Urteil des Gerichtshofes vom 9. Dezember 1965[1]

Leitsätze

Amtsfehler — Schaden — Bemessungsmethoden — Richterliche Kontrolle (EGKS-Vertrag, Artikel 40)

Ist bei der Bemessung eines auf einen Amtsfehler zurückzuführenden Schadens zu beurteilen, wie der Geschehensablauf gewesen wäre, wenn der Amtsfehler nicht begangen worden wäre, so muß der Richter zwar ein Höchstmaß an Nachweisen verlangen, sich im übrigen aber mit annehmbaren Näherungswerten, z.B. durch Vergleich ermittelten Durchschnittswerten, begnügen. Die in wirtschaftlichen Untersuchungen üblicherweise angewandten Stichprobenverfahren erlauben es, ausgehend von ausreichend zuverlässigen Grundlagen annehmbare Näherungswerte zu erzielen.

In den verbundenen Rechtssachen

1. SOCIÉTÉ ANONYME DES LAMINOIRS, HAUTS-FOURNEAUX, FORGES, FONDERIES ET USINES DE LA PROVIDENCE,
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Marchienne-au-Pont (Belgien), vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden (29/63);

2. SOCIÉTÉ ANONYME DE LA FABRIQUE DE FER DE MAUBEUGE,
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Louvroil (Departement Nord), vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor J. A. de Beco (31/63);

1 - Verfahrenssprache: Französisch.

3. HAUTS-FOURNEAUX ET FORGES DE SAULNES ET GORCY (VORMALS RATY ET CIE),
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
   vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor Roland Labbe (36/63);

4. ACIÉRIES ET FORGES DE FIRMINY,
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
   vertreten durch ihren Liquidator Marcel Macaux (39/63);

5. SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES DE POMPEY,
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Pompey (Meurthe-et-Moselle),
   vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor R. de Gunzbourg (40/63);

6. SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ACIÉRIE ET DES LAMINOIRS DE BEAUTOR,
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Beautor (Aisne),
   vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor Georges Bureau (41/63);

7. SOCIÉTÉ DES HAUTS FOURNEAUX DE ROUEN,
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
   vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor Pierre Celier (42/63);

8. SOCIÉTÉ DES USINES SAINT-JACQUES,
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
   vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor André Guillanton (43/63);

9. COMPAGNIE DES FORGES DE CHÂTILLON, COMMENTRY ET NEUVES-MAISONS,
   Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
   vertreten durch ihren stellvertretenden Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor Léon Bureau (44/63);

10. SOCIÉTÉ ANONYME H. K. PORTER-FRANCE,
    Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
    vertreten durch ihren Generaldirektor Jean Pillard und ihren Generalsekretär Joseph Versavel (45/63);

11. UNION DES CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS,
    Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
    vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor Marcel Petiet (46/63);

12. SOCIÉTÉ FIVES LILLE-CAIL,
Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor Jacques Thibault (47/63);

13. UNION SIDÉRURGIQUE DU NORD DE LA FRANCE „USINOR",
Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
vertreten durch ihren geschäftsführenden Generaldirektor Maurice Borgeaud (50/63);

14. SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES FORGES D'HENNEBONT,
Aktiengesellschaft mit Sitz in Paris,
vertreten durch ihren Verwaltungsratsvorsitzenden und Generaldirektor Félix Portal (51/63);

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Jean-Pierre Aron, zugelassen bei der Cour d'Appel Paris,
Zustellungsanschrift: Büro der Chambre Syndicale de la Sidérurgie Française, Luxemburg, 49, boulevard Joseph II,

Klägerinnen,

gegen

HOHE BEHÖRDE DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT FÜR KOHLE UND STAHL,

vertreten durch ihren Rechtsberater Dr. Italo Telchini und durch Professor André de Laubadere von der Juristischen Fakultät der Universität Paris als Prozeßbevollmächtigte,
Zustellungsanschrift: Amtssitz der Hohen Behörde, Luxemburg, 2, place de Metz,

Beklagte,

wegen Ersatzes des angeblich durch einen Amtsfehler der Gemeinschaft bei der Verwaltung der Ausgleichseinrichtung für Einfuhrschrott und Schrott ähnlichen Charakters entstandenen Schadens nach Artikel 40 des Vertrages über die Gründung der EGKS

erläßt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung
des Präsidenten Ch. L. Hammes,

des Kammerpräsidenten L. Delvaux (Berichterstatter),
der Richter A. M. Donner, A. Trabucchi und R. Lecourt,
Generalanwalt: M. Lagrange (bis zum 7. 10. 1964) und
K. Roemer (seit dem 8. 10. 1964),
Kanzler: A. Van Houtte,

folgendes

URTEIL

TATBESTAND

I. Sachverhalt

Zum Ausgleich sind zwei Schrottarten zugelassen: eingeführter Schrott aus dritten Ländern und Abwrackschrott aus Abwrackwerften oder sonstigen Verwertungsbetrieben innerhalb der Gemeinschaft.

Da die Ausgleichskasse für eingeführten Schrott die Differenz zwischen dem Schrotteinkaufspreis — der entweder dem an die Lieferanten in dritten Ländern gezahlten Preis, zuzüglich der Seefrachtkosten, oder dem an das Abwrackunternehmen gezahlten Preis entsprach — und dem Ausgleichspreis trug, war es für die Gemeinschaft von größtem Interesse, Schrott zu möglichst günstigen Bedingungen einzukaufen; am günstigsten war aber Abwrackschrott. Der Bedarf der in der Nähe der Abwrackwerften gelegenen Stahlunternehmen war geringer als die abzusetzende Menge an Abwrackschrott. Der übrigbleibende Abwrackschrott konnte jedoch für die Stahlunternehmen, die wie die Klägerinnen näher an Einfuhrhäfen als an Abwrackwerften lagen, nur unter der Voraussetzung von Interesse sein, daß sie der Abwrackschrott frei Werk nicht teurer zu stehen kam als Einfuhrschrott. Um nun den Abwrackschrott bei den von den Abwrackwerften weiter entfernt liegenden Stahlunternehmen absetzen zu können, verpflichtete sich das Gemeinsame Büro der Schrottverbraucher (GBSV), diesen Unternehmen den Differenzbetrag zwischen den Kosten für den Transport des Abwrackschrotts von der Werft zum Verarbeitungsbetrieb und den Kosten für den Transport von Einfuhrschrott vom üblichen Einfuhrhafen zum Verarbeitungsbetrieb zu erstatten: Diese Differenz wird kurz als „Transportkostenparität" bezeichnet. Den Klägerinnen zufolge wurden die vom GBSV zugesagten Zahlungen in voller Höhe erbracht.

Die Hohe Behörde war der Auffassung, sie könne den Klägerinnen diesen Vorteil nicht belassen, und stellte ihnen die empfangenen Beträge in der mit Schreiben vom 8. April 1963 zugestellten Abrechnung (Anlage 1 zu den Klageschriften) in Rechnung.

Die Klägerinnen machen geltend, der ihnen dadurch entstandene Schaden beruhe auf einem der Hohen Behörde zuzurechnenden Amtsfehler, da diese die Arbeitsweise der Ausgleichseinrichtung nicht ausreichend überwacht habe. Die Haftung der Hohen Behörde ergibt sich nach Meinung der Klägerinnen aus dem Urteil des Gerichtshofes vom 15. Dezember 1961 in den verbundenen Rechtssachen 19/60, 21/60, 2/61 und 3/61 (Fives Lille-Cail und andere gegen Hohe Behörde, RsprGH VII 617 ff.), das einen völlig gleichgelagerten Sachverhalt betroffen habe; sie brauchten daher nur das Vorliegen eines Schadens und dessen Höhe darzutun.

II. Anträge der Parteien

A — Die *Klägerinnen* beantragen je,

„vorbehaltlich aller weiteren Schriftsätze, Gegendarstellungen, Angriffsmittel und Anträge

die Hohe Behörde zu verurteilen, an die Klägerin wegen eines bei der Verwaltung der Ausgleichseinrichtung für Schrott begangenen Amtsfehlers einen Betrag von ... FF (vgl. die nachfolgende Aufstellung) als Schadensersatz zu zahlen;

die Hohe Behörde zur Tragung der Kosten zu verurteilen".

Rechtssache	*In der Klageschrift verlangter Betrag (FF)*	*In der Erwiderung berichtigter Betrag (FF)*
1. 29/63 Providence	200 369,71	211 264,14
2. 31/63 Maubeuge	3 713,58	2 895,21
3. 36/63 Saulnes et Gorcy	40 071,86	33 911,28
4. 39/63 Firminy	121 230,51	114 953,38
5. 40/63 Pompey	10 828,40	10 125,16
6. 41/63 Beautor	5 720,51	5 474,05
7. 42/63 Rouen	84 605,79	23 827,85
8. 43/63 St-Jacques	3 609,18	3 359,75
9. 44/63 Châtillon	134 562,46	129 739,39
10. 45/63 Porter-France	5 819,81	5 318,34
11. 46/63 Consommateurs	4 917,16	4 704,05
12. 47/63 Fives Lille-Cail	59 519,66	39 392,02
13. 50/63 Usinor	211 432,55	218 802,62
14. 51/63 Hennebont	28 810,32	9 940,01

B — Die *Beklagte* stellt folgenden Antrag:

„aus diesen und gegebenenfalls anderen noch vorzutragenden Gründen beantragt die Hohe Behörde, die von den vierzehn Unternehmen am 22. Mai 1963 bei der Kanzlei eingereichten Klagen mit allen Rechtsfolgen, insbesondere hinsichtlich der Kosten, abzuweisen".

III. Angriffs- und Verteidigungsmittel der Parteien

A — *Zur Zulässigkeit*

Die *Beklagte* wendet nicht ausdrücklich die Unzulässigkeit der Klagen ein.

1. Sie macht jedoch geltend, die Klägerinnen hätten in den Klageschriften auf Berechnungen verwiesen, auf die sie sich für den Nachweis der Schadenshöhe stützten. Obwohl sie erklärt hätten, das Zahlenmaterial, das diesen Berechnungen zugrunde gelegen habe, vorlegen zu können, hätten sie dies nicht getan. Die Klägerinnen hätten deshalb gegen die Vorschriften der Artikel 38 bis 42 der Verfahrensordnung verstoßen.

Die *Klägerinnen* entgegnen, sie hätten die Vorlegung der Belege keineswegs willentlich unterlassen. Das Zahlenmaterial unterscheide sich in den einzelnen Rechtssachen beträchtlich, und die zu sammelnden verschiedenen Belege hätten wegen ihrer Überfülle praktisch nicht gleichzeitig mit den Klagen eingereicht werden können. Die erforderliche Dokumentation sei jedoch der Erwiderung beigefügt worden.

Die *Beklagte* führt aus, die Klägerinnen hätten keine Klagefrist einzuhalten gehabt und seien daher nicht zu besonderer Eile genötigt gewesen; sie hätten keinen zureichenden Grund für die verspätete Vorlage ihrer Beweismittel vorgetragen und somit gegen Artikel 42 § 1 der Verfahrensordnung verstoßen.

2. Die *Beklagte* bemerkt in ihrer Gegenerwiderung, die Klägerinnen hätten in der Erwiderung eine neue Methode für die Berechnung ihres angeblichen Schadens angewandt, der nunmehr dem Unterschied zwischen den Gestehungskosten des von ihnen erworbenen Abwrackschrotts und den Gestehungskosten der gleichen Menge Zukaufschrott entsprechen solle. Sie seien zu dieser Änderung der Methode gezwungen gewesen, weil die Beklagte eingewandt habe, die Berechnungen in den Klageschriften liefen darauf hinaus, daß die Klägerinnen genau den Betrag der Transportparität verlangten, der zu Unrecht an sie gezahlt worden sei und dessen Erstattung die Hohe Behörde gefordert habe.

Das Ergebnis dieser neuen Berechnungsmethode sei, daß alle in der Klageschrift enthaltenen Schadensangaben von Grund auf geändert worden seien und neun von 23 Klägerinnen sich zur Klagerücknahme veranlaßt gesehen hätten, da der Erwerb von Abwrackschrott für sie keineswegs nachteilig, sondern im Gegenteil vorteilhaft gewesen sei. Die Änderungen in der Erwiderung seien keine auch während des Verfahrens zulässigen Berichtigungen von Rechenfehlern, sondern sie wandelten die in den Klageschriften er-

hobenen Ansprüche auf Erstattung der „Transportparitäten" in Ansprüche auf Wiedergutmachung eines erlittenen Schadens um.

Die Beklagte folgert, diese Änderung der Berechnungsmethode verstoße gleichzeitig gegen:

— Artikel 38 § 1 der Verfahrensordnung, wonach die Klageschrift den Streitgegenstand, eine kurze Darstellung der Klagegründe und die Anträge des Klägers enthalten muß;

— Artikel 42 § 2 der Verfahrensordnung, wonach neue Angriffs- und Verteidigungsmittel im Laufe des Verfahrens nicht mehr vorgebracht werden können, es sei denn, daß sie auf rechtliche oder tatsächliche Gründe gestützt werden, die erst während des schriftlichen Verfahrens zutage getreten sind.

Die Beklagte macht noch eine weitere Verletzung von Artikel 38 § 1 der Verfahrensordnung mit der Begründung geltend, daß die Klageschrift die Bezeichnung der Beweismittel enthalten müsse. Denn wenn man davon ausgehe, daß in der Erwiderung keine neuen Ansprüche erhoben würden, so seien die Klagen als unzulässig anzusehen, da sie die in der Erwiderung aufgeführten Beweismittel nicht enthalten hätten.

Die Klageschrift erbringe offensichtlich weder den Beweis der neuen Berechnungsfaktoren, z.B. der Höhe der Umlagekosten, noch enthalte sie entsprechende Beweisangebote.

Außerdem nähmen einige Klägerinnen in der Erwiderung auf andere Einfuhrhäfen Bezug als in der Klageschrift.

3. Die *Beklagte* faßt ihr Vorbringen zur Zulässigkeit der Klagen wie folgt zusammen:

Die Unzulänglichkeit der Beweisangebote in den Klageschriften sei nicht durch Zeitmangel bedingt, sondern habe sich nachträglich aus einer Änderung der rechtlichen Klagebegründung ergeben, die sogar die Nomenklatur der beizubringenden Beweise verändert habe.

Nach Meinung der Beklagten bestehen zwei Möglichkeiten:

— Entweder seien die Klagen für unzulässig zu erklären, weil sie weder die Bezeichnung der Beweismittel noch die Darstellung der Klagegründe und die Anträge enthielten, wie Artikel 38 der Verfahrensordnung dies fordert; mit dieser Entscheidung wende der Gerichtshof lediglich das Urteil vom 15. Dezember 1961 (verbundene Rechtssachen 19/60, 21/60, 2/61, und 3/61, Fives Lille-Cail u.a. gegen Hohe Behörde, RsprGH VII 645) an,

— oder die Einführung einer neuen Rechtsgrundlage erst im Stadium der Erwiderung sei als verspätet für unzulässig zu erklären; in diesem Fall seien nur die Rechtsgrundlage

und die Beweismittel oder Beweisangebote zu berücksichtigen, die in der Klageschrift vorgetragen seien.

B — *Zur Begründetheit*

Der Schadensersatzanspruch gegen die Gemeinschaft nach Artikel 40 des Vertrages hat drei Voraussetzungen:

— einen Amtsfehler der Gemeinschaft,
— einen in Durchführung des Vertrages verursachten Schaden,
— das Bestehen eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Amtsfehler und dem Schaden.

1. Zum Amtsfehler der Gemeinschaft

Die *Klägerinnen* machen geltend, die Zusage und Gewährung der Transportparität, welche die Voraussetzung für die Annahme des Abwrackschrotts durch die Klägerinnen gewesen seien, stelle einen Amtsfehler dar, der sich aus der unzureichenden Überwachung der Arbeitsweise der Ausgleichseinrichtung ergebe. Dieser Amtsfehler sei vom Gerichtshof in seinem Urteil vom 15. Dezember 1961 in den verbundenen Rechtssachen 19/60, 21/60, 2/61 und 3/61 (Fives Lille-Cail u.a. gegen Hohe Behörde, RsprGH VII 613 ff.), die ganz ähnliche Sachverhalte wie der vorliegende Rechtsstreit betroffen hätten, ausdrücklich festgestellt worden.

Die *Beklagte* entgegnet, der von den Klägerinnen geltend gemachte angebliche Schaden könne, selbst wenn man ihn als festgestellt erachte, keinen Ersatzanspruch begründen.

1. Die Hohe Behörde habe keinen zum Schadensersatz verpflichtenden Amtsfehler begangen.

Die *Beklagte* bemerkt zunächst, die Urteile des Gerichtshofes stellten keine „arrêts de règlement" (Urteile mit Rechtsnormcharakter) dar; über das Bestehen eines Schadensersatzanspruchs sei „in concreto", von Fall zu Fall, zu entscheiden.

Es treffe zwar zu, daß der durch das Urteil vom 15. Dezember 1961 entschiedene Fall ähnliche Züge aufweise wie die vorliegenden Klagen und daß der Gerichtshof in dem erwähnten Urteil festgestellt habe, daß die Hohe Behörde einen Amtsfehler begangen habe, indem sie die mit der Verwaltung der Ausgleichseinrichtung betrauten Organe nicht überwacht habe. Der Gerichtshof habe in seinem Urteil aber festgestellt, das Fehlen einer Überwachung gewinne erschwerende Bedeutung dadurch, daß die Zusicherungen, die Transportparität zu vergüten, zu einem Zeitpunkt gegeben worden seien, zu dem die Hohe Behörde sich nicht mehr auf die bloße Über-

wachung der Ausgleichseinrichtung beschränkte, sondern deren Verwaltung und Leitung aufgrund der Entscheidung Nr. 13/58 selbst übernommen hatte. Da nun die vorliegenden Rechtsstreitigkeiten Sachverhalte aus der Zeit vor dem Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 beträfen, könne man nicht davon ausgehen, daß die Frage entschieden sei; das Urteil sei auch kein Präjudiz, auf das man lediglich Bezug zu nehmen brauche. Wenn also der Gerichtshof in dem genannten Urteil entschieden habe, daß „die Hohe Behörde die Ausgleichseinrichtung schon aufgrund der Tatsache, daß sie diese ... genehmigt hatte, unter Aufsicht behalten [mußte]", so müsse er damit nicht notwendigerweise gemeint haben, jeder Überwachungsmangel zu irgendeinem Zeitpunkt stelle einen die Haftung begründenden Amtsfehler dar. Auf diesem Gebiet könnten nur Verstöße gegen eine durchschnittliche Sorgfaltspflicht ausreichen, um die Haftung der Hohen Behörde zu begründen. Die Beklagte erinnert in diesem Zusammenhang daran, daß der Gerichtshof in seinem Urteil vom 4. April 1960 in den verbundenen Rechtssachen 4 bis 13/59 — Mannesmann und andere gegen Hohe Behörde — festgestellt habe, „... im Rahmen einer Ausgleichseinrichtung, welche die zahlreichen schrottverbrauchenden Unternehmen der sechs Länder der Gemeinschaft obligatorisch erfaßt, [sei es] stets möglich ..., daß Irrtümer bei der Zahlung der Ausgleichsbeträge unterlaufen..." (RsprGH VI/1 289).

Die *Klägerinnen* erwidern, sie hätten nicht geltend gemacht, daß das Urteil vom 15. Dezember 1961 gegenüber den vorliegenden Streitsachen Rechtskraft wirke. Sie führen jedoch aus, es stelle ein Präjudiz dar, und die bloße Lektüre einiger Entscheidungsgründe beweise, daß der Gerichtshof ausdrücklich auf das Tun und Unterlassen der Hohen Behörde bei allen Vorfällen in der Zeit vor Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 abgestellt habe. Das genannte Urteil stelle die Höhe der „aufgrund der Transportparität geleisteten Zahlungen, nämlich 349 021 Dollar an französische Unternehmen", fest; diese Zahl entspreche dem Streitgegenstand der vorliegenden Klagen. Das Urteil führe ferner die Entscheidungen Nrn. 22/54 und 14/55 an, woraus eindeutig hervorgehe, daß es die Vorfälle aus der Zeit vor Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 betreffe. Was die Schwere des Amtsfehlers der Hohen Behörde anbelange, so sei sie der Anzahl der die Erstattung der Transportparitäten vorsehenden Verträge sowie der Höhe der gewährten Paritäten zu entnehmen; sie werde ferner unterstrichen durch die Strenge, mit der das Urteil vom 15. Dezember 1961 das Verhalten der Hohen Behörde während des Zeitraums vor Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 verurteile.

Die *Beklagte* entgegnet, in Streitsachen, die wie die vorliegenden den Zeitraum vor Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 beträfen, habe der Gerichtshof erneut zu prüfen, ob die Hohe Behörde Amtsfehler begangen habe, die ihre Haftung begründen.

2. Der Zuerkennung eines Schadensersatzanspruchs stehe ein unüberwindliches rechtliches Hindernis entgegen.

Die *Beklagte* legt dar, der Gerichtshof habe in seinem Urteil vom 22. März 1961 in den verbundenen Rechtssachen 42 und 49/59 (SNUPAT gegen Hohe Behörde, RsprGH VII 111 ff.) entschieden, wenn die Hohe Behörde unwissentlich Rechtsfehler begangen habe — es handelte sich in diesem Fall um rechtswidrige Freistellungen von der Ausgleichsabgabe —, aus denen bestimmte Unternehmen Vorteile erlangt hätten, so sei sie zu verurteilen, diese Fehler zum Nachteil der vorläufig durch sie Begünstigten zu berichtigen, und müsse demnach, unter Umständen auch rückwirkend, die Verwaltungsakte zurücknehmen, in denen diese Fehler sich geäußert hätten. Wie könne also die Hohe Behörde, wenn sie diese Fehler selbst feststelle und von sich aus berichtige, dazu verurteilt werden, die Wirkungen dieser Richtigstellung zunichte zu machen, indem sie den Betroffenen die Beträge erneut zahle, deren Erstattung durch die Unternehmen Gegenstand der Berichtigung gewesen sei? Denn gerade zu diesem paradoxen und auch absurden Ergebnis müßte das Klagebegehren führen. Deshalb könne ein Schadensersatzanspruch nicht anerkannt werden, solle nicht die gebotene Richtigstellung der Rechtsfehler ihrer Wirkung beraubt werden.

In den verbundenen Rechtssachen 19/60, 21/60, 2/61 und 3/61 — Fives Lille-Cail u.a. gegen Hohe Behörde — habe die Hohe Behörde ausgeführt, die Erstattung der Transportparitäten verstoße gegen die im EGKS-Vertrag verankerten wesentlichen Grundsätze der Sicherung des gleichen Zugangs zur Produktion und der Nichtdiskriminierung, die es geböten, die natürlichen geographischen Gegebenheiten hinzunehmen. Der Gerichtshof habe in seinem Urteil vom 15. Dezember 1961 die Richtigkeit dieses Arguments dahingestellt sein lassen (RsprGH VII 648), der Generalanwalt habe es in seinen Schlußanträgen sogar gebilligt (RsprGH VII 661 f.). Die Klägerinnen, unter denen sich auch zwei der vier Klägerinnen der Rechtssachen 19/60, 21/60, 2/61 und 3/61 befinden, hätten das Urteil des Gerichtshofes in diesem Sinne ausgelegt, denn sie beschränkten sich jetzt darauf, einen Amtsfehler geltend zu machen. Die Erstattung der Transportparitäten sei rechtswidrig und die Hohe Behörde verpflichtet gewesen, die Rückzahlung zu verlangen.

Die *Klägerinnen* erwidern, die Argumentation der Beklagten werde schon durch den Wortlaut des Artikels 40 des Vertrages widerlegt. Nach dieser Vorschrift begründe jeder Amtsfehler einen Schadensersatzanspruch in Geld, die Höhe des Anspruchs richte sich nach dem erlittenen Schaden und hänge nicht von den Tatbestandsmerkmalen des Amtsfehlers ab. Zwar müsse zwischen dem Amtsfehler und dem zu ersetzenden Schaden ein ursächlicher Zusammenhang bestehen, im übrigen aber müßten die verschiedenen

bezifferten Faktoren des Amtsfehlers und des Schadens einander nicht notwendigerweise entsprechen. Die Entschädigung könne den bezifferten Faktoren des Amtsfehlers entsprechen, aber auch höher oder niedriger sein; im übrigen seien zahlreiche Irrtümer, Unregelmäßigkeiten, Unterlassungen usw. vorstellbar, die sich nicht beziffern ließen und trotzdem eine Wiedergutmachung in Geld rechtfertigten.

Die Klägerinnen berufen sich für diese Auffassung noch darauf, daß entgegen den Darlegungen der Beklagten Streitgegenstand nicht spezifisch die Gewährung der „Transportparitäten" sei. Die Klägerinnen hätten nur eine einzige Sorge: Da sie dem letzten Abschnitt der Gründe des Urteils vom 15. Dezember 1961 gerecht werden müßten, hätten sie alle Ergebnisse der zur Beantwortung der aufgeworfenen Frage angestellten Untersuchung zusammenzustellen. Wenn sich im Laufe der Beweisaufnahme vor dem Gerichtshof Berichtigungen der zur Schadensbemessung erforderlichen Angaben als notwendig erweisen sollten, so würden die Klägerinnen das Notwendige veranlassen. Dabei könne sich ergeben, daß die Höhe des Schadens nicht der der „Transportparitäten" entspreche, von der in den Klageschriften ausgegangen sei. Dieser Standpunkt der Klägerinnen sei der beste Beweis dafür, daß ihre Anträge nicht spezifisch auf die Erstattung der Paritäten gerichtet seien.

2. Zum Bestehen und zur Höhe des Schadens

1. Bestehen eines Schadens

Die *Klägerinnen* machen geltend, während des Zeitraums, in dem ihnen Transportparitäten gewährt wurden, hätten sie die Möglichkeit gehabt, sich für Einfuhrschrott anstatt für Abwrackschrott zu entscheiden. Sie behaupten sodann, sie hätten sicherlich Einfuhrschrott gekauft, wenn keine Transportparitäten gezahlt worden wären, denn für sie habe immer der Gedanke im Vordergrund gestanden, einen möglichst günstigen Gestehungspreis zu erzielen.

Zur Stützung dieses Vorbringens bemühen sie sich sodann um den Nachweis, daß

a) Schrott aus dritten Ländern, insbesondere aus den Vereinigten Staaten,
b) Frachtraum,
c) Kapazitäten der Entlade- und Umladevorrichtungen in den üblichen Einfuhrhäfen,
d) Devisen für die französischen Unternehmen

ausreichend zur Verfügung gestanden hätten.

Zu a) Die Klägerinnen suchen mit Zahlenangaben darzutun, daß die Schrottvorräte von 1954 bis 1958 zugenommen hätten, daß der Abwrackschrott, für den Transportparitäten gewährt wurden, nur 2,2 % der Bezüge aus dritten Ländern ausgemacht habe und daß die Lieferung dieser zusätzlichen Menge keine Schwierigkeiten hätte bereiten können.

Zu b) Die Klägerinnen legen eine vom 30. Dezember 1962 datierende Bescheinigung der SITAM vor (Anlage 1 zu den Klageschriften); sie folgern daraus, daß die Möglichkeit bestanden hätte, zusätzlich 160 000 Tonnen Einfuhrschrott für die französischen Unternehmen zu verfrachten.

Zu c) Die Klägerinnen legen Bescheinigungen der Direktoren der in Frage kommenden Häfen vor (Anlage 8 bis 19 zu den Klageschriften).

Zu d) Die Klägerinnen machen geltend, durch jede Tonne Einfuhrschrott wäre eine Tonne Abwrackschrott für den Export frei geworden; dadurch wäre dann eine entsprechende Menge Devisen hereingekommen.

Die *Beklagte* bemerkt zu den Ausführungen der Klägerinnen:

a) Der Hinweis auf die Zunahme der Vorräte sei nicht schlüssig, denn die Vorräte entsprächen dem voraussichtlichen Verbrauch in einem bestimmten Zeitraum. Da sich aber der Verbrauch erhöht habe, hätten die Vorräte entsprechend zunehmen müssen.

b) Die Beklagte macht sodann geltend, selbst wenn die verfügbare Gesamtmenge an Einfuhrschrott ausgereicht hätte, wie die Klägerinnen behaupteten, so hätten diese dennoch nicht die Möglichkeit gehabt, zwischen Abwrackschrott und Einfuhrschrott zu wählen. Die Beklagte verweist in diesem Zusammenhang auf die Schlußanträge des Generalanwalts Roemer in den verbundenen Rechtssachen 19/60, 20/60, 2/61 und 3/61 — Fives Lille-Cail u.a. gegen Hohe Behörde —:

> „Die Brüsseler Kasse, später die Hohe Behörde, konnte festlegen, welche Schrottmengen zum Ausgleich zugelassen werden sollten; sie hatte damit ein Lenkungsinstrument in der Hand. Insbesondere konnte sie, um die Ausgleichsabgabe möglichst niedrig zu halten, dem Abwrackschrott im Ausgleich eine Vorrangstellung einräumen. Sie war nur gehalten, in nicht diskriminierender Weise auf die Verteilung des Abwrackschrotts bedacht zu sein" (RsprGH VII 661).

Aus diesen Ausführungen gehe hervor, daß der Hinweis auf das allgemeine Bestehen von Möglichkeiten zur Versorgung mit Einfuhrschrott keineswegs ausreiche, um darzutun, daß dieses oder jenes Unternehmen zu diesem oder jenem Zeitpunkt die Gewißheit gehabt habe, sich frei für diese Versorgungsquelle entscheiden zu können und demgemäß das Angebot zur Lieferung von Abwrack-

schrott auszuschlagen. Man müsse zur Stützung dieser These auf den Fall einiger italienischer Unternehmen verweisen, die unter Übergehung des GBSV unmittelbar Einfuhrschrott gekauft und sodann Ausgleichszahlungen verlangt hätten, die ihnen versagt worden seien: Sie hätten sich mit dieser Entscheidung abfinden müssen. Es sei daher völlig verfehlt anzunehmen, daß die Unternehmen über eine Wahlmöglichkeit verfügt hätten. Im übrigen seien für den zum Ausgleich zugelassenen Einfuhrschrott für jeden Ausgleichszeitraum Höchstmengen festgesetzt worden, die nicht hätten überschritten werden dürfen.

Daher, so folgert die Beklagte, hätte für die Klägerinnen absolut keine Gewißheit bestanden, anstelle des ihnen angebotenen Abwrackschrotts Einfuhrschrott zu erhalten; der angebliche Schaden sei somit nicht einmal dem Grunde nach dargetan.

c) Was die Ungewißheit des Schadens anbelangt, führt die Beklagte noch an, daß die Einfuhr von Schrott mit Risiken verbunden sei, die beim Erwerb von Abwrackschrott nicht bestünden.

Sie verweist auf die Notwendigkeit, unwiderrufliche Akkreditive zu stellen, auf die Nachteile im Fall von Rechtsstreitigkeiten mit ausländischen Lieferanten, auf mögliche Differenzen mit den Verfrachtern sowie auf die Kosten eventueller Überliegezeiten vor der Löschung.

Sie macht schließlich noch geltend, Abwrackschrott sei allgemein als qualitativ besser als Einfuhrschrott angesehen worden, der den Käufern wiederholt unangenehme Überraschungen bereitet habe.

Die *Klägerinnen* erwidern folgendes:

a) Hinsichtlich der Vorräte bleiben sie dabei, aus der von der Hohen Behörde veröffentlichten Dokumentation, insbesondere aus ihrem Zehnten Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft, gehe hervor, daß der Bedarf an Einfuhrschrott immer mühelos gedeckt worden sei. Die Klägerinnen hätten 30 000 bis 40 000 Tonnen Abwrackschrott pro Jahr verbraucht, also nur 1 bis 2 % der eingeführten Schrottmenge; ihn durch Einfuhrschrott zu ersetzen, hätte daher keinesfalls Schwierigkeiten bereiten können.

b) Die These der Beklagten, die in den besonderen Befugnissen der Brüsseler Organe ein Argument sehen wolle, um die fehlende Gewißheit des Schadenseintritts darzutun, entbehre tatsächlich und rechtlich der Grundlage. Die Brüsseler Organe seien durch ihre Regionalbüros (in Deutschland, Frankreich usw.) regelmäßig über die Höhe des Bedarfs in den verschiedenen Ländern unterrichtet worden. Aufgrund periodischer Untersuchungen der Schrottvorräte auf den großen Erzeugermärkten (USA, Nordafrika usw.) habe das GBSV regelmäßig eine Gesamtaufstellung der von ihm auf den verschiedenen Märkten zu tätigenden Käufe erstellt und der Kasse zur

Genehmigung vorgelegt. Diese ganze Arbeit sei natürlich von der Hohen Behörde überwacht worden. Die verfügbaren Mengen seien sodann global den einzelnen Ländern zugeteilt worden, und das Regionalbüro habe in jedem Land nach den von den einzelnen Unternehmen abgegebenen Bedarfsmeldungen die Verteilung vorgenommen. Hierbei sei es nie zu Schwierigkeiten zwischen einzelnen Unternehmen und den Brüsseler Organen gekommen. Die mit den Lieferanten abgeschlossenen Geschäfte hätten es immer ermöglicht, den angemeldeten Bedarf zu decken. Man habe also nie vor der Frage gestanden, autoritär vorzugehen und den Schrott von Amts wegen zu verteilen.

Dies wäre im übrigen auch rechtlich unmöglich gewesen, da es an der Feststellung einer „ernsten Mangellage" in dem in Artikel 59 des Vertrages zwingend vorgeschriebenen Verfahren gefehlt habe. Es sei bekannt, daß die Hohe Behörde nie eine besondere Neigung gezeigt habe, zu diesen außergewöhnlichen Maßnahmen zu greifen, ob es sich nun um Kohle, Schrott oder Stahl gehandelt habe. Was den Schrottsektor anbelange, so habe sich diese Frage wegen des Gleichgewichts von Angebot und Nachfrage nie gestellt.

Die italienischen Unternehmen, denen Ausgleichsleistungen versagt worden seien, hätten unter Umgehung des GBSV Käufe unmittelbar getätigt, also offensichtlich gegen grundlegende Vorschriften der Ausgleichsregelung verstoßen, wonach ausschließlich die Brüsseler Organe befugt gewesen seien, unter der Aufsicht der Hohen Behörde Verträge über Schrottkäufe außerhalb der Gemeinschaft zu tätigen. Das von der Beklagten genannte Beispiel habe daher mit dem besonderen Problem, um das es hier gehe, nichts zu tun.

c) Die die Qualität des Einfuhrschrotts betreffenden Schwierigkeiten, auf die die Beklagte hinweise, beständen insbesondere bei Schrott, der nicht aus den Vereinigten Staaten komme. Die Lieferungen aus den USA, die 76 % des von 1955 bis 1958 eingeführten Schrotts ausmachten, umfaßten einen hohen Prozentsatz an Qualitätsschrott; hierfür seien im übrigen Preiszuschläge zu zahlen, über die niemals Streit entstanden sei.

Zu den anderen von der Beklagten erwähnten Risiken bemerken die Klägerinnen, daß ein solchen Risiken ausgesetzter Handelszweig folgerichtig nur von geringfügiger Bedeutung für die Versorgung der Gemeinschaft hätte sein dürfen. In Wirklichkeit seien aber die Schrotteinfuhren von 2,6 Millionen Tonnen im Jahre 1955 auf 3,9 Millionen Tonnen im Jahre 1959 angestiegen.

Die *Beklagte* führt aus, ein Unternehmen, das einen Schaden nachweisen wolle, müsse nicht nur behaupten, daß es zu der Zeit, zu der es Abwrackschrott erworben hat, preisgünstiger Einfuhrschrott hätte kaufen können, sondern auch beweisen,

a) daß es während des gleichen Zeitraums auf dem *Binnenmarkt* keinen Schrott zu gleichen oder höheren Frei-Werk-Preisen als den für den Abwrackschrott bezahlten erworben habe;

b) daß es keinen anderen Schrott *ähnlichen Charakters* von Orten bezogen habe, die nicht weniger weit oder weiter vom Werk entfernt sind als die Abwrackwerft;

c) daß es keinen anderen *Abwrackschrott* von Orten bezogen habe, die genauso weit oder weiter entfernt sind als die Abwrackwerft, von der der umstrittene Schrott stammte;

d) daß es *tatsächlich* keinen *Einfuhrschrott* zu Frei-Werk-Preisen gekauft habe, die nach dem Ausgleich genauso hoch oder höher als die Preise für den Abwrackschrott gewesen sind;

e) daß es — da zunächst nur unterschiedliche Transportkosten geltend gemacht worden seien — keinen Einfuhrschrott über *dieselben Häfen* bezogen habe, von denen der Abwrackschrott stammte.

Zu a) Zur Erläuterung der Darlegungen der Beklagten ist zu bemerken, daß sie in ihrer Gegenerwiderung (Seite 39) darauf hinweist, der Ausgleichspreis sei aufgrund der *auf dem Binnenmarkt* im Liefermonat tatsächlich *angewandten* Preise berechnet worden.

Die Beklagte führt aus, sie sei im Besitz der Meldungen über die *Durchschnitts*preise frei Werk für allen Schrott, den die einzelnen Klägerinnen monatlich auf dem Binnenmarkt erworben hätten. Diese Meldungen, die an Ort und Stelle von der Schweizerischen Treuhandgesellschaft nachgeprüft worden seien, hätten der Festsetzung der Ausgleichspreise zugrunde gelegen.

In den Anlagen Nrn. 3 (Providence), 17 (Firminy), 22 (Beautor), 25 (Rouen), 31 (Châtillon) und 44 (Usinor) zur Gegenerwiderung vergleicht die Beklagte die Frei-Werk-Preise des Binnenschrotts und des Abwrackschrotts (ohne Berücksichtigung der Transportparitäten), den die Klägerinnen während der gleichen Zeiträume gekauft haben. Nach diesen Zahlen ist der Preis für den umstrittenen Abwrackschrott niedriger — und nur im Falle der Klägerin der Rechtssache 41/63, Aciéries de Beautor, ebenso hoch — wie der Preis für den Binnenschrott. Die Beklagte bemerkt, der *Durchschnitts*preis des Binnenschrotts — den sie angibt — könne erheblich unter dem Preis für die teuersten Zukäufe liegen. Sie bemerkt ferner, sie habe wegen Zeitmangels den Vergleich nicht auf die Fälle ausdehnen können, in denen der Binnenschrott um weniger als den geltend gemachten Schaden teurer als der Abwrackschrott bezahlt worden sei.

Zu b) Die Beklagte trägt vor, die Klägerinnen hätten amerikanischen Heeresschrott erworben, ohne hinsichtlich der Transportkosten die geringsten Einwendungen zu erheben, obwohl diese so

hoch wie die Transportkosten für den umstrittenen Abwrackschrott gewesen seien.

Zu c) Die Beklagte bemerkt, die Klägerin der Rechtssache 51/63 (Forges d'Hennebont) habe ausnahmslos jeden Monat von Februar 1955 bis Dezember 1958, ohne die Transportparität zu verlangen, erhebliche Mengen Abwrackschrott von denselben Werften bezogen, die den umstrittenen Abwrackschrott geliefert hätten.

Zu d) Die Beklagte macht geltend, nach den Anlagen 83 bis 105 zur Erwiderung gäben die Klägerinnen selbst zu, Einfuhrschrott zu höheren Frei-Werk-Preisen gekauft zu haben, als für den umstrittenen Abwrackschrott zu zahlen gewesen seien.

Zu e) Die Beklagte führt an (Anlage 50 zur Gegenerwiderung), der Klägerin der Rechtssache 51/63 (Forges d'Hennebont) sei der im Jahre 1956 gekaufte Einfuhrschrott über dieselben Häfen geliefert worden, von denen sie den Abwrackschrott bezogen habe.

2. Die Schadenshöhe

Die *Klägerinnen* suchen die Preisdifferenz zwischen dem gekauften Abwrackschrott — ohne Berücksichtigung der Transportparität — und einer gleichen Menge Einfuhrschrott zu beziffern, die im selben Zeitraum bezogen worden wäre. Diese Differenz beweise das Vorliegen eines Schadens und bestimme seine Höhe, denn sie stelle die den Klägerinnen im Ergebnis auferlegte zusätzliche Belastung dar.

a) Der Gestehungspreis für *Einfuhr*schrott frei Seeschiff im Einfuhrhafen entspreche der Summe aus Ausgleichspreis, Kosten für die Umladung vom Seeschiff auf Waggon oder Binnenschiff und Kosten für den Transport vom normalen Einfuhrhafen zum Verbraucherwerk. Die Umladekosten seien auf 2,— Dollar je Tonne zu schätzen, worauf auch die Entscheidung Nr. 18/60 hinweise.

Der Gestehungspreis für *Abwrackschrott* frei Waggon oder Binnenschiff beim Verlassen der Abwrackwerft entspreche der Summe aus demselben Ausgleichspreis, einem Betrag von 2,— Dollar (zum Ausgleich der Umladekostenersparnis) und den Kosten für den Transport von der Abwrackwerft zum Verbraucherwerk.

Der Unterschied zwischen dem Gestehungspreis für Abwrackschrott und demjenigen für Einfuhrschrott sei daher gleich dem Unterschied zwischen den Kosten für den Transport des *Abwrack*schrotts von der Abwrackwerft zum Verbraucherwerk und den unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Transporttarife geschätzten Kosten für den Transport von *Einfuhr*schrott vom normalen Einfuhrhafen zum Verbraucherwerk.

Unter Anwendung dieser Berechnungsmethode auf jeden Einzelfall teilt jede Klägerin die Transportkosten für den umstrittenen

Abwrackschrott mit und zieht davon die anhand der Transporttarife, die bei Lieferung des umstrittenen Schrotts galten, geschätzten Kosten für den Transport einer gleichen Menge Einfuhrschrott vom normalen Einfuhrhafen zum Verbraucherwerk ab: Dieser Unterschied stellt nach Auffassung der Klägerinnen die Schadenshöhe dar.

	1 Menge des gekauften Abwrackschrotts (in Tonnen)	2 Kosten für den Transport von der Werft zum Werk (FF)	3 Kosten für den Transport vom normalen Einfuhrhafen zum Werk (FF)	4 Höhe des Schadens (FF) Zahlenreihe 2 minus Zahlenreihe 3
1. 29/63 Providence	11 108	285 652,15	85 282,44	200 369,71
2. 31/63 Maubeuge	174	4 687,42	973,84	3 713,58
3. 36/63 Saulnes et Gorcy	3 160	104 095,81	64 032,95	40 071,86
4. 39/63 Firminy	7 172	159 389,32	38 158,81	121 230,51
5. 40/63 Pompey	590	17 950,37	7 121,97	10 828,40
6. 41/63 Beautor	542	9 229,90	3 509,39	5 720,51
7. 42/63/Rouen	6 265	89 554,70	4 948,91	84 605,79
8. 43/63 St-Jacques	1 738	56 274,91	52 665,73	3 609,18
9. 44/63 Châtillon	6 857	165 951,22	31 388,76	134 562,46
10. 45/63 Porter-France	770	17 519,45	11 699,64	5 819,81
11. 46/63 Union des Consommateurs	246	7 839,08	2 921,92	4 917,16
12. 47/63 Fives Lille-Cail	5 075	121 742,06	62 222,40	59 519,66
13. 50/63 Usinor	13 905	355 647,47	144 214,92	211 432,55
14. 51/63 Hennebont	3 146	44 728,85	15 918,53	28 810,32

b) Die Klägerinnen behaupten, sie seien in der Lage, alle Belege für die vorstehenden Berechnungsfaktoren vorzulegen, und zwar:

— die vom GBSV vor den einzelnen Abwrackschrottbestellungen gegebenen Zusagen;

— die Belege über Kauf und Lieferung des umstrittenen Abwrackschrotts;

— die Belege über die Zahlung der Beträge, für die das GBSV Zusagen erteilt hatte, durch die Ausgleichskasse über die Union des Consommateurs de ferrailles;

— die Belege über die von den Klägerinnen für den Transport des streitigen Schiffsschrotts von der Abwrackwerft zum Werk gezahlten Kosten;

— die Belege über die Kosten, welche die Klägerinnen für den Transport einer dem streitigen Abwrackschrott entsprechenden Menge Einfuhrschrott vom Einfuhrhafen zum Werk hätten zahlen müssen; zu diesem Punkt bezeichnet jede Klägerin als normalen Einfuhrhafen den Hafen oder die Häfen, über die sie während der Geltung der Ausgleichs-

einrichtung Einfuhrschrott bezogen hat, sowie den Transportweg (Schiene und/oder Wasser), über den der Einfuhrschrott zum Werk weiterbefördert worden ist.

c) Die Klägerinnen bemerken abschließend, die vorgenannten Belege, die ergänzt würden, soweit der Gerichtshof dies für sachdienlich erachte, erbrächten nach den Grundsätzen des Urteils vom 15. Dezember 1961 (Fives Lille-Cail) vollen Beweis für das Bestehen des Schadens und bestimmten seine genaue Höhe.

Die *Beklagte* hält den Ausführungen der Klägerinnen folgendes entgegen:

a) Die Rechenoperation der Klägerinnen bestehe darin, den Gestehungspreis für Einfuhrschrott (Ausgleichspreis plus 2,— Dollar für Umladekosten plus Kosten für den Transport vom Hafen zum Werk) vom Gestehungspreis für Abwrackschrott (Ausgleichspreis, dem vorgenannten identisch, plus 2,— Dollar, plus Kosten für den Transport von der Abwrackwerft zum Werk) abzuziehen, was darauf hinauslaufe, daß als Entschädigung genau der Betrag der Transportparität verlangt werde. Nun habe aber das Urteil vom 15. Dezember 1961 (Fives Lille-Cail) ausdrücklich festgestellt, daß die Gleichstellung des erlittenen Schadens mit dem Betrag der zugesagten oder gezahlten Transportparität nicht zulässig sei (RsprGH VII 648 f.). Die Klägerinnen hätten somit keineswegs dargetan, daß es sie „teurer zu stehen gekommen wäre, Schiffsschrott zu kaufen, für den die Transportparität nicht vergütet wurde, als ganz einfach Importschrott zu erwerben" (RsprGH VII 649), noch um welchen Betrag es sie teurer zu stehen gekommen wäre.

b) Die Berechnungen der Klägerinnen beruhten auf Zahlenangaben, die nicht bewiesen seien, und wenn die Klägerinnen auch erklärt hätten, entsprechende Beweise beibringen zu können, so hätten sie dies bisher jedenfalls noch nicht getan.

c) Die Beklagte führt sodann aus, die Pauschale von 2,— Dollar, die den Käufern von Einfuhrschrott zur Begleichung der Kosten für die Umladung vom Seeschiff auf Waggon oder Binnenschiff gewährt worden sei, stelle keine wirklichkeitsnahe Schätzung dieser Kosten dar, sondern habe nur den Charakter einer Vergütung, durch die ein Teil der Umladekosten erstattet werden solle. Diese gingen im übrigen abzüglich der Pauschale von 2,— Dollar zu Lasten der Käufer von Einfuhrschrott: Nur während der Geltung der Entscheidung Nr. 34/56 sei der Ausgleichspreis „frei Waggon oder Binnenschiff" berechnet worden, sonst immer cif Einfuhrhafen, also frei Seeschiff am Kai des Einfuhrhafens.

Mit anderen Worten: Die Klägerinnen hätten bei ihrer Berechnung der Kosten für die Umladung des Einfuhrschrotts einen einheitlichen Betrag von 2,— Dollar angegeben, während sie die *wirk-*

lichen Umladekosten, abzüglich 2,— Dollar je Tonne, die durch die Ausgleichseinrichtung erstattet würden, hätten angeben müssen.

Die Beklagte erläutert ihre Auffassung durch einige Beispiele aus ihrer Dokumentation, die zwangsläufig unvollständig sei, da die Brüsseler Organe die Umladekosten nur während der Geltung der Entscheidung Nr. 34/56 (Amtsblatt 1956, S. 382) gezahlt hätten.

Da in den erwähnten Fällen die von der Ausgleichseinrichtung nicht erstatteten Umladekosten für Einfuhrschrott die volle Höhe der verlangten Transportparitäten erreicht oder sogar überschritten hätten, gelangt die Beklagte zu dem Schluß, daß ein Gleiches auch für die übrigen Zeiträume gelten müsse, für die sie keine Dokumentation besitze, da während dieser Zeiträume die Umladekosten von den Verbrauchern von Einfuhrschrott getragen worden seien.

Die Beklagte ist der Auffassung, hiermit jedenfalls die Unrichtigkeit der von den Klägerinnen vorgelegten Berechnungen dargetan zu haben.

Die *Klägerinnen* erwidern folgendes:

a) Hinsichtlich der *Belege* führen sie aus, die Fülle und Verschiedenartigkeit der zu sammelnden Unterlagen habe es unmöglich gemacht, sie bis zur Klageerhebung zusammenzubekommen; die erforderliche Dokumentation sei der Erwiderung als Anlage beigefügt.

b) Zur Art und Weise der Berücksichtigung der *Umladekosten* in den Seehäfen bemerken sie, das Problem der „Pauschale von 2,— Dollar" sei sehr viel verwickelter als es die Beklagte darstelle. Sie verzichten darauf, die Frage zu untersuchen, ob die Pauschale von 2,— Dollar den Charakter einer Vergütung eines Teils der Umladekosten trage oder eine wirklichkeitsnähe Schätzung dieser Kosten darstelle. Sie bemerken lediglich, wenn die Ausgleichsorgane, indem sie anfänglich in ihren Verhandlungen mit den Unternehmen sowie in allen ihren Abrechnungen die Pauschale von 2,— Dollar festgesetzt hätten, zu Recht davon hätten ausgehen können, daß dieser Betrag annähernd den tatsächlich entstandenen durchschnittlichen Umladekosten entspreche, so hätten sich die Unternehmen ihrerseits nur an eine Praxis halten können, die unabhängig von ihnen durch die Organe der Gemeinschaft begründet worden sei.

c) Die Klägerinnen stellen fest, infolge der Einwendungen der Beklagten stelle sich das Problem unter einem ganz anderen Blickwinkel. Die Hohe Behörde sei der Auffassung, beim Vergleich der Gestehungskosten für den streitigen Schiffsschrott und für Einfuhrschrott sei anstelle der Pauschale von 2,— Dollar der *wirkliche Betrag der Umladekosten* einzusetzen. Damit stelle sich die Frage

der *Wahl des Einfuhrhafens*. Für die in den Klageschriften angewandte Berechnungsmethode sei diese Frage gleichgültig gewesen, denn der Satz von 2,— Dollar sei einheitlich für alle Einfuhrhäfen zugrunde gelegt worden. Bei der durch den Einwand der Beklagten erforderlich gewordenen *neuen Berechnungsmethode* müßten, damit der Vergleich zutreffe, jeweils die Häfen gewählt werden, die von den einzelnen Klägerinnen gewöhnlich benutzt worden seien.

Die Anlagen zur Erwiderung enthielten alle von den Klägerinnen zur Bezifferung ihres Schadens nach der neuen Methode herangezogenen Faktoren. Es sei jeweils der Einfuhrhafen gewählt worden, über den die einzelne Klägerin die größte Menge Einfuhrschrott bezogen habe (Anlagen 1—22 a der Erwiderung).

Die Änderung der ursprünglichen Berechnungen aufgrund der Berücksichtigung eines einzigen Einfuhrhafens und der Ersetzung der in der Klageschrift zugrunde gelegten Pauschale von 2,— Dollar durch die wirklichen Umladekosten ergebe für jede Klägerin eine neue Schadensfestsetzung, die in den Anträgen der Erwiderung beziffert werde (siehe oben II, Anträge der Parteien, Buchstabe A).

Aufgrund der Änderung der ursprünglichen Berechnungen hätten neun der ursprünglichen 23 Klägerinnen feststellen müssen, daß der streitige Schiffsschrott für sie weniger teuer gewesen sei als der Einfuhrschrott. Das Fehlen eines Schadens habe dann zur Klagerücknahme durch diese neun Klägerinnen geführt.

Die *Beklagte* entgegnet, die Methode, mit der die Klägerinnen einen Schaden nachzuweisen suchten, sei subjektiv, einseitig und unvollständig. Darüber hinaus enthielten die Berechnungen der Klägerinnen zahlreiche Fehler und Auslassungen. Die Beklagte führt aus, sie habe nicht alle Berechnungen aller Klägerinnen berichtigen können, um zu dem unwiderleglichen Nachweis zu gelangen, daß in keinem Fall ein Schaden vorliege, weil sie nur einen Teil der erforderlichen Dokumentation besitze.

Sie macht geltend, der Schaden sei in keinem Falle nachgewiesen; alle Klägerinnen hätten ihren Schiffsschrott zu Preisen „frei Werk" erhalten, die nicht höher oder sogar niedriger als die Durchschnittspreise für den von ihnen üblicherweise gekauften Schrott gewesen seien.

Die Beklagte bringt zunächst eine Gesamtdarstellung. Außerdem erschien es ihr erforderlich, ihre Einwendungen gegen die Berechnungen jeder einzelnen Klägerin gesondert zusammenzufassen, da der Schaden für jede der Klägerinnen individuell nachgewiesen werden müsse.

a) Allgemeine Kritik der Beweisführung der Klägerinnen

1. Wahl des Einfuhrhafens. — Die Beklagte bemerkt zunächst, alle Klägerinnen mit Ausnahme der Klägerin der Rechtssache 51/63 — Forges d'Hennebont — versuchten in ihrer Erwiderung, ihren Schaden ausgehend von anderen Häfen nachzuweisen als den ihnen durch die Union des Consommateurs de Ferraille de France bei Vertragsabschluß vorgeschlagenen oder sogar in der Klageschrift angegebenen.

In den Anlagen 1—22a zur Erwiderung hätten die Klägerinnen einen „Haupteinfuhrhafen" gewählt. Die Beklagte bestreitet, daß bei der Schadensermittlung ausschließlich vom Haupthafen ausgegangen werden könne, für den die Kosten fast immer am niedrigsten seien. Die Klägerinnen dürften, wenn sie einen wirklichen Schaden nachweisen wollten, zum Vergleich nur den teuersten Einfuhrschrott heranziehen, den sie damals bezogen hätten; zumindest müßten sie die Durchschnittskosten ihrer Einfuhren zugrunde legen, also alle Häfen berücksichtigen, über die sie Einfuhrschrott bezogen hätten. Die Klägerinnen wählten aber vielfach Häfen, über die sie im Laufe des Jahres, für welches ein Schaden durch den Bezug von Abwrackschrott geltend gemacht werde, überhaupt keinen Schrott bezogen hätten (vgl. Anlagen 17, 22a und 24 zur Erwiderung).

Schließlich verweist die Beklagte in den Anlagen 8, 13, 26, 34, 41 und 49 zur Gegenerwiderung auf eine Reihe von Fehlern und Auslassungen, die sie in den Anlagen 1—22a zur Erwiderung — Tabellen, in denen für jede Klägerin die Menge des in den Jahren 1954 bis 1958 eingeführten Schrotts und die benutzten Häfen angegeben sind — festgestellt habe.

2. Berechnung der Löschungskosten in den Einfuhrhäfen. — In den Tabellen der Anlagen 23 bis 36 zur Erwiderung sowie in der Anlage 64a sind für jeden Einfuhrhafen die Behandlungs- und sonstigen Kosten aufgeschlüsselt und die Gesamtkosten je Tonne angegeben. Anlage 37 zur Erwiderung ist eine nach Jahren aufgeschlüsselte Aufstellung der Mengen an Einfuhrschrott, die in den einzelnen Häfen entladen wurden. Die Anlagen 38 und 39 zur Erwiderung enthalten, aufgeschlüsselt nach Häfen und Jahren, das arithmetische Mittel der Nettokosten je Tonne in Dollar (Anlage 38) und in alten Francs (Anlage 39).

Die Beklagte führt aus, die Anlagen 45—64a zur Erwiderung, die den Klägerinnen zufolge „die Aufstellungen des Groupement d'Importation de Produits Sidérurgiques (GIPS) [sind], mit denen für allen von den Klägerinnen eingeführten Schrott der benutzte Hafen, die Umlade- und sonstigen Hafenkosten und die Kosten für den Transport vom Hafen zum Werk nachgewiesen werden", beträfen nur einen sehr kleinen Teil der in den Anlagen 23 bis 36 zur Erwiderung aufgeführten Schiffe. Die letztgenannten Anlagen dien-

ten aber der Bestimmung der Durchschnittswerte für die Anlagen 38 und 39 zur Erwiderung, die ihrerseits zur Bestimmung des Schadens aller Klägerinnen benutzt würden.

Die Beklagte macht sodann geltend, jede der Klägerinnen ziehe für ihren besonderen Fall die Kosten der Entladung von Schiffen heran, deren gesamte Ladung für andere, mit ihr in keiner Verbindung stehende Unternehmen bestimmt gewesen sei. Für die Schadensberechnung könnten aber nur die Kosten für bezogenen Abwrackschrott mit denjenigen für Einfuhrschrott verglichen werden, den dasselbe Unternehmen bezogen habe.

Die Beklagte weist darauf hin, daß die Klägerinnen von *arithmetischen* Jahresmittelwerten je Hafen Gebrauch machten, daß aber die Methode der *gewogenen* Mittel anzuwenden sei. In den Anlagen zur Gegenerwiderung (die getrennt eingereicht wurden) vergleicht sie die gewogenen und arithmetischen Mittel.

Die Beklagte weist außerdem (vgl. die getrennt eingereichten Anlagen zur Gegenerwiderung) auf eine Reihe von Rechen- und Paritätsfehlern in den Anlagen 23 bis 36 zur Erwiderung hin.

Die Beklagte bemerkt schließlich, die Klägerinnen hätten in den Anlagen 23 bis 36 zur Erwiderung von den Löschungskosten für den Einfuhrschrott das gesamte ihnen (bei der Löschung) vergütete Eilgeld abgezogen. Nun beweise aber das Schreiben der Union des Consommateurs de Ferraille de France vom 16. Januar 1962 an die Kasse, daß die Klägerinnen ihrerseits die Hälfte des Eilgelds den Spediteuren weitergegeben hätten, um sie zur Eile anzuspornen. Daraus ergebe sich, daß nur die Hälfte dieser Vergütungen abgezogen werden könne; die Beklagte hat diese Berichtigung in den gesondert eingereichten Anlagen zur Gegenerwiderung vorgenommen.

3. Wahl des Transportmittels für die Beförderung vom Hafen zum Werk. — Die Beklagte führt aus, die Klägerinnen hielten sich bei ihren Vergleichen einerseits für den Abwrackschrott an das Transportmittel, von dem sie tatsächlich Gebrauch gemacht hätten, während andererseits neun der Klägerinnen für den Einfuhrschrott systematisch den für sie günstigeren Binnentransportweg (Wasser oder Schiene) gewählt hätten. Daher habe die Beklagte in den Anlagen zur Gegenerwiderung das von den Klägerinnen für ihren Einfuhrschrott tatsächlich benutzte Transportmittel angegeben.

Die Beklagte bemerkt sodann, die Klägerin 42/63 (Hauts-Fourneaux de Rouen) mache einen Schaden für Abwrackschrott geltend, den sie aus Grand Quévilly, dem Ort, an dem sich das Werk befinde, bezogen habe, und versuche sodann nachzuweisen, daß die Transportkosten für Einfuhrschrott vom Hafen Rouen zum Werk niedriger seien als die für den Transport von der Abwrackwerft zum

Werk. In Wirklichkeit habe die Klägerin den Abwrackschrott von der Werft Petit Quévilly zur Aufbereitung versenden und dann zum Werk zurückbringen lassen. Da der fragliche Abwrackschrott nach dem Vertrag von gleicher Qualität gewesen sei wie der Einfuhrschrott, hätte auch dieser aufbereitet und zu diesem Zweck mit einem Frachtenbruch zweimal befördert werden müssen.

4. Berechnung der Kosten des Transports vom Hafen zum Werk. — Diese Berechnungen sind in den Anlagen 65 bis 82 zur Erwiderung enthalten.

Die Beklagte führt aus, zwar wiesen die Anlagen 65 bis 68 zur Erwiderung für einige Verträge die Kosten für den Transport auf dem *Wasserweg* nach, dagegen gäben die Klägerinnen keine Auskunft über die Schiffe, deren Ladung auf dem *Schienenweg* zum Werk transportiert worden sei; dadurch entstehe der Eindruck, daß fast der gesamte Einfuhrschrott auf dem Wasserweg transportiert worden sei. Die Beklagte behauptet, dies sei nicht der Fall, und führt in den Anlagen zur Gegenerwiderung die nach ihren Unterlagen benutzten Transportmittel an. Sodann weist sie auf Auslassungen in den Anlagen 65 bis 68 hin.

Nach Meinung der Beklagten ist die Zugrundelegung der *durchschnittlichen* Frachtkosten für die Berechnung des Schadens genauso anfechtbar wie die des Haupteinfuhrhafens und der durchschnittlichen Löschungskosten. Mit Hilfe einiger ihr zur Verfügung stehender Kopien von Transportdokumenten gibt die Beklagte in den Anlagen zur Gegenerwiderung die Höhe der *wirklichen* Kosten für den Binnentransport an, die manchmal zwei- bis dreimal höher sind als die Klägerinnen behaupten.

Die Beklagte bemerkt sodann, die von den Klägerinnen vorgelegten Bahnfrachttarife (Anlagen 73 bis 82 zur Erwiderung) gäben nicht die wirklichen Transportkosten an. Die Klägerinnen machten für den von ihnen *tatsächlich* eingeführten Schrott keine näheren Angaben über Typ und Fassungsvermögen der benutzten Waggons. Außerdem ließen sich die Entladekosten aufgrund dieser Tabellen nicht feststellen. In den Anlagen zur Gegenerwiderung gibt die Beklagte die sich aus den Frachtbriefen ergebenden *wirklichen* Kosten an, die oft die von den Klägerinnen behaupteten übersteigen.

Die Beklagte weist schließlich noch darauf hin, daß in Anlage 96 zur Erwiderung die von der Klägerin der Rechtssache 42/63 (Hauts Fourneaux de Rouen) für den Eisenbahntransport vom Hafen Rouen zum Werk angegebenen Frachtkosten keineswegs dem von den Klägerinnen vorgelegten Frachttarif entsprechen (Anlagen 73 bis 82 zur Erwiderung).

5. Abschließende Berechnungen der Klägerinnen. — Die Beklagte trägt vor, in den Anlagen 83 bis 105 zur Erwiderung, worin die

Schadenshöhe bestimmt wird, wirkten zwangsläufig alle vorgenannten grundsätzlichen Irrtümer und Rechenfehler der Klägerinnen zusammen und vervielfachten sich.

Außerdem, so führt die Beklagte aus, enthielten die Anlagen auch zahlreiche neue Rechenfehler, die in den Anlagen zur Gegenerwiderung aufgeführt seien. Die Beklagte bemerkt schließlich, in den Spalten 5 und 6 der Anlagen 83 bis 105 zur Erwiderung bezögen die Klägerinnen in den Betrag der Transportkosten für Abwrackschrott die Dienstleistungssteuer ein, die ihnen jedoch von der französischen Verwaltung vom 1. Januar 1955 an zurückerstattet worden sei.

b) *Kritik der Beweisführung jeder einzelnen Klägerin im besonderen*

1. Klage 29/63 (Forges de la Providence). — Die Klägerin mache einen durch den Bezug von Abwrackschrott entstandenen Schaden geltend, obwohl der Frei-Werk-Preis dieses Schrotts niedriger als der Durchschnittspreis des Binnenschrotts gewesen sei, den sie in demselben Monat bezogen habe (Anlage 3 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Antwerpen und Dünkirchen gewährt worden seien und sie mehr als 25 % ihres Einfuhrschrotts über den Hafen Dünkirchen bezogen habe, wo die Löschungskosten sehr viel höher als in Gent gewesen seien (Anlage 4 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin lege ihren Berechnungen den Transport auf dem Wasserweg zugrunde, obwohl sie regelmäßig vom Schienenweg Gebrauch gemacht habe, was annähernd doppelt so teuer gewesen sei (Anlage 5 zur Gegenerwiderung).

2. Klage 31/63 (Fabrique de Fer de Maubeuge). — Der geltend gemachte Schaden betreffe nur den im April 1956 erfüllten Vertrag 302/DN. Zu dieser Zeit habe die Klägerin die siebenfache Menge an Einfuhrschrott über den Hafen Dünkirchen bezogen, und zwar zu Frei-Werk-Preisen, die dem Preis für den streitigen Abwrackschrott entsprochen hätten (Anlage 6 zur Gegenerwiderung).

3. Klage 36/63 (Saulnes et Gorcy). — Die Anlagen 8 und 90 zur Erwiderung enthielten Fehler und Auslassungen (Anlagen 13 und 14 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Dünkirchen zugesagt und für Antwerpen gezahlt worden seien und sie Einfuhrschrott über die Häfen Dünkirchen und Calais bezogen habe, wo die Löschungskosten zwei- bis dreimal so hoch wie in Gent gewesen seien (Anlage 15 zur Gegenerwiderung).

Die wirklichen Kosten für den Transport auf dem Schienenweg seien fast immer höher als die theoretischen Kosten (Anlage 16 zur Gegenerwiderung), die die Klägerin zugrunde lege.

Die Klägerin habe Einfuhrschrott bezogen, dessen Preis frei Werk höher gewesen sei als der des streitigen Abwrackschrotts.

4. Klage 39/63 (Firminy). — Die Klägerin behaupte einen durch den Bezug von Abwrackschrott entstandenen Schaden, obwohl der Preis dieses Schrotts frei Werk niedriger gewesen sei als der Durchschnittspreis des in demselben Monat bezogenen Binnenschrotts (Anlage 17 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Dünkirchen und Antwerpen gewährt worden seien und sie 30 % ihres Einfuhrschrotts über Dünkirchen bezogen habe, wo die Löschungskosten zweimal so hoch gewesen seien wie in Gent (Anlage 18 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin lege für ihre Berechnungen den Transport auf dem Wasserweg zugrunde, obwohl ihr Einfuhrschrott mit 597 Waggons und 201 Binnenschiffen transportiert worden sei (Anlage 19 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin habe über Gent eingeführten und auf dem Schienenweg transportierten Schrott zu dreimal höheren als den angegebenen Transportkosten bezogen (vgl. Vertrag 2/BER/1938, wiedergegeben in Anhang 19 zur Gegenerwiderung).

5. Klage 40/63 (Aciéries de Pompey). — Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Dünkirchen und Antwerpen gewährt worden seien. Im übrigen betreffe der angebliche Schaden nur die Jahre 1954 und 1955, Antwerpen sei im Jahre 1954 der einzige und im Jahre 1955 der Haupteinfuhrhafen gewesen (Anlage 20 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin lege ihren Berechnungen den Transport auf dem Wasserweg zugrunde, obwohl ein bedeutender Teil ihrer Einfuhren auf dem Schienenweg zu sehr viel höheren Kosten befördert worden sei (Anlage 21 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin habe für ihren in Rouen erworbenen Abwrackschrott den Wasserweg benutzen können.

6. Klage 41/63 (Beautor). — Die Klägerin behaupte einen durch den Bezug von Abwrackschrott entstandenen Schaden, obwohl der Preis dieses Schrotts frei Werk dem Durchschnittspreis für in demselben Monat bezogenen Binnenschrott entspreche (Anlage 22 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Rouen, Dünkirchen oder Antwerpen gewährt worden seien.

Die Klägerin habe über Le Havre eingeführten Schrott bezogen, obwohl dieser Hafen weiter von ihrem Werk entfernt sei als Rouen, von wo sie den gesamten umstrittenen Abwrackschrott bezogen habe (Anlage 23 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin habe für den Transport des umstrittenen Abwrackschrotts den Wasserweg benutzen können.

7. Klage 42/63 (Hauts-Fourneaux de Rouen). — Die Klägerin behaupte einen durch den Bezug von Abwrackschrott entstandenen Schaden, obwohl der Preis dieses Schrotts frei Werk niedriger als der Durchschnittspreis für den in demselben Monat bezogenen Binnenschrott gewesen sei (Anlage 25 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf einen Hafen, über den während der gesamten Geltungsdauer der Ausgleichseinrichtung kein Schrott eingeführt worden sei.

Die Klägerin führe in ihrer Berechnung durch die Aufbereitung des Schrotts entstandene Transportkosten auf.

Die Klägerin mache Kosten für den Bahntransport geltend, die einmal mit den Tarifen der SNCF und zum anderen mit den tatsächlichen Kosten für den Transport des streitigen Abwrackschrotts auf derselben Strecke (Anlage 96 zur Erwiderung) nicht übereinstimmten.

8. Klage 43/63 (Usines de St-Jacques). — Anlage 14 zur Erwiderung enthalte Irrtümer und Auslassungen (Anlage 26 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen La Pallice, obwohl die Transportparitäten für Marseille gewährt worden seien (Anlage 27 zur Gegenerwiderung).

9. Klage 44/63 (Forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons). — Die Anlagen 15 und 98 zur Erwiderung enthielten Irrtümer und Auslassungen (Anlagen 29 und 30 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin behaupte einen durch den Bezug von Abwrackschrott entstandenen Schaden, obwohl der Preis dieses Schrotts frei Werk niedriger als der Durchschnittspreis des in demselben Monat bezogenen Binnenschrotts gewesen sei (Anlage 31 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Dünkirchen und Antwerpen gewährt worden seien und sie mehr als 55 % ihres Einfuhrschrotts über Dünkirchen und Antwerpen bezogen habe (Anlage 32 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin lege ihren Berechnungen den Transport auf dem Wasserweg zugrunde, obwohl — insbesondere vom Hafen Gent

aus — ein großer Prozentsatz ihres Einfuhrschrotts auf dem Schienenweg zu doppelt so hohen Preisen als den von ihr angegebenen befördert worden sei (Anlage 33 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin hätte ihren Abwrackschrott auf dem Wasserweg transportieren können.

10. Klage 45/63 (H. K. Porter France). — Anhang 16 zur Erwiderung enthalte Irrtümer und Auslassungen (Anlage 34 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Dünkirchen und Antwerpen gewährt worden seien. Außerdem habe sie in den Jahren 1955 und 1956, für die allein sie einen Schaden behaupte, über Dünkirchen doppelt soviel Schrott eingeführt, als der streitige Abwrackschrott ausgemacht habe, und zwar zu beträchtlich höheren Löschungskosten als denen von Gent (Anlage 35 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin habe zur gleichen Zeit Einfuhrschrott über Dünkirchen bezogen, für den die Transportkosten ebenso hoch gewesen seien wie für den streitigen Abwrackschrott (vgl. Vertrag 53/VAR/1287, wiedergegeben in Anhang 36 zur Gegenerwiderung).

11. Klage 46/63 (Union des Consommateurs). — Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Dünkirchen oder Antwerpen gewährt worden seien und sie im Jahre 1954, für das allein sie einen Schaden behaupte, ihren gesamten Schrott über Antwerpen bezogen habe (Anlage 37 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin lege ihren Berechnungen den Transport auf dem Wasserweg zugrunde, obwohl ihr Einfuhrschrott mit 75 Waggons und 18 Binnenschiffen befördert worden sei (Anlage 38 zur Gegenerwiderung).

12. Klage 47/63 (Fives Lille-Cail). — Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl die Transportparitäten für Dünkirchen und Antwerpen gewährt worden seien und sie 24 % ihres Einfuhrschrotts über den Hafen Dünkirchen bezogen habe, wo die Löschungskosten weitaus höher als in Gent gewesen seien.

13. Klage 50/63 (Usinor). — Die Anlagen 21 und 104 zur Erwiderung enthielten Irrtümer und Auslassungen (Anlagen 41, 42 und 43 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin behaupte einen Schaden durch den Bezug von Abwrackschrott, dessen Preis frei Werk niedriger als der Durchschnittspreis des im selben Monat bezogenen Binnenschrotts gewesen sei (Anlage 44 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Gent, obwohl Transportparitäten auch für Dünkirchen und Antwerpen zugesagt und für Dünkirchen ausgezahlt worden seien und obwohl sie ihren Einfuhrschrott im Jahre 1954 ausschließlich und in allen anderen Jahren zu einem großen Teil über Dünkirchen zu beträchtlich höheren Löschungs- und Transportkosten als denen von Gent bezogen habe (Anlagen 45 und 46 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin lege ihren Berechnungen für ihr Werk Denain für die Jahre 1954 und 1955 den Transport auf dem Wasserweg zugrunde, obwohl ihr Einfuhrschrott im Jahre 1954 mit 194 Waggons und 5 Binnenschiffen und im Jahre 1955 mit 634 Waggons und 120 Binnenschiffen befördert worden sei; ihren Berechnungen für die Werke Valenciennes, Louvroil und Hautmont lege sie ausschließlich den Transport auf dem Wasserweg zugrunde, obwohl der tatsächlich eingeführte Schrott mit 1 067 Waggons und 75 Binnenschiffen befördert worden sei (Anlagen 47 und 48 zur Gegenerwiderung).

Die der Hohen Behörde bekannten wirklichen Kosten des Bahntransports seien ausnahmsweise höher als die von der Klägerin geltend gemachten theoretischen Kosten (Anlagen 47 und 48 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin hätte den streitigen Abwrackschrott, den sie über Saint-Nazaire bezogen habe, auf dem Wasserweg befördern können.

14. Klage 51/63 (Forges d'Hennebont). — Anlage 22 zur Erwiderung enthalte Irrtümer und Auslassungen (Anlage 49 zur Gegenerwiderung).

Die Klägerin beziehe sich für ihre Berechnungen auf den Hafen Lorient, obwohl der behauptete Schaden ausschließlich die Jahre 1954 und 1955 betreffe und sie vor dem Jahre 1957 keinen Einfuhrschrott über Lorient bezogen habe. Außerdem seien 12 578 Tonnen des gesamten im Jahre 1956 — dem ersten Einfuhrjahr — bezogenen Importschrotts über Saint-Nazaire, Nantes und La Pallice geleitet worden: gerade von diesen Orten sei aber auch der streitige Abwrackschrott gekommen.

Die Klägerin habe bis einschließlich Dezember 1958, ohne Transportparitäten zu beanspruchen, jeden Monat beträchtliche Mengen Abwrackschrott entweder von denselben Häfen bezogen wie den umstrittenen Abwrackschrott oder sogar von Häfen, die von ihren Werken noch weiter entfernt lägen.

Die Beklagte vergleicht unter Verwendung der in Anlage 105 zur Erwiderung enthaltenen Angaben den Gestehungspreis des umstrittenen Abwrackschrotts mit dem Gestehungspreis zunächst allen von der Klägerin bezogenen Einfuhrschrotts und sodann allen im Jahre 1956 — dem ersten Einfuhrjahr und dem auf den Kauf des umstrittenen Abwrackschrotts folgenden Jahr — bezogenen Ein-

fuhrschrotts. Diese Berechnungen ergäben im ersten Fall einen Vorteil von 7 036,42 FF und im zweiten Fall einen Vorteil von 26 516,84 FF anstelle des behaupteten Schadens von 9 940,01 FF.

3. Zum ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Amtsfehler und dem Schaden

Die *Klägerinnen* führen aus, da ihre Werke den Einfuhrhäfen näher lägen als den Abwrackwerften, müßten sie normalerweise Einfuhrschrott verwenden. Daher hätten sie die Annahme des streitigen Abwrackschrotts von der Zusage des GBSV abhängig gemacht, daß der Abwrackschrott sie frei Werk nicht teurer zu stehen komme als Einfuhrschrott. Jeder Auftragserteilung sei daher die Zusage des GBSV vorausgegangen, daß den Klägerinnen der Unterschiedsbetrag zwischen den Kosten für den Transport des Schrotts von der Abwrackwerft zum Werk einerseits und den Kosten des Transports vom normalen Einfuhrhafen zum Werk andererseits erstattet werde.

Die *Beklagte* entgegnet, verschiedene Erwägungen, zum Beispiel der Umstand, daß Abwrackschrott qualitativ stets höher eingeschätzt worden sei als Einfuhrschrott, ließen die Behauptung der Klägerinnen, nur wegen der Zusage der Erstattung der Transportparitäten hätten die betroffenen Unternehmen sich zum Kauf von Abwrackschrott bereit finden können, zumindest als zweifelhaft erscheinen.

Die *Klägerinnen* erwidern, amerikanischer Schrott, der drei Viertel des Einfuhrschrotts ausmache, enthalte einen großen Prozentsatz Qualitätsschrott, und der Bezug von Abwrackschrott sei immer von der Zusicherung abhängig gemacht worden, daß der Schrott zu einem Preis erworben werden könne, der höchstens dem Preis für Einfuhrschrott entspreche.

Die *Beklagte* führt aus, das Vorbringen der Klägerinnen werde einerseits durch die Rücknahme von neun der ursprünglich 23 Klagen und andererseits durch gewisse Feststellungen hinsichtlich mehrerer der verbliebenen Klägerinnen recht fragwürdig.

1. Neun Klägerinnen hätten ihre Klage zurückgenommen, da sie festgestellt hätten, daß der Abwrackschrott sie auch ohne Erstattung der Transportparitäten weniger teuer zu stehen gekommen sei als Einfuhrschrott. Folglich sei der Abschluß der Verträge über den umstrittenen Abwrackschrott nicht, wie die Klägerinnen behaupteten, von der Gewißheit abhängig gewesen, daß der gleiche Preis wie für Einfuhrschrott zu zahlen sei, und es sei keineswegs dargetan, daß die Klägerinnen ohne diese Gewißheit die Verträge nicht abgeschlossen haben würden.

Die Beklagte fügt hinzu, zum Zeitpunkt des Vertrags*abschlusses* hätten die Unternehmen nie gewußt, wieviel sie für den Schrott im

Ergebnis würden zahlen müssen, da der Ausgleichspreis aufgrund der im Laufe des *Liefer*monats auf dem Binnenmarkt tatsächlich angewandten Preise berechnet worden sei.

2. Die Beklagte bemerkt sodann, zwei Unternehmen (Providence und Usinor) beanspruchten in der Erwiderung eine Entschädigung von 430 066,76 FF und seien demnach der Auffassung, einen Schaden in dieser Höhe erlitten zu haben, *obwohl sich die Erstattung der Transportparitäten (Klageanspruch in der Klageschrift) nur auf 411 802,26 FF belaufen habe.*

Der Vergleich dieser beiden Zahlen beweise, so führt die Beklagte aus, daß die Erstattung der Transportparität nicht den Verlust ausgeglichen habe, den diese Unternehmen dadurch erlitten hätten, daß sie dem Abwrackschrott den Vorzug vor Einfuhrschrott gegeben hätten. Wie könne man dann aber verstehen, daß diese Unternehmen die genannten Verträge abgeschlossen haben, wenn, wie sie behaupteten, „der Bezug von Abwrackschrott ... immer von der Zusicherung abhängig gemacht worden [sei], daß der Schrott zu einem Preis erworben werden könne, der höchstens dem Preis für Einfuhrschrott entspreche"?

Die Beklagte folgert daraus, daß der ursächliche Zusammenhang zwischen der Zusage der Erstattung der Transportparitäten und der Annahme der Vertragsangebote nicht dargetan sei.

IV. Verfahren

Die Schriftsätze der Parteien sind form- und fristgerecht eingereicht worden, das Verfahren ist ordnungsgemäß verlaufen. Die Rechtssachen 29 bis 51/63 sind durch Beschluß des Gerichtshofes vom 12. Juni 1963 zu gemeinsamer Verhandlung und Entscheidung verbunden worden. Aufgrund der Klagerücknahme durch die Klägerinnen der Rechtssachen 30, 33, 34, 35, 37, 38, 48 und 49/63 hat der Gerichtshof durch Beschluß vom 5. November 1963 diese Rechtssachen abgetrennt und ihre Streichung im Register angeordnet. In seiner Sitzung vom 21. Januar 1964 hat der Gerichtshof auf den Bericht des Berichterstatters und nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, ohne vorherige Beweisaufnahme in die mündliche Verhandlung einzutreten.

Am 6. März 1964 haben die Klägerinnen einen Schriftsatz mit beigefügten Tabellen eingereicht, worin sie unter Berücksichtigung des Vorbringens der Beklagten in der Gegenerwiderung den behaupteten Schaden wie folgt berichtigen:

29/63	Providence	FF 174 926,10
31/63	Maubeuge	1 742,19

36/63	Saulnes et Gorcy	41 461,87
39/63	Firminy	93 950,85
40/63	Pompey	11 372,45
41/63	Beautor	5 851,26
42/63	Rouen	42 428,98
43/63	St-Jacques	4 942,41
44/63	Châtillon	99 442,74
45/63	Porter-France	3 542,00
46/63	Union des Consommateurs	4 717,29
47/63	Fives Lille-Cail	28 042,67
50/63	Usinor	161 593,69
51/63	Hennebont	6 020,86

In der ersten mündlichen Verhandlung vom 12. März 1964 hat der Gerichtshof entschieden, der am 6. März 1964 eingereichte Schriftsatz sei als Verbalnote, als Gedächtnisstütze zu den mündlichen Ausführungen anzusehen. Er hat die Beklagte aufgefordert, bis zum 20. März 1964 schriftlich zu dem genannten Schriftsatz Stellung zu nehmen, und den Parteien gestattet, bis zu der für den 21. April 1964 anberaumten Fortsetzung der mündlichen Verhandlung Verbalnoten auszutauschen. Die Beklagte hat ihre Antwort auf die Note der Klägerinnen vom 6. März 1964 am 19. März 1964 eingereicht. Die Klägerinnen haben am 11. und 14. April 1964 ihre Antwort auf die Noten der Beklagten eingereicht und die in der Note vom 6. März 1964 zur Schadenshöhe gemachten Angaben wie folgt berichtigt:

29/63	Providence	FF 148 122,01
31/63	Maubeuge	1 646,06
36/63	Saulnes et Gorcy	40 711,75
39/63	Firminy	72 446,93
40/63	Pompey	9 284,55
41/63	Beautor	5 290,62
42/63	Rouen	42 428,98
43/63	St-Jacques	4 942,41
44/63	Châtillon	69 869,28
45/63	Porter-France	3 542,00
46/63	Union des Consommateurs	4 205,24
47/63	Fives Lille-Cail	28 042,67
50/63	Usinor	151 627,16
51/63	Hennebont	6 020,86

Die Beklagte hat am 20. April 1964 ihre Antwort auf die Noten vom 11. und 14. April 1964 eingereicht. In der Sitzung vom 21. April 1964 ist zum zweitenmal mündlich verhandelt worden.

Der Generalanwalt Lagrange hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 12. Mai 1964 vorgetragen.

Am 6. Oktober 1964 hat der Gerichtshof beschlossen, einen Sachverständigen zu bestellen mit der Aufgabe, eine gütliche Einigung zwischen den Parteien herbeizuführen und, falls das nicht gelinge, ein Gutachten über die Divergenzen zwischen den Parteien zu erstatten sowie genaue Angaben über die Schadensfaktoren und die Schadenshöhe zu machen, wenn er der Auffassung sein sollte, daß die von den Klägerinnen angegebenen Zahlen berichtigt werden müßten. Durch Beschluß vom 4. Dezember 1964 hat der Gerichtshof im Einvernehmen mit den Parteien Herrn Philippe Le Mattre, stellvertretender Direktor des Zentralamtes für internationale Eisenbahntransporte in Bern, zum Sachverständigen bestellt und ihm für die Erstattung des Gutachtens eine Frist bis zum 15. März 1965 bestimmt. Durch ein am 9. Dezember 1964 in das Register des Gerichtshofes eingetragenes Schreiben hat der Sachverständige die Bestellung durch den vorgenannten Beschluß vom 6. Oktober 1964 angenommen. Auf Antrag des Sachverständigen hat der Gerichtshof durch Beschluß vom 9. März 1965 die für die Einreichung des Gutachtens bestimmte Frist bis zum 15. Mai 1965 verlängert. Das Gutachten ist am 28. April 1965 eingereicht und sodann den Parteien zugestellt worden. Durch ein am 14. Juni 1965 eingegangenes Schreiben haben die Klägerinnen dem Gerichtshof mitgeteilt, sie hätten zu dem Gutachten nichts zu bemerken. Die Beklagte hat am 14. Juni 1965 Bemerkungen zum Gutachten eingereicht.

Aufgrund der Klagerücknahme durch die Klägerin der Rechtssache 32/63 hat der Gerichtshof durch Beschluß vom 24. September 1965 diese Rechtssache abgetrennt und ihre Streichung im Register angeordnet.

Gemäß Artikel 49 § 5 der Verfahrensordnung hat der Gerichtshof in der Sitzung vom 28. September 1965 den Sachverständigen und die Parteien angehört. Der Sachverständige hat zu den das Gutachten betreffenden schriftlichen Bemerkungen der Beklagten mündlich Stellung genommen. Die Klägerin der Rechtssache 51/63 hat dem Gerichtshof durch ihren Prozeßbevollmächtigten mitgeteilt, es sei ihr nach französischem Recht aufgrund ihrer gegenwärtigen gesellschaftsrechtlichen Struktur verwehrt, ihre Klage zurückzunehmen; sie stelle die Beurteilung dieser Rechtslage in das Ermessen des Gerichtshofes. Der Sachverständige hat in der Sitzung den nach Artikel 49 § 6 der Verfahrensordnung vorgeschriebenen Eid geleistet. Er hat durch ein am 15. Oktober 1965 in das Register eingetragenes Schreiben dem Gerichtshof mitgeteilt, welche Berichtigungen aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 28. September 1965 an seinem Gutachten anzubringen seien.

Der Generalanwalt Roemer hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 19. Oktober 1965 vorgetragen.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

A — Zur Zulässigkeit

1. Die Beklagte macht geltend, die Klägerinnen hätten gegen die Vorschriften von Artikel 38 der Verfahrensordnung verstoßen, indem sie es unterlassen haben, das Zahlenmaterial, das den Schadensberechnungen zugrunde liegt, mit den Klageschriften vorzulegen. Die Klägerinnen entgegnen, es sei ihnen nicht möglich gewesen, die Belege vor Einreichung der Erwiderung beizubringen, da sich das Zahlenmaterial in den einzelnen Rechtssachen beträchtlich unterscheide und eine Überfülle von Belegen zu sammeln gewesen sei.

Diese erste Unzulässigkeitseinrede ist zurückzuweisen; das Vorbringen der Klägerinnen ist stichhaltig. Im übrigen hat die Beklagte dadurch, daß das Zahlenmaterial nicht mit den Klageschriften eingereicht wurde, keine Nachteile erlitten, sie konnte zu dem von den Klägerinnen mit der Erwiderung vorgelegten Material in der Gegenerwiderung und in der mündlichen Verhandlung ausreichend Stellung nehmen.

2. Die Beklagte macht sodann geltend, die Klägerinnen hätten gegen die Artikel 38 und 42 der Verfahrensordnung verstoßen, indem sie die in den Klageschriften angewandte Methode zur Berechnung ihres angeblichen Schadens in der Erwiderung durch eine völlig andere Methode ersetzt hätten. Die Berechnungen in den Klageschriften liefen darauf hinaus, daß die Klägerinnen genau den Betrag der zu Unrecht an sie gezahlten Transportparität verlangten, in der Erwiderung sei der Anspruch auf Erstattung der Transportparität in einen Schadensersatzanspruch umgewandelt worden, der auf das Vorliegen eines Schadens in Höhe des Unterschieds zwischen den Gestehungskosten des von den Klägerinnen erworbenen Abwrackschrotts und den Gestehungskosten der gleichen Menge Einfuhrschrott gestützt sei.

Auch diese zweite Unzulässigkeitseinrede ist zurückzuweisen. Die Klägerinnen haben sich in den Klageschriften ersichtlich um den Nachweis bemüht, daß der gekaufte Schrott ohne Vergütung der Transportparitäten teurer gewesen sei, als die gleiche Menge Einfuhrschrott zur selben Zeit gewesen wäre. Im übrigen ist in der Erwiderung weder der Streitgegenstand geändert noch sind neue Klagegründe vorgebracht worden. Die Klägerinnen haben lediglich ihre Berechnungen berichtigt, um den von der Beklagten in der Klagebeantwortung erhobenen Einwendungen Rechnung zu tragen.

3. Die Beklagte führt in ihren am 14. Juni 1965 in der Kanzlei eingegangenen Bemerkungen zum Sachverständigengutachten aus,

bei der Bemessung des von den Klägerinnen geltend gemachten Schadens müsse die Erhöhung des Ausgleichsbeitrags berücksichtigt werden, die die Klägerinnen zu tragen gehabt hätten, wenn sie anstelle des tatsächlich bezogenen Abwrackschrotts Einfuhrschrott gewählt hätten. Die Klägerinnen haben in der mündlichen Verhandlung vom 28. September 1965 geltend gemacht, dieses Vorbringen der Beklagten sei nach Artikel 42 § 2 der Verfahrensordnung unzulässig.

Diese Auffassung ist jedoch unzutreffend. Bei dem Vorbringen der Beklagten handelt es sich um bloße Rechtsausführungen, mit denen geltend gemacht wird, zur Berechnung des den Klägerinnen allenfalls entstandenen Schadens müßten alle Vor- und Nachteile genau ermittelt werden, die sich aus der Ersetzung des tatsächlich verbrauchten Abwrackschrotts durch Einfuhrschrott ergeben haben würden.

4. Die Klagen sind somit zulässig.

B — Zur Begründetheit

Die Klägerinnen machen geltend, die Hohe Behörde habe ihnen durch die Rückforderung der ihnen seitens der sogenannten Brüsseler Organe gewährten Transportparitäten einen Schaden verursacht. Die Zusage der Transportparitäten sei die Vorbedingung für die Annahme des Abwrackschrotts gewesen. Die streitigen Zusagen, die während eines sich über mehrere Jahre erstreckenden Zeitraums gegeben und erfüllt wurden, seien nur möglich gewesen, weil die Beklagte die Arbeitsweise der Ausgleichseinrichtung unzureichend überwacht habe, und stellten deshalb einen Amtsfehler der Hohen Behörde dar. Dieser Amtsfehler sei ursächlich für den geltend gemachten Schaden in Höhe des Unterschieds zwischen dem Einkaufspreis für den tatsächlich bezogenen Abwrackschrott ohne Abzug der Transportparitätsvergütung und dem Einkaufspreis für Einfuhrschrott, den sie während der gleichen Zeit hätten beziehen können.

1. Zu dem der Beklagten vorgeworfenen Amtsfehler

Es ist unstreitig, daß die Zusagen über die Erstattung der Transportparität gegeben und erfüllt worden sind und die Unvereinbarkeit der Transportparität mit dem Zweck der Ausgleichsregelung klar und ausdrücklich erst durch die Entscheidung Nr. 18/60 festgestellt worden ist, die Klägerinnen also davon ausgehen konnten, daß diese Zusagen rechtmäßig seien und die Stellen, die sie erteilten, im Rahmen ihrer Zuständigkeit handelten.

Bei der Prüfung der Frage, ob diese Zusagen durch einen Amtsfehler der Beklagten ermöglicht wurden, für den die Beklagte nach

Artikel 40 des Vertrages haftet, ist zu unterscheiden zwischen der Zeit vor und der Zeit nach Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58, durch welche die Hohe Behörde die Verwaltung der Ausgleichseinrichtung selbst übernommen hat.

Für die Zeit vor Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 hatte die Entscheidung Nr. 14/55 die Verwaltung der Ausgleichseinrichtung dem GBSV und der Kasse „unter der Verantwortlichkeit der Hohen Behörde" übertragen. Mit dieser Formulierung wurden die genannten Organe der Kontrolle der Hohen Behörde unterstellt und dieser die Verantwortung für eine zweckentsprechende Kontrolle der Ausgleichseinrichtung übertragen. Dieses System sollte dem GBSV und der Kasse (an deren Verwaltung die klagenden Unternehmen übrigens nicht unbeteiligt waren) eine gewisse Selbständigkeit belassen; es kann jedoch nicht im Sinne einer automatischen und vollständigen Verlagerung der Verantwortlichkeit, sondern nur in dem Sinne ausgelegt werden, daß es eine normale Kontrolle durch die Hohe Behörde voraussetzte.

Unstreitig sind die Zusagen des GBSV und insbesondere einiger seiner Regionalbüros ohne Anhörung und Zustimmung des Verwaltungsrats, in welchem die Beklagte vertreten war, gegeben und erfüllt worden. Die Tätigkeit der Ausgleichseinrichtung war allerdings so ausgedehnt, weitverzweigt und dezentralisiert, daß eine spezifische, unmittelbare Kontrolle jeder einzelnen Maßnahme nicht möglich war. Da die streitigen Zusagen sich jedoch auf mehrere Jahre erstreckten, hätten sie auf die Dauer der Aufmerksamkeit der Hohen Behörde nicht entgehen dürfen. Die als Transportparitäten gezahlten Beträge erreichten im Laufe der Jahre eine beträchtliche Höhe, die für die gesamte Geltungsdauer der Ausgleichseinrichtung vor und nach Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 eine halbe Million Dollar überstieg. Bei dieser Sachlage mögen sich die ersten Zusagen gewiß noch ohne die Annahme mangelnder Sorgfalt der Beklagten bei der Ausübung ihrer Kontrolle erklären lassen; gegen Ende des Zeitraums vor Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 wird die mangelnde Sorgfalt der Hohen Behörde aber immer offenkundiger.

Die Entscheidung Nr. 13/58 gab der Hohen Behörde Befugnisse zurück, die vorher dem GBSV und der Kasse übertragen waren, und beließ diesen und anderen zweckdienlichen Organen nur die ausführende Tätigkeit. Seit 1. August 1958, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Entscheidung Nr. 13/58, oblag der Hohen Behörde nicht mehr nur die Kontrolle der Ausgleichseinrichtung, sondern sie war für die Tätigkeit dieser Einrichtung einschließlich der Zusagen über die Erstattung von Transportparitäten unmittelbar verantwortlich.

Alle diese Erwägungen rechtfertigen die Feststellung, daß diejenigen Zusagen über die Gewährung von Transportparitäten, die

vom 1. Januar 1957 an vor oder nach Erlaß der Entscheidung Nr. 13/58 gegeben wurden, auf Amtsfehler der Hohen Behörde zurückzuführen sind, für die die Hohe Behörde haftet. Die Hohe Behörde haftet also für Schäden aus der Lieferung von Abwrackschrott, soweit die zugrunde liegenden Bestellungen nach dem genannten Zeitpunkt aufgegeben worden sind.

2. Zu den allgemeinen Einwendungen der Beklagten

a) Die Beklagte macht geltend, der angeführte Schaden lasse sich nicht bemessen.

Ist jedoch zu beurteilen, wie der Geschehensablauf gewesen wäre, wenn der Amtsfehler nicht begangen worden wäre, muß der Richter zwar ein Höchstmaß von Nachweisen verlangen, sich aber mit annehmbaren Näherungswerten, z.B. durch Vergleich ermittelten Durchschnittswerten, begnügen.

b) Die Beklagte macht geltend, da die Unternehmen nicht frei zwischen Abwrackschrott und Einfuhrschrott hätten wählen können, stehe nicht fest, daß sie Einfuhrschrott anstelle des Abwrackschrotts hätten beziehen können. Die Ausgleichskasse sei befugt gewesen, die zum Ausgleich zuzulassenden Schrottmengen zu bestimmen, insbesondere dem Abwrackschrott in dieser Hinsicht einen bevorzugten Rang einzuräumen.

Den unwidersprochen gebliebenen Darlegungen der Klägerinnen ist jedoch zu entnehmen, daß sich während des Bestehens der Ausgleichseinrichtung nie die Frage gestellt hat, autoritär vorzugehen und den Schrott von Amts wegen zuzuteilen.

c) Die Beklagte macht ferner geltend, da Abwrackschrott immer als qualitativ besser als Einfuhrschrott angesehen worden sei, würden die klagenden Unternehmen sich auch dann mit Abwrackschrott versorgt haben, wenn sie die Transportparität nicht erhalten hätten.

Die Klägerinnen entgegnen, Einfuhrschrott, zumindest solcher amerikanischer Herkunft, sei qualitativ dem Abwrackschrott vergleichbar; die Beklagte hat diese Behauptung nicht bestritten.

d) Die Beklagte wendet schließlich ein, bei Abschluß der Verträge über Einfuhrschrott hätten die Verbraucher keine Gewißheit über den endgültigen Preis gehabt, denn der Ausgleichspreis sei jeweils aufgrund der im Laufe des Liefermonats auf dem Binnenmarkt tatsächlich angewandten Preise errechnet worden. Die Zusage der Transportparität habe daher nicht, wie die Klägerinnen behaupten, für deren Wahl zwischen Abwrackschrott und Einfuhrschrott entscheidend sein können. Die Ungewißheit der Unternehmen über die endgültigen Kosten des bestellten Schrotts werde dadurch bestätigt, daß die Klägerinnen in den Rechtssachen 29/63 (Provi-

dence) und 50/63 (Usinor) in der Erwiderung einen Schaden von 211 264,14 FF beziehungsweise 218 802,62 FF geltend machten, obwohl die als Transportparität empfangenen Beträge sich nur auf 200 369,71 FF beziehungsweise 211 432,55 FF beliefen. Diese Berechnung der Klägerinnen beweise, daß die Vergütung der Transportparität den Verlust nicht ausgeglichen habe, den die Unternehmen dadurch erlitten hätten, daß sie Abwrackschrott statt Einfuhrschrott erwarben.

Es läßt sich nicht bestreiten, daß der Ausgleichspreis immer erst nach Vertragsabschluß bekannt wurde. Es ist trotzdem nicht ausgeschlossen, daß die Gewährung der Transportparität die Klägerinnen, deren Werke von den Abwrackswerften weiter als von den Einfuhrhäfen entfernt liegen, in ihrer Wahl mitbestimmt hat. Der Schaden ergibt sich daraus, daß die Wahlfreiheit der klagenden Unternehmen durch die zu Unrecht erteilten Zusagen über die Gewährung der Transportparität verfälscht worden ist. Im übrigen konnte es die Klägerinnen in ihrer Entscheidung nicht beeinflussen, daß sie im Augenblick der Wahl über den Ausgleichspreis nicht unterrichtet waren. Denn trotz dieser Ungewißheit stand fest, daß sie für ein und dieselbe Schrottqualität denselben Preis, den sogenannten Ausgleichspreis, zu zahlen haben würden, mochte es sich nun um Abwrackschrott oder Einfuhrschrott handeln. Daher hing die Entscheidung für die eine oder andere Bezugsquelle letztlich von einer möglichst genauen Schätzung der Umlade- und Binnentransportkosten ab.

3. Zu dem von den Klägerinnen geltend gemachten Schaden

Für die Bemessung ihres Schadens haben die Klägerinnen sich der einzig brauchbaren Methode bedient, die darin besteht, die Lage zu ermitteln, die sich für jedes der betroffenen Werke beim Schrotteinkauf ergeben haben würde, wenn die Zusagen über die Gewährung der Transportparität unterblieben wären. Wenn es bei dieser Methode auch ausgeschlossen ist, zu einer genauen Schadensbemessung zu gelangen, so erlauben es die in wirtschaftlichen Untersuchungen üblicherweise angewandten Stichprobenverfahren dennoch, ausgehend von ausreichend zuverlässigen Grundlagen annehmbare Näherungswerte zu erzielen.

Der vom Gerichtshof bestellte Sachverständige hat in Erfüllung der ihm übertragenen Aufgaben untersucht, welche qualitative und quantitative Bedeutung den verschiedenen herangezogenen Belegen zukommt. Er ist zu der Auffassung gelangt, die vorgelegten Nachweise seien qualitativ wie quantitativ hinreichend beweiskräftig und stellten eine zuverlässige Grundlage für die Ermittlung der Transportkosten auf dem Schienen- und Wasserweg dar, die die Klägerinnen für den Transport von Schrott aus dritten Ländern in den Jahren, in denen sie den streitigen Abwrackschrott bezogen

haben, tatsächlich zu tragen hatten. Bei der Rekonstruktion der Lage, in der die Klägerinnen sich frei für die Verwendung von Einfuhrschrott hätten entscheiden können, berücksichtigt der Sachverständige die tatsächlich benutzten Häfen einschließlich der Nebenhäfen und gelangt so zu einer Berichtigung der von den Klägerinnen aufgestellten Berechnungen. Was den Transport des Abwrackschrotts auf dem Schienenweg anbelangt — zu dem die Beklagte bemerkt, die Klägerinnen hätten sich des teuersten Transportmittels bedient —, führt der Sachverständige zu Recht aus, da die Ausgleichskasse in den Verträgen dieser Transportart zugestimmt habe, hätten die Klägerinnen sich nur an den Wortlaut ihrer Verträge gehalten. Für die Berechnung der Transportkosten bedient sich der Sachverständige zutreffend der Methode der gewogenen Mittel. Der Sachverständige hat ferner die Umladekosten in den Häfen nachgeprüft, er billigt im großen und ganzen die Zahlenangaben der Klägerinnen.

In ihren schriftlichen Bemerkungen zum Sachverständigengutachten wendet die Beklagte ein, für die Schadensbemessung seien beim Vergleich der Gestehungskosten des Abwrackschrotts mit denjenigen des Einfuhrschrotts nicht nur der Ausgleichspreis und die Kosten für den Binnentransport, sondern auch die Beitragserhöhung zu berücksichtigen, welche die Klägerinnen infolge der zusätzlichen Schrotteinfuhren proportional zu ihrer Veranlagungsgrundlage hätten in Kauf nehmen müssen.

Dieser Einwand ist bei der Schadensfeststellung zu berücksichtigen. Es läßt sich nämlich nicht bestreiten, daß die umlagepflichtigen Unternehmen während des fraglichen Zeitraums eine höhere Belastung zu tragen gehabt hätten, wenn anstelle des Abwrackschrotts zusätzlicher Einfuhrschrott gekauft worden wäre. Zu Unrecht haben die Klägerinnen in der Sitzung vom 28. September 1965 geltend gemacht, die Beklagte sei bei ihren Zahlenangaben von der Gesamtmenge an Einfuhrschrott ausgegangen, die anstelle des tatsächlich benutzten Abwrackschrotts verbraucht worden wäre, sie dürften aber nicht durch die Verbindung ihrer Klagen benachteiligt werden. Die Gesamtberücksichtigung des Einfuhrschrotts, den die Klägerinnen anstelle des Abwrackschrotts verbraucht haben würden, ist nach Auffassung des Gerichtshofes keine Folge der Verbindung der Rechtssachen, sondern durch die Struktur der Ausgleichseinrichtung geboten, die wesentlich auf dem Gedanken der Solidarität aller beteiligten Unternehmen beruht.

Für die Bemessung des von den Klägerinnen behaupteten Schadens sind die durch den Sachverständigen ermittelten Faktoren mit den sich aus diesem Urteil ergebenden Berichtigungen zugrunde zu legen. Insbesondere ist festzustellen, daß die von den geschädigten Unternehmen zum Nachweis der mit der Schrotteinfuhr verbundenen Kosten herangezogenen Belege hinreichend beweiskräftig sind.

Wie bereits ausgeführt, kann sich die Schadensbemessung nicht auf den gesamten vom Sachverständigen berücksichtigten Schrott erstrecken, sondern nur auf denjenigen Schrott, der den einzelnen Klägerinnen aufgrund von Bestellungen geliefert wurde, die nach dem 31. Dezember 1956 aufgegeben wurden. Für die Feststellung des etwaigen Schadens sind daher neue Berechnungen erforderlich, denen nur der den Klägerinnen auf Bestellungen, die nach dem 1. Januar 1957 aufgegeben wurden, gelieferte Abwrackschrott zugrunde zu legen ist, für den zunächst die Transportparität gewährt worden war.

Es ist daher angebracht, den Parteien eine Frist von drei Monaten zu setzen, innerhalb deren sie entweder mitzuteilen haben, auf welche Beträge sie sich geeinigt haben, oder, falls eine Einigung nicht zustande kommt, neue bezifferte Anträge zu stellen haben.

Aufgrund der Prozeßakten,

nach Anhörung des Berichtes des Berichterstatters,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Parteien,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts M. Lagrange und des Generalanwalts K. Roemer,

aufgrund der Artikel 40 und 53 des Vertrages über die Gründung der EGKS,

aufgrund des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EGKS,

aufgrund der Verfahrensordnung des Gerichtshofes, insbesondere ihrer Artikel 38, 42, 43, 49 bis 54, 60 und 69,

hat

DER GERICHTSHOF

durch Zwischenurteil vorbehaltlich aller Rechte der Parteien für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Parteien haben dem Gerichtshof binnen drei Monaten nach Verkündung dieses Urteils mitzuteilen, auf welche Schadensbeträge sie sich etwa geeinigt haben.
2. Kommt es zu keiner Einigung, so haben die Parteien dem Gerichtshof innerhalb derselben Frist bezifferte Anträge einzureichen.

3. Die Kostenentscheidung bleibt dem Endurteil vorbehalten.

Luxemburg, den 9. Dezember 1965

Hammes Delvaux Donner Trabucchi Lecourt

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 8. Dezember 1965.

Der Kanzler
A. Van Houtte

Der Präsident
Ch. L. Hammes

Schlußanträge des Generalanwalts Herrn Maurice Lagrange vom 12. Mai 1964[1]

Herr Präsident, meine Herren Richter!

Mehr als in irgendeinem anderen Rechtsstreit, über den der Gerichtshof zu entscheiden hatte, war die mündliche Verhandlung in den vorliegenden Rechtssachen eher eine Fortsetzung und Erweiterung des schriftlichen Verfahrens als eine bloße Wiederholung der Sach- und Rechtsausführungen der Parteien. Dies ist im übrigen nicht erstaunlich in einem Rechtsstreit, in dem es im wesentlichen um den *Nachweis der Entstehung eines Schadens* aus einem Amtsfehler geht, dessen Vorliegen wegen eines vorangegangenen Urteils, oder genauer wegen eines früheren Urteils, das einen Präzedenzfall entscheidet — nämlich des Urteils Fives-Lille-Cail u.a. vom 15. Dezember 1961 —, schwerlich bestritten werden kann. Dieser Beweis, dessen Fehlen allein zur Abweisung der ersten Klagen geführt hatte, hat sich als schwierig herausgestellt, und die Klägerinnen haben ihre Bemühungen, ihn dennoch zu erbringen, bis zur letzten mündlichen Verhandlung unermüdlich fortgesetzt. Diese Fort-

1 - Aus dem Französischen übersetzt.