreien.

c) Mehrere am Unfall beteiligte Halter haften dem oder den Geschädigten gegenüber solidarisch. Im internen Verhältnis erfolgt die Aufteilung der Schadenlast im Verhältnis der dem jeweiligen Motorfahrzeug inhärenten Betriebsgefahr.

Das Prinzip der Solidarität erleidet einen Einbruch, indem der Haftpflichtige aus Verschulden nicht für den ganzen Schaden belangt werden kann, sondern lediglich für die seinem Verschulden entsprechende Quote.

d) Die Mindestversicherung wurde für Motorfahrzeuge, die zum Transport «feuer- und explosionsgefährlicher oder ähnlicher Stoffe oder Gegenstände» verwendet werden, in Art. 12 VVV in Ausführung von Art. 65 IV SVG heraufgesetzt. Dieses auf 3 Mio Fr. pro Ereignis erhöhte Deckungsminimum gilt für alle Motorwagen, mit denen *«gefährliche Ladungen»* transportiert werden.

Der Bundesrat errichtete eine Liste der gefährlichen Ladegüter auf Grund der Feuer- und Explosionsgefahr und Gift- und Radioaktivitätsverseuchung. Der Begriff der gefährlichen Ladung ist heute auch auf Stoffe mit wasserschädigenden Eigenschaften auszudehnen [5], obwohl sie vielleicht nicht alle in der genannten Liste aufgeführt sind.

Daraus folgt, dass die erhöhte Versicherungsdeckung im konkreten Fall auch für eine Schädigung durch wassergefährdende Stoffe in Anspruch genommen wird.

Es wird allgemein angenommen, dass die Gefahr des Ladegutes mit der Betriebsgefahr des Motorfahrzeuges als solcher in engem Zusammenhang steht, was eine Anpassung (Erhöhung) des Deckungsminimums an die grössere Gefahreneinheit zur Folge hat.

Eisenbahnunfälle

2. Die Haftung bei Eisenbahnunfällen ist gemäss Art. 1 des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post ebenfalls eine Gefährdungshaftung.

a) Deren Träger ist der Inhaber, d. h. die natürliche oder juristische Person, in deren *Interesse* und auf deren *Rechnung* und *Gefahr* das Unternehmen geführt wird und der die *Verfügungsgewalt* über die technischen Einrichtungen und das zu ihrer Bedienung erforderliche Personal zusteht.

b) Dem EHG unterstehen nur jene Transportbetriebe, die dem öffentlichen Verkehr dienen und demzufolge konzessionspflichtig sind.

c) Bei *Sachschaden* ist die Gefährdungshaftung des EHG allerdings nur unter den folgenden Voraussetzungen anwendbar:

— die Sache muss im Zusammenhang mit einem *gleichzeitig eingetretenen Personenschaden* beschädigt worden sein,
— und sich zusätzlich im Zeitpunkt der Beschädigung «unter der eigenen Obhut» der verletzten Person befunden haben (Art. 11 EHG).

Unfälle beim Um- und Auslad

3. Die Unfälle beim Um- oder Auslad von Oel können sich naturgemäss nur an bestimmten Orten, nämlich bei Umladeplätzen und Tankanlagen ereignen.

Auf diese Schadenfälle anzuwendende gesetzliche Haftungsgrundlagen sind Art. 97 ff OR (Kaufvertrag [6]), Art. 55 OR (Geschäftsherrenhaftung [7]), Art. 58 OR [8], Art. 679 ZGB [9] und nur selten Art. 58 SVG. Gemäss Art. 156 des Transportreglementes ist der Auf- und Ablad von Oel aus Bahnwagen auf bahneigenen Geleisen Sache des Absenders oder Empfängers der Ware; findet diese Tätigkeit aus Wagen auf Verbindungsgeleisen statt, so haftet deren Eigentümer [10].

Daraus folgt, dass sich eine Haftung der Bahn für einen Umladeunfall kaum je begründen lässt.

Unfälle in der Schiffahrt

4. Für die Beurteilung von Haftungsfragen in der Schiffahrt ist von der Art der benützten Gewässers auszugehen. Für die *Hochseeschiffahrt* unter Schweizer Flagge normiert das SSchG eine eigene Betriebshaftung. Da jedoch hier nicht schweizerische Gewässer in Frage stehen, erübrigt sich ein weiteres Eintreten auf diese Regelung.

In der *Binnenschiffahrt* gelten verschiedene Bestimmungen und Abkommen, die aber für Haftungsfragen alle auf das *bürgerliche Recht* des Uferstaates — Staat, an dessen Ufern im weiteren Sinne ein Schaden eintritt — verweisen.

[4] Art. 58 SVG

[5] ratio legis: Gewährleistung eines möglichst umfassenden Schutzes gegenüber der Zulassung einer erhöhten Gefahr.

[6] Allerdings können Geschädigte, die mit dem Schädiger in keinerlei vertraglichen Beziehungen stehen, sich nicht auf diese Bestimmungen berufen.

[7] vgl. oben Nr. I 2 b).

[8] vgl. oben Nr. I 2 a).

[9] vgl. oben Nr. I 2 c).

[10] Art. 6 des Bundesgesetzes über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten vom 19. Dezember 1874.

Literatur

Büren, B. v., Das Schweizerische Obligationenrecht, Zürich 1964.
Badertscher/Schlegel, Das Strassenverkehrsgesetz mit Ausführungsbestimmungen, Zürich 1964.
Boller, P., Betrieb und Betriebsgefahr in den Verkehrshaftpflichtgesetzen, insbesondere im Eisenbahnhaftpflichtrecht. Diss., Zürich 1946.
Gilliard, F., Vers l'unification du droit de responsabilité civile. Schweizerischer Juristenverein, Referate und Mitteilungen, Heft 2, 1967.
Meyer-Hayoz, AG, Kommentar zum schweizerischen Privatrecht Bd. IV, 1. Abt., 2. Teilbd., Grundeigentum Art. 655 — 679 ZGB, 3. Auflage 1964.
Oftinger, K., Schweizerisches Haftpflichtrecht Bde. I, II/1 und II/2, 2. Auflage, Zürich 1958/62.
Oser/Schönenberger, Obligationenrecht (Kommentar zum) 2. Auflage, Zürich 1929/36.
Oswald, H., Zurbrügg, H., u. a. m., Protokoll der 101. Jahresversammlung des Schweizerischen Juristenvereins. Referate und Mitteilungen, Heft 5, 1967 (Diskussion zum Thema: Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts).
Schindler, D., Rechtsfragen des Gewässerschutzes in der Schweiz. Schweizerischer Juristenverein, Referate und Mitteilungen, Heft 3, 1965.
Stark, E. W., Probleme der Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts. Schweizerischer Juristenverein, Referate und Mitteilungen, Heft 1, 1967.
Das Wesen der Haftpflicht des Grundeigentümers nach Art. 679 ZGB, Zürich 1952.

Gesetze

EHG BG betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905
ETrG BG über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11. März 1948
GSchG BG über den Schutz der Gewässer vor Verunreinigung vom 16. März 1955
OR BG über das Obligationenrecht vom 30. März 1911/18. Dezember 1936
RLG BG über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe vom 4. Oktober 1963
SSchG BG über die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge vom 23. September 1953
SVG BG über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958
TT Verfügung des Eidgenössischen Departements des Innern über den Schutz der Gewässer gegen Verschmutzung durch flüssige Brenn- oder Treibstoffe sowie andere wassergefährdende Lagerflüssigten vom 27. Dezember 1967 (Technische Tankvorschriften)
VVV Verordnung über Haftpflicht und Versicherung im Strassenverkehr vom 20. November 1959
ZGB Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907

L'aménagement du territoire et les régions économiques en retard

Le cas du canton de Fribourg

*Par G. Gaudard, professeur à l'Université, Fribourg **

Selon une opinion encore fort répandue, l'aménagement du territoire ne devrait concerner que les régions dont l'économie est très développée. Dans ces zones riches, l'effet d'agglomération attire puissamment les hommes et les activités. Chaque phase nouvelle d'essor y rend plus sensible la pénurie d'espace, en sorte que l'organisation s'impose pour éviter la congestion.
Or, il faut reconnaître que cette conception restrictive est erronée. Deux raisons principales en convainquent:

— d'abord, *les faits* démontrent que, dans plusieurs pays industrialisés, les politiques spatiales ne se confinent plus aux pôles industriels et commerciaux. Les programmes du «Town and Country Planning» britannique touchent autant le nord en perte de vitesse que l'agglomération londonienne en croissance rapide, et la régionalisation prévue en France vise à la fois le «désert français» [1] et Paris. L'aménagement prend même pied aujourd'hui dans certaines nations du Tiers-monde: la construction de Brasilia est un exemple de ces actions en espace ouvert;
— ensuite, *le raisonnement* conduit à admettre qu'un équilibre satisfaisant de l'espace — à quoi veut tendre précisément l'aménagement du territoire — ne peut pas résulter de la seule organisation des lieux forts. Cet objectif implique aussi une intervention dans les régions faibles, dont les pertes migratoires et l'insuffisance des équipements de tous ordres sont logiquement liés à l'expansion démesurée d'autres points du pays.

Mais, pour les régions économiques en retard, l'aménagement du territoire revêt un intérêt tout particulier. Il leur offre en effet un appui pour sortir de leur condition inférieure, voire pour rompre le processus cumulatif qui les sépare de plus en plus des contrées les plus riches de la nation [2]. C'est cet aspect que la présente étude veut analyser plus spécialement en deux parties, qui seront consacrées respectivement aux problèmes de l'équilibre extérieur et de l'équilibre intérieur des régions moins développées. Tout au long de ce travail, le cas du canton de Fribourg servira de référence concrète. Certes, la dimension régionale, au sens qu'on lui prête actuellement, excède la taille d'un seul des vingt-deux Etats helvétiques. Néanmoins, pour la commodité de l'observation statistique, l'échelle cantonale est pour l'instant la plus adéquate; elle constitue en outre un espace-plan qu'il convient de respecter.

* Conférence tenue le 26 mars 1969, lors de l'assemblée générale du Groupe fribourgeois de l'ASPAN.

[1] Cf. J.-F. Gravier, «Paris et le désert français», Paris 1947
[2] Cf. Gaston Gaudard, «Les disparités économiques entre cantons», dans Civitas, Lucerne, janvier 1969