

TE OGH 2005/3/15 1Ob21/05b

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 15.03.2005

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Gerstenecker als Vorsitzenden sowie die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Zechner, Univ. Doz. Dr. Bydlinski, Dr. Fichtenau und Dr. Glawischnig als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Herbert H*****, vormals Herbert H*****, vertreten durch Dr. Günter Flatz, Rechtsanwalt in Schruns, wider die beklagte Partei Hazur D*****, vertreten durch Dr. Fritz Schuler, Rechtsanwalt in Bregenz, und die Nebenintervenientin Helmut P***** Gesellschaft m. b. H., *****, vertreten durch Dr. Herbert Heigl, Mag. Willibald Berger und Dr. Georg Lehner, Rechtsanwälte in Marchtrenk, wegen 13.321,94 EUR sA, infolge ordentlicher Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 18. November 2004, GZ 6 R 167/04b-24, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichts Steyr vom 24. Juni 2004, GZ 26 Cg 130/02s-19, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei und der Nebenintervenientin die mit je 812,52 EUR (darin 135,42 EUR Umsatzsteuer) bestimmten Kosten deren Revisionsbeantwortungen binnen 14 Tagen zu zahlen.

Text

Entscheidungsgründe:

Der Kläger unterhielt mit einem Speditionsunternehmen eine Geschäftsbeziehung für die Abwicklung von Transporten auf der Straße ins Ausland. Dabei war es üblich, dass der Kläger das Frachtgut zur Versendung bereitstellte und dieses von den durch die Spedition herangezogenen Frachtführern verladen wurde. Bei Verhandlungen über die Abwicklung von Transporten auf der Straße auch im Inland erklärte der Kläger gegenüber einem Speditionsmitarbeiter, eine Verladung durch ihn komme nicht in Frage, das abzuholende Frachtgut sei vielmehr „vom jeweiligen Fahrer aufzuladen“. Die Spedition übermittelte dem Kläger danach ein Angebot mit Pauschalpreisen „je nach Palettenmenge und Bestimmungsort“. Unter dem Titel „Nebenbedingungen“ wurde auf die Geltung der AÖSp sowie der „CMR-Bedingungen für den Straßengüterverkehr“ als „Geschäftsgrundlage“ verwiesen. Auf Grund dieses Angebots beauftragte der Kläger die Spedition auch mit der Abwicklung von Transporten auf der Straße im Inland. Die Spedition bediente sich unterschiedlicher Frächter, so auch der Nebenintervenientin, der Arbeitgeberin des beklagten Kraftfahrers. Die Beladung der LKW mit dem Frachtgut des Klägers besorgten jeweils die Kraftfahrer der beigezogenen Frächter. Sie erhielten die Weisung zur Verladung des Frachtguts von einem Speditionsmitarbeiter. Am 30. 10. 2002 hatte der Beklagte 24 Paletten Frachtgut beim Kläger abzuholen, um es zu einem Unternehmen in Ansfelden zu befördern. Für den Ladevorgang stellte der Kläger dem Beklagten einen Elektrostapler „zur Verfügung“. Der Kläger hatte zuvor bereits drei- bis viermal Frachtgut „beim Kläger“ auf die gleiche Weise verladen. Beim Verladen der letzten

Palette blieb der Elektrostapler am 30. 10. 2002 auf der Plattform zwischen der Laderampe und der Ladefläche des LKWs „aus nicht feststellbarer Ursache ... hängen". Da der Beklagte den Stapler trotz längeren Bemühens nicht hatte „frei" bekommen können, wendete er sich an Mitarbeiter des Klägers in der Produktionshalle. Daraufhin versuchte einer dieser Mitarbeiter, „den Elektrostapler mit einem Dieselhubstapler herauszuziehen". Dieser Versuch blieb „mindestens ¼ Stunde" erfolglos, weshalb der Beklagte „ungeduldig" wurde und den Mitarbeiter des Klägers aufforderte, „es ihn selbst mit dem Dieselstapler versuchen zu lassen". Der Mitarbeiter des Klägers wusste, dass er diesen Stapler nur Personen „mit einer entsprechenden Berechtigung überlassen dürfe", was sich auch aus Schildern am Stapler und in der Produktionshalle ergab. Der - wegen der gebotenen Rückkehr „zu den Maschinen ... unter Druck" stehende - Mitarbeiter des Klägers überließ diesen Stapler dem Beklagten, ohne „dessen Eignung zur Steuerung dieses Gerätes" erkundet zu haben. Dem Beklagten, „der nicht im Besitz eines 'Staplerscheines' zur Steuerung eines Dieselstaplers war" und ein solches Fahrzeug vorher noch nie bedient hatte, „war bekannt, dass er zur Inbetriebnahme dieses Staplers nicht berechtigt ist". Da jedoch der Ladevorgang „statt der üblichen rund 10 Minuten bereits mehr als 1 Stunde gedauert hatte, es „schon sehr spät war (gegen 21.30 Uhr)" und der Beklagte „noch nach Linz weiterfahren musste", „sah" er keine Alternative zur Bedienung des Dieselhubstaplers durch ihn. Dem Beklagten gelang es auch, den Elektrostapler innerhalb kurzer Zeit „freizubekommen". Um die Entfernung der Ausgleichsplattform zu ermöglichen, fuhr er mit dem Stapler in der Folge „ein kleines Stück zurück und anschließend nach vor". Bei der Vorwärtsfahrt geriet das linke Hinterrad des Staplers über den Rand der etwa 2 m breiten Rampe, weshalb der Stapler von der etwa 1,5 m hohen Rampe abstürzte, nachdem der Beklagte zuvor noch abgesprungen war. Dabei wurde der Stapler beschädigt.

Der Kläger begehrte den Zuspruch von 13.321,94 EUR sA als Ersatz des in seinem Vermögen durch die Beschädigung des Dieselhubstaplers verursachten Schadens. Er brachte vor, der Beklagte habe die Beschädigung des Staplers allein verschuldet, weil er ihn, ohne im Besitz einer Lenkerberechtigung zu sein, und unter Missachtung eines auf dem Stapler angebrachten Verbotsschildes, in Betrieb genommen und - rückwärts fahrend - die Kontrolle über das Fahrzeug als Absturzursache verloren habe, sodass dieses abgestürzt sei.

Der Beklagte wendete ein, der Klageanspruch sei gemäß Art 32 CMR verjährt. Das Verschulden an dem Staplerunfall treffe überdies den Kläger. Dieser habe lediglich einen für den Ladevorgang ungeeigneten Elektrostapler zur Verfügung gestellt. Schließlich habe ihm ein Mitarbeiter des Klägers - weisungswidrig - den Dieselhubstapler überlassen. Dessen Inbetriebnahme sei ihm angesichts der Begleitumstände nicht vorwerfbar. Der Beklagte wendete ein, der Klageanspruch sei gemäß Artikel 32, CMR verjährt. Das Verschulden an dem Staplerunfall treffe überdies den Kläger. Dieser habe lediglich einen für den Ladevorgang ungeeigneten Elektrostapler zur Verfügung gestellt. Schließlich habe ihm ein Mitarbeiter des Klägers - weisungswidrig - den Dieselhubstapler überlassen. Dessen Inbetriebnahme sei ihm angesichts der Begleitumstände nicht vorwerfbar.

Die Nebenintervenientin ergänzte, der Beklagte sei für den Beladevorgang nicht ihr Gehilfe, sondern der Gehilfe des Klägers, der ihm den Verladeauftrag erteilt habe, gewesen.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Auf den Schadensfall sei wegen Vorliegens einer Fixkostenspedition Frachtrecht anzuwenden. Das Kapitel IV der CMR sei nach der Natur des geltend gemachten Schadens nicht relevant. Deshalb kämen auch die Bestimmungen dieses Übereinkommens zur Verjährung nicht zum Tragen. Maßgebend sei nur das ABGB. Dem Beklagten sei kein Verschulden anzulasten. Er habe nicht zu vertreten, dass der Elektrostapler während des Ladevorgangs funktionsuntauglich geworden sei. Er sei unter Zeitdruck gestanden. Ein Mitarbeiter des Klägers habe ihm den Dieselstapler „trotz gegenteiliger dienstlicher Weisung ... vorbehaltlos und ohne irgendwelche Erkundigungen" nach einer Lenkerberechtigung für diesen Stapler überlassen. Dem Beklagten sei auch kein relevanter Bedienungsfehler unterlaufen, sei er doch nur „bei normaler Fahrt auf der schmalen Rampe abgekommen". Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Auf den Schadensfall sei wegen Vorliegens einer Fixkostenspedition Frachtrecht anzuwenden. Das Kapitel römisch vier der CMR sei nach der Natur des geltend gemachten Schadens nicht relevant. Deshalb kämen auch die Bestimmungen dieses Übereinkommens zur Verjährung nicht zum Tragen. Maßgebend sei nur das ABGB. Dem Beklagten sei kein Verschulden anzulasten. Er habe nicht zu vertreten, dass der Elektrostapler während des Ladevorgangs funktionsuntauglich geworden sei. Er sei unter Zeitdruck gestanden. Ein Mitarbeiter des Klägers habe ihm den Dieselstapler „trotz gegenteiliger dienstlicher Weisung ... vorbehaltlos und ohne irgendwelche Erkundigungen" nach einer Lenkerberechtigung für diesen Stapler überlassen. Dem Beklagten sei auch kein relevanter Bedienungsfehler unterlaufen, sei er doch nur „bei normaler Fahrt auf der schmalen Rampe abgekommen".

Das Berufungsgericht bestätigte dieses Urteil und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Es billigte die Rechtsansicht des Erstgerichts, dass der Kläger mit seiner Vertragspartnerin eine Spedition zu fixen Kosten vereinbart habe und deshalb gemäß § 413 Abs 1 HGB nur Frachtrecht anzuwenden sei. Die Art 2 bis 30 und 32 bis 41 CMR seien gemäß § 439a Abs 1 HGB auch auf reine Inlandstransporte anzuwenden. Die Verkürzung der Verjährungsfrist nach Art 32 Abs 1 erster Satz CMR gelte für alle Ansprüche, die aus einer der CMR unterliegenden Beförderung, wenn auch nicht aus deren Bestimmungen abgeleitet würden. Das betreffe auch Ersatzansprüche des Absenders wegen positiver Vertragsverletzung oder Delikts, selbst wenn die Anwendung der Bestimmungen des Kapitels IV der CMR - wie hier - ausscheide, weil ein davon erfasster Haftungsfall nicht vorliege. Nach dem wörtlichen Verständnis der erörterten Norm sei bloß maßgebend, ob die Ansprüche im Zusammenhang mit einer der CMR unterliegenden Beförderung entstanden seien. Der Haftungszeitraum erstrecke sich von der Übernahme bis zur Ablieferung des Frachtguts. Sei der Frächter vertraglich auch zur Verladung des Frachtguts verpflichtet, so greife das Haftungsregime der CMR bereits mit dessen Annahme zur Verladung ein. Die Vertragspartnerin des Klägers sei auch zur Verladung des Frachtguts verpflichtet gewesen. Deshalb sei nicht zweifelhaft, dass sich der den Klagegrund bildende Schaden innerhalb des der CMR unterliegenden Haftungszeitraums ereignet habe. Das Übereinkommen erfasse alle Ansprüche der am Frachtvertrag beteiligten Personen. Auch Ansprüche gegen Gehilfen des Frachtführers verjährten nach Art 32 CMR. Demnach könne sich der Beklagte als Gehilfe des Unterfrachtführers auf diese Norm berufen. Hier sei die Verjährung mit dem Ablauf von drei Monaten nach dem 30. 10. 2000, an welchem Tag die konkretisierende Weisung auf Grund eines Rahmenvertrags erfolgt sei, in Gang gesetzt worden. Da die Klage erst am 18. 10. 2002 eingebracht worden sei, sei der erhobene Anspruch verjährt. Die Entscheidung hänge von der Lösung einer erheblichen Rechtsfrage nach § 502 Abs 1 ZPO ab, weil der Oberste Gerichtshof noch nicht zur Frage Stellung genommen habe, „ob sich der Gehilfe des CMR-Frachtführers auch in jenen Fällen, die vom Anwendungsbereich des Art 28 Abs 2 CMR nicht umfasst“ seien, „auf die Verjährung nach Art 32 CMR berufen“ dürfe. Das Berufungsgericht bestätigte dieses Urteil und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Es billigte die Rechtsansicht des Erstgerichts, dass der Kläger mit seiner Vertragspartnerin eine Spedition zu fixen Kosten vereinbart habe und deshalb gemäß Paragraph 413, Absatz eins, HGB nur Frachtrecht anzuwenden sei. Die Artikel 2 bis 30 und 32 bis 41 CMR seien gemäß Paragraph 439 a, Absatz eins, HGB auch auf reine Inlandstransporte anzuwenden. Die Verkürzung der Verjährungsfrist nach Artikel 32, Absatz eins, erster Satz CMR gelte für alle Ansprüche, die aus einer der CMR unterliegenden Beförderung, wenn auch nicht aus deren Bestimmungen abgeleitet würden. Das betreffe auch Ersatzansprüche des Absenders wegen positiver Vertragsverletzung oder Delikts, selbst wenn die Anwendung der Bestimmungen des Kapitels römisch vier der CMR - wie hier - ausscheide, weil ein davon erfasster Haftungsfall nicht vorliege. Nach dem wörtlichen Verständnis der erörterten Norm sei bloß maßgebend, ob die Ansprüche im Zusammenhang mit einer der CMR unterliegenden Beförderung entstanden seien. Der Haftungszeitraum erstrecke sich von der Übernahme bis zur Ablieferung des Frachtguts. Sei der Frächter vertraglich auch zur Verladung des Frachtguts verpflichtet, so greife das Haftungsregime der CMR bereits mit dessen Annahme zur Verladung ein. Die Vertragspartnerin des Klägers sei auch zur Verladung des Frachtguts verpflichtet gewesen. Deshalb sei nicht zweifelhaft, dass sich der den Klagegrund bildende Schaden innerhalb des der CMR unterliegenden Haftungszeitraums ereignet habe. Das Übereinkommen erfasse alle Ansprüche der am Frachtvertrag beteiligten Personen. Auch Ansprüche gegen Gehilfen des Frachtführers verjährten nach Artikel 32, CMR. Demnach könne sich der Beklagte als Gehilfe des Unterfrachtführers auf diese Norm berufen. Hier sei die Verjährung mit dem Ablauf von drei Monaten nach dem 30. 10. 2000, an welchem Tag die konkretisierende Weisung auf Grund eines Rahmenvertrags erfolgt sei, in Gang gesetzt worden. Da die Klage erst am 18. 10. 2002 eingebracht worden sei, sei der erhobene Anspruch verjährt. Die Entscheidung hänge von der Lösung einer erheblichen Rechtsfrage nach Paragraph 502, Absatz eins, ZPO ab, weil der Oberste Gerichtshof noch nicht zur Frage Stellung genommen habe, „ob sich der Gehilfe des CMR-Frachtführers auch in jenen Fällen, die vom Anwendungsbereich des Artikel 28, Absatz 2, CMR nicht umfasst“ seien, „auf die Verjährung nach Artikel 32, CMR berufen“ dürfe.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig; sie ist jedoch nicht berechtigt.

1. Rechtsprechung zu Art 32 CMR. 1. Rechtsprechung zu Artikel 32, CMR

1. 1. In der zu 8 Ob 517/85 (= SZ 58/146) ergangenen Entscheidung des Obersten Gerichtshofs wird die Rechtsprechung referiert, nach der die Verjährung gemäß Art 32 CMR alle Ansprüche aus einer dem Übereinkommen unterliegenden Beförderung, somit „unter Umständen“ auch solche, die gar nicht aus dem Übereinkommen selbst

abgeleitet würden, erfasse. Es handle sich dabei indes immer nur um Ansprüche der an einem dem Übereinkommen unterliegenden Beförderungsvertrag direkt beteiligten Personen. Art 32 CMR gelte daher nicht für jeden Anspruch, „der nur irgendwie mit einer der CMR unterliegenden Beförderung im Zusammenhang“ stehe. Infolgedessen sei bei der Auslegung von Bestimmungen des Übereinkommens, die zu einer Beschneidung der Rechte am Frachtvertrag nicht beteiligter Dritter führen könnte - in Fortschreibung der Leitlinien der Entscheidung 5 Ob 712/81 (= SZ 54/165) - „Vorsicht am Platz“. Somit verjährten lediglich Ansprüche aus Delikt im Verhältnis zwischen Personen, „die auch Ansprüche aus dem Frachtvertrag hätten oder am Frachtvertrag doch wenigstens insofern beteiligt seien, als der Absender für sie in verdeckter Stellvertretung oder mit ihrem Einverständnis das Frachtgut der Gefährdung ausgesetzt habe“, nach Art 32 CMR. Dieser Grundsatz sei für „alle mit einer den Bestimmungen der CMR unterliegenden Beförderung im Zusammenhang stehenden Ansprüche“ maßgebend.^{1.} 1. In der zu 8 Ob 517/85 (= SZ 58/146) ergangenen Entscheidung des Obersten Gerichtshofs wird die Rechtsprechung referiert, nach der die Verjährung gemäß Artikel 32, CMR alle Ansprüche aus einer dem Übereinkommen unterliegenden Beförderung, somit „unter Umständen“ auch solche, die gar nicht aus dem Übereinkommen selbst abgeleitet würden, erfasse. Es handle sich dabei indes immer nur um Ansprüche der an einem dem Übereinkommen unterliegenden Beförderungsvertrag direkt beteiligten Personen. Artikel 32, CMR gelte daher nicht für jeden Anspruch, „der nur irgendwie mit einer der CMR unterliegenden Beförderung im Zusammenhang“ stehe. Infolgedessen sei bei der Auslegung von Bestimmungen des Übereinkommens, die zu einer Beschneidung der Rechte am Frachtvertrag nicht beteiligter Dritter führen könnte - in Fortschreibung der Leitlinien der Entscheidung 5 Ob 712/81 (= SZ 54/165) - „Vorsicht am Platz“. Somit verjährten lediglich Ansprüche aus Delikt im Verhältnis zwischen Personen, „die auch Ansprüche aus dem Frachtvertrag hätten oder am Frachtvertrag doch wenigstens insofern beteiligt seien, als der Absender für sie in verdeckter Stellvertretung oder mit ihrem Einverständnis das Frachtgut der Gefährdung ausgesetzt habe“, nach Artikel 32, CMR. Dieser Grundsatz sei für „alle mit einer den Bestimmungen der CMR unterliegenden Beförderung im Zusammenhang stehenden Ansprüche“ maßgebend.

1. 2. In der Entscheidung 7 Ob 47/89 (= SZ 63/29) wurde unter Berufung auf die Entscheidung 8 Ob 517/85 neuerlich betont, die „Verkürzung der Verjährungsfristen“ nach Art 32 Abs 1 CMR betreffe alle Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung, „also auch solche, die nicht aus den Bestimmungen der CMR selbst abgeleitet“ würden. Das Übereinkommen gelte daher auch für Ansprüche auf Grund einer deliktischen Haftung des Frachtführers.^{1.} 2. In der Entscheidung 7 Ob 47/89 (= SZ 63/29) wurde unter Berufung auf die Entscheidung 8 Ob 517/85 neuerlich betont, die „Verkürzung der Verjährungsfristen“ nach Artikel 32, Absatz eins, CMR betreffe alle Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung, „also auch solche, die nicht aus den Bestimmungen der CMR selbst abgeleitet“ würden. Das Übereinkommen gelte daher auch für Ansprüche auf Grund einer deliktischen Haftung des Frachtführers.

In der Entscheidung 7 Ob 698/89 wurde ausgesprochen, deliktisch begründete Ansprüche eines Versenders, der als Eigentümer des - dort gestohlenen - Frachtguts nicht Partei des Frachtvertrags gewesen sei, verjährten - im Licht der die Entscheidung 5 Ob 712/81 tragenden Leitlinie - gleichfalls nach Art 32 CMR. Dieser Grundgedanke stützte im Übrigen bereits die Entscheidung 5 Ob 633/83 (= VersR 1984, 548). Danach verjährt - im Fall einer „der CMR“ unterliegenden Beförderung - auch der Schadenersatzanspruch des Eigentümers des durch einen Verkehrsunfall während des Transports beschädigten Frachtguts gegen den an der Beschädigung schuldtragenden Fahrzeuglenker, dessen sich der Frachtführer bei der Beförderung bediente, nach Art 32 CMR, wenn der Eigentümer des Frachtguts wenigstens insofern am Frachtvertrag beteiligt gewesen sei, dass der Absender für ihn in verdeckter Stellvertretung oder mit seinem Einverständnis das Frachtgut der Gefährdung ausgesetzt habe. In der Entscheidung 7 Ob 698/89 wurde ausgesprochen, deliktisch begründete Ansprüche eines Versenders, der als Eigentümer des - dort gestohlenen - Frachtguts nicht Partei des Frachtvertrags gewesen sei, verjährten - im Licht der die Entscheidung 5 Ob 712/81 tragenden Leitlinie - gleichfalls nach Artikel 32, CMR. Dieser Grundgedanke stützte im Übrigen bereits die Entscheidung 5 Ob 633/83 (= VersR 1984, 548). Danach verjährt - im Fall einer „der CMR“ unterliegenden Beförderung - auch der Schadenersatzanspruch des Eigentümers des durch einen Verkehrsunfall während des Transports beschädigten Frachtguts gegen den an der Beschädigung schuldtragenden Fahrzeuglenker, dessen sich der Frachtführer bei der Beförderung bediente, nach Artikel 32, CMR, wenn der Eigentümer des Frachtguts wenigstens insofern am Frachtvertrag beteiligt gewesen sei, dass der Absender für ihn in verdeckter Stellvertretung oder mit seinem Einverständnis das Frachtgut der Gefährdung ausgesetzt habe.

Der deutsche Bundesgerichtshof hielt zu dem die internationale Zuständigkeit regelnden Art 31 Abs 1 CMR bei der Auslegung des Begriffs „Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung“ fest, die Anspruchsgrundlage der Klage sei nicht maßgebend, sondern es sei allein entscheidend, ob die Streitigkeit aus einer der CMR unterliegenden Beförderung entstanden und von einer Person verursacht worden sei, für die der Frachtführer hafte (VersR 2002, 213). Diese Entscheidung verdeutlicht, dass die Übereinstimmung des Wortlaut des Art 31 Abs 1 mit jenem des Art 32 Abs 1 CMR - die Rede ist einerseits von Streitigkeiten, andererseits von Ansprüchen „aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung“ - Ausdruck eines Sinnzusammenhangs ist. Der deutsche Bundesgerichtshof hielt zu dem die internationale Zuständigkeit regelnden Artikel 31, Absatz eins, CMR bei der Auslegung des Begriffs „Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung“ fest, die Anspruchsgrundlage der Klage sei nicht maßgebend, sondern es sei allein entscheidend, ob die Streitigkeit aus einer der CMR unterliegenden Beförderung entstanden und von einer Person verursacht worden sei, für die der Frachtführer hafte (VersR 2002, 213). Diese Entscheidung verdeutlicht, dass die Übereinstimmung des Wortlaut des Artikel 31, Absatz eins, mit jenem des Artikel 32, Absatz eins, CMR - die Rede ist einerseits von Streitigkeiten, andererseits von Ansprüchen „aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung“ - Ausdruck eines Sinnzusammenhangs ist.

2. Deliktische Schädigung - Anspruchsverjährung

2. 1. Bereits unter 1. wurde erörtert, inwieweit auf Delikt beruhende Ansprüche gegen den Frachtführer oder dessen Gehilfen der Verjährung nach Art 32 CMR unterliegen. An dieser - auch im Schrifttum gebilligten (Demuth/Seltmann in Thume, Kommentar zur CMR Art 32 Rz 1, 1 A 1, 18 A 18; Herber/Piper, CMR Art 32 Rz 5 f; Koller, Transportrecht⁵ Art 32 CMR Rz 1; Schütz in Straube, HGB I³ Anh I § 452 Rz 1 bis 3 zu Art 32 CMR; Thume in Fremuth/Thume, Frachtrecht Art 32 CMR Rz 1 f) - Ansicht ist festzuhalten. Der Einwand Kollers (aaO), die Auffassung, Ansprüche gegen „Gehilfen des CMR-Frachtführers“ verjährten ebenso gemäß Art 32 CMR, sei zu undifferenziert, weil er Gehilfen mit einer Verjährung, mit der sie nicht hätten rechnen können, konfrontiere, weshalb „grundsätzlich nur solche Ansprüche von und gegen Gehilfen“ erfasst seien, „die selbst einen CMR-Vertrag abgeschlossen haben“, bedarf keiner Erörterung, geht es doch hier nicht um die Verjährung des Anspruchs des „überraschten“ Gehilfen eines CMR-Frachtführers, sondern um den Anspruch des am Beförderungsvertrag beteiligten, eines Überraschungsschutzes nicht bedürftenden Absenders des Frachtguts gegen den Gehilfen eines Unterfrachtführers. Zumindest für derartige Ansprüche ist für die Anwendbarkeit des Art 32 Abs 1 CMR bloß maßgebend, ob sie - nach allgemeinen Erwägungen - mit der dem Übereinkommen unterliegenden Beförderung sachlich zusammenhängen (Thume aaO Rz 1). Meinungsverschiedenheiten bestehen insoweit nur über die Reichweite des Zusammenhangs (Demuth aaO Art 32 Rz 9). Was allerdings zum typischen Leistungsinhalt eines Frachtvertrags gehört, wird vom erörterten Konnex jedenfalls erfasst (Demuth aaO Art 32 Rz 9). Dass deliktisch begründete Ansprüche des Absenders aus dem Verhalten eines Gehilfen des Frachtführers oder Unterfrachtführers bei Verladung des Frachtguts in Erfüllung einer vertraglichen Leistungspflicht des Frachtführers von diesem Zusammenhang erfasst werden, ist nicht zweifelhaft. Die bisherigen Erwägungen sind daher wie folgt zusammenzufassen:

2. 1. Bereits unter 1. wurde erörtert, inwieweit auf Delikt beruhende Ansprüche gegen den Frachtführer oder dessen Gehilfen der Verjährung nach Artikel 32, CMR unterliegen. An dieser - auch im Schrifttum gebilligten (Demuth/Seltmann in Thume, Kommentar zur CMR Artikel 32, Rz 1, 1 A 1, 18 A 18; Herber/Piper, CMR Artikel 32, Rz 5 f; Koller, Transportrecht⁵ Artikel 32, CMR Rz 1; Schütz in Straube, HGB I³ Anh römisch eins Paragraph 452, Rz 1 bis 3 zu Artikel 32, CMR; Thume in Fremuth/Thume, Frachtrecht Artikel 32, CMR Rz 1 f) - Ansicht ist festzuhalten. Der Einwand Kollers (aaO), die Auffassung, Ansprüche gegen „Gehilfen des CMR-Frachtführers“ verjährten ebenso gemäß Artikel 32, CMR, sei zu undifferenziert, weil er Gehilfen mit einer Verjährung, mit der sie nicht hätten rechnen können, konfrontiere, weshalb „grundsätzlich nur solche Ansprüche von und gegen Gehilfen“ erfasst seien, „die selbst einen CMR-Vertrag abgeschlossen haben“, bedarf keiner Erörterung, geht es doch hier nicht um die Verjährung des Anspruchs des „überraschten“ Gehilfen eines CMR-Frachtführers, sondern um den Anspruch des am Beförderungsvertrag beteiligten, eines Überraschungsschutzes nicht bedürftenden Absenders des Frachtguts gegen den Gehilfen eines Unterfrachtführers. Zumindest für derartige Ansprüche ist für die Anwendbarkeit des Artikel 32, Absatz eins, CMR bloß maßgebend, ob sie - nach allgemeinen Erwägungen - mit der dem Übereinkommen unterliegenden Beförderung sachlich zusammenhängen (Thume aaO Rz 1). Meinungsverschiedenheiten bestehen insoweit nur über die Reichweite des Zusammenhangs (Demuth aaO Artikel 32, Rz 9). Was allerdings zum typischen Leistungsinhalt eines Frachtvertrags gehört, wird vom erörterten Konnex jedenfalls erfasst (Demuth aaO Artikel 32, Rz 9). Dass deliktisch begründete Ansprüche des Absenders aus dem

Verhalten eines Gehilfen des Frachtführers oder Unterfrachtführers bei Verladung des Frachtguts in Erfüllung einer vertraglichen Leistungspflicht des Frachtführers von diesem Zusammenhang erfasst werden, ist nicht zweifelhaft. Die bisherigen Erwägungen sind daher wie folgt zusammenzufassen:

Macht der Absender des Frachtguts als Vertragspartei des Beförderungsvertrags einen Ersatzanspruch geltend, der in seinem Vermögen durch das deliktische Verhalten eines Gehilfen des Frachtführers oder eines Unterfrachtführers im Zuge der Verladung des Frachtguts in Erfüllung einer vertraglichen Leistungspflicht des Frachtführers verursacht wurde, so verjähren auch Ersatzansprüche wegen Schäden, die nicht unter Art 17 und Art 28 CMR zu subsumieren sind und daher nicht unter die Anwendbarkeit des Kapitels IV dieses Übereinkommens fallen, gemäß Art 32 Abs 1 CMR. Macht der Absender des Frachtguts als Vertragspartei des Beförderungsvertrags einen Ersatzanspruch geltend, der in seinem Vermögen durch das deliktische Verhalten eines Gehilfen des Frachtführers oder eines Unterfrachtführers im Zuge der Verladung des Frachtguts in Erfüllung einer vertraglichen Leistungspflicht des Frachtführers verursacht wurde, so verjähren auch Ersatzansprüche wegen Schäden, die nicht unter Artikel 17 und Artikel 28, CMR zu subsumieren sind und daher nicht unter die Anwendbarkeit des Kapitels römisch vier dieses Übereinkommens fallen, gemäß Artikel 32, Absatz eins, CMR.

2. 2. Der Kläger verfiht unter Berufung auf die zu 5 Ob 712/81 und 8 Ob 517/85 ergangenen Entscheidungen des Obersten Gerichtshofs den Standpunkt, der geltend gemachte Ersatzanspruch sei nicht gemäß § 32 CMR verjährt. Er habe keine Ansprüche aus dem Frachtvertrag und sei an diesem Vertrag „in keiner Weise beteiligt“. Er habe lediglich einer Spedition „einen Speditionsauftrag“ erteilt. Ferner könne sich ein in Anspruch genommener „Gehilfe des CMR-Frachtführers“ in Fällen, die nicht unter den Tatbestand des Art 28 Abs 2 CMR fielen, nicht erfolgreich auf eine Anspruchsverjährung nach Art 32 CMR berufen. Das Klagebegehren betreffe „keine Ansprüche aus vertraglicher Haftung für Verlust, Beschädigung (des Frachtguts) oder (eine) Überschreitung der Lieferfrist“, Verfahrensgegenstand seien „Ansprüche aus deliktischer Beschädigung des Eigentums Dritter und nicht des Frachtgutes“. 2. 2. Der Kläger verfiht unter Berufung auf die zu 5 Ob 712/81 und 8 Ob 517/85 ergangenen Entscheidungen des Obersten Gerichtshofs den Standpunkt, der geltend gemachte Ersatzanspruch sei nicht gemäß Paragraph 32, CMR verjährt. Er habe keine Ansprüche aus dem Frachtvertrag und sei an diesem Vertrag „in keiner Weise beteiligt“. Er habe lediglich einer Spedition „einen Speditionsauftrag“ erteilt. Ferner könne sich ein in Anspruch genommener „Gehilfe des CMR-Frachtführers“ in Fällen, die nicht unter den Tatbestand des Artikel 28, Absatz 2, CMR fielen, nicht erfolgreich auf eine Anspruchsverjährung nach Artikel 32, CMR berufen. Das Klagebegehren betreffe „keine Ansprüche aus vertraglicher Haftung für Verlust, Beschädigung (des Frachtguts) oder (eine) Überschreitung der Lieferfrist“, Verfahrensgegenstand seien „Ansprüche aus deliktischer Beschädigung des Eigentums Dritter und nicht des Frachtgutes“.

Der Kläger übergeht bei seiner Argumentation, dass er selbst als Absender seines Frachtguts Partei des Vertrags über eine Fixkostenspedition war, auf die, wie bereits die Vorinstanzen zutreffend ausführten, ausschließlich Frachtrecht anzuwenden ist. War aber der Kläger als Absender seines Frachtguts selbst Partei dieses Vertrags, so unterliegt vor dem Hintergrund der voranstehenden Ausführungen auch der hier geltend gemachte Vermögensschaden des Klägers, der als Folge der Beschädigung des bei der Verladung des Frachtguts eingesetzten Staplers durch ein Verhalten des Beklagten als Gehilfe des Unterfrachtführers eingetreten ist, der Verjährungsnorm des Art 32 Abs 1 CMR. Dass im Fall der Anwendbarkeit dieser Bestimmung die einjährige Verjährungsfrist im Zeitpunkt der Klageeinbringung noch nicht verstrichen gewesen sei, wird auch in der Revision nicht behauptet. Der Kläger ist jedoch nunmehr der Ansicht, dem Beklagten sei ein als grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden anzulasten. Dem ist nicht beizutreten. Nach den getroffenen Feststellungen verwirklichte sich nicht das spezifische Unfallrisiko, dessen Realisierung eine Lenkerberechtigung für das in Betrieb genommene Fahrzeug vorbeugen sollte, war doch Unfallsursache nicht ein auf mangelnde Kenntnis der Fahrzeugfunktionen zurückzuführender Bedienungsfehler, sondern eine leichte Unachtsamkeit, die nach den hier bedeutsamen Begleitumständen (schmale Verladerampe, Zeitdruck) ohne weiteres auch Personen unterlaufen kann, die über eine Lenkerberechtigung verfügen. Deshalb kann im Anlassfall auch nicht die dreijährige Verjährungsfrist des § 32 Abs 1 CMR eingreifen. Der Kläger übergeht bei seiner Argumentation, dass er selbst als Absender seines Frachtguts Partei des Vertrags über eine Fixkostenspedition war, auf die, wie bereits die Vorinstanzen zutreffend ausführten, ausschließlich Frachtrecht anzuwenden ist. War aber der Kläger als Absender seines Frachtguts selbst Partei dieses Vertrags, so unterliegt vor dem Hintergrund der voranstehenden Ausführungen auch der hier geltend gemachte Vermögensschaden des Klägers, der als Folge der Beschädigung des bei der Verladung des Frachtguts eingesetzten Staplers durch ein Verhalten des Beklagten als

Gehilfe des Unterfrachtführers eingetreten ist, der Verjährungsnorm des Artikel 32, Absatz eins, CMR. Dass im Fall der Anwendbarkeit dieser Bestimmung die einjährige Verjährungsfrist im Zeitpunkt der Klageeinbringung noch nicht verstrichen gewesen sei, wird auch in der Revision nicht behauptet. Der Kläger ist jedoch nunmehr der Ansicht, dem Beklagten sei ein als grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden anzulasten. Dem ist nicht beizutreten. Nach den getroffenen Feststellungen verwirklichte sich nicht das spezifische Unfallrisiko, dessen Realisierung eine Lenkerberechtigung für das in Betrieb genommene Fahrzeug vorbeugen sollte, war doch Unfallsursache nicht ein auf mangelnde Kenntnis der Fahrzeugfunktionen zurückzuführender Bedienungsfehler, sondern eine leichte Unachtsamkeit, die nach den hier bedeutsamen Begleitumständen (schmale Verladerampe, Zeitdruck) ohne weiteres auch Personen unterlaufen kann, die über eine Lenkerberechtigung verfügen. Deshalb kann im Anlassfall auch nicht die dreijährige Verjährungsfrist des Paragraph 32, Absatz eins, CMR eingreifen.

3. Ergebnis

Auf dem Boden der erläuterten Rechtslage ist der Revision nicht Folge zu geben. Die Entscheidung über die Kosten der Revisionsbeantwortungen gründet sich auf § 41 iVm § 50 Abs 1 ZPO. Auf dem Boden der erläuterten Rechtslage ist der Revision nicht Folge zu geben. Die Entscheidung über die Kosten der Revisionsbeantwortungen gründet sich auf Paragraph 41, in Verbindung mit , Paragraph 50, Absatz eins, ZPO.

Textnummer

E79635

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2005:0010OB00021.05B.0315.000

Im RIS seit

14.04.2005

Zuletzt aktualisiert am

24.11.2010

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at