

TE OGH 2002/5/16 6Ob90/02g

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 16.05.2002

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Ehmayr als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Huber, Dr. Prückner, Dr. Schenk und Dr. Schramm als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei E***** OHG, ***** vertreten durch Winkler-Heinzle Rechtsanwaltspartnerschaft in Bregenz, gegen die beklagte Partei S***** AG, ***** vertreten durch Dr. Johann Houska, Rechtsanwalt in Wien, Nebeninterventientin auf Seiten der beklagten Partei K***** mbH, ***** vertreten durch Dr. Werner Masser und Partner, Rechtsanwälte in Wien, wegen 15.184,77 EUR, über die ordentliche Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Innsbruck vom 20. Dezember 2001, GZ 2 R 247/01t-20, womit über die Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Feldkirch vom 31. August 2001, GZ 6 Cg 78/01k-14, bestätigt wurde, den Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die Entscheidungen der Vorinstanzen werden aufgehoben. Die Rechtssache wird an das Erstgericht zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Die Klägerin beauftragte am 6. 6. 2000 die beklagte Spediteurin, zwei Paletten mit Beleuchtungskörpern von Hard (Vorarlberg) zu einem Empfänger in Wien zu transportieren. Die Beklagte beauftragte eine Frächterin mit dem Transport, der am 9. 6. 2000 gemeinsam mit anderen Transportgütern durchgeführt wurde. Der Bestimmungsort konnte mit dem von der Frächterin verwendeten Sattelzug nicht erreicht werden. Nachdem die Beklagte davon unterrichtet wurde, erteilte sie der Frächterin den Auftrag, das Ladegut bei der Nebeninterventientin zwischenzulagern und nach Umladung auf einen Kleintransporter die Beleuchtungskörper zum Empfänger zu transportieren. Die Paletten gerieten bei der Nebeninterventientin in Verstoß. Das Transportgut konnte erst Anfang September 2000 wieder aufgefunden werden. Der Vertragspartner der Klägerin hatte nach Verständigung über die Lieferschwierigkeiten zunächst noch zugewartet, dann aber doch den Vertragsrücktritt erklärt. Beim Transportgut handelt es sich um eine Sonderanfertigung, für die die Klägerin nach Stornierung des Kaufvertrages keinen Bedarf mehr hatte. Die von der Beklagten verrechneten Transportkosten von 3.573,60 S waren von der Klägerin bezahlt worden.

Die Klägerin begeht von der Beklagten 208.947 S (= 15.184,77 EUR) als Schadenersatz (Verkaufswert der Ware;

frustrierte Speditionskosten) und stützt sich auf Speditionsrecht. Die Bestimmungen der CMR seien nicht anzuwenden, weil weder eine Spedition zu fixen Preisen noch eine Sammelspedition erfolgt sei. Die Beklagte und die Nebenintervenientin beantragen die Abweisung des Klagebegehrens. Es seien fixe Beförderungskosten und ein Sammeltransport vereinbart worden. Nach dem Auftreten von Ablieferungshindernissen sei die Beförderung mit der Verwahrung der Sendung bei der Nebenintervenientin beendet worden (Art 16 Abs 2 CMR). Die Beklagte hafte nur für ein Auswahlverschulden, das nicht vorliege. Die Frachtstücke seien auch unzulänglich bezeichnet und verpackt gewesen, sodass Haftungsbefreiungsgründe nach Art 17 Abs 4 lit b und e vorlägen. Die Klägerin begeht von der Beklagten 208.947 S (= 15.184,77 EUR) als Schadenersatz (Verkaufswert der Ware; frustrierte Speditionskosten) und stützt sich auf Speditionsrecht. Die Bestimmungen der CMR seien nicht anzuwenden, weil weder eine Spedition zu fixen Preisen noch eine Sammelspedition erfolgt sei. Die Beklagte und die Nebenintervenientin beantragen die Abweisung des Klagebegehrens. Es seien fixe Beförderungskosten und ein Sammeltransport vereinbart worden. Nach dem Auftreten von Ablieferungshindernissen sei die Beförderung mit der Verwahrung der Sendung bei der Nebenintervenientin beendet worden (Artikel 16, Absatz 2, CMR). Die Beklagte hafte nur für ein Auswahlverschulden, das nicht vorliege. Die Frachtstücke seien auch unzulänglich bezeichnet und verpackt gewesen, sodass Haftungsbefreiungsgründe nach Artikel 17, Absatz 4, Litera b und e vorlägen.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Von seinen Feststellungen ist über den schon wiedergegebenen Sachverhalt hinaus noch Folgendes hervorzuheben:

Hinsichtlich der Frachtkosten habe die Beklagte zunächst keinen genauen Rechnungsbetrag genannt. Ob in dem am Tag der Versendung oder einen Tag später genannten Betrag von 2.800 S netto auch eine Versicherungsprämie erwähnt worden sei, stehe nicht fest. Weitere Absprachen hinsichtlich der Frachtkosten seien nicht erfolgt. Die Klägerin habe die Ware an eine Käuferin um 208.467 S netto verkauft. In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht im Wesentlichen aus, dass Speditionsrecht nach dem HGB anzuwenden sei. Frachtrecht nach den CMR wäre nur bei einer Spedition zu fixen Spesen bzw einer Sammelspedition anzuwenden. Beides läge hier nicht vor. Voraussetzung für eine Sammelspedition sei es, dass der Sammeltransport auch Gegenstand eines entsprechenden Frachtbriefes sei. Es kämen auch nicht die Allgemeinen Österreichischen Speditionsbedingungen zur Anwendung. Eine Vereinbarung liege nicht vor. Von einem Elektroinstallationsunternehmen könne die Kenntnis der AÖSp nicht erwartet werden. Nach dem HGB hafte der Spediteur nur für Auswahlverschulden. Über eine Haftung des Frachtführers oder der Nebenintervenientin sei nicht abzusprechen.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin nicht Folge. Es urteilte den Sachverhalt rechtlich dahin, dass eine Sammelladung im Sinn des § 413 Abs 2 HGB erfolgt sei, sodass Frachtrecht nach den CMR anzuwenden sei. Nach Art 16 Abs 2 CMR könne der Frachtführer im Falle eines Ablieferungshindernisses (Art 15 CMR) das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen. Nach dem Ausladen gelte die Beförderung als beendet. Der Frachtführer habe das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren, er könne es aber auch einem Dritten anvertrauen. Dann hafte er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Auf diese Bestimmung könne sich die Beklagte zu Recht berufen. Die faktische Unmöglichkeit, mit dem zum Transport benützten Fahrzeug zum Bestimmungsort zuzufahren, sei ein Ablieferungshindernis im Sinn des Art 15 CMR. Die Beklagte habe das Gut der Nebenintervenientin anvertrauen dürfen. Auf ein Auswahlverschulden habe sich die Klägerin nicht berufen. Das Berufungsgericht gab der Berufung der Klägerin nicht Folge. Es urteilte den Sachverhalt rechtlich dahin, dass eine Sammelladung im Sinn des Paragraph 413, Absatz 2, HGB erfolgt sei, sodass Frachtrecht nach den CMR anzuwenden sei. Nach Artikel 16, Absatz 2, CMR könne der Frachtführer im Falle eines Ablieferungshindernisses (Artikel 15, CMR) das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen. Nach dem Ausladen gelte die Beförderung als beendet. Der Frachtführer habe das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren, er könne es aber auch einem Dritten anvertrauen. Dann hafte er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Auf diese Bestimmung könne sich die Beklagte zu Recht berufen. Die faktische Unmöglichkeit, mit dem zum Transport benützten Fahrzeug zum Bestimmungsort zuzufahren, sei ein Ablieferungshindernis im Sinn des Artikel 15, CMR. Die Beklagte habe das Gut der Nebenintervenientin anvertrauen dürfen. Auf ein Auswahlverschulden habe sich die Klägerin nicht berufen.

Das Berufungsgericht sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei, weil eine Rechtsfrage mit über den Einzelfall hinausgehender Bedeutung vorliege.

Mit ihrer ordentlichen Revision beantragt die Klägerin die Abänderung dahin, dass dem Klagebegehren stattgegeben werde.

Die Beklagte und die Nebenintervenientin beantragen mit ihren Revisionsbeantwortungen jeweils, die Revision als unzulässig zurückzuweisen, hilfsweise, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig und im Sinne einer Aufhebung der Urteile der Vorinstanzen auch berechtigt.

Bei Beantwortung der Frage des anzuwendenden Transportrechtes (Speditionsrecht oder Frachtrecht nach den CMR) ist davon auszugehen, dass hier kein bestimmter Satz der Beförderungskosten (Fixkosten Spedition) vereinbart wurde, sodass die Anwendung von Frachtrecht nach § 413 Abs 1 HGB ausscheidet. Bei Beantwortung der Frage des anzuwendenden Transportrechtes (Speditionsrecht oder Frachtrecht nach den CMR) ist davon auszugehen, dass hier kein bestimmter Satz der Beförderungskosten (Fixkosten Spedition) vereinbart wurde, sodass die Anwendung von Frachtrecht nach Paragraph 413, Absatz eins, HGB ausscheidet.

Nach dem festgestellten Sachverhalt ist aber eine Sammelladung anzunehmen, auch wenn das Erstgericht festgestellt hat, dass die übrigen für Wien bestimmten Sendungen des Transportes nicht in den vorgelegten Frachtbrief aufgenommen worden waren. Nach § 413 Abs 2 HGB hat ein Spediteur ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers, wenn er die Versendung des Gutes zusammen mit den Gütern anderer Versender aufgrund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages bewirkt. Zutreffend verweist das Berufungsgericht darauf, dass es für das Vorliegen einer Sammelladung nicht auf die Willenserklärungen der Vertragsparteien (Absender und Spediteur), sondern auf das tatsächliche Handeln des Spediteurs ankommt (Schütz in Straube HGB² Rz 9 zu § 413), der im Interesse des Kunden im Regelfall die günstigen Mengenstaffeltarife, die sich nach dem Gewicht der Ladung richten, ausnützt (Schütz aaO Rz 8). Es kommt auf das faktische Bewirken einer Sammelladung an. Die frachtrechtliche Haftung des Spediteurs beginnt ab Zusammenstellung der Sammelsendung und gilt während der gesamten Beförderung. In der deutschen Lehre wird bei vergleichbarer Rechtslage (§ 460 dHGB, früher § 413 dHGB) die Haftung des Spediteurs auch für Verluste oder Beschädigungen beim Umschlag der in Sammelladung transportierten Ware und während einer Zwischenlagerung bejaht (Fremuth/Thume Kommentar zum Transportrecht Rz 13 zu § 460 HGB). Die frachtrechtliche Haftung endet erst dann, wenn die Sammelsendung an ihrem Transportziel, dem eigenen Speditions Lager oder dem eines Empfangsspediteurs abgeliefert und entflochten ist (Fremuth/Thume Rz 14). Ein derartiger Sachverhalt liegt hier nicht vor. Es ist daher an dieser Stelle festzuhalten, dass grundsätzlich - entgegen den Revisionsausführungen - von einer Frachtführerhaftung der Beklagten aus dem Grund des § 413 Abs 2 HGB auszugehen ist. Nach dem festgestellten Sachverhalt ist aber eine Sammelladung anzunehmen, auch wenn das Erstgericht festgestellt hat, dass die übrigen für Wien bestimmten Sendungen des Transportes nicht in den vorgelegten Frachtbrief aufgenommen worden waren. Nach Paragraph 413, Absatz 2, HGB hat ein Spediteur ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers, wenn er die Versendung des Gutes zusammen mit den Gütern anderer Versender aufgrund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages bewirkt. Zutreffend verweist das Berufungsgericht darauf, dass es für das Vorliegen einer Sammelladung nicht auf die Willenserklärungen der Vertragsparteien (Absender und Spediteur), sondern auf das tatsächliche Handeln des Spediteurs ankommt (Schütz in Straube HGB² Rz 9 zu Paragraph 413,), der im Interesse des Kunden im Regelfall die günstigen Mengenstaffeltarife, die sich nach dem Gewicht der Ladung richten, ausnützt (Schütz aaO Rz 8). Es kommt auf das faktische Bewirken einer Sammelladung an. Die frachtrechtliche Haftung des Spediteurs beginnt ab Zusammenstellung der Sammelsendung und gilt während der gesamten Beförderung. In der deutschen Lehre wird bei vergleichbarer Rechtslage (Paragraph 460, dHGB, früher Paragraph 413, dHGB) die Haftung des Spediteurs auch für Verluste oder Beschädigungen beim Umschlag der in Sammelladung transportierten Ware und während einer Zwischenlagerung bejaht (Fremuth/Thume Kommentar zum Transportrecht Rz 13 zu Paragraph 460, HGB). Die frachtrechtliche Haftung endet erst dann, wenn die Sammelsendung an ihrem Transportziel, dem eigenen Speditions Lager oder dem eines Empfangsspediteurs abgeliefert und entflochten ist (Fremuth/Thume Rz 14). Ein derartiger Sachverhalt liegt hier nicht vor. Es ist daher an dieser Stelle festzuhalten, dass grundsätzlich - entgegen den Revisionsausführungen - von einer Frachtführerhaftung der Beklagten aus dem Grund des Paragraph 413, Absatz 2, HGB auszugehen ist.

Die Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) gelten auch für den Gütertransport auf Straßen im Inland (§ 439a HGB). Die Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) gelten auch für den Gütertransport auf Straßen im Inland (Paragraph 439 a, HGB).

Der Frachtführer haftet gemäß Art 3 CMR für Handlungen und Unterlassungen aller Personen, deren er sich bei Ausübung der Beförderung bedient wie für eigene Handlungen und Unterlassungen. Es stellt sich also die Frage nach der Dauer der Frachtführerhaftung, wenn der Transport aufgrund eines Beförderungshindernisses oder eines Ablieferungshindernisses unterbrochen wird und es zu einer Entladung des Gutes in einem Zwischenlager kommt. Der Frachtführer haftet gemäß Artikel 3, CMR für Handlungen und Unterlassungen aller Personen, deren er sich bei Ausübung der Beförderung bedient wie für eigene Handlungen und Unterlassungen. Es stellt sich also die Frage nach der Dauer der Frachtführerhaftung, wenn der Transport aufgrund eines Beförderungshindernisses oder eines Ablieferungshindernisses unterbrochen wird und es zu einer Entladung des Gutes in einem Zwischenlager kommt.

Ein Beförderungshindernis liegt nach Art 14 Abs 1 CMR vor, wenn aus irgendeinem Grund vor Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Erfüllung des Beförderungsvertrages zu den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen unmöglich ist oder unmöglich wird. Art 15 CMR behandelt das Ablieferungshindernis nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort (beispielsweise infolge Annahmeverweigerung durch den Empfänger). Art 14 Abs 2 CMR verpflichtet den Frachtführer bei Vorliegen eines Beförderungshindernisses zu Maßnahmen, die dem Frachtführer im Interesse des über das Gut Verfügungsberechtigten die Besten zu sein scheinen, wenn die Umstände eine von den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen abweichende Ausführung der Beförderung zulassen und eine Weisung des Verfügungsberechtigten in angemessener Zeit nicht erhalten werden kann. Ein Beförderungshindernis liegt nach Artikel 14, Absatz eins, CMR vor, wenn aus irgendeinem Grund vor Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Erfüllung des Beförderungsvertrages zu den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen unmöglich ist oder unmöglich wird. Artikel 15, CMR behandelt das Ablieferungshindernis nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort (beispielsweise infolge Annahmeverweigerung durch den Empfänger). Artikel 14, Absatz 2, CMR verpflichtet den Frachtführer bei Vorliegen eines Beförderungshindernisses zu Maßnahmen, die dem Frachtführer im Interesse des über das Gut Verfügungsberechtigten die Besten zu sein scheinen, wenn die Umstände eine von den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen abweichende Ausführung der Beförderung zulassen und eine Weisung des Verfügungsberechtigten in angemessener Zeit nicht erhalten werden kann.

Ob hier ein Beförderungs- oder aber ein Ablieferungshindernis (wegen der fehlenden Zufahrtsmöglichkeit mit dem breiten LKW-Zug) vorlag, ist dann nicht entscheidungswesentlich, wenn in der Unmöglichkeit der Zufahrt ein nicht behebbares Hindernis erblickt werden kann. Sowohl beim Hindernis nach Art 14 Abs 1 CMR als auch demjenigen nach Art 15 CMR ist der Frachtführer gemäß Art 16 Abs 2 CMR berechtigt, das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten auszuladen. Nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet und damit auch der Haftungszeitraum im Sinne des Art 17 CMR. Der Frachtführer hafte dann nicht mehr nach den CMR (Schütz aaO Rz 2 zu Art 16 CMR Anh I § 452). Zur Frage der Beendigung des Beförderungsvertrages wegen Ausladung im Sinne des Art 16 Abs 2 CMR ist zu erwägen: Ob hier ein Beförderungs- oder aber ein Ablieferungshindernis (wegen der fehlenden Zufahrtsmöglichkeit mit dem breiten LKW-Zug) vorlag, ist dann nicht entscheidungswesentlich, wenn in der Unmöglichkeit der Zufahrt ein nicht behebbares Hindernis erblickt werden kann. Sowohl beim Hindernis nach Artikel 14, Absatz eins, CMR als auch demjenigen nach Artikel 15, CMR ist der Frachtführer gemäß Artikel 16, Absatz 2, CMR berechtigt, das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten auszuladen. Nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet und damit auch der Haftungszeitraum im Sinne des Artikel 17, CMR. Der Frachtführer hafte dann nicht mehr nach den CMR (Schütz aaO Rz 2 zu Artikel 16, CMR Anh römisch eins Paragraph 452.). Zur Frage der Beendigung des Beförderungsvertrages wegen Ausladung im Sinne des Artikel 16, Absatz 2, CMR ist zu erwägen:

Die Rechtsansicht der Vorinstanzen steht im Einklang mit der einzigen einschlägigen oberstgerichtlichen Entscheidung 2 Ob 591/92 = TranspR

1993, 425 = WBI 1993, 360. Dort war der Fall zu beurteilen, dass das

Frachtgut an einem Freitag-Nachmittag beim Empfänger nicht mehr zugestellt werden konnte. Der Transporteur beauftragte nach Einholung einer Weisung, am kommenden Montag zuzustellen, einen Frachtführer, das Frachtgut (Eisenrohre) zwischenzulagern und dann am Montag dem Empfänger zuzustellen. Die Rohre wurden im Freien gelagert und verrosteten. Der 2. Senat des Obersten Gerichtshofs verneinte eine Haftung des Beklagten für das Verschulden des Zwischenlagerers, weil die Beförderung nach Auftreten eines Ablieferungshindernisses mit dem Ausladen des Gutes beim Subfrächter gemäß Art 16 Abs 2 Satz 1 CMR beendet worden sei. Der beklagte Frachtführer hafte nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der hier zur Entscheidung berufene Frachtgut an einem Freitag-

Nachmittag beim Empfänger nicht mehr zugestellt werden konnte. Der Transporteur beauftragte nach Einholung einer Weisung, am kommenden Montag zuzustellen, einen Frachtführer, das Frachtgut (Eisenrohre) zwischenzulagern und dann am Montag dem Empfänger zuzustellen. Die Rohre wurden im Freien gelagert und verrosteten. Der 2. Senat des Obersten Gerichtshofs verneinte eine Haftung des Beklagten für das Verschulden des Zwischenlagerers, weil die Beförderung nach Auftreten eines Ablieferungshindernisses mit dem Ausladen des Gutes beim Subfrächter gemäß Artikel 16, Absatz 2, Satz 1 CMR beendet worden sei. Der beklagte Frachtführer hafte nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der hier zur Entscheidung berufene

6. Senat hegt sowohl gegen diese rechtliche Beurteilung als auch gegen die Qualifikation des hier festgestellten Hindernisses als ein solches nach Art 14 Abs 1 oder Art 15 CMR Bedenken:6. Senat hegt sowohl gegen diese rechtliche Beurteilung als auch gegen die Qualifikation des hier festgestellten Hindernisses als ein solches nach Artikel 14, Absatz eins, oder Artikel 15, CMR Bedenken:

Die in der Vorentscheidung 2 Ob 591/92 zitierten Autoren (Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr; Jesser, Frachtführerhaftung nach der CMR; Schütz in Straube HGB) bleiben eine nähere sachliche Begründung dafür schuldig, warum Zwischenlagerungen den Beförderungsvertrag selbst dann beenden sollen, wenn feststeht, dass die Beförderung jedenfalls fortzusetzen ist, dass also nur ein vorübergehendes Beförderungs- oder Ablieferungshindernis vorliegt. Im deutschen Schrifttum wird die Ansicht vertreten, die Rechtslage nach den CMR differenzierter beurteilt:

Übereinstimmend wird die Ansicht vertreten, dass Beförderungshindernisse und Ablieferungshindernisse im Sinne der Art 14 Abs 1 und Art 15 CMR objektive Unmöglichkeit voraussetzen (Temme in Thume Kommentar zur CMR Rz 5 zu Art 14; Fremuth/Thume, aaO Rz 2 zu Art 14 und Rz 2 zu Art 15; Koller, TransportR4 Rz 2 zu Art 14 und Rz 2 zu Art 15; ebenso auch 6 Ob 540/81). Im Münchener Kommentar zum HGB wird zwischen absoluter und relativer Unmöglichkeit unterschieden (Basedow aaO Rz 6 zu Art 14). Unter letzterer werden Umstände verstanden, die eine Beförderung zu den (im Frachtbrief) vereinbarten Bedingungen unmöglich machen, die Beförderung auf andere Art aber möglich ist. Objektive Unmöglichkeit liegt vor, wenn die Beförderung aus tatsächlichen (Naturereignisse, Zöllnerstreik) oder rechtlichen Gründen (Einfuhrverbote) objektiv undurchführbar ist. Art und Ursprung der Hindernisse sind nicht von Bedeutung. Auf ein Verschulden des Frachtführers kommt es nicht an (Fremuth/Thume aaO Rz 5 zu Art 14). Zur Dauer des (objektiven) Hindernisses wird zwar ausgeführt, dass eine kurzfristige Unmöglichkeit eine objektive Unmöglichkeit darstellen kann, wenn eine Lieferfrist im Frachtbrief vereinbart wurde, dass aber die bloße Erschwerung des Transportes (etwa durch Umwege) kein Beförderungshindernis darstellt, es sei denn, die Weiterbeförderung wäre unzumutbar (Koller aaO Rz 3 zu Art 14). Wenn die Beförderung mit Umwegen oder durch Umladung erfolgen kann, bedeutet die Erschwerung keine Unmöglichkeit der Beförderung (Fremuth/Thume aaO Rz 7 zu Art 14; Thume aaO Rz 9 zu Art 14; zur Berechtigung des Frachtführers zu einer Umladung auch: 5 Ob 719/80 = HS XII/XIII/1). Zu Zwischenlagerungen des Frachtführers wird die Auffassung vertreten, dass auf transportbedingte Zwischenlagerungen Art 16 Abs 2 CMR nicht anwendbar sei (Thume aaO Rz 23 zu Art 14), weil der Frachtführer sich zur Zwischenlagerung auch im eigenen Interesse an der Fortsetzung der Beförderung entschließt (Koller aaO Rz 7 zu Art 16). Dieser Autor vertritt ausdrücklich eine zur zitierten oberstgerichtlichen Entscheidung (TranspR 1993, 425) gegenteilige Auffassung für den Fall, dass der Frachtführer die Weisung erhält, das Frachtgut nochmals zuzustellen, und dabei eine Zwischenlagerung erforderlich ist. Dies sei kein Ausladen im Sinne des Art 16 Abs 2 CMR (Koller aaO Rz 6 zu Art 16). Im Münchener Kommentar zum HGB wird die Ansicht vertreten, dass der Beförderer, wenn er gemäß Abs 14 Abs 2 CMR auf eine vom Frachtbrief abweichende Art die Beförderung fortsetzt, dies als Frachtführer tut und für den von ihm beauftragten Unternehmer als Gehilfen nach Art 3 CMR haftet (Basedow aaO Rz 20 zu Art 14 CMR). Übereinstimmend wird die Ansicht vertreten, dass Beförderungshindernisse und Ablieferungshindernisse im Sinne der Artikel 14, Absatz eins und Artikel 15, CMR objektive Unmöglichkeit voraussetzen (Temme in Thume Kommentar zur CMR Rz 5 zu Artikel 14 ; Fremuth/Thume, aaO Rz 2 zu Artikel 14 und Rz 2 zu Artikel 15 ; Koller, TransportR4 Rz 2 zu Artikel 14 und Rz 2 zu Artikel 15 ; ebenso auch 6 Ob 540/81). Im Münchener Kommentar zum HGB wird zwischen absoluter und relativer Unmöglichkeit unterschieden (Basedow aaO Rz 6 zu Artikel 14,). Unter letzterer werden Umstände verstanden, die eine Beförderung zu den (im Frachtbrief) vereinbarten Bedingungen unmöglich machen, die Beförderung auf andere Art aber möglich ist. Objektive Unmöglichkeit liegt vor, wenn die Beförderung aus tatsächlichen (Naturereignisse, Zöllnerstreik) oder rechtlichen Gründen (Einfuhrverbote) objektiv undurchführbar ist. Art und Ursprung der Hindernisse sind nicht von Bedeutung. Auf ein Verschulden des Frachtführers kommt es nicht an (Fremuth/Thume

aaO Rz 5 zu Artikel 14.). Zur Dauer des (objektiven) Hindernisses wird zwar ausgeführt, dass eine kurzfristige Unmöglichkeit eine objektive Unmöglichkeit darstellen kann, wenn eine Lieferfrist im Frachtbrief vereinbart wurde, dass aber die bloße Erschwerung des Transportes (etwa durch Umwege) kein Beförderungshindernis darstellt, es sei denn, die Weiterbeförderung wäre unzumutbar (Koller aaO Rz 3 zu Artikel 14.). Wenn die Beförderung mit Umwegen oder durch Umladung erfolgen kann, bedeutet die Erschwerung keine Unmöglichkeit der Beförderung (Fremuth/Thume aaO Rz 7 zu Artikel 14.; Thume aaO Rz 9 zu Artikel 14.; zur Berechtigung des Frachtführers zu einer Umladung auch: 5 Ob 719/80 = HS XII/XIII/1). Zu Zwischenlagerungen des Frachtführers wird die Auffassung vertreten, dass auf transportbedingte Zwischenlagerungen Artikel 16, Absatz 2, CMR nicht anwendbar sei (Thume aaO Rz 23 zu Artikel 14.), weil der Frachtführer sich zur Zwischenlagerung auch im eigenen Interesse an der Fortsetzung der Beförderung entschließt (Koller aaO Rz 7 zu Artikel 16.). Dieser Autor vertritt ausdrücklich eine zur zitierten oberstgerichtlichen Entscheidung (TranspR 1993, 425) gegenteilige Auffassung für den Fall, dass der Frachtführer die Weisung erhält, das Frachtgut nochmals zuzustellen, und dabei eine Zwischenlagerung erforderlich ist. Dies sei kein Ausladen im Sinne des Artikel 16, Absatz 2, CMR (Koller aaO Rz 6 zu Artikel 16.). Im Münchener Kommentar zum HGB wird die Ansicht vertreten, dass der Beförderer, wenn er gemäß Absatz 14, Absatz 2, CMR auf eine vom Frachtbrief abweichende Art die Beförderung fortsetzt, dies als Frachtführer tut und für den von ihm beauftragten Unternehmer als Gehilfen nach Artikel 3, CMR haftet (Basedow aaO Rz 20 zu Artikel 14, CMR).

Auch nach Helm (in Staub HGB4) setzen sowohl das Beförderungshindernis als auch das Ablieferungshindernis objektive Unmöglichkeit voraus, die nicht vorliegt, wenn das Hindernis mit zumutbaren Anstrengungen überwunden werden kann (aaO Rz 3 zu Art 15 CMR). Nur ein nicht behebbares Hindernis berechtige den Frachtführer zum Ausladen im Sinne des Art 16 Abs 2 CMR. Im Fall des Art 14 Abs 2 CMR habe der Frachtführer kein Recht auf Ausladung (Helm aaO Rz 12 zu Art 16 CMR). Auch nach Helm (in Staub HGB4) setzen sowohl das Beförderungshindernis als auch das Ablieferungshindernis objektive Unmöglichkeit voraus, die nicht vorliegt, wenn das Hindernis mit zumutbaren Anstrengungen überwunden werden kann (aaO Rz 3 zu Artikel 15, CMR). Nur ein nicht behebbares Hindernis berechtige den Frachtführer zum Ausladen im Sinne des Artikel 16, Absatz 2, CMR. Im Fall des Artikel 14, Absatz 2, CMR habe der Frachtführer kein Recht auf Ausladung (Helm aaO Rz 12 zu Artikel 16, CMR).

Der Gesetzeszweck (die ratio legis) des Art 16 Abs 2 CMR ergibt sich aus folgenden Überlegungen Der Gesetzeszweck (die ratio legis) des Artikel 16, Absatz 2, CMR ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Der Frachtführer kann die Fortsetzung der Beförderung bei objektiven Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen ablehnen. Er kann ohne Einholung einer Weisung das Gut für den Verfügungsberechtigten verwahren und haftet nur für die sorgfältige Auswahl des Verwahrers. Der Text des Abs 2 "nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet" enthält nichts über den subjektiven Willen des Ausladers zur Beendigung des Beförderungsvertrages. Dem Gesetzeszweck kann unschwer dieses Willenselement als Tatbestandsmerkmal entnommen werden, andernfalls bereits jede Umladung auch ein Ausladen wäre, sodass es insbesondere bei Langstreckentransporten immer wieder zu einer Beendigung des Beförderungsvertrages mit dem Hauptfrachtführer kommen würde und dieser entgegen Art 3 CMR nur mehr für Auswahlverschulden zu haften hätte. Da bei einer von Anfang an vorgesehenen Frachtführerkette auch mit mehr oder weniger kurzfristigen Zwischenlagerungen zu rechnen ist, kann den Argumenten des deutschen Schrifttums gefolgt werden, dass transportbedingte Zwischenlagerungen nicht unter Art 16 Abs 2 CMR fallen, wenn der Transport fortgesetzt wird. Es wäre ein Wertungswiderspruch, die Beförderung nach dem Ausladen zum Zwecke der Zwischenlagerung als beendet zu betrachten, wenn gleichzeitig der gegenteilige Beförderungswille des Frachtführers feststeht, der die Beförderung gerade nicht beenden, sondern fortsetzen will (in der Vorentscheidung: nach einer Zwischenlagerung von zwei Tagen). Dies muss hier umso mehr gelten, als keine Weisung des Auftraggebers zur Zwischenlagerung, aber auch keine entsprechende Willenserklärung der Beklagten über eine Beendigung des Beförderungsvertrages vorliegt. Die Beklagte hat unstrittig den Auftrag zum Umladen auf einen Kleintransporter für den Transport des Gutes zum Empfänger, damit also einen Subauftrag erteilt. Art 16 Abs 2 CMR ist vielmehr dahin auszulegen, dass der Frachtführer beim Ausladen des Gutes den Willen haben muss, die Beförderung bis zum Einlangen von Weisungen zu beenden, damit die gesetzliche Rechtsfolge eintritt, dass die Beförderung mit dem Ausladen, die als Ersatzablieferung zu verstehen ist (Helm aaO Rz 12 zu Art 16 CMR), als beendet gilt. Nur mit einer solchen Auslegung können der aufgezeigte Wertungswiderspruch und die Abgrenzungsschwierigkeiten vermieden werden, die bei der Beurteilung von Zwischenlagerungen nach ihrem zeitlichen Ausmaß zwangsläufig entstehen müssen. Dieses Ergebnis erfährt eine weitere Stütze in der Erwägung, dass ein vom Transporteur selbst als

vorübergehend und behebbar erkanntes Transporthindernis jedenfalls dann - analog Art 14 Abs 2 CMR - nicht Art 16 Abs 2 CMR unterliegt, wenn zwar ein Ausladen erfolgt, dieses aber ausschließlich der weiteren Beförderung des Transportgutes dient, die noch aufgrund des ursprünglichen Transportauftrages und nicht aufgrund einer vom Frachtführer eingeholten Weisung im Sinne der Art 14 f CMR fortgesetzt wird. Da die Haftung der Beklagten nach dem Frachtrecht der CMR zu beurteilen ist und sie für das Verschulden ihrer Gehilfin (der Nebeninterventientin) einzustehen hat, sind die Revisionsausführungen zum Speditionsrecht nicht weiter zu behandeln. Der Frachtführer kann die Fortsetzung der Beförderung bei objektiven Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen ablehnen. Er kann ohne Einholung einer Weisung das Gut für den Verfügungsberechtigten verwahren und haftet nur für die sorgfältige Auswahl des Verwahrers. Der Text des Absatz 2, "nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet" enthält nichts über den subjektiven Willen des Ausladers zur Beendigung des Beförderungsvertrages. Dem Gesetzeszweck kann unschwer dieses Willenselement als Tatbestandsmerkmal entnommen werden, andernfalls bereits jede Umladung auch ein Ausladen wäre, sodass es insbesondere bei Langstreckentransporten immer wieder zu einer Beendigung des Beförderungsvertrages mit dem Hauptfrachtführer kommen würde und dieser entgegen Artikel 3, CMR nur mehr für Auswahlverschulden zu haften hätte. Da bei einer von Anfang an vorgesehenen Frachtführerkette auch mit mehr oder weniger kurzfristigen Zwischenlagerungen zu rechnen ist, kann den Argumenten des deutschen Schrifttums gefolgt werden, dass transportbedingte Zwischenlagerungen nicht unter Artikel 16, Absatz 2, CMR fallen, wenn der Transport fortgesetzt wird. Es wäre ein Wertungswiderspruch, die Beförderung nach dem Ausladen zum Zwecke der Zwischenlagerung als beendet zu betrachten, wenn gleichzeitig der gegenteilige Beförderungswille des Frachtführers feststeht, der die Beförderung gerade nicht beenden, sondern fortsetzen will (in der Vorentscheidung: nach einer Zwischenlagerung von zwei Tagen). Dies muss hier umso mehr gelten, als keine Weisung des Auftraggebers zur Zwischenlagerung, aber auch keine entsprechende Willenserklärung der Beklagten über eine Beendigung des Beförderungsvertrages vorliegt. Die Beklagte hat unstrittig den Auftrag zum Umladen auf einen Kleintransporter für den Transport des Gutes zum Empfänger, damit also einen Subauftrag erteilt. Artikel 16, Absatz 2, CMR ist vielmehr dahin auszulegen, dass der Frachtführer beim Ausladen des Gutes den Willen haben muss, die Beförderung bis zum Einlangen von Weisungen zu beenden, damit die gesetzliche Rechtsfolge eintritt, dass die Beförderung mit dem Ausladen, die als Ersatzablieferung zu verstehen ist (Helm aaO Rz 12 zu Artikel 16, CMR), als beendet gilt. Nur mit einer solchen Auslegung können der aufgezeigte Wertungswiderspruch und die Abgrenzungsschwierigkeiten vermieden werden, die bei der Beurteilung von Zwischenlagerungen nach ihrem zeitlichen Ausmaß zwangsläufig entstehen müssen. Dieses Ergebnis erfährt eine weitere Stütze in der Erwägung, dass ein vom Transporteur selbst als vorübergehend und behebbar erkanntes Transporthindernis jedenfalls dann - analog Artikel 14, Absatz 2, CMR - nicht Artikel 16, Absatz 2, CMR unterliegt, wenn zwar ein Ausladen erfolgt, dieses aber ausschließlich der weiteren Beförderung des Transportgutes dient, die noch aufgrund des ursprünglichen Transportauftrages und nicht aufgrund einer vom Frachtführer eingeholten Weisung im Sinne der Artikel 14, f CMR fortgesetzt wird. Da die Haftung der Beklagten nach dem Frachtrecht der CMR zu beurteilen ist und sie für das Verschulden ihrer Gehilfin (der Nebeninterventientin) einzustehen hat, sind die Revisionsausführungen zum Speditionsrecht nicht weiter zu behandeln.

Die Vorinstanzen haben ausgehend von ihrer vom Revisionsgericht nicht geteilten Auffassung über eine Beendigung der Beförderung infolge der Zwischenlagerung bei der Nebeninterventientin die Klageansprüche der Höhe nach nicht weiter geprüft. Im fortzusetzenden Verfahren werden etwa die Einwendungen der Beklagten über Haftungsbefreiungs- und Haftungsbeschränkungsgründe nach der CMR zu behandeln sein. Die Sache ist demnach nicht spruchreif.

Der Ausspruch über die Kosten des Revisionsverfahrens beruht auf § 52 Abs 1 ZPO. Der Ausspruch über die Kosten des Revisionsverfahrens beruht auf Paragraph 52, Absatz eins, ZPO.

Anmerkung

E65787 6Ob90.02g

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2002:0060OB00090.02G.0516.000

Dokumentnummer

JJT_20020516_OGH0002_0060OB00090_02G0000_000

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