jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2001/4/24 4Ob318/00v

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 24.04.2001

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Kodek als Vorsitzenden und durch den Hofrat des Obersten Gerichtshofs Dr. Graf, die Hofrätinnen des Obersten Gerichtshofs Dr. Griss und Dr. Schenk sowie den Hofrat des Obersten Gerichtshofs Dr. Vogel als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei S***** & Co Aktiengesellschaft, ***** vertreten durch Dr. Michael Wonisch und Dr. Hansjörg Reiner, Rechtsanwälte in Salzburg, gegen die beklagte Partei Wolfgang B*****, vertreten durch Dr. Klaus Plätzer, Rechtsanwalt in Salzburg, wegen 108.346,84 S sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichts Salzburg als Berufungsgericht vom 22. Mai 2000, GZ 54 R 90/00z-18, mit dem das Urteil des Bezirksgerichts Salzburg vom 29. Dezember 1999, GZ 17 C 461/99b-12, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden dahin abgeändert, dass die Entscheidung zu lauten hat:

"Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei 54.173,42 S samt 8 % Zinsen seit 24. 1. 1998 binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Das Mehrbegehren von 54.173,42 S samt 8 % Zinsen seit 24. 1. 1998 wird hingegen abgewiesen.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei an Barauslagen 15.370 S binnen 14 Tagen zu ersetzen; im Übrigen werden die Verfahrenskosten aller Instanzen gegeneinander aufgehoben."

Text

Entscheidungsgründe:

Die klagende Partei brachte zunächst (ON 1) vor, sie habe dem Beklagten den Auftrag erteilt, Umwälzpumpen vom Lager ihrer Zweigniederlassung in Salzburg zur G***** GmbH in Grödig zu transportieren; beim Transport sei es am 23. 1. 1998 auf der Westautobahn zwischen Salzburg-Nord und Salzburg-Mitte zu einem Unfall gekommen, bei dem der Anhänger des LKW-Zugs umgestürzt und an der Ladung ein Schaden in Höhe des Klagebetrags entstanden sei, für den der Beklagte gemäß Art 17 Abs 1 CMR iVm Art 3 CMR hafte. Nach einer ausführlichen Sachverhaltsdarstellung des Beklagten (ON 5) brachte die klagende Partei "ergänzend" vor (ON 6), im Zuge des Transports (aus ON 5 entnehmbar: mittels des LKW-Zugs des Beklagten von Waren von der Spedition S***** in Hamburg und von der G***** GmbH in Wahlstedt [jeweils BRD]) sei es zu einer "Teilentladung" bei der Zweigniederlassung der Klägerin in Bergheim gekommen, von der die für "G***** in Grödig" bestimmten, auf Paletten transportierten Güter nicht betroffen gewesen seien. Diese Güter seien dabei überhaupt nicht manipuliert worden, zumal die für die Zweigniederlassung Bergheim bestimmten Güter "seitlich" entladen worden seien. Nach der in Anwesenheit des Lenkers des LKW-Zugs

erfolgten Teilentladung seien auf dem Motorwagen zwei und auf dem Anhänger zehn Paletten der "G*****-Sendung" verblieben. Die Leute von "S*****-Bergheim" hätten sodann dem Fahrer des LKW-Zugs ausdrücklich angeboten, die zehn auf dem Anhänger verbliebenen Paletten auf den Motorwagen umzuladen. Der Fahrer habe dies abgelehnt und erklärt, für die kurze Strecke von Bergheim nach Grödig sei eine Umladung nicht notwendig. Weiters brachte die klagende Partei vor, beim gegenständlichen Transport sei sowohl die ursprüngliche Beladung beim Absender transportsicher gewesen, wie auch die Entladung jener Paletten, die nicht zur Sendung für "G***** in Grödig" gehört hätten. Für den Unfall sei der Fahrer des Beklagten verantwortlich, der das Umschlichten/Umladen der auf dem hinteren Teil des Anhängers verbliebenen Paletten trotz des oben angeführten Angebots nicht zugelassen und nicht veranlasst habe. Der Frachtführer (im Wege des von ihm eingesetzten Fahrers) hafte auch dann für die ordnungsgemäße Verladung, wenn er das Fahrzeug nicht selbst beladen habe, weil der Fahrer § 61 Abs 1 StVO zu beachten habe, wonach die Ladung am Fahrzeug so zu verwahren ist, dass der sichere Betrieb nicht beeinträchtigt, niemand gefährdet, niemand behindert oder belästigt und die Straße weder beschädigt noch verunreinigt werde. Der Fahrer habe in Anbetracht des von ihm akzeptierten Verbleibs der Ladung im hinteren Teil des Anhängers mit 65 km/h eine weit überhöhte Fahrgeschwindigkeit eingehalten, wie durch den Verkehrsunfall bewiesen sei. Eine Haftungsbefreiung gemäß Art 17 Abs 4 lit c CMR komme dem Beklagten nicht zugute.Die klagende Partei brachte zunächst (ON 1) vor, sie habe dem Beklagten den Auftrag erteilt, Umwälzpumpen vom Lager ihrer Zweigniederlassung in Salzburg zur G***** GmbH in Grödig zu transportieren; beim Transport sei es am 23. 1. 1998 auf der Westautobahn zwischen Salzburg-Nord und Salzburg-Mitte zu einem Unfall gekommen, bei dem der Anhänger des LKW-Zugs umgestürzt und an der Ladung ein Schaden in Höhe des Klagebetrags entstanden sei, für den der Beklagte gemäß Artikel 17, Absatz eins, CMR in Verbindung mit Artikel 3, CMR hafte. Nach einer ausführlichen Sachverhaltsdarstellung des Beklagten (ON 5) brachte die klagende Partei "ergänzend" vor (ON 6), im Zuge des Transports (aus ON 5 entnehmbar: mittels des LKW-Zugs des Beklagten von Waren von der Spedition S***** in Hamburg und von der G***** GmbH in Wahlstedt [jeweils BRD]) sei es zu einer "Teilentladung" bei der Zweigniederlassung der Klägerin in Bergheim gekommen, von der die für "G***** in Grödig" bestimmten, auf Paletten transportierten Güter nicht betroffen gewesen seien. Diese Güter seien dabei überhaupt nicht manipuliert worden, zumal die für die Zweigniederlassung Bergheim bestimmten Güter "seitlich" entladen worden seien. Nach der in Anwesenheit des Lenkers des LKW-Zugs erfolgten Teilentladung seien auf dem Motorwagen zwei und auf dem Anhänger zehn Paletten der "G*****-Sendung" verblieben. Die Leute von "S*****-Bergheim" hätten sodann dem Fahrer des LKW-Zugs ausdrücklich angeboten, die zehn auf dem Anhänger verbliebenen Paletten auf den Motorwagen umzuladen. Der Fahrer habe dies abgelehnt und erklärt, für die kurze Strecke von Bergheim nach Grödig sei eine Umladung nicht notwendig. Weiters brachte die klagende Partei vor, beim gegenständlichen Transport sei sowohl die ursprüngliche Beladung beim Absender transportsicher gewesen, wie auch die Entladung jener Paletten, die nicht zur Sendung für "G***** in Grödig" gehört hätten. Für den Unfall sei der Fahrer des Beklagten verantwortlich, der das Umschlichten/Umladen der auf dem hinteren Teil des Anhängers verbliebenen Paletten trotz des oben angeführten Angebots nicht zugelassen und nicht veranlasst habe. Der Frachtführer (im Wege des von ihm eingesetzten Fahrers) hafte auch dann für die ordnungsgemäße Verladung, wenn er das Fahrzeug nicht selbst beladen habe, weil der Fahrer Paragraph 61, Absatz eins, StVO zu beachten habe, wonach die Ladung am Fahrzeug so zu verwahren ist, dass der sichere Betrieb nicht beeinträchtigt, niemand gefährdet, niemand behindert oder belästigt und die Straße weder beschädigt noch verunreinigt werde. Der Fahrer habe in Anbetracht des von ihm akzeptierten Verbleibs der Ladung im hinteren Teil des Anhängers mit 65 km/h eine weit überhöhte Fahrgeschwindigkeit eingehalten, wie durch den Verkehrsunfall bewiesen sei. Eine Haftungsbefreiung gemäß Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR komme dem Beklagten nicht zugute.

Der Beklagte beantragte auf Grund nachstehenden Vorbringens Abweisung des Klagebegehrens: Infolge des mündlichen Transportauftrags der klagenden Partei habe sein Fahrer am 21. 1. 1998 zunächst bei der Spedition S***** in Hamburg und anschließend bei der G***** GmbH in Wahlstedt Waren geladen, wobei am Anhänger des LKW-Zugs ca 16 t Ware geladen gewesen seien, von welchen 7 t für die G***** GmbH in Grödig bestimmt gewesen und im letzten Drittel des Anhängers verladen worden sei. Es sei vorgesehen gewesen, dass dieser Teil der Ladung am 23. 1. 1998 zuerst bei der G***** GmbH in Grödig entladen werde und der LKW-Zug erst dann zur Niederlassung der klagenden Partei in Bergheim gefahren und dort der Rest entladen werden sollte. Auf Weisung der klagenden Partei sei die Entladungsreihenfolge aber geändert worden und der Fahrer am 23. 1. 1998 zunächst zur Zweigniederlassung der klagenden Partei in Bergheim gefahren. Dort seien von den "vorderen beiden Dritteln" des Anhängers ca 9 t Ware

entladen und die für die G***** GmbH in Grödig bestimmte Sendung im hinteren Bereich stehen gelassen worden. Die klagende Partei habe sich nicht die Zeit genommen, diesen Teil der Ladung "nach vorne" zu verladen. Der Beklagte als Frachtführer habe weder mit der Be- noch mit der Entladung des LKWs zu tun gehabt. Sein Fahrer sei dann "vorsichtig" von Bergheim in Richtung Grödig gefahren. Bei Tempo 65 km/h habe sich aber der Anhänger beim Übergang auf die Salzachbrücke, Fahrtrichtung München, so stark aufgeschaukelt, dass der Fahrer das Umkippen des Anhängers zum rechten Fahrbahnrand hin und damit den Unfall nicht vermeiden habe können. Nach einem von der Transportversicherung eingeholten Schadensattest vom 20. 3. 1998 sei die unsachgemäße Beladung des Anhängers als Schadens- (Unfalls-)ursache anzusehen. Wegen der Abänderung der (beim Beladen) geplanten Entladereihenfolge und der Unterlassung der sachgemäßen Sicherung der Restladung durch die klagende Partei hafte der Beklagte auf Grund des Art 17 Abs 4 lit c CMR nicht für den Schaden, der allein auf die nicht von ihm zu vertretende unsachgemäße Ladung(ssicherung) zurückzuführen sei. Im Übrigen sei der Klageanspruch verjährt, weil seit der Ablieferung des Gutes (im Sinn des Art 32 Abs 1 lit a CMR) bis zur Klageeinbringung (25. 3. 1999) die Verjährungszeit von einem Jahr (Art 32 Abs 1 Satz 1 CMR) bereits verstrichen sei.Der Beklagte beantragte auf Grund nachstehenden Vorbringens Abweisung des Klagebegehrens: Infolge des mündlichen Transportauftrags der klagenden Partei habe sein Fahrer am 21. 1. 1998 zunächst bei der Spedition S***** in Hamburg und anschließend bei der G***** GmbH in Wahlstedt Waren geladen, wobei am Anhänger des LKW-Zugs ca 16 t Ware geladen gewesen seien, von welchen 7 t für die G***** GmbH in Grödig bestimmt gewesen und im letzten Drittel des Anhängers verladen worden sei. Es sei vorgesehen gewesen, dass dieser Teil der Ladung am 23. 1. 1998 zuerst bei der G***** GmbH in Grödig entladen werde und der LKW-Zug erst dann zur Niederlassung der klagenden Partei in Bergheim gefahren und dort der Rest entladen werden sollte. Auf Weisung der klagenden Partei sei die Entladungsreihenfolge aber geändert worden und der Fahrer am 23. 1. 1998 zunächst zur Zweigniederlassung der klagenden Partei in Bergheim gefahren. Dort seien von den "vorderen beiden Dritteln" des Anhängers ca 9 t Ware entladen und die für die G***** GmbH in Grödig bestimmte Sendung im hinteren Bereich stehen gelassen worden. Die klagende Partei habe sich nicht die Zeit genommen, diesen Teil der Ladung "nach vorne" zu verladen. Der Beklagte als Frachtführer habe weder mit der Be- noch mit der Entladung des LKWs zu tun gehabt. Sein Fahrer sei dann "vorsichtig" von Bergheim in Richtung Grödig gefahren. Bei Tempo 65 km/h habe sich aber der Anhänger beim Übergang auf die Salzachbrücke, Fahrtrichtung München, so stark aufgeschaukelt, dass der Fahrer das Umkippen des Anhängers zum rechten Fahrbahnrand hin und damit den Unfall nicht vermeiden habe können. Nach einem von der Transportversicherung eingeholten Schadensattest vom 20. 3. 1998 sei die unsachgemäße Beladung des Anhängers als Schadens- (Unfalls-)ursache anzusehen. Wegen der Abänderung der (beim Beladen) geplanten Entladereihenfolge und der Unterlassung der sachgemäßen Sicherung der Restladung durch die klagende Partei hafte der Beklagte auf Grund des Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR nicht für den Schaden, der allein auf die nicht von ihm zu vertretende unsachgemäße Ladung(ssicherung) zurückzuführen sei. Im Übrigen sei der Klageanspruch verjährt, weil seit der Ablieferung des Gutes (im Sinn des Artikel 32, Absatz eins, Litera a, CMR) bis zur Klageeinbringung (25. 3. 1999) die Verjährungszeit von einem Jahr (Artikel 32, Absatz eins, Satz 1 CMR) bereits verstrichen sei.

Außer Streit steht, dass der Beklagte als Frachtführer mit der Be- und Entladung nicht beauftragt war und damit auch faktisch nichts zu tun hatte, sowie dass durch den Unfall am Ladegut ein Schaden in Höhe des Klagebetrages entstand.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es stellte noch als unstrittig dar, dass die beklagte Partei im Auftrag der klagenden Partei Umwälzpumpen zur Firma G***** GmbH in Grödig transportiert hat sowie dass der dazu am 23. 1. 1998 verwendete LKW-Zug des Beklagten von einem Fahrer des Beklagten gelenkt wurde und zufolge unsachgemäßer Beladung umstürzte. Weiters stellte es fest, dass die teilweise beschädigte Ware nach dem Unfall vom 23. 1. 1998 der Firma S***** (wohl gemeint: der Zweigniederlassung der klagenden Partei in Bergheim) "zugestellt" und am 29. 1. 1998 zum ursprünglichen Herkunftsort der "Firma G***** in Wahlstedt (D)" retourniert worden sei. Der Transportversicherer des Beklagten habe am 29. 4. 1998 ein Reklamationsschreiben erhalten und mit Schreiben vom 5. 5. 1998 sämtliche Enschädigungsansprüche unter Hinweis auf Art 17 Abs 4 lit c CMR zurückgewiesen.Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Es stellte noch als unstrittig dar, dass die beklagte Partei im Auftrag der klagenden Partei Umwälzpumpen zur Firma G***** GmbH in Grödig transportiert hat sowie dass der dazu am 23. 1. 1998 verwendete LKW-Zug des Beklagten von einem Fahrer des Beklagten gelenkt wurde und zufolge unsachgemäßer Beladung umstürzte. Weiters stellte es fest, dass die teilweise beschädigte Ware nach dem Unfall vom 23. 1. 1998 der Firma S***** (wohl gemeint: der Zweigniederlassung der klagenden Partei in Bergheim) "zugestellt" und am 29. 1. 1998 zum

ursprünglichen Herkunftsort der "Firma G***** in Wahlstedt (D)" retourniert worden sei. Der Transportversicherer des Beklagten habe am 29. 4. 1998 ein Reklamationsschreiben erhalten und mit Schreiben vom 5. 5. 1998 sämtliche Enschädigungsansprüche unter Hinweis auf Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR zurückgewiesen.

In rechtlicher Hinsicht erachtete es den Verjährungseinwand des Beklagten als gerechtfertigt. Gemäß Art 32 Abs 1 lit a CMR beginne die einjährige Verjährungsfrist bei teilweiser Beschädigung des Gutes - wie hier - mit dem Tag der Ablieferung des Gutes zu laufen. Unter Ablieferung sei der Vorgang zu verstehen, durch den der Frachtführer den Gewahrsam am Gut mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers oder einer sonst berechtigten Person wieder aufgebe und diese in den Stand setze, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben. Es sei gleichgültig, ob die Ablieferung am vertragsgemäßen Ort erfolge oder nicht, sofern der Empfänger mit der Ablieferung einverstanden und frachtrechtlich verfügungsberechtigt gewesen sei. Die Verjährungsfrist habe daher mit der Zustellung der Ware an die frachtrechtlich verfügungsberechtigte "Firma S*****" nach dem Unfall am 23. 1. 1998, spätestens aber mit dem 29. 1. 1998, dem Tag der Rückstellung der Ware an die Firma G***** in Wahlstedt (D), begonnen. Auch unter Bedachtnahme auf die weiteren fünf Tage (vom 29. 4. 1998 bis 5. 5. 1998, dem Tag der Ablehnung aller Ansprüche), während welcher der Fortlauf der Verjährungsfrist gehemmt gewesen sei, sei der Anspruch im Zeitpunkt der Klageeinbringung am 25. 3. 1999 bereits verjährt gewesen. Auf die Frage, inwieweit den Fahrer eines Transportfahrzeugs die Pflicht zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Verladung treffe, soweit es um die Betriebssicherheit des Fahrzeugs gehe, sei damit nicht mehr einzugehen.In rechtlicher Hinsicht erachtete es den Verjährungseinwand des Beklagten als gerechtfertigt. Gemäß Artikel 32, Absatz eins, Litera a, CMR beginne die einjährige Verjährungsfrist bei teilweiser Beschädigung des Gutes - wie hier - mit dem Tag der Ablieferung des Gutes zu laufen. Unter Ablieferung sei der Vorgang zu verstehen, durch den der Frachtführer den Gewahrsam am Gut mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers oder einer sonst berechtigten Person wieder aufgebe und diese in den Stand setze, die tatsächliche Gewalt über das Gut auszuüben. Es sei gleichgültig, ob die Ablieferung am vertragsgemäßen Ort erfolge oder nicht, sofern der Empfänger mit der Ablieferung einverstanden und frachtrechtlich verfügungsberechtigt gewesen sei. Die Verjährungsfrist habe daher mit der Zustellung der Ware an die frachtrechtlich verfügungsberechtigte "Firma S*****" nach dem Unfall am 23. 1. 1998, spätestens aber mit dem 29. 1. 1998, dem Tag der Rückstellung der Ware an die Firma G***** in Wahlstedt (D), begonnen. Auch unter Bedachtnahme auf die weiteren fünf Tage (vom 29. 4. 1998 bis 5. 5. 1998, dem Tag der Ablehnung aller Ansprüche), während welcher der Fortlauf der Verjährungsfrist gehemmt gewesen sei, sei der Anspruch im Zeitpunkt der Klageeinbringung am 25. 3. 1999 bereits verjährt gewesen. Auf die Frage, inwieweit den Fahrer eines Transportfahrzeugs die Pflicht zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Verladung treffe, soweit es um die Betriebssicherheit des Fahrzeugs gehe, sei damit nicht mehr einzugehen.

Das Berufungsgericht bestätigte das Urteil des Erstgerichts und sprach - nach einem Abänderungsantrag der klagenden Partei im Sinn des § 508 ZPO - aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Selbst wenn für den Beginn der Verjährungsfrist Art 32 Abs 1 lit c CMR heranzuziehen wäre, weil man davon ausgehe, dass keine Ablieferung beim Empfänger bewirkt worden wäre, sei die Verjährungsfrist bei der Klageeinbringung am 24. 3. 1999 keinesfalls mehr offen gewesen, weil nach der genannten Bestimmung die Verjährung "in drei Monaten nach Abschluss des Beförderungsvertrages eintrete", im vorliegenden Fall sohin schon am 23. 4. 1998 eingetreten wäre.Das Berufungsgericht bestätigte das Urteil des Erstgerichts und sprach - nach einem Abänderungsantrag der klagenden Partei im Sinn des Paragraph 508, ZPO - aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Selbst wenn für den Beginn der Verjährungsfrist Artikel 32, Absatz eins, Litera c, CMR heranzuziehen wäre, weil man davon ausgehe, dass keine Ablieferung beim Empfänger bewirkt worden wäre, sei die Verjährungsfrist bei der Klageeinbringung am 24. 3. 1999 keinesfalls mehr offen gewesen, weil nach der genannten Bestimmung die Verjährung "in drei Monaten nach Abschluss des Beförderungsvertrages eintrete", im vorliegenden Fall sohin schon am 23. 4. 1998 eingetreten wäre.

Rechtliche Beurteilung

Die gegen das zweitinstanzliche Urteil erhobene Revision der klagenden Partei ist zulässig und auch teilweise berechtigt.

Zutreffend gingen die Vorinstanzen von der Anwendung der CMR auf den vorliegenden Fall aus.

Die Rechtsansicht der Vorinstanz zur Dauer der Verjährungsfrist des Art 32 Abs 1 lit c CMR findet in dieser Bestimmung keine Deckung, wird doch im Abs 1 Satz 1 dieser Bestimmung die Verjährungsfrist ausdrücklich mit einem Jahr geregelt

(der Fall des zweiten Satzes, nach welchem bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, drei Jahre beträgt, sei zunächst dahingestellt) und in den lit a bis c nur der Beginn der Verjährungsfrist unterschiedlich bestimmt. Dieser Rechtsfehler des Berufungsgerichts ist schon aus Gründen der Rechtssicherheit wahrzunehmen.Die Rechtsansicht der Vorinstanz zur Dauer der Verjährungsfrist des Artikel 32, Absatz eins, Litera c, CMR findet in dieser Bestimmung keine Deckung, wird doch im Absatz eins, Satz 1 dieser Bestimmung die Verjährungsfrist ausdrücklich mit einem Jahr geregelt (der Fall des zweiten Satzes, nach welchem bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, drei Jahre beträgt, sei zunächst dahingestellt) und in den Litera a bis c nur der Beginn der Verjährungsfrist unterschiedlich bestimmt. Dieser Rechtsfehler des Berufungsgerichts ist schon aus Gründen der Rechtssicherheit wahrzunehmen.

Das eingangs dieser Entscheidung auszugsweise wiedergegebene Vorbringen der Streitteile lässt einerseits erkennen, dass die von den Vorinstanzen ihren Entscheidungen als unstrittig vorangestellten Tatsachen, der Beklagte habe als Frachtführer am 23. 1. 1998 Umwälzpumpen zur Firma G***** ... in Grödig transportiert sowie zum Unfall sei es zufolge unsachgemäßer Beladung des "LKWs samt Hänger" gekommen, nicht außer Streit gestellt wurden, weshalb der von der Klägerin in Berufung und Revision erhobene Vorwurf der Aktenwidrigkeit insoweit zutrifft. Denn zum einen steht unbestritten fest, dass die beim Unfall beschädigte Ware - soweit überhaupt noch vorhanden - wieder aufgeladen, zunächst zur Zweigniederlassung der Klägerin in Bergheim gebracht und sodann an den Absender (G***** GmbH in Wahlstedt/D) zurückgestellt wurde, woraus folgt, dass die Sendung nicht an den Empfänger (die von G***** GmbH in Wahlstedt/D zu unterscheidende G***** ...GmbH in Grödig) abgeliefert wurde. Nach herrschender Lehre und Rechtsprechung kommt daher für die Prüfung des Beginns der Verjährungsfrist des Art 32 Abs 1 CMR nicht dessen lit a), sondern im Sinne der zutreffenden Auffassung der Klägerin dessen lit c) zur Anwendung, wonach die Verjährungsfrist mit dem Ablauf einer Frist von drei Monaten nach dem Abschluss des Beförderungsvertrags beginnt (transportR 1987, 217; Schütz in Straube HGB I2 Rz 4 zu Art 32 CMR). Da der Beförderungsvertrag unstrittig um den (allenfalls knapp vor dem) 21. 1. 1998 mündlich geschlossen wurde, begann die Verjährungsfrist erst um den 21. 4. 1998, sodass sie bei Einbringung der Klage am 24./25. 3. 1999 noch nicht abgelaufen war.Das eingangs dieser Entscheidung auszugsweise wiedergegebene Vorbringen der Streitteile lässt einerseits erkennen, dass die von den Vorinstanzen ihren Entscheidungen als unstrittig vorangestellten Tatsachen, der Beklagte habe als Frachtführer am 23. 1. 1998 Umwälzpumpen zur Firma G***** ... in Grödig transportiert sowie zum Unfall sei es zufolge unsachgemäßer Beladung des "LKWs samt Hänger" gekommen, nicht außer Streit gestellt wurden, weshalb der von der Klägerin in Berufung und Revision erhobene Vorwurf der Aktenwidrigkeit insoweit zutrifft. Denn zum einen steht unbestritten fest, dass die beim Unfall beschädigte Ware - soweit überhaupt noch vorhanden - wieder aufgeladen, zunächst zur Zweigniederlassung der Klägerin in Bergheim gebracht und sodann an den Absender (G***** GmbH in Wahlstedt/D) zurückgestellt wurde, woraus folgt, dass die Sendung nicht an den Empfänger (die von G***** GmbH in Wahlstedt/D zu unterscheidende G***** ...GmbH in Grödig) abgeliefert wurde. Nach herrschender Lehre und Rechtsprechung kommt daher für die Prüfung des Beginns der Verjährungsfrist des Artikel 32, Absatz eins, CMR nicht dessen Litera a,), sondern im Sinne der zutreffenden Auffassung der Klägerin dessen Litera c,) zur Anwendung, wonach die Verjährungsfrist mit dem Ablauf einer Frist von drei Monaten nach dem Abschluss des Beförderungsvertrags beginnt (transportR 1987, 217; Schütz in Straube HGB I2 Rz 4 zu Artikel 32, CMR). Da der Beförderungsvertrag unstrittig um den (allenfalls knapp vor dem) 21. 1. 1998 mündlich geschlossen wurde, begann die Verjährungsfrist erst um den 21. 4. 1998, sodass sie bei Einbringung der Klage am 24./25. 3. 1999 noch nicht abgelaufen war.

Die Sache erweist sich aber bereits auf Grund des Vorbringens sowie der Außerstreitstellungen der Parteien als spruchreif. Beide Parteien gehen davon aus, dass ein - von ihnen allerdings jeweils dem Gegner angelasteter - Fehler der unmittelbar vor dem Unfall bestehenden (belassenen) Beladung des LKW-Anhängers (Haupt- oder doch Mit-)Ursache des Unfalls und damit des eingetretenen Schadens war. Nun hatte zwar der Beklagte unbestrittenermaßen mit der urspünglichen Beladung seines Transportfahrzeugs nichts zu tun, die jedoch für das Schadensereignis auch nicht maßgeblich war. Erst die Änderung der Entladungsreihenfolge durch die Klägerin und das Ergebnis der von dieser (deren Leuten) vorgenommenen Teilentladung des LKW-Zuges hat die Gefährlichkeit und Unfachgemäßheit der Ladung herbeigeführt, die nach dem beiderseitigen Vorbringen auch von beiden Parteien (vom Beklagten durch dessen Erfüllungsgehilfen, den LKW-Fahrer) erkannt wurde. Nun hat aber weder die Klägerin (durch ihre Leute) diesen Fehler behoben, noch der LKW-Fahrer des Beklagten auf der Bewirkung einer ordnungsgemäßen und ungefährlichen Beladung bestanden, sondern dessenungeachtet die Unfallsfahrt angetreten. Gerade für diesen bestand aber gemäß §

61 Abs 1 StVO die Verpflichtung, die Ladung auf dem von ihm in Betrieb genommenen LKW-Zug so zu verwahren (verwahren zu lassen), dass der sichere Betrieb des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt, niemand gefährdet, behindert oder belästigt wird und die Straße weder beschädigt noch verunreinigt wird (SZ 55/123 mwN).Die Sache erweist sich aber bereits auf Grund des Vorbringens sowie der Außerstreitstellungen der Parteien als spruchreif. Beide Parteien gehen davon aus, dass ein - von ihnen allerdings jeweils dem Gegner angelasteter - Fehler der unmittelbar vor dem Unfall bestehenden (belassenen) Beladung des LKW-Anhängers (Haupt- oder doch Mit-)Ursache des Unfalls und damit des eingetretenen Schadens war. Nun hatte zwar der Beklagte unbestrittenermaßen mit der urspünglichen Beladung seines Transportfahrzeugs nichts zu tun, die jedoch für das Schadensereignis auch nicht maßgeblich war. Erst die Änderung der Entladungsreihenfolge durch die Klägerin und das Ergebnis der von dieser (deren Leuten) vorgenommenen Teilentladung des LKW-Zuges hat die Gefährlichkeit und Unfachgemäßheit der Ladung herbeigeführt, die nach dem beiderseitigen Vorbringen auch von beiden Parteien (vom Beklagten durch dessen Erfüllungsgehilfen, den LKW-Fahrer) erkannt wurde. Nun hat aber weder die Klägerin (durch ihre Leute) diesen Fehler behoben, noch der LKW-Fahrer des Beklagten auf der Bewirkung einer ordnungsgemäßen und ungefährlichen Beladung bestanden, sondern dessenungeachtet die Unfallsfahrt angetreten. Gerade für diesen bestand aber gemäß Paragraph 61, Absatz eins, StVO die Verpflichtung, die Ladung auf dem von ihm in Betrieb genommenen LKW-Zug so zu verwahren (verwahren zu lassen), dass der sichere Betrieb des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt, niemand gefährdet, behindert oder belästigt wird und die Straße weder beschädigt noch verunreinigt wird (SZ 55/123 mwN).

Gemäß Art 17 Abs 1 CMR haftet der Frachtführer ua für die Beschädigung des Gutes, die zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme und dem der Ablieferung eintritt. Gemäß Abs 2 dieser Bestimmung ist der Frachtführer von der Haftung befreit, wenn die Beschädigung durch ein Verschulden oder durch eine besondere Weisung des Verfügungsberechtigten entstanden ist. Gemäß Abs 4 dieser Bestimmung ist der Frachtführer von der Haftung befreit, wenn die Beschädigung des Gutes aus dem Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln, entstanden ist. Der Beklagte kann hier mit dem (gänzlichen) Haftungsausschlussgrund des Art 17 Abs 4 lit c CMR - weil er mit der Beladung und Entladung nichts zu tun hatte (nicht beauftragt war) - nicht zur Gänze durchdringen, weil er für das hier zu bejahende Verschulden seines Erfüllungsgehilfen, des LKW-Fahrers, der den gefährlichen Zustand der Ladung vor der Unfallsfahrt kannte und dessenungeachtet die Fahrt antrat, gemäß Art 3 CMR haftet. Da sich das Verhältnis, in dem beide Parteien durch das von ihnen zu vertretende Verhalten zum Schaden beigetragen haben, nicht bestimmen lässt, ist eine Aufteilung zu gleichen Teilen vorzunehmen (Schütz aaO Rz 8 zu Art 17 CMR mwN).Gemäß Artikel 17, Absatz eins, CMR haftet der Frachtführer ua für die Beschädigung des Gutes, die zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme und dem der Ablieferung eintritt. Gemäß Absatz 2, dieser Bestimmung ist der Frachtführer von der Haftung befreit, wenn die Beschädigung durch ein Verschulden oder durch eine besondere Weisung des Verfügungsberechtigten entstanden ist. Gemäß Absatz 4, dieser Bestimmung ist der Frachtführer von der Haftung befreit, wenn die Beschädigung des Gutes aus dem Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln, entstanden ist. Der Beklagte kann hier mit dem (gänzlichen) Haftungsausschlussgrund des Artikel 17, Absatz 4, Litera c, CMR - weil er mit der Beladung und Entladung nichts zu tun hatte (nicht beauftragt war) - nicht zur Gänze durchdringen, weil er für das hier zu bejahende Verschulden seines Erfüllungsgehilfen, des LKW-Fahrers, der den gefährlichen Zustand der Ladung vor der Unfallsfahrt kannte und dessenungeachtet die Fahrt antrat, gemäß Artikel 3, CMR haftet. Da sich das Verhältnis, in dem beide Parteien durch das von ihnen zu vertretende Verhalten zum Schaden beigetragen haben, nicht bestimmen lässt, ist eine Aufteilung zu gleichen Teilen vorzunehmen (Schütz aaO Rz 8 zu Artikel 17, CMR mwN).

Der Revision der Klägerin ist daher teilweise Folge zu geben.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 43 Abs 1 ZPO, für das Rechtsmittelverfahren iVm §§ 50, 52 ZPODie Kostenentscheidung beruht auf Paragraph 43, Absatz eins, ZPO, für das Rechtsmittelverfahren in Verbindung mit Paragraphen 50,, 52 ZPO.

Anmerkung

E61635 04A03180

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2001:0040OB00318.00V.0424.000

Dokumentnummer

JJT_20010424_OGH0002_0040OB00318_00V0000_000

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at