

TE OGH 1992/7/1 20b25/92

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 01.07.1992

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Kralik als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Melber, Dr.Kropfitsch, Dr.Zehetner und Dr.Schinko als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Alan D*****, England, vertreten durch Dr.Harald W.Jesser und DDr.Manfred Erschen, Rechtsanwälte in Leoben, wider die beklagten Parteien 1.) Hans P*****

2.) Versicherungs***** AG, ***** , beide vertreten durch Dr. Kurt Konopatsch und Dr.Sonja Jutta Sturm-Wedenig, Rechtsanwälte in Leoben, wegen Zahlung von S 330.000 und Feststellung infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Graz als Berufungsgerichtes vom 27. März 1991, GZ 6 R 236/91-62, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Kreisgerichtes Leoben vom 30. August 1991 , GZ 7 Cg 264/88-57, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit S 16.473,60 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin enthalten Umsatzsteuer von S 2.745,60, keine Barauslagen) binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 10.1.1986 stürzte der Kläger, als er auf dem Gelände der Firma C*****in E***** in Großbritannien einen zu einem Sattelzug gehörigen Anhänger Marke Kässbohrer mit dem österreichischen Kennzeichen St ***** bestieg; er wurde dabei verletzt. Der Erstbeklagte ist Halter dieses Sattelzuges, die zweitbeklagte Partei Haftpflichtversicherer.

Mit der am 6.10.1988 beim Erstgericht eingelangten Klage begehrte der Kläger die Zahlung eines Schmerzensgeldes von S 250.000, eines Verdienstentganges von S 80.000 sowie die Feststellung der solidarischen Ersatzpflicht der Beklagten für alle künftigen Schäden des Klägers aus diesem Unfall.

Der Kläger brachte dazu vor, er habe den Anhänger im Zuge einer Ladungsinspektion bestiegen, es seien zwei Halteschienen gebrochen, weshalb er zu Boden gestürzt und verletzt worden sei. Der Unfall sei durch eine mangelhafte Betriebseinrichtung des vom Erstbeklagten gehaltenen Anhängers verschuldet worden, er habe sich beim Betrieb des Fahrzeuges zugetragen und stehe in einem adäquaten Zusammenhang mit dessen Betriebseinrichtung. Den beim Erstbeklagten beschäftigten Fahrer treffe ein Verschulden, weil er dem Kläger bei der Entfernung des Verdecks nicht behilflich war, er habe den Kläger auch nicht davor gewarnt, sich auf das Verdeck zu begeben. Die

Haftung werde auf das EKHG, ABGB und allenfalls die Rechtsprechung der Gerichtshöfe in England gestützt, sie sei auch wegen des Verschuldens des Erstbeklagten und seines Fahrers gegeben. Österreichisches Recht sei anzuwenden, weil zu dieser Rechtsordnung die stärkste Beziehung bestehe.

Die Beklagten wendeten ein, den Kläger treffe das Alleinverschulden am Unfall, weil er ohne Wissen und Willen des Lenkers auf den Anhänger geklettert sei. Dazu habe er die auf der rückwärtigen Bordwand befindlichen Stecklatten, welche lediglich der Sicherung der Ladung dienen, zum Aufsteigen benützt; er sei aufgrund eigener Ungeschicklichkeit zu Boden gestürzt. Dem anzuwendenden englischen Recht sei eine Gefährdungshaftung entsprechend dem EKHG fremd, die Ansprüche des Klägers seien auch verjährt. Hinsichtlich der zweitbeklagten Partei wurde die Einrede der mangelnden Passivlegitimation mit der Begründung erhoben, daß ihr gegenüber kein Direktanspruch geltend gemacht werden könne.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren kostenpflichtig ab.

Über den eingangs wiedergegebenen unstrittigen Sachverhalt hinausgehend traf es folgende Feststellungen:

Im Jänner 1986 erhielt der Erstbeklagte (ein Spediteur) den Auftrag, von der Maschinenfabrik A*****AG produzierte Maschinenteile von Graz nach England zur Firma C***** zu transportieren. Der Transport wurde mit dem vom Erstbeklagten gehaltenen und bei der Zweitbeklagten haftpflichtversicherten LKW-Zug, bestehend aus dem LKW Marke Mercedes 1635 und dem Sattelanhänger Marke Kässbohrer durchgeführt. Die Einfuhrzollbehandlung und die Entladung sollten durch den Empfänger erfolgen. Am 10.1.1986 langte der LKW-Zug nach erfolgter Verzollung am Gelände des Empfängers ein. Der beim Erstbeklagten beschäftigte Fahrer stellte den Sattelzug an einer am Firmengelände hierfür vorgesehenen Stelle ab und übergab den Arbeitern des Empfängers die Frachtpapiere. Die Abladung sollte mittels eines Kranes erfolgen. Hiefür war erforderlich, die Plane am Sattelanhänger zu entfernen. Dazu öffnete der Fahrer des Erstbeklagten die Bordwand, schlug die Plane hinten hoch auf das Dach und begab sich sodann in den vorderen Bereich des Anhängers, um die Zollschnüre herauszuziehen. Bevor er seine Absicht, nach dem Herausziehen der Zollschnüre die Plane zurückzuschieben, verwirklichen konnte, bestiegen der damals 50 Jahre alte Philipp Edward C***** und der damals 47 Jahre alte Kläger, beide Arbeiter des Empfängers, ohne Wissen und Willen oder Anleitung des Fahrers und außerhalb seines Sichtbereiches die Ladefläche des Anhängers von hinten. Der Kläger und C***** hatten die Absicht, im Auftrag des Empfängers die Ware auf ihre Ordnungsgemäßheit zu überprüfen. Als ersters benützte der eher groß und kräftig gebaute C***** die an der Bordwand zum Aufsteigen befestigte metallene Fußhalterung und stieg auf die Ladefläche des Anhängers, wobei er sich mit der rechten Hand an dem hier vorgesehenen metallenen Haltegriff festhielt. Es handelte sich dabei um einen beim Besteigen eines Anhängers üblichen Vorgang unter Zuhilfenahme der hierfür vorgesehenen Einrichtungen, nämlich der metallenen Fußhalterung und des Haltegriffes. C***** gelangte ohne Schwierigkeiten auf die Ladefläche. Ihm folgte der ca. 1,70 m große und 70 kg schwere Kläger. Er setzte den rechten Fuß auf die metallene Fußhalterung der Bordwand und hielt sich mit der rechten Hand am Haltegriff fest. Sodann wollte er mit dem linken Fuß direkt auf die Ladefläche steigen, er kam dabei ins Schwanken und griff nach einer hinten am Anhänger befindlichen Holzlatte, welche nicht als Aufstiegshilfe diente und dafür nicht geeignet war und brach. Der Kläger verlor das Gleichgewicht und griff nach der nächsthöheren Holzlatte, welche ebenfalls brach. Obwohl er sich mit der rechten Hand weiter am metallenen Griff festhalten hätte können, ließ er diesen los, verlor den Halt und stürzte zu Boden, wodurch er schwere Verletzungen erlitt. Der Fahrer des Erstbeklagten hatte den Unfall nicht direkt beobachtet, da er damit beschäftigt war, im vorderen Bereich des Anhängers die Zollschnüre herauszuziehen. Der vom Erstbeklagten verwendete Brückensattelanhänger wurde am 2.7.1985 nach technischer Überprüfung durch das Amt der S*****Landesregierung einzelgenehmigt und am 25.7.1985 an den Erstbeklagten ausgeliefert. Der Sattelanhänger war nach seiner Fertigung einer Qualitätskontrolle unterzogen und von einem Techniker der Erzeugerfirma überprüft und im wesentlichen für in Ordnung befunden worden. Der Anhänger war durch eine gelbe Plane gegen Wettereinwirkung geschützt. Diese Plane befand sich auf einem sogenannten Schiebeverdeckgestell aus Aluminium, sie kann zufolge der angebrachten Rollen von einer Person unter Zuhilfenahme einer Stange oder einer Latte zurückgeschoben werden. Die Plane ist vorne und hinten an der Dachfläche befestigt, weiters ist sie mittels sogenannter Zollschnüre etwa in der Mitte der seitlichen Bordwände und durch eine Zollschnur, welche sich an der hinteren Bordwand befindet, fixiert. Um die Plane zu öffnen, muß zuerst die hintere Zollschnur herausgezogen werden, sodann folgt das Herausziehen der seitlichen Schnüre. Zum Besteigen der Ladefläche muß die Bordwand heruntergeklappt werden, sodann kann die Ladefläche von hinten unter Zuhilfenahme eines an der hinteren heruntergeklappten Bordwand befindlichen Fußtrittes (seitlich) und eines an der Bordwand

befestigten Haltegriffes (rechts seitlich) bestiegen werden. Über der Bordwand befanden sich seitlich und hinten am Sattelanhänger 4 Fichtenholzplatten im Ausmaß von 2,5 cm x 12 cm, die hinten 2,5 m lang waren. Die an der hinteren Bordwand vorhandene unterste Fichtenholzplatte, die optisch ohne weiteres als solche erkennbar ist, befand sich knapp über der hinteren Bordwandoberkante oberhalb des Haltegriffes. Diese Fichtenholzplatten dienen allein der Befestigung der Plane, sie weisen keine Tragkraft auf. Sie sind nicht geeignet, als Aufstiegshilfe zu dienen; dafür sind der an der Bordwand angebrachte metallene Fußtritt und der am rechten Steher angebrachte metallene Haltegriff vorgesehen. Derartige Latten sind keine Eigenart des betroffenen Sattelanhängers, sie befinden sich auch an anderen Anhängern und werden nur über Sonderwunsch des Kunden aus Aluminium hergestellt. Zusätzlich verfügt der Anhänger über eine Leiter, unter deren Zuhilfenahme die Ladefläche bestiegen werden kann.

Die Aufgabe des Klägers bestand darin, im Auftrag des Empfängers die Ladung zu überprüfen und den Entladevorgang vorzubereiten; er wies hinreichende Erfahrung auf.

Dem Fahrer des Erstbeklagten oblag es, die Plane und die Bordwand zu öffnen, um den Entladevorgang vorzubereiten. Der Kläger bestieg den Sattelanhänger zu einem Zeitpunkt, als die Tätigkeit des Fahrers noch nicht beendet war; dieser hatte lediglich die Schnüre herausgezogen und die Bordwand geöffnet, jedoch das Schiebeverdeckgestell noch nicht zurückgeschoben. Der Fahrer des Erstbeklagten warnte den Kläger nicht davor, die Holzstecklatten als Aufstiegshilfe zu benutzen, weil nach außen hin ohne weiteres erkennbar war, daß es sich um einfache Fichtenholzplatten handelte, die nicht zum Besteigen oder als Aufstiegshilfe geeignet waren.

In rechtlicher Hinsicht vertrat das Erstgericht die Ansicht, gemäß Art 3 des Übereinkommens vom 4.5.1971 über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht (Haager Straßenverkehrsabkommen) sei englisches Recht anzuwenden. Diesem sei eine verschuldensunabhängige Halterhaftung unbekannt, insbesondere kenne es keine Haftung aus der Betriebsgefahr. Zur Begründung eines Schadenersatzanspruches müsse daher ein fahrlässiges Verhalten des Fahrzeuglenkers unter Beweis gestellt werden. Ein solches sei dann gegeben, wenn eine Verletzung der gesetzlichen Verpflichtung zur Obsorge vorliege, die zu einem Schaden einer Person führe, der vom Schädiger nicht gewollt sei. Es müßten drei Hauptaspekte erfüllt sein, nämlich 1.) es müsse eine Pflicht zur Obsorge bestehen, 2.) es müsse eine Verletzung dieser Pflicht vorliegen und 3.) als Folge dessen ein Schaden erlitten worden sein. Eine Haftung des Erstbeklagten sei im vorliegenden Fall daher nur dann gegeben, wenn sein Fahrer spezifische Handlungen oder Unterlassungen gesetzt hätte, die als fahrlässig zu qualifizieren seien. Es könne dem Fahrer jedoch kein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er, wie es zu seinen Pflichten gehörte, die Bordwand herunterließ und sodann die Schnüre als Vorbereitungshandlung für das Zurückschieben der Plane entfernte. Der Fahrer habe nicht damit rechnen können, daß das Betreten der Ladefläche vor Beendigung seiner vorbereitenden Tätigkeit erfolgen werde; im Hinblick auf die vorhandenen Einrichtungen zum Besteigen der Ladefläche habe für ihn auch kein Anlaß bestanden, die Arbeiter der Empfängerfirma besonders darauf hinzuweisen, daß die Holzlatten nicht als Aufstiegshilfe geeignet seien. Es sei für den Fahrer des Erstbeklagten nicht vorhersehbar gewesen, daß der Kläger das Gleichgewicht verlieren und die an der Hinterseite des Anhängers befindlichen Latten zu Hilfe nehmen werde. Es könne daher dem Fahrer des Erstbeklagten kein fahrlässiges Verhalten zur Last gelegt werden, der Unfall sei auch nicht von der Art, daß er sich im ordentlichen Verlauf der Dinge ohne Fahrlässigkeit nicht ereignet hätte.

Der dagegen erhobenen Berufung des Klägers gab das Berufungsgericht nicht Folge. Es schloß sich der Rechtsansicht des Erstgerichtes, es sei aufgrund des Haager Straßenverkehrsübereinkommens englisches Recht anzuwenden, an. Der Umstand, daß Großbritannien nicht Vertragsstaat dieses Übereinkommens sei, führe zu keinem anderen Ergebnis, denn gemäß Art 11 des Übereinkommens seien dessen (Kollisions-)Normen auch dann anwendbar, wenn das verwiesene Recht nicht das eines Vertragsstaates sei. Bei den vom Kläger geltend gemachten Ansprüchen handle es sich um außervertragliche Schadenersatzansprüche, welche nach § 48 IPRG grundsätzlich nach dem Recht des Staates zu beurteilen seien, in dem das den Schaden verursachende Verhalten gesetzt wurde. Die Verweisungsnorm des § 48 Abs 1 zweiter Satz IPRG, wonach dann, wenn für die Beteiligten eine stärkere Beziehung zum Recht ein und desselben anderen Staates bestehe, dieses Recht maßgebend sei, liege nicht vor. Im übrigen gelte die Regelung des § 48 IPRG gemäß § 53 IPRG nur dann, wenn zwischenstaatliche Vereinbarungen nichts anderes vorsehen. Ein Verstoß der anzuwendenden Bestimmungen des englischen Rechtes gegen den (inländischen) "ordre public" wurde verneint.

Das Berufungsgericht bewertete den Streitgegenstand mit über 50.000 S und erklärte die ordentliche Revision für zulässig. Dazu wurde ausgeführt, daß - soweit überschaubar - eine höchstgerichtliche Rechtsprechung zum gänzlichen Haftungsausschluß im verwiesenen fremden Recht im Blickwinkel des § 6 IPRG und des Art 10 des Haager

Straßenverkehrsübereinkommens fehle.

Dagegen richtet sich die Revision des Klägers mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahingehend abzuändern, daß seiner Berufung gegen das Ersturteil Folge gegeben und dem Klagebegehren stattgegeben werde; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Beklagten beantragten, dem Rechtsmittel des Klägers nicht Folge zu geben.

Die Revision ist zulässig, aber nicht berechtigt.

Rechtliche Beurteilung

Der Kläger macht in seinem Rechtsmittel geltend, gemäß § 36 IPRG sei österreichisches Recht anzuwenden. Die Bereitstellung von sicheren und gefahrlosen Ladefahrzeugen sei zweifellos eine ausgesprochene Nebenpflicht aus dem Frachtvertrag, der Schutz aus diesem Vertrag erstrecke sich auch auf den Kläger. Der Entladevorgang unterliege der Haftung des EKHG, überdies bestehe eine Haftung gemäß § 425 HGB für alle Vorgänge bei der Entladung. Sei der Frachtführer damit einverstanden, daß beim Entladen andere Personen als seine eigenen eingesetzt werden, so hafte er für die dabei entstandenen Schäden. Im vorliegenden Fall hätte sich der Fahrer des Erstbeklagten nicht damit begnügen dürfen, die Bordwand herunterzulassen und sich dann zu entfernen. Wäre er nach Herablassen der Bordwand beim Fahrzeug geblieben und hätte den Entladevorgang überwacht, so wäre es auch seine Pflicht gewesen, den Kläger davor zu warnen, die Fichtenlatten als Aufstiegshilfe zu benutzen.

Aber auch im Falle einer Beurteilung des Rechtsfalles nach englischem Recht hafteten die Beklagten für die Unfallsfolgen. Aus den mit Schriftsatz vom 29.7.1991 vorgelegten präjudiziellen Entscheidungen zum englischen Recht ergebe sich eine derartige Haftung eindeutig.

Hiezu wurde erwogen:

Auch die Berufung des Klägers auf den vom Erstbeklagten abgeschlossenen Frachtvertrag vermag seinem Klagebegehren nicht zum Erfolg zu verhelfen. Da der vom Kläger geltend gemachte Anspruch in den CMR nicht geregelt ist, hat seine Beurteilung nach dem jeweils anzuwendenden nationalen Recht zu erfolgen (Schütz in Straube, HGB Anh I zu § 452, CMR, Rz 4 zu den Vorbemerkungen mwN). Der Frachtvertrag, auf den der Kläger seinen Anspruch nunmehr ebenfalls stützt, wurde zwischen dem Absender, d.i. die Maschinenfabrik A*****AG in Graz und dem Erstbeklagten, einem österreichischen Frachtführer oder Spediteur, geschlossen. Auf diesen Vertrag findet österreichisches Recht Anwendung, sodaß die Beurteilung der Ansprüche des Klägers, soweit sie aus diesem Vertrag abgeleitet werden, nach österreichischem Recht zu erfolgen hat. Nach österreichischem Recht entfaltet zwar der zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossene Frachtvertrag auch Schutzwirkungen zugunsten Dritter (siehe hierzu Koziol-Welser I 8, 292), doch setzen daraus abgeleitete Schadenersatzansprüche Verschulden des Schädigers voraus. Unter Zugrundelegung der Feststellungen des Erstgerichtes kann, wie schon die Vorinstanzen zutreffend ausgeführt haben, weder dem Fahrer des Erstbeklagten noch diesem selbst ein Verschulden angelastet werden. Der Kläger hat den Sattelanhänger zu einem Zeitpunkt bestiegen, als die Tätigkeit des Fahrers des Erstbeklagten noch nicht beendet war, er hat sich dabei an Holzlatten angehalten, die erkennbar nicht zum Besteigen oder als Aufstiegshilfe geeignet waren. Bei dieser Sachlage hieße es die Sorgfaltspflichten überspannen, würde man dem Fahrer des Erstbeklagten eine vorbeugende Warnpflicht auferlegen.

Zutreffend haben die Vorinstanzen aber auch eine deliktische Haftung der Beklagten verneint. Diesbezüglich ist entgegen der vom Kläger vertretenen Ansicht englisches Recht anzuwenden. Unterstellt man den vom Kläger erlittenen Unfall dem Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht (Haager Straßenverkehrsabkommen), so ergibt sich dies aus Art 3 dieses Übereinkommens; vertritt man aber die Ansicht, daß ein Straßenverkehrsunfall im Sinne des Art 1 Abs 2 dieses Übereinkommens nicht gegeben ist, ergibt sich die Anwendung englischen Rechtes aus § 48 IPRG. Irgendeine stärkere Beziehung der Beteiligten zum österreichischen Recht als zum Recht des Handlungsortes (§ 48 Abs 1 zweiter Satz IPRG) ist nicht erkennbar.

Wie das Erstgericht bereits ausgeführt hat, ist nach englischem Schadenersatzrecht Anspruchsgrundlage in der Regel der zum Recht der unerlaubten Handlung gehörende Tatbestand der Fahrlässigkeit oder fahrlässigen Schadenszufügung. Danach können Schadenersatzansprüche nur durchgesetzt werden, wenn der Geschädigte dem Schädiger ein Verschulden nachweist. Es gibt keine Gefährdungshaftung; auch wird grundsätzlich nicht aufgrund von Schuldvermutungen gehaftet (Neidhart-Zwergler, Unfall im Ausland, Schadensregulierung, 78). Die vom Kläger mit

vorbereitendem Schriftsatz vom 29.7.1989 vorgelegten Kopien des Consumer Protection Act berühren nicht den hier zu beurteilenden Schadensfall. Dieser am 15.5.1987 im Vereinigten Königreich verabschiedete Consumer Protection Act behandelt im Teil 1 (Section 1 bis 9) die Produkthaftung, Teil 2 (Section 10 bis 19) betrifft die Sicherheit von Verbrauchsgütern, Teil 3 (Section 20 bis 26) behandelt irreführende Preisangaben (siehe Triebel in Westphalen, Produkthaftungshandbuch Bd. 2, Rz 23 f zu § 124).

Keinesfalls kann gesagt werden, daß das Fehlen eines Gefährdungshaftungstatbestandes mit der öffentlichen Ordnung offensichtlich unvereinbar sei (Art 10 Haager Straßenverkehrsübereinkommen) oder daß die Anwendung des englischen Rechtes zu einem Ergebnis führen würde, das mit den Grundwertungen der österreichischen Rechtsordnung unvereinbar wäre (§ 6 IPRG). Durch diese Bestimmungen soll die inländische Rechtsordnung nur vor dem Eindringen solcher fremder Rechtsgedanken geschützt werden, die mit wesentlichen österreichischen Rechtsgrundsätzen unvereinbar sind; sie dienen dem Schutz der Grundwertungen des österreichischen Rechtes (siehe ZVR 1991/42 mwN). Da aber auch das österreichische Recht grundsätzlich Schadenersatzansprüche nur bei Verschulden des Schädigers gewährt, widerspricht das Fehlen eines Gefährdungstatbestandes nicht den Grundwertungen österreichischen Rechtes.

Daraus folgt, daß dem Kläger ein Schadenersatzanspruch nur dann zustünde, wenn dem Erstbeklagten oder seinem Fahrer ein fahrlässiges Verhalten zur Last gelegt werden könnte; daß dies nicht der Fall ist, wurde bereits oben ausgeführt.

Die Revision des Klägers mußte sohin erfolglos bleiben.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO.

Anmerkung

E30583

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1992:0020OB00025.92.0701.000

Dokumentnummer

JJT_19920701_OGH0002_0020OB00025_9200000_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