

TE OGH 1988/4/14 7Ob507/88

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 14.04.1988

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Flick als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Wurz, Dr. Warta, Dr. Egermann und Dr. Niederreiter als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei W*** Wasserreinigungsbau Gesellschaft mbH, Salzburg, Neutorstraße 59, vertreten durch Dr. Wolfgang Jeannee, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei N*** Schiffahrt- und Transport

Gesellschaft mbH, Düsseldorf 1, Kaiser Wilhelm-Ring 7, vertreten durch Dr. Franz Kreibich, Rechtsanwalt in Salzburg, wegen US-Dollar 250.000,--, DM 119.197,25 und S 36.576,20 s.A. (Gesamtstreichwert S 5.874.576,20 s.A.), infolge Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Linz als Berufungsgerichtes vom 22. Juni 1987, GZ 1 R 337/86-56, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Zwischenurteil des Landesgerichtes Salzburg vom 19. September 1986, GZ 14 Cg 358/84-50, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt und beschlossen:

Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil wird im Umfang des Ausspruches, daß die Teilansprüche der klagenden Partei auf Ersatz von US-Dollar 235.000,--, von US-Dollar 15.000,-- und von DM 39.197,25 dem Grunde nach zu Recht bestehen, als Teilzwischenurteil bestätigt. Im übrigen wird das angefochtene Urteil aufgehoben und die Rechtssache im Umfang der Aufhebung an das Erstgericht zur Verfahrensergänzung und neuen Entscheidung zurückverwiesen. Die Kostenentscheidung bleibt der Endentscheidung vorbehalten.

Text

Entscheidungsgründe:

Die klagende Partei hatte Gußrohre für eine Pumpstation in den Irak zu liefern. Mit der Versendung beauftragte sie die beklagte Partei. Die Streitteile einigten sich über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten. Die beklagte Partei beauftragte mit dem Seetransport von Hamburg nach Iskenderun in der Türkei die Firma C***. Die vierte Teillieferung der Rohre erfolgte mit dem Schiff Komovi. Nach dessen Ankunft in der Türkei wurden mit einstweiligen Verfügungen des Landesgerichtes Ankara vom 23. Juni 1982 bzw. 8. Juli 1982 die innerhalb der türkischen Grenzen gelegenen beweglichen und unbeweglichen Güter der Firma C*** mit dinglichem Arrest belegt. Davon waren auch die Gußrohre der klagenden Partei betroffen. Die Verfügung war von einem Gläubiger der Firma C*** erwirkt worden, der eine Forderung aus ungedeckten Schecks in Höhe von US-Dollar 500.000,-- geltend machte. Die klagende Partei begehrte den Ersatz der von ihr für die Freigabe und den Weitertransport der Ware aufgewendeten Kosten, und zwar US-Dollar 235.000,-- für den Weitertransport von Iskenderun nach Basrah, US-Dollar 15.000,-- an Kosten für den türkischen Anwalt, DM 39.197,25 an Reise- und Aufenthaltskosten der Mitarbeiter der klagenden Partei zur Ermöglichung des Weitertransports, S 36.576,20 an Versicherungsprämie für den Transport Iskenderun-Basrah, sowie den Ersatz der

durch die verzögerte Anlieferung an die Baustelle verursachten Stillstandskosten von DM 80.000,- (AS 280, ON 43). Das Erstgericht erkannte mit Zwischenurteil zu Recht, daß die Klagsforderungen dem Grunde nach zu Recht bestehen. Nach seinen Feststellungen lud die klagende Partei mehrere internationale Spediteure zur Anbotstellung ein. In einem Schreiben der beklagten Partei vom 8. Dezember 1981 heißt es unter anderem, daß es sich bei der mit der beklagten Partei arbeitenden Reederei um eine der größten und erfahrensten Reedereien in dem in Betracht kommenden Fahrgebiet handelt, sodaß mit einer sorgfältigen Abwicklung fest gerechnet werden könne. Das Anbot der beklagten Partei vom Jänner 1982 wurde von der klagenden Partei nicht angenommen, weil es preislich zu hoch lag. Vor der Auftragsvergabe am 5. Februar 1982 bot der Prokurist der beklagten Partei Wilhelm Klaus V*** verbesserte Konditionen an, worauf der beklagten Partei telefonisch der Auftrag erteilt wurde. Im schriftlichen Speditionsvertrag scheint wegen der Ausfallshaftung der Ö*** K***

als Vertragspartner der klagenden Partei die T*** AG & CO, nunmehr M*** T***, Transport- und Speditionsgesellschaft mbH (im folgenden Firma T***) mit dem Sitz in Österreich auf. Es war zwischen den Streitteilen jedoch klar, daß den Auftrag die beklagte Partei durchführen wird. Gegenstand des Vertrages war die Besorgung des Transportes ab Hamburg (fob) bis Basrah (frei Ankunft Baustelle). Zur Durchführung der Transportabwicklung "vor Ort", insbesondere in den türkischen Häfen, verpflichtete sich der Spediteur, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, um eine reibungslose Transportabwicklung zu gewährleisten. Bei entsprechenden Störungen oblag es dem Spediteur, geeignete Maßnahmen zur Behebung der Störungen zu treffen, ohne daß der klagenden Partei irgendwelche Kosten entstehen (Punkt 1 des Speditionsvertrages, Beilage D). Die Transportversicherung sollte von der klagenden Partei, die Speditionsversicherung vom Spediteur abgeschlossen werden. Alle Fälle höherer Gewalt, politische Veränderungen und regierungsseitige Eingriffe, Transportbehinderungen während des Ramadanmonats sowie die Beeinträchtigung der Beförderungswege gehen nicht zu Lasten des Spediteurs. Als Laufzeit für die Sendung wurden 6 bis 8 Wochen vereinbart. Dem Vertrag wurden die Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen zugrunde gelegt. Es wurde die Geltung österreichischen Rechtes und als Gerichtsstand Salzburg vereinbart. Khalil K*** war bis Ende 1981 Geschäftsführer der P*** E*** L*** in Antwerpen (im folgenden nur Firma P***). Er war in Hamburg als ein tüchtiger Schiffahrtskaufmann bekannt. Mehrere Großladungen, die die beklagte Partei von der Firma P*** vernehmen hatte lassen, waren reibungslos durchgeführt worden. Ende des Jahres 1981 gründete Khalil K*** eine eigene Reederei, die Firma C***, mit einem Gesellschaftskapital von sfr 50.000,-. Die Firma C*** wurde am 19. Mai 1982 in das Handelsregister in Freiburg eingetragen. Das Geschäftskapital wurde voll einbezahlt. Die Firma C*** bereederte keine eigenen Schiffe, sondern arbeitete lediglich auf Charterbasis. Bei der Auswahl der Firma C*** verließ sich die beklagte Partei auf den guten Ruf des Geschäftsführers Khalil K*** und auf den guten Ruf der Agentur C*** in Hamburg, die als Agent für die Firma C*** tätig war. Die Agentur C*** hatte der beklagten Partei versichert, daß alle Geschäftsfälle mit der Firma C*** ordnungsgemäß abgewickelt würden. Eigene Erkundigungen über die Firma C*** hatte die beklagte Partei nicht eingeholt. Es war ihr nicht bekannt, daß die Firma C*** im Zeitpunkt der Auftragserteilung noch nicht registriert war.

Bei den ersten drei Schiffen der Firma C*** kam es zu Verspätungen, die ihren Grund in einem Streik in Immingham und in Verstopfungen in den türkischen Häfen hatten. Mit Schreiben vom 19. April 1982 machte die klagende Partei geltend, daß die erste Teilsendung nach 9 Wochen noch immer nicht auf der Baustelle angekommen ist. Mit Schreiben vom 27. April 1982 setzte die klagende Partei eine Nachfrist bis 7. Mai 1982 und stellte den Vertragsrücktritt und Schadenersatzforderungen in Aussicht. Die vierte Teillieferung wurde gemäß Frachtvertrag vom 28. April 1982 auf das Schiff Komovi verladen. Ende Juni 1982 erhielt die Komovi einen Liegeplatz in Iskenderun und begann mit der Lösung einer großen Holzpartie. Auf Antrag der K*** U*** N*** K***. S*** in Ankara (im folgenden nur Firma K***) wurden dann die einstweiligen Verfügungen erlassen. Nach Beschlagnahme der Gußrohre wendete sich die klagende Partei mit Schadenersatzforderungen zunächst an die Firma T***, die das Schreiben an die beklagte Partei weiterleitete. Mit Schreiben vom 11. August 1982 übermittelte die beklagte Partei der klagenden Partei eine Erklärung über die Abtretung aller Ansprüche aus den vier Frachtverträgen mit der Firma C***. Diese Abtretungserklärung wurde von der klagenden Partei nicht angenommen. Mit Fernschreiben vom 12. August 1982 erklärte die beklagte Partei ihre Bereitschaft, für alle Ansprüche der klagenden Partei, die sich aus dem Speditionsvertrag ergeben, einzutreten. Bei seiner rechtlichen Beurteilung ging das Erstgericht von § 408 Abs 1 HGB aus, wonach der Spediteur die Versendung, insbesondere die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes auszuführen habe. Der Spediteur könne danach nicht einen beliebigen Frachtführer auswählen, sondern müsse bei der Auswahl auf Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit achten. Hiebei sei nicht

ausreichend, daß der gewählte Frachtführer die Beförderung gewerbsmäßig und in Übereinstimmung mit den öffentlichen Zulassungsbestimmungen ausübe. An diesen Grundsätzen gemessen treffe die beklagte Partei bei der Auswahl der erst neu gegründeten, schwach kapitalisierten reinen Charterreederei C***, über deren Bonität sich die beklagte Partei nicht ausreichend erkundigt habe, ein Verschulden.

Das Berufungsgericht bestätigte das Ersturteil. Es stellte ergänzend fest, daß die beklagte Partei der klagenden Partei mit Fernschreiben vom 16. Juli 1982 mitteilte, daß die Gußrohre mit einem Arrest belegt worden sein sollen. Am 9. August 1982 sandte die beklagte Partei der klagenden Partei ein weiteres Fernschreiben mit folgendem Inhalt: "Unter den derzeitigen Bedingungen sehen wir uns zur Zeit nicht in der Lage, für den Weitertransport der Rohre zu sorgen Nach unserer Ansicht gibt es im Moment nur zwei Möglichkeiten: 1. Sie versuchen, eine Klärung der Angelegenheit unter Anwendung juristischer Mittel voranzutreiben. Dies dürfte nach Lage der Dinge einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. 2. In direkten Verhandlungen mit den türkischen Gläubigern zu versuchen, die Ladung freizubekommen Gegebenenfalls würden wir vorschlagen, daß ein Beauftragter Ihres Hauses und unserer Firma in die Türkei fliegen, um alle Einzelheiten zu klären. Dies würde die Bereitschaft der Empfänger oder Ihres Hauses voraussetzen, mit den türkischen Gläubigern ein Arrangement zu treffen."

Die Versteigerung der Ladung war für den 23. und

24. September 1982 angesetzt. Da eine Freigabe der Ladung mit

rechtlichen Mitteln bis zu diesem Zeitpunkt nicht erreichbar

erschien, versuchte die klagende Partei die Ladung durch

Verhandlungen mit der Firma K*** freizubekommen. Dazu reisten Axel

W*** und Rudi D*** von der klagenden Partei sowie Hans

Dieter K*** von der beklagten Partei in die Türkei, um mit der

Firma K*** zu verhandeln. Am 21. September 1982 kam es zu einer

Vereinbarung zwischen der Firma K*** und der klagenden Partei mit

folgendem Inhalt: "1. Der Verkauf der erwähnten beschlagnahmten

Waren, wie sie sich aus den Akten des Vollstreckungsgerichtes

ergeben und der für den 23. und 24. September 1982 vorgesehen ist,

soll durch K*** sofort gestoppt werden. 2. W*** wird K*** den

Betrag von US-Dollar 235.000,- zahlen, damit K*** alle oben

erwähnten Waren transportiert Dieser von W*** zu zahlende

Betrag schließt alle Kosten ein, die K*** für den Transport

Iskenderun/Mersin nach fot Az Zubair/Irak aufwendet, sowie alle

Kosten, die sich aufgrund der Beschlagnahme ergeben, d.h. z.B.

Kosten für die Beladung vom Kai auf LKWs, Lagerkosten von der

Ankunft bis zur Beladung auf den LKW, Zollabfertigung,

Liegegeldkosten, Gerichtskosten, Anwaltsgebühren usw." Die Arrestbeschlüsse des Landesgerichtes Ankara waren rechtsmittelbar. Aufgrund der Zeitnot wäre aber eine Freigabe der Ladung vor dem Versteigerungstermin durch gerichtliche Schritte nicht mehr möglich gewesen.

Nach der Ansicht des Berufungsgerichtes sei zufolge der getroffenen Rechtswahl österreichisches Sachrecht anzuwenden. Unterliege ein Rechtsgeschäft der Beurteilung nach dem Recht eines bestimmten Staates, dann seien auch Inhalt und Abwicklung des Vertrages einschließlich der Folgen einer Nicht- oder Schlechterfüllung, also auch Schadenersatzansprüche aus der Nichterfüllung von Verträgen, nach dem Vertragsstatut zu beurteilen. Der beklagten Partei komme die Stellung eines Frachtführers zu. Habe sich nämlich der Spediteur, wie hier, mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt, habe er gemäß § 413 HGB ausschließlich die Rechte und

Pflichten eines Frachtführers. Die von dem Spediteur in einem solchen Fall herangezogenen Frachtführer seien seine Erfüllungsgehilfen, für deren Verschulden er hafte. § 413 HGB sei jedoch hier durch die Vereinbarung der Geltung der AÖSp abbedungen worden. Nach § 52 lit. a AÖSp trete der Spediteur seinen etwaigen Anspruch gegen den Dritten dem Auftraggeber auf dessen Verlangen ab, wenn ein Schade bei einem Dritten, namentlich einem Frachtführer, Schiffer oder bei einem sonstigen an der Ausführung des Auftrages beteiligten Unternehmen entstanden sei. Nach § 52 lit. b AÖSp bestehet für den Spediteur eine weitergehende Verpflichtung oder eine Haftung nur, wenn ihm eine schuldhafte Verletzung der Pflichten aus § 408 Abs 1 HGB zur Last falle. Nach § 52 lit. c AÖSp hafte der Spediteur auch in den Fällen der §§ 412, 413 HGB nur nach Maßgabe dieser Bedingungen. Soweit die Anwendung der §§ 412, 413 HGB zu zwingendem Frachtrecht führe, werde allerdings § 52 lit. c AÖSp von der Rechtsprechung als unwirksam behandelt. Im Falle einer Fixkostenspedition, bei welcher Beförderungsarten vereinbart worden seien, die zweifellos vom Spediteur nicht selbst ausgeführt werden könnten, wie etwa die Beförderung zur See, sei aber davon auszugehen, daß eine Beförderungspflicht nicht übernommen worden sei, sodaß insoweit die Frachtführerhaftung abbedungen werden könne. Im vorliegenden Fall seien die Parteien wohl davon ausgegangen, daß die Verschiffung nicht von der beklagten Partei selbst vorgenommen werde, sondern daß damit eine Reederei beauftragt werden solle. Aus § 52 AÖSp folge somit, daß die beklagte Partei für ein Verschulden des von ihr herangezogenen Verfrächers nicht gemäß § 1313 a ABGB hafte. Die Haftung der beklagten Partei beschränke sich vielmehr auf die Vorschrift des § 408 Abs 1 HGB. Danach habe der Spediteur die Versendung, insbesondere die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes auszuführen. Der Spediteur sei dem Auftraggeber für den Schaden verantwortlich, den er dadurch verursacht habe, daß er pflichtwidrig und schuldhaft einen Dritten mit einem Geschäft zur Ausführung des Beförderungsauftrages betraue, der dafür nicht geeignet sei. Nach § 1298 ABGB treffe den Spediteur im Schadensfall die Beweislast dafür, daß er auch tatsächlich wie ein sorgfältiger Kaufmann des gleichen Geschäftszweiges gehandelt habe. Im vorliegenden Fall könne nicht gesagt werden, daß der beklagten Partei der ihr obliegende Beweis gelungen sei. Obwohl die beklagte Partei mit der Firma C*** noch keinerlei Geschäfte abgewickelt habe und es sich bei dieser Firma um ein neu gegründetes Unternehmen gehandelt habe, habe sich die beklagte Partei nicht über die Eignung und Zuverlässigkeit der Firma C*** für den durchzuführenden Beförderungsauftrag erkundigt. Die beklagte Partei habe mit Rücksicht auf den Umfang des Auftrages sich nicht allein auf den guten Ruf des Gründers der Firma und auf die Agentur C*** verlassen dürfen. Die beklagte Partei habe insbesondere nicht darauf vertrauen dürfen, daß das neu gegründete Unternehmen auch mit entsprechendem Kapital ausgestattet sei. Hätte die beklagte Partei entsprechende Erkundigungen eingeholt, hätte sie festgestellt, daß die Firma C*** zum Zeitpunkt der Auftragserteilung nicht einmal im Handelsregister eingetragen gewesen sei. Das Erstgericht habe daher zutreffend der beklagten Partei ein Auswahlverschulden angelastet. Die beklagte Partei könne sich nicht auf die Haftungsbefreiung nach § 41 lit. a AÖSp berufen. Nach dieser Bestimmung sei zwar der Spediteur, der die Speditionsversicherung decke, für jeden durch diese Versicherung gedeckten Schaden frei. Diese Beschränkung der Haftung des Spediteurs beruhe auf dem Gedanken der Versicherung des bei der Ausführung der Spedition in Betracht kommenden Schadens. § 41 lit. a AÖSp könne daher nur dahin verstanden werden, daß die Haftungsbefreiung des Spediteurs infolge Deckung der Speditionsversicherung dann eintrete, wenn durch die Versicherung der Schade in der Höhe gedeckt werde, für den der Spediteur zu haften habe. Gemäß § 5 Z 6 SVS seien von der Versicherung Schäden durch Beschlagnahme jeglicher Art ausgeschlossen. Die von der klagenden Partei geltend gemachten Beträge seien infolge der festgestellten Arrestbeschlüsse des Landesgerichtes Ankara entstanden. Es bestehe daher bereits aufgrund des genannten Ausschlusses für diese Schäden kein Versicherungsschutz. Darüber hinaus stehe fest, daß schon betragsmäßig nicht der gesamte Schade aufgrund des SVS durch die Versicherung gedeckt sei. Auch der Verjährungseinwand der beklagten Partei sei nicht berechtigt. Gemäß § 64 AÖSp werde die Verjährungsfrist des § 414 HGB auf 6 Monate herabgesetzt. Die Verjährung beginne mit der Kenntnis des Berechtigten von dem Anspruch, spätestens mit der Ablieferung des Gutes. Die Beschlagnahme sei hier am 23. Juni 1982 und am 8. Juli 1982 erfolgt. Frühestens mit diesem Zeitpunkt habe die Verjährungsfrist zu laufen begonnen. Die Klage sei aber bereits am 13. Dezember 1982 eingebbracht worden. Desgleichen sei der Einwand der Haftungsbeschränkung gemäß § 54 AÖSp unberechtigt. Der Fall des § 54 lit. a Z 1 AÖSp (Unterschlagung oder Veruntreuung des Gutes) komme hier nicht in Betracht. § 54 lit. a Z 2 AÖSp stelle die Haftungsbeschränkung auf das Gewicht des Gutes ab, woraus hervorgehe, daß dabei nur an Beschädigungen, Wertminderungen oder den Verlust des Gutes selbst gedacht sei. Die summenmäßigen Begrenzungen des § 54 AÖSp fänden daher nur auf Güterschäden (Verlust oder Beschädigungen) Anwendung, nicht aber auch auf sonstige Schäden. Diese Erwägungen hätten auch für die Haftungsbeschränkung nach § 660 HGB Geltung. Im vorliegenden Fall handle es

sich aber um einen Anspruch, der sich daraus ergebe, daß die beklagte Partei der ihr gemäß § 408 Abs 1 HGB obliegenden Verpflichtung bei der Auswahl des Verfrachters nicht nachgekommen sei. Dem Einwand der beklagten Partei, der Schaden hätte durch rechtzeitige Einbringung von Rechtsmitteln verhindert werden können, sei die Vereinbarung der Streitteile entgegenzuhalten, wonach Vorkommnisse auf dem Transportweg, die Einfluß auf das Vertragsverhältnis der klagenden Partei und ihren irakischen Kunden haben könnten, von der beklagten Partei auf eigene Kosten mit geeigneten Dokumenten und Beglaubigungen glaubhaft zu machen und bei Störungen geeignete Maßnahmen zu treffen seien. Außerdem habe die beklagte Partei der klagenden Partei selbst zugestanden, zu wählen, welche Möglichkeiten für eine Freigabe der Ladung sie in Betracht ziehen wolle. Abgesehen davon, daß nach dem Speditionsvertrag die beklagte Partei verpflichtet gewesen sei, entsprechende gerichtliche Schritte zu unternehmen, habe für rechtliche Schritte zur Freigabe der Ladung die zur Verfügung stehende Zeit nicht ausgereicht. Die geltend gemachten Schadenersatzansprüche seien überdies von dem Umstand, daß die Aufhebung der Beschlagnahme nicht auf gerichtlichem Wege, sondern durch eine Vereinbarung mit der Firma K*** zustandegekommen sei, nicht abhängig. Die Zahlung an die Firma K*** sei unter anderem für die Beförderung der Ware der klagenden Partei von Iskenderun nach Basrah erfolgt, zu der die beklagte Partei nicht mehr in der Lage gewesen sei. Die übrigen Ansprüche betreffen Kosten der klagenden Partei aus der Schadensabwehr, Kosten für die verspätete Lieferung und die Versicherungsprämie für den Landtransport, die jedenfalls dem Grunde nach zu Recht bestünden.

Rechtliche Beurteilung

Die gegen die Entscheidung der zweiten Instanz erhobene Revision der beklagten Partei ist zur zum Teil berechtigt.

Daß der wahre Vertragspartner der klagenden Partei die beklagte Partei geworden ist, wurde bereits in der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 12. Juli 1984 (ON 30) ausgesprochen. Zur Frage der inländischen Gerichtsbarkeit und der getroffenen Rechtswahl kann gleichfalls auf diese Entscheidung verwiesen werden. Diese Fragen sind auch nicht mehr strittig. Ebenso ist es nicht strittig, daß eine Fixkostenspedition vorliegt.

Nach § 413 Abs 1 HGB hat der Fixkostenspediteur ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Als Frachtführer bezeichnet § 425 HGB nur denjenigen, der es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Land oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen. Unter den Begriff des Frachtführers im Sinne §§ 425 f HGB fällt daher nicht der Güterbeförderer zur See (Verfrachter von Seeschiffen). Nach herrschender Ansicht gilt § 413 Abs 1 HGB jedoch auch für den Verfrachter (Helm in Großkomm. HGB3 V/1 Anm. 7 zu § 413; Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht2 218; Schmidt "Speditionsversicherung und Verfrachterhaftung des Fixkostenspediteurs" im Transportrecht 1987 165 mit Nachweisen aus der deutschen Rechtsprechung). Diese Ansicht ist jedoch nicht unbestritten (vgl. Bischof, Verfrachterhaftung des Spediteurs? in VersR 1988, 225), kann jedoch hier unerörtert bleiben. Ihr kommt nur dort Bedeutung zu, wo die Geltung des § 413 Abs 1 HGB die Anwendung zwingenden Frachtrechtes und somit die Unwirksamkeit davon abweichender Vereinbarungen, auch in allgemeinen Beförderungsbedingungen wie den AÖSp und ADSp, zur Folge hat, so etwa im Bereich der CMR (vgl. SZ 54/160). Als zwingendes Sonderfrachtrecht kämen hier die Haftungsbestimmungen des § 559 HGB und der §§ 606 bis 608 HGB über die Verfrachterhaftung für Schäden infolge See- und Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes und infolge mangelnder Ladungsfürsorge sowie § 660 HGB über die beträchtliche Haftungsbeschränkung unter der Voraussetzung, daß ein Konnossement ausgestellt wurde, in Betracht (§ 662 Abs 1 HGB; vgl. auch Schmidt aaO 166). Schäden aus der Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes oder infolge mangelnder Ladungsfürsorge sind hier nicht Gegenstand des Ersatzbegehrens. Die Ausstellung eines Konnosementes wurde nicht behauptet. Das Berufungsgericht hat daher der Beurteilung der Ersatzansprüche der klagenden Partei zu Recht die Bestimmungen des Speditionsvertrages und die zum Vertragsinhalt gemachten AÖSp sowie die davon unberührte Bestimmung des § 408 Abs 1 HGB (§ 52 lit. b AÖSp) zugrundegelegt.

Nach § 408 Abs 1 HGB hat der Spediteur die Wahl der Frachtführer und Verfrachter mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen. Der vom Spediteur auszuwählende Frachtführer oder Verfrachter muß geeignet sein, das ihm zu übertragende Geschäft in eigener Verantwortung auszuführen. Er muß zuverlässig sein und über die Einrichtungen verfügen, die zur Ausführung des Transportes nötig sind. Die Eignung des Dritten kann der Spediteur grundsätzlich nur danach beurteilen, was über den Ruf des Dritten im Speditionsgewerbe bekannt ist oder nach seinen Erfahrungen mit dem Dritten aufgrund schon bestehender Geschäftsverbindungen. Erkundigungen muß der Spediteur grundsätzlich nur dann einholen, wenn Bedenken gegen die Eignung des Dritten begründet sind (Krien-Hay, Die allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 357). Ein neu gegründetes Unternehmen kann naturgemäß keinen Ruf haben und es kann über seine Zuverlässigkeit und Eignung im Speditionsgewerbe zunächst nichts bekannt sein. Wollte man auch

in einem solchen Fall die Erkundungspflicht davon abhängig machen, daß besondere Umstände Bedenken gegen die Zuverlässigkeit und Eignung begründen, käme dies einer Aushölung der dem Spediteur durch § 408 Abs 1 HGB auferlegten Sorgfaltspflicht gleich. Be einem neuen Unternehmen ist daher zu fordern, daß Erkundigungen auch dann eingeholt werden, wenn keine Umstände vorliegen, die Bedenken rechtfertigen, sofern es sich um ein größeres Geschäft mit Bestimmungsort im Ausland handelt. Die Beweislast dafür, daß er den Dritten sorgfältig ausgewählt hat, trifft den Spediteur (Krien-Hay, aaO 358; Schütz in Straube, HGB Rdz 2 zu § 408). Im vorliegenden Fall wurde die C*** erst Ende 1981 gegründet und war im Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages mit ihr noch nicht einmal registriert. Die beklagte Partei holte jedoch keine Erkundigungen über die Eignung der C*** ein. Sie verließ sich auf den ihr bekannten guten Ruf des Geschäftsführers Khalil K***. Letzteres genügte aber nach dem dargelegten Sorgfaltsmäßstab hier nicht. Für die Beurteilung der Eignung des Verfrachters kommt es nämlich insbesondere auch darauf an, daß dieser über die eigenen oder gemieteten Einrichtungen zum Transport verfügt, was unabhängig von den persönlichen Fähigkeiten des Geschäftsführers eines Unternehmens eine entsprechende Kapitalausstattung voraussetzt. Unerörtert bleiben kann der Erfolg allfälliger Erkundigungen durch die beklagte Partei. Da nach dem Gesagten eine Erkundung geboten gewesen wäre, die beklagte Partei diese aber unterließ, ist ihr der Beweis nicht gelungen, daß sie bei der Auswahl des Verfrachters mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes vorging und ihr daher kein Verschulden zur Last fällt. Eine Haftung des Spediteurs wegen Auswahlverschuldens entfällt jedoch, wenn der Dritte den Schaden nicht verursacht hat oder der Schaden dem Dritten nicht als pflichtwidrig und schulhaft im Verhältnis zum Spediteur zuzurechnen ist, das Auswahlverschulden des Spediteurs somit nicht ursächlich für den Schaden des Auftraggebers war (Krien-Hay aaO). Nach § 608 Abs 1 Z 3 HGB ist ferner die Haftung des Verfrachters für Schäden aus der gerichtlichen Beschlagnahme ausgeschlossen. Hierunter fallen gerichtliche Maßnahmen aller Art gegen Schiff und Ladung wie zB. Arrest, Pfändung und Sequestrierung. Hat aber der Verfrachter die gerichtliche Maßnahme verschuldet, ist die Haftung gegeben

(Prüßmann/Rabe aaO 411). Daß den Verfrachter an der gerichtlichen Beschlagnahme kein Verschulden traf, wurde nicht einmal behauptet. Aus den Beilagen m und n, deren Echtheit und Richtigkeit von der beklagten Partei anerkannt wurde (AS 294 in ON 47), ergibt sich überdies, daß der dingliche Arrest gemäß § 257 des türkischen Vollstreckungs- und Konkursgesetzes wegen der Ausstellung ungedeckter Schecks zur Bezahlung der Frachtgebühr verfügt wurde. Es kann daher keine Rede davon sein, daß die Firma C*** kein Verschulden an der gerichtlichen Maßnahme traf. Zutreffend hat daher das Berufungsgericht die Haftung der beklagten Partei für den Schaden bejaht, der der Klägerin aus der gerichtlichen Beschlagnahme der Ladung entstanden ist.

Auf den Verjährungseinwand kommt die Revision ohnehin nicht mehr zurück, sodaß insoweit auf die zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes verwiesen werden kann. Beizupflichten ist dem Berufungsgericht auch darin, daß die Haftungsbefreiung des § 41 lit. a AÖSp bei Deckung der Speditionsversicherung durch den Spediteur insoweit nicht zum Tragen kommt, als die SVS den Schaden vom Versicherungsschutz ausnehmen, und daß gemäß § 5 Z 6 SVS von der Versicherung Schäden durch Beschlagnahme jeglicher Art ausgeschlossen sind. Schon nach dem Wortlaut dieser Ausschlußklausel kommt es nicht darauf an, ob die Beschlagnahme rechtmäßig oder rechtswidrig war. Gegen eine Beschränkung auf eine rechtmäßige Beschlagnahme spricht auch der Zweck des Ausschlusses, der ebenso wie der nach § 5 Z 7 SVS (Krieg, Aufruhr, Plünderung, Streik und bürgerliche Unruhen) ersichtlich darauf gerichtet ist, Schadensereignisse von der Deckung auszunehmen, die für den Versicherer kaum kalkulierbar sind. Das gilt aber umso mehr für rechtswidrige Beschlagnahmen. Zu Unrecht beruft sich die beklagte Partei darauf, daß sie die Beschlagnahme nicht verschuldet hat. Aufgrund der SVS ist der Schaden versichert, den der Spediteur zu verantworten hat. Fiele der Schaden mangels Verantwortlichkeit des Spediteurs von vornherein nicht unter das versicherte Risiko, käme eine Berufung auf § 41 lit. a AÖSp erst recht nicht in Betracht. Daß die Haftungsbegrenzung des § 54 AÖSp nur auf

Güterschäden (Verlust oder Beschädigung des Speditionsgutes) Anwendung findet, entspricht der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes (ZVR 1977/62; HS 8402/8; EvBl 1958/100; vgl.

auch Schütz aaO Rdz 5 zu § 54 AÖSp). In Ansehung des Aufwandes zur

Beseitigung der Beschlagnahme kann sich die beklagte Partei auf die

Haftungsbegrenzung des § 54 AÖSp überdies schon deshalb nicht

stützen, weil diese Bestimmung durch Punkt 1. des

Speditionsvertrages abbedungen wurde. Durch Punkt 1. des Speditionsvertrages ist klargestellt, daß der klagenden Partei aus der Behebung von Störungen bei der Abwicklung des Transportes, die grundsätzlich der beklagten Partei oblag, jedenfalls keine Kosten entstehen sollen. Es kann hier unerörtert bleiben, ob die beklagte Partei zur Geltendmachung von Exszindierungsansprüchen berechtigt gewesen wäre. Insoweit die klagende Partei den Ersatz ihres Aufwandes für die Behebung der Beschlagnahme geltend macht, handelt es sich um einen Rettungsaufwand. Zweckmäßige Kosten einer Rettung, die durch das Schadensereignis verursacht wurden, sind nach allgemeinen schadenersatzrechtlichen Grundsätzen dem Geschädigten zu vergüten (Reischauer in Rummel ABGB Rdz 45 zu § 1304). Es kommt hier nicht darauf an, ob der Arrest nicht gerechtfertigt war und durch ein Rechtsmittel beseitigt hätte werden können und ob die klagende Partei gegen den Gläubiger wegen ungerechtfertigten Arrestes Anspruch auf Schadenersatz gehabt hätte. Es steht einerseits fest, daß infolge von Zeitnot eine Freigabe der Ladung vor dem Versteigerungstermin durch gerichtliche Schritte nicht mehr möglich gewesen wäre. Andererseits hat die beklagte Partei gerade wegen der Dauer eines Rechtsmittelverfahrens der klagenden Partei mit

Schreiben vom 9. August 1982 auch vorgeschlagen, zu versuchen, in direkten Verhandlungen mit dem türkischen Gläubiger die Ladung freizubekommen. War die beklagte Partei aber mit einer solchen Vorgangsweise ausdrücklich einverstanden, kann sie sich weder auf die Unterlassung eines Rechtsmittels durch die klagende Partei noch auf die Schadenersatzpflicht des Gläubigers berufen, falls der Arrest als unberechtigt erkannt worden wäre.

Setzt sich der Klagsanspruch aus mehreren Teilansprüchen zusammen, kann ein Zwischenurteil grundsätzlich nur hinsichtlich jener Teilansprüche erlassen werden, bezüglich derer wenigstens ein teilweiser Erfolg der Klage gewährleistet ist. Ein prozessualer Verstoß durch die Fällung eines Zwischenurteils muß zwar als Verfahrensmangel ausdrücklich gerügt werden. Fehlen aber Feststellungen, die eine Prüfung der Frage, ob hinsichtlich jeder einzelnen von mehreren Forderungen ein wenn auch nur teilweiser Anspruch besteht, ausschließen, dann liegt darin ein im Rahmen der rechtlichen Beurteilung wahrzunehmender Feststellungsmangel (SZ 52/73 mwN). Hier steht fest, daß Vertreter der klagenden Partei in die Türkei reisten, um in direkten Verhandlungen mit dem Gläubiger die Freigabe der Ladung zu erwirken sowie der Inhalt der mit dem Gläubiger getroffenen Vereinbarung. Unstrittig ist die Beziehung eines türkischen Rechtsanwaltes. In Anbetracht des Ortes der Beschlagnahme und der drohenden Versteigerung kann auch nicht gesagt werden, daß eine Verhandlung an Ort und Stelle und die Beziehung eines türkischen Rechtsanwaltes nicht zweckmäßig gewesen wäre. Da für die daraus abgeleiteten Teilansprüche ein Aufwand von zumindest S 1,-- außer Streit gestellt wurde (AS 194, ON 47), sind insoweit die Voraussetzungen für ein Zwischenurteil gegeben. Eine Verzögerung bei den Rohrverlegungsarbeiten wurde aber von der beklagten Partei ebenso bestritten wie die Notwendigkeit des Abschlusses einer weiteren Transportversicherung, da eine solche bereits vorgelegen habe. Darüber fehlen aber Feststellungen. Da die beklagte Partei an der Bestreitung des Anspruchsgrundes bei ihrer Außerstreitstellung (AS 294) ausdrücklich festhielt und zum Grund des Anspruches insbesondere auch die Frage gehört, ob überhaupt ein Schaden entstanden ist und ob er überhaupt begehrt werden kann (Fasching III 591), sind bezüglich der zuletzt genannten Teilansprüche die Voraussetzungen für ein Zwischenurteil nicht gegeben.

Demgemäß ist der Revision teilweise Folge zu geben. Der Kostenvorbehalt beruht auf den §§ 52 Abs 1 und 393 Abs 4 ZPO.

Anmerkung

E14238

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1988:0070OB00507.88.0414.000

Dokumentnummer

JJT_19880414_OGH0002_0070OB00507_8800000_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