jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1987/9/2 1Ob663/87

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 02.09.1987

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr.Schragel als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr.Schubert, Dr.Schobel, Dr.Hofmann und Dr.Redl als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei S*** F.W***, Kufstein, Zellerstraße 1, vertreten durch Dkfm.Dr.Kurt Zambra, Dr.Georg Huber und Dr.Thomas Zelger, Rechtsanwälte in Kufstein, wider die beklagte Partei Johann B***, Transport- und Reparaturgesellschaft mbH, Wörgl, Innsbruckerstraße 43, vertreten durch Dr.Johannes Waldbauer, Dr.Roland Paumgarten und Dr.Helmut Naschberger, Rechtsanwälte in Kufstein, wegen S 15.754,97 s.A. infolge außerordentlicher Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichtes Innsbruck als Berufungsgerichtes vom 24.März 1987, GZ. 1 a R 100/87-42, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Bezirksgerichtes Kufstein vom 11.Dezember 1986, GZ. 4 C 256/86-37, abgeändert wurde, folgenden

Beschluß

gefaßt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die Urteile der Vorinstanzen werden aufgehoben und die Rechtssache zur Ergänzung der Verhandlung und neuen Entscheidung an das Erstgericht zurückverwiesen.

Auf die Kosten des Rechtsmittelverfahrens wird gleich weiteren Verfahrenskosten erster Instanz Bedacht zu nehmen sein.

Text

Begründung:

Die klagende Partei erhielt von der K***

T***-Gesellschaft mbH, Mannheim, den Auftrag, 29 Paletten Kartoffelchips, das sind 480 Kartons im Gewicht von 3.900 kg, von der Fa.C***, Frankenthal, Bundesrepublik Deutschland, an die S*** C*** G*** A*** S***, Terminal Via Basento, Sesto Ulteriano, Milano, zu transportieren. Die K*** T***-Gesellschaft mbH gab damit einen von der K*** T*** Gesellschaft mbH erhaltenen Auftrag weiter. Die klagende Partei bediente sich der beklagten Partei als Frachtführer. Bei der Ablieferung des Transportgutes in Mailand am 21.7.1981 waren 114 Kartons durchnäßt. Auf dem Frachtbrief wurde der vom Fahrer des LKW-Zuges Peter S*** unterfertigte Vermerk angebracht "114 Kartons vom Regen durchnäßt, angenommen 366". Der Schaden belief sich auf DM 2.219,01. Die klagende Partei hat diesen Betrag ihrem Auftraggeber durch Aufrechnung mit einer Gegenforderung ersetzt. Mit Schreiben vom 7.7.1982, eingelangt bei der beklagten Partei am 9.7.1982, gab die klagende Partei der beklagten Partei unter Anschluß von Fotokopien des Frachtbriefes, eines Schreibens der K***

T***-Gesellschaft mbH vom 2.7.1982 und der Rechnung der K*** T*** Gesellschaft mbH vom 24.5.1982 die Schadenersatzforderung der Höhe nach detailliert bekannt. Mit Schreiben vom 15.9.1982, eingelangt bei der klagenden Partei am 16.9.1982, wurde die Liquidation des Schadens von der beklagten Partei abgelehnt. Die klagende Partei begehrt den Betrag von S 15.754,97 s.A. und brachte vor, der am Transportgut eingetretene Schaden sei darauf zurückzuführen, daß die Plane des LKW-Zuges der beklagten Partei schadhaft gewesen sei, wodurch Wasser in den Laderaum eindringen konnte. Sie sei von ihrem Auftraggeber wegen dieses Schadens in Anspruch genommen worden und daher zur Geltendmachung des Ersatzanspruchs aktiv legitimiert. Die Verladung sei von ihr fachgerecht vorgenommen worden.

Die beklagte Partei beantragte Abweisung des Klagebegehrens. Der eingetretene Schaden sei nicht auf eine schadhafte Plane, sondern darauf zurückzuführen, daß das Transportgut fehlerhaft gestapelt worden sei. Die klagende Partei sei zur Geltendmachung des Schadens aktiv nicht legitimiert, die Forderung sei verjährt. Das Erstgericht erkannte die beklagte Partei schuldig, der klagenden Partei den Betrag von S 15.754,97 s.A. zu bezahlen. Es stellte fest: Das Sattelfahrzeug der beklagten Partei, mit dem der Transport durchgeführt wurde, sei mit einer Plane ausgestattet gewesen; es sei nicht erweislich, ob die Plane beschichtet oder nicht beschichtet, ob sie wasserdurchlässig oder wasserundurchlässig gewesen sei. Der Zustand der Plane sei nicht feststellbar. Die Paletten seien seitlich mit einer Plastikhülle umgeben gewesen, so daß sie nicht verrutschen konnten; auf der Oberseite der Paletten sei keine Plastikabdeckung vorhanden gewesen. Die oberste Lage der Kartons habe bis zur Plane des Fahrzeuges gereicht. Durch Nässe seien jene Kartons beschädigt gewesen, die im hinteren Teil des Fahrzeuges (nächst der hinteren Bordfläche) gelagert gewesen seien. Der eingetretene Schaden könne auf die Einwirkung von Kondenswasser zurückzuführen sein, das sich bilden konnte, wenn durch Löcher im Boden der Ladefläche Spritzwasser in den Laderaum eingedrungen oder wenn die Ladefläche des LKW-Zuges bei der Beladung naß gewesen wäre. Auch bei Anstehen der Paletten an der Plane habe eine Kondenswasserbildung auftreten können. Die wahrscheinlichste Ursache, die aber nicht festgestellt werden könne, sei, daß die Plane des Fahrzeuges schadhaft gewesen sei und dadurch Wasser in den Laderaum habe eindringen können.

In rechtlicher Hinsicht erachtete der Erstrichter den Einwand mangelnder Aktivlegitimation als nicht gegeben, weil die klagende Partei ihrem Auftraggeber Ersatz geleistet habe. Die Forderung sei auch nicht verjährt, weil durch das Schreiben der klagenden Partei vom 7.7.1982 die Verjährung gemäß Art.32 Abs.2 CMR gehemmt und die Klage nach Zurückweisung der Reklamation bereits am 24.9.1982 eingebracht worden sei. Die beklagte Partei hätte sich als Frachtführer von der sie treffenden Haftung gemäß Art.18 CMR nur befreien können, wenn sie dargelegt hätte, daß der Schaden nach den Umständen des Falles auf mangelhafte Verladung zurückzuführen sei. Das bloße Aufzeigen der theoretischen Möglichkeit, daß der eingetretene Schaden durch Auflagedruck oder mangelhaftes Stapeln entstanden sei, reiche für den Entlastungsbeweis nicht aus. Bleibe aber strittig, ob der Schaden auf fehlerhafte Verladung des Transportgutes oder aber auf eine andere Ursache zurückzuführen sei, habe der Frachtführer für den eingetretenen Schaden zu haften. Das Berufungsgericht gab der Berufung der beklagten Partei Folge und wies das Klagebegehren ab. Es erklärte die Revision für nicht zulässig. Das Berufungsgericht übernahm die Tatsachenfeststellungen des angefochtenen Urteils. Auf den vorliegenden Fall seien die Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzuwenden. Die Rechtsansicht des Erstgerichtes, wonach die klagende Partei zur Geltendmachung des Ersatzanspruches aktiv legitimiert und der erhobene Anspruch nicht verjährt sei, sei zu billigen. Da die Parteien keine Vereinbarung darüber geschlossen hätten, daß den Frachtführer die Verantwortung für die Verladung treffe, habe für die sachgerechte Verladung die klagende Partei einzustehen. Schäden infolge einer durch die Verladung begründeten Gefahr befreiten den Frachtführer gemäß Art.17 Abs.4 lit.c CMR von der Haftung. Dem Frachtführer obliege entgegen der Auffassung des Erstgerichtes gemäß Art.18 Abs.2 CMR nicht die Pflicht darzulegen, daß durch einen aufgezeigten Verlademangel der Schaden entstanden sei. Vielmehr müsse er nur Tatsachen vortragen, die den Schluß nahelegen, daß die Schäden durch eine unsachgemäße Verladung entstanden sein könnten. Weise der Frachtführer nach, daß ein Schaden durch einen Verladefehler entstanden sein könne, werde vermutet, daß er dadurch entstanden sei. Das Erstgericht habe festgestellt, daß die im LKW geladenen Paletten seitlich mit einer Plastikhülle umgeben gewesen seien, die Oberseiten der Paletten jedoch keine Plastikabdeckung aufgewiesen hätten. Die obersten Kartons hätten auch bis zur Plane des LKW's gereicht. Nicht festgestellt habe werden könne, ob der in der Folge eingetretene Nässeschaden als Folge mangelhafter Verladung oder Verstauung eingetreten sei oder mit der Verladung und Stauung nicht zusammenhänge, etwa weil die Plane schadhaft gewesen sei oder das Fahrzeug eine nasse Ladefläche aufgewiesen habe. Es stehe aber fest, daß durch das Anstehen

der Paletten an der Plane die Ware durch Eindringen von Kondenswasser in Mitleidenschaft gezogen werden konnte. Daß in der Stauung von Kartons bis zur Plane des LKW's ein Verlademangel zu erblicken sei, ergebe sich daraus, daß hiedurch eine Kondenswasserbildung ermöglicht werde und das Ladegut durchnäßt werden konnte. Der beklagten Partei sei der Beweis gelungen, daß die Schäden durch unsachgemäße Verladung entstanden sein konnten. Demnach sei die beklagte Partei gemäß Art.17 Abs.4 lit.c CMR von der Haftung für den eingetretenen Schaden frei.

Der außerordentlichen Revision der klagenden Partei kommt Berechtigung zu.

Rechtliche Beurteilung

Auf den vorliegenden Rechtsfall sind gemäß Art.1 die Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzuwenden. Wem Schadenersatzansprüche zustehen, wird von der CMR nicht geregelt. Anspruchsberechtigt ist grundsätzlich derjenige, der den Frachtvertrag mit dem Frachtführer abgeschlossen hat (SZ 57/75; Loewe in Europäisches Transportrecht, CMR 1976 II 552). Die Aktivlegitimation zur Geltendmachung des Ersatzanspruches ist demnach zu bejahen. Der zutreffenden Rechtsansicht der Vorinstanzen, daß der erhobene Ersatzanspruch nicht verjährt ist, tritt die beklagte Partei in der Revisionsbeantwortung nicht entgegen. Gemäß Art.17 Abs.1 CMR haftet der Frachtführer für den gänzlichen oder teilweisen Verlust und für die Beschädigung des Gutes, sofern der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt, sowie für Überschreitung der Lieferfrist. Der Frachtführer ist aber nach Art.17 Abs.4 lit.c CMR vorbehaltlich des Art.18 Abs.2 bis 5 CMR von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der besonderen Gefahr der Behandlung, des Verladens, des Verstauens oder des Ausladens des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder durch Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln, entstanden ist. Durch Art.17 Abs.1 CMR wird die Sorgfaltspflicht des Frachtführers gegenüber der Bestimmung des § 429 HGB verschärft. Als Ausgleich dieser verschärften Haftung sind u. a. die Haftungsausschlußtatbestände des Art.17 Abs.2 und 4 CMR normiert worden (SZ 57/150; RdW 1983, 42; SZ 50/43 u.a.). Die CMR enthält keine Regelung, wer zur Ladung verpflichtet ist (SZ 57/205; SZ 57/150; SZ 55/123). Einer Vereinbarung der Parteien darüber, wer die Ladetätigkeit vorzunehmen hat, steht daher auch die Bestimmung des Art.41 CMR nicht entgegen (SZ 57/205; SZ 57/150; SZ 55/123). Im Zweifel, wenn also nichts anderes vereinbart wurde, ist die Verladung Sache des Absenders (SZ 57/205; SZ 57/150; SZ 50/43). Im vorliegenden Fall steht fest, daß die klagende Partei die Verladung des Transportgutes vornahm (ON 35, S 2). Soweit der Absender die Verladung tatsächlich selbst durchführte, haftet er für deren sachgemäße Vornahme (Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR 99 f; Helm in GroßkommHGB3 Anm.16 zu Art.17 CMR; Loewe a.a.O. 558).

Was die Beweislast betrifft, so unterscheidet Art.18 CMR zwischen "nicht bevorrechtigten" Haftungsausschlußgründen (Abs.1), für deren Vorliegen den Frachtführer die volle Beweislast trifft, und "bevorrechtigten" Haftungsausschlußgründen (Abs.2), bei denen die Beweislast des Frachtführers erleichtert ist. In den Fällen des Art.17 Abs.4 CMR genügt es grundsätzlich, daß der Frachtführer "darlegt", daß nach den Umständen des Falles der Verlust oder die Beschädigung aus einer oder mehreren der in Art.17 Abs.4 CMR bezeichneten besonderen Gefahren entstehen konnte; es wird dann vermutet, daß der Schaden hieraus enttanden ist. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch beweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist. Zum Teil wird hiezu die Auffassung vertreten, daß der Frachtführer nur "darzulegen" brauche, daß einer der Umstände des Art.17 Abs.4 lit.a bis f CMR Schadensursache sein konnte, wogegen nach anderer Auffassung das Vorliegen eines der vorgenannten Haftungsausschlußgründe bewiieen werden muß (vgl. im einzelnen Heuer a. a.O. 110 FN 318; Helm a.a.O. Anm.7 zu Art.17 CMR). Übereinstimmung herrscht darüber, daß es nicht genügt, die bloß theoretische Möglichkeit, daß der Schaden aus einer der in Art.17 Abs.4 lit.a bis f CMR genannten Umstände entstanden sein konnte, darzulegen. Bei den Haftungsausschlußgründen des § 17 Abs.2 CMR handelt es sich um solche, die sich nicht nur bei Güterbeförderungen im Straßenverkehr schädlich auswirken können. Ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, gefahrenträchtige Weisungen des Verfügungsberechtigten oder Mängel des Gutes können sich auch sonst, etwa bei der Lagerung oder Bearbeitung des Gutes, als gefährlich erweisen. Die Haftungsausschlußtatbestände des Art.17 Abs.2 CMR beinhalten demnach nicht typische Transportgefahren, sondern generelle Gefahrenumstände. Für sie gilt die in Art.18 Abs.1 CMR nur wiederholte allgemeine Beweisregel, daß derjenige, der sich auf den für ihn günstigen Umstand beruft, dessen Vorliegen nachzuweisen hat (Heuer a.a.O. 78 f; Helm a.a.O. Anm.8 zu Art.17 CMR). Die in Art.17 Abs.4 CMR aufgezählten Ausschlußtatbestände beinhalten demgegenüber vornehmlich typische Transportrisken, die gerade bei Gütertransporten auf der Straße mit einer

gewissen Regelmäßigkeit zu Schäden führen (Heuer a.a.O. 79). Dies rechtfertigt aber eine Beweiserleichterung unter der Voraussetzung, daß das schadensträchtige Risiko überhaupt gegeben war. Es ist daher jener Ansicht der Vorzug zu geben, die verlangt, daß das Vorliegen eines erhöhten Beförderungsrisikos, wie es in Art.17 Abs.4 CMR typisiert ist, bewiesen werden muß (Helm a.a.O. Anm.13 zu Art.17 CMR;

Heuer a.a.O. 109; Glöckner, Leitfaden zur CMR6 167, Rz 3 und 4;

Züchner, Beweislastverteilung nach Art.17 Abs.4 CMR, VersR 1967, 1026). Steht fest, daß eine der typischen erhöhten Transportgefahren gegeben war, daß also z.B. das Transportgut vom Absender mangelhaft verladen worden war (Art.17 Abs.4 lit.c CMR), so braucht der Frachtführer nur noch darzutun - nicht zu beweisen -, daß die bewiesene besondere, dem Gefahrenbereich des Absenders zuzuordnende Gefahr nach den Umständen des Falles für den eingetretenen Schaden ursächlich gewesen sein konnte (BGH VersR 1984, 262, 263). Der Kausalitätsnachweis ist demnach durch eine Beweisvermutung zugunsten des Beförderers erleichtert (Heuer a.a.O. 109). Es ist demnach Züchner a.a.O. 1027 zu folgen, daß es sich insoweit um einen im Gesetz verankerten prima facie-Beweis handelt. Dem Verfügungsberechtigten steht dann der Beweis offen, daß der Schaden doch nicht aus der besonderen, vom Frachtführer nicht zu vertretenden Gefahr, sondern aus einer anderen Gefahr, für die dieser einzustehen hat, entstanden ist. Die Vermutung der Kausalität ist demnach widerlegbar. Der Verfügungsberechtigte kann beweisen, daß der an sich mögliche Kausalverlauf nicht vorgelegen ist, also etwa daß nicht ein Verladefehler, sondern ein Fahrzeugmangel schadensursächlich war (Helm a.a.O. Anm.13 zu Art.17 CMR). Da Verlust oder Beschädigung des Transportgutes häufig auf ein Zusammentreffen von Umständen zurückzuführen ist, für die der Frachtführer nicht einzustehen hat, und solchen, die er zu vertreten hat, sieht Art.17 Abs.5 CMR für diesen Fall eine Schadensteilung vor (Heuer a.a.O. 107; Glöckner a.a.O. 164 Rz 67).

Die beklagte Partei führte den eingetretenen Schaden auf die fehlerhafte Verladung der Paletten zurück. Es ist unstrittig, daß der Haftungsbefreiungsgrund des Art.17 Abs.4 lit.c CMR nicht nur Schäden betrifft, die beim Verladen selbst entstehen, sondern auch solche, die als Folge mangelhafter Verladung oder Stauung später während der Beförderung eintreten (SZ 57/150; Helm a.a.O. Anm.16 zu Art.17 CMR; Glöckner a.a.O. 160 Rz 55; Heuer a.a.O. 101). Sachgemäß vorgenommen ist die Verladung immer dann, wenn sie transportsicher erfolgt, also das Gut gegen die normalen, bei einem ordnungsgemäßen Transport üblicherweise zu erwartenden äußeren Einwirkungen geschützt ist (SZ 57/205).

Nach den getroffenen Feststellungen war die (wasserempfindliche) Ware bis zur Berührung mit der Plane gestaut; die Kartons waren zwar seitlich, nicht aber nach oben durch eine Plastikfolie abgedeckt. Diese Art der Beladung könnte eine haftungsbefreiende Fehlverladung durch den Absender nur dann sein, wenn im Zeitpunkt des Transports die von Frächtern üblicherweise verwendeten Planen bei Innenberührung mit der Ware wasserdurchlässig waren (vgl. OLG Düsseldorf VersR 1973, 178). Konnte die klagende Partei hingegen annehmen, daß die verwendete Abdeckplane vollkommen wasserundurchlässig ist, bedeutete die dann mangels gelungenen Gegenbeweises anzunehmende Verwendung einer aus welchem Grunde immer (Beschädigung, Abnützung, fehlende Beschichtung) wasserdurchlässigen Plane einen Mangel des Fahrzeuges, für den gemäß Art.17 Abs.3 CMR die beklagte Partei einzustehen hätte. Daß Konsenswasserbildung Schadensursache war, wurde bisher nicht behauptet.

Die Frage, ob das Transportgut (Kartoffelchips) unter den gegebenen Umständen sachgemäß verladen wurde, stellt entgegen der Rechtsansicht der beklagten Partei keine reine Rechtsfrage dar. Im fortgesetzten Verfahren wird durch Einholung des Gutachtens eines Sachverständigen zu klären sein, ob nach den Verhältnissen im Zeitpunkt der Durchführung des Transportes in der Art der Verladung (Stauung bis zur Plane) eine fehlerhafte Verladung zu erblicken war. Demzufolge ist der Revision Folge zu geben und spruchgemäß zu entscheiden.

Der Kostenvorbehalt gründet sich auf § 52 ZPO.

Anmerkung

E11705

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1987:0010OB00663.87.0902.000

Dokumentnummer

JJT_19870902_OGH0002_0010OB00663_8700000_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