jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1987/6/4 7Ob30/86

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 04.06.1987

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 V*** Feuer-Versicherungs-Aktiengesellschaft, D-4000 Düsseldorf 1, Bahnstraße 2, vertreten durch Dr. Werner Masser, Dr. Ernst Grossmann und Dr. Eduard Klingsbigl, Rechtsanwälte in Wien, wider die beklagten Parteien 1.) Fernfracht G***, Internationale Speditions- und Transportgesellschaft m.b.H. und Co KG,

2.) Fernfracht G***, Internationale Speditions- und Transportgesellschaft m.b.H., beide 5020 Salzburg,

Alois Stockinger-Straße 16, und vertreten durch Dr. Franz Klaban, Rechtsanwalt in Wien, wegen DM 560.000,-- (S 3,926.440,--) infolge Revision der beklagten Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgerichtes vom 20. März 1986, GZ 2 R 23/86-20, womit infolge Berufung der beklagten Parteien das Urteil des Handelsgerichtes Wien vom 30. Oktober 1985, GZ 16 Cg 19/85-15, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagten Parteien sind zur ungeteilten Hand schuldig, der klagenden Partei die mit S 31.590,67 (darin enthalten S 2.435,52 Umsatzsteuer und S 4.800,-- Barauslagen) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Die Firma Z*** Metallwerke Gesellschaft m.b.H. (Firma Z***) erteilte der Firma R*** W*** AG (Firma R***) den "Transportauftrag" über die Verfrachtung zweier Caterpillar Diesel Generatoren von Achim (Bundesrepublik Deutschland) nach Basrah im Irak. Die Firma R*** erteilte ihrerseits der Erstbeklagten, deren Komplementär die Zweitbeklagte ist, den Frachtauftrag für diese Maschinen. Die Beklagten gaben den Vertrag weiter. Schließlich führte die Firma J*** G*** den Transport durch, in dessen Zuge die zur Versendung übergebene Ware im Gebiet zwischen Bagdad und Basrah zwischen dem 5. und 6. November 1981 verbrannte. Der Transportversicherer der Ware ersetzte den Empfängern als seinen Versicherungsnehmern den Schaden in der Höhe von DM 669.099,60. Die hierauf zum Rückersatz in Anspruch genommene Firma R*** leistete Ersatz in der Höhe von DM 560.000,-- durch die Klägerin als führenden Speditionsversicherer. Diese erwirkte im Verfahren 7 Cg 578/82 des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Graz die Verurteilung des von ihr in Anspruch genommenen Frachtführers Joachim G***. Exekutive Schritte blieben erfolglos. Der Antrag auf Eröffnung des Konkurses über die Firma J*** G*** wurde wegen Fehlens eines die Kosten deckenden Vermögens im Verfahren 21 Nc 369/83 des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Graz abgewiesen.

Die Klägerin begehrt von den Beklagten zur ungeteilten Hand den Betrag von DM 560.000,-- samt 5 % Zinsen seit 7. November 1981, zahlbar in österreichischen Schilling zum Kurs der Wiener Börse Devise (Ware) Frankfurt am Main am Zahlungstag. Die Schadenersatzforderung sei auf sie nach § 67 VersVG übergegangen. Die Beklagten haften nach CMR für den eingetretenen Schaden. Es wäre Sache der Beklagten, zu beweisen, daß der Schaden durch Umstände eingetreten sei, die sie nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden haben können. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Brand und Kriegshandlungen liege nicht vor. Die Erstbeklagte hafte der Fa. R*** gegenüber als unmittelbarer Vertragspartner. Selbst wenn man die Regreßbestimmungen des VI. Kapitels der CMR anwenden wollte, würden die Beklagten auf Grund der Bestimmung des Art. 38 CMR wegen der Zahlungsunfähigkeit des Frachtführers G*** (teilweise) haften. Die Firma R*** sei erster Fixkostenspediteur. Die Beklagten beantragten die Abweisung der Klage. Sie stellten ihre Haftung für den eingetretenen Schaden aus mehreren Gründen in Abrede. Der Schaden sei durch ein unabwendbares Ereignis im Zuge kriegerischer Handlungen eingetreten (die Haftungsbefreiung nach Art. 17 Abs 2 CMR hielten die Beklagten im Revisionsverfahren nicht mehr aufrecht). Die Erstbeklagte sei weder erster noch letzter Frachtführer und auch nicht derjenige, in dessen Gewahrsam das Transportgut geschädigt worden sei. Der Beklagten fehle daher die passive Klagslegitimation. Die Firma R*** könne nach Art. 37 lit a CMR nur bei der Firma J*** G*** Rückgriff nehmen. Da sie nicht gerichtlich zur Schadenersatzleistung verurteilt worden sei, stehe ihr kein Regreßanspruch zu. Empfänger sei ein Joint-Venture-Unternehmen, bestehend aus drei Firmen gewesen. Nur eine Firma (S*** BAU-AG) habe eine Entschädigung durch einen Versicherungsmakler erhalten. Deshalb sei ein Übergang gem. § 67 VersVG nicht denkbar. Die Firma R*** sei erster Fixkostenspediteur gewesen, die Erstbeklagte zweiter, die Firma F*** & G*** dritter und die Firma T*** J*** G***

sei vierter, letzter und ausführender Frachtführer gewesen. Der Firma R*** könnte nur ein Rückersatzanspruch nach Art. 38 CMR zustehen. Die Klägerin habe zu Unrecht bezahlt, weil sie nicht alle sachlichen, rechtlichen und formellen Einwendungen gegen die Anspruchssteller erhoben habe. Der Klägerin mangle aber auch die aktive Klagslegitimation. Sie werde den Rechtsübergang auf sie zu beweisen haben. Die Ausführungen zum in erster Instanz erhobenen Verjährungseinwand halten die Beklagten im Rechtsmittelverfahren nicht mehr aufrecht.

Mit dem angefochtenen Urteil gab der Erstrichter der Klage statt. Er traf neben dem eingangs wiedergegebenen Sachverhalt nachstehende Feststellungen:

Empfänger der Ware war ein aus drei Firmen bestehendes Joint-Venture-Unternehmen, für das die S***-BAU-AG federführend tätig war. Die Erstbeklagte gab den Frachtauftrag in bedungenem Umfang an die Firma J*** G*** bzw. an die Firma

F*** & G*** weiter. Tatsächlich übernahm die Firma J*** G*** die Ware am 7. Oktober 1981 beim Absender und

transportierte sie mit einem durchgehenden Frachtbrief in den Irak. Der dabei verwendete Sattelauflieger, der von Christian H*** ohne Begleitung gefahren wurde, hatte unterwegs mehrere Reifenpannen. Am 5. November 1981 trat etwa 300 km vor Basrah ein weiterer Reifenschaden an der Hinterachse des Aufliegers auf, der eine Weiterfahrt unmöglich machte. Christian H*** entschloß sich, den Auflieger abzusetzen und mit dem Zugfahrzeug nach Basrah zu fahren, um Hilfe zu holen. Den beschädigten Auflieger ließ er zurück. Dieses Gebiet war zwar Kriegsgebiet, doch sah Christian H*** keine Kriegshandlungen. Als er am nächsten Tag mit der von ihm organisierten Hilfe zum Auflieger zurückkehrte, mußte er feststellen, daß dieser völlig ausgebrannt und die darauf befindliche Ware total beschädigt war. Die Brandursache konnte er nicht feststellen. Der Beauftragte des Transportversicherers, die Firma K*** W***, leistete an die Empfängerin zu Handen ihres federführenden Unternehmens Schadenersatz im Betrag von DM 668.739,60 zuzüglich DM 360,-- für Besichtigungskosten. Weiters machte er Regreßansprüche gegenüber der Firma R*** geltend. In Verhandlungen zwischen der Firma K*** W*** mit der Klägerin als führender Versicherung der Firma R*** wurde der Regreßbetrag von DM 560.000,-- festgesetzt, den die Klägerin über ihren Vertreter, die Firma O*** S***, an die Firma K*** W*** am 12. Oktober 1982 bezahlte. Der Absender trat seine ihm gegen den Frachtführer Joachim G*** zustehenden Rechte aus dem Frachtvertrag an die Klägerin ab.

Das Erstgericht zog aus diesen Feststellungen folgende rechtliche Schlüsse:

Die Firma R*** habe als Spediteur gehandelt. Die (Erst-)Beklagte habe nicht bewiesen, daß sie Fixkostenspediteur gewesen sei. Die Klägerin (gemeint die Firma R***) könne von der (Erst-)Beklagten als Frachtführer nicht nur den Ersatz des Schadens verlangen, der ihr selbst dadurch entstanden sei, daß sie ihrem Auftraggeber verantwortlich sei,

wenn der Frachtführer einen Schaden am Gut verursacht habe. Der Spediteur sei vielmehr auch befugt, die Rechte des Auftraggebers aus Schäden am Frachtgut dem Frachtführer gegenüber geltend zu machen. Überdies seien der Klägerin auch die Rechte des Absenders abgetreten worden.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Beklagten nicht Folge. Es übernahm die Feststellungen des Erstgerichts als Ergebnis eines mängelfreien Verfahrens und einer unbedenklichen Beweiswürdigung mit Ausnahme der Urteilsannahme, die Firma R*** sei Spediteur und nicht "Fixkostenspediteur" gewesen. Diesbezüglich verwies das Berufungsgericht auf die Außerstreitstellung, daß sich die Firma R*** mit dem Absender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hatte. In rechtlicher Hinsicht führte das Berufungsgericht folgendes aus:

Die rechtliche Beurteilung des Erstrichters gehe am Kern der Sache vorbei. Die Firma R*** könne den eingeklagten Anspruch nicht als Interessenvertreter der Firma Z*** geltend machen, weil diese keinen Schaden erlitten habe. Da Gegenstand des Rechtsstreites eine grenzüberschreitende entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen sei und zumindest der Ort der Übernahme des Gutes in einem Staat liege, der auch Vertragsstaat sei (Bundesrepublik Deutschland), seien in erster Linie die Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzuwenden. Die Vorschriften der CMR gelten auch für Fixkostenspediteure. Der Einwand der Beklagten, die Firma R*** hätte dem Transportversicherer der Empfänger keinen Schadenersatz zu leisten gehabt und könne deshalb nicht Rückgriff nehmen, sei nicht stichhältig. Der zwischen der Firma Z*** und der Firma R*** geschlossene Vertrag sei nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland zu beurteilen, weil dort beide Unternehmungen ihren Sitz haben. § 413 dHGB bestimme, daß ein Spediteur, der sich mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat, ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers habe. Danach sei die Firma R*** der (erste) Frachtführer. Der Frachtvertrag sei - sowohl nach CMR als auch nach HGB - ein Vertrag zugunsten Dritter, aus dem für den Empfänger, der selbst nicht Vertragspartei sei, bestimmte Rechte erwachsen. Der Empfänger könne im eigenen Namen bestimmte Ansprüche gegen den Frachtführer geltend machen. Ein Totalschaden sei nach herrschender Auffassung dem Verlust gleichzuhalten. Sei der Verlust des Gutes festgestellt, dann könne der Empfänger nach Art. 13 Z 1 CMR die Rechte aus dem Beförderungsvertrag im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen. Das Fehlen eines Frachtbriefes, in dem die Erstbeklagte als Frachtführerin aufscheine, berühre nicht den Bestand des Beförderungsvertrages, der den Bestimmungen der CMR unterworfen bleibe. Die Firma R*** hätte dem Empfänger nicht mit Erfolg entgegenhalten können, daß sie nicht selbst den Transport durchgeführt habe. Der ursprüngliche Frachtführer sei grundsätzlich nicht verpflichtet, die Beförderung selbst durchzuführen. Er könne die von ihm selbst geschuldete Beförderung des Gutes einem anderen Frachtführer (Unterfrachtführer) im eigenen Namen übertragen. Der Unterfrachtführer sei Erfüllungsgehilfe des Hauptfrachtführers. Nach Art. 3 CMR hafte der Frachtführer für Handlungen und Unterlassungen nicht nur seiner Bediensteten, sondern auch aller anderen Personen, denen er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Die Klägerin habe daher für das Verhalten der Firma J*** G*** und deren Fahrer einzustehen gehabt. Aus dem vorliegenden Sachverhalt ergebe sich keine Haftungsbefreiung des Frachtführers nach Art. 17 CMR. Den Beklagten sei der ihnen obliegende Beweis mißglückt. Die den Rückgriff eines Frachtführers, der Schadenersatz geleistet hat, regelnden Bestimmungen der Art. 37 ff CMR finden keine Anwendung, weil die hiefür erforderliche Voraussetzung eines einzigen Beförderungsvertrages und eines einzigen (durchgehenden) Frachtbriefes fehle. Daher könne keine Rede davon sein, daß sich der Rückgriff der Firma R*** auf jenen Frachtführer beschränken müßte, der den Verlust verursachte. Die Firma R*** habe als Hauptfrachtführer mit der Erstbeklagten als erstem Unterfrachtführer einen rechtlich selbständigen Frachtvertrag geschlossen, der die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern auf der Straße mit Fahrzeugen zum Inhalt gehabt habe und daher ebenfalls der CMR unterliege. Sie könne von ihrem Vertragspartner den Ersatz des Schadens verlangen, für den ein Frachtführer dem Absender gegenüber einzustehen habe. Die Erstbeklagte hafte für die Handlungen der Firma J*** G*** als ihres Erfüllungsgehilfen. Es sei unerheblich, daß noch ein drittes Unternehmen zwischengeschaltet gewesen sei. Die Haftungsbegrenzungen des Art. 23 CMR haben die Beklagten erstmals in der Berufung geltend gemacht. Auf diese Neuerung sei nicht einzugehen. Die Beklagten haben zwar das Klagsvorbringen "zur Gänze" bestritten, aber keinerlei konkretes substantiiertes Vorbringen gegen die Höhe des Begehrens erstattet. Diese mußte daher als zugestanden angesehen werden. Ohne rechtliche Bedeutung sei auch, welcher Transportversicherer den Schaden ersetzt habe und wie die drei selbständigen Unternehmen des "Joint-Venture" geheißen haben und wodurch die Firma S***-BAU AG federführend gewesen sei. Der Rechtsübergang auf den Transportversicherer sei gemäß § 67 VersVG eingetreten. Die Klägerin habe auch den

Übergang der Rechte der Firma R*** an sie bewiesen. Auf die Rechtsbeziehung zwischen der Firma R*** und der Klägerin sei das Recht der Bundesrepublik Deutschland anzuwenden. Nach § 67 VVG gehe der Anspruch eines Versicherungsnehmers auf Schadenersatz gegen einen Dritten auf den Versicherer über, soweit dieser dem Versicherungsnehmer den Schaden ersetze. Darauf, ob der Versicherer dem Versicherungsnehmer gegenüber vertraglich verpflichtet gewesen sei, den Schadenersatz zu leisten, komme es nicht an. Der Übergang finde auch dann statt, wenn der Versicherer nur aus Kulanz gezahlt haben sollte. Daher seien Feststellungen über den Inhalt dieses Versicherungsvertrages entbehrlich. Die Beklagten machen auch erstmals im Rechtsmittelverfahren geltend, die Klägerin sei nur mit 14 % an dem Verkehrshaftpflichtversicherungspool als führender Gesellschafter beteiligt und deshalb nicht berechtigt, die auf die übrigen Versicherer fallenden 68 % des Regreßanspruches im eigenen Namen geltend zu machen. Das Berufungsgericht hat zur Frage der Aktivlegitimation auf Grund der neurlichen Verlesung der Beilage /FF die ergänzende Feststellung, daß nach den Versicherungsbedingungen zum SVS-RVS die Klägerin, die mit einer Quote von 14 % am Versicherungspool beteiligt sei, nach Punkt 11.2. als der führende Versicherer von den Mitversicherern ermächtigt sei, alle Rechtsstreitigkeiten auch bezüglich ihrer Anteile als Kläger oder Beklagter zu führen. Diese Bestimmung sei nicht bloß als abstrakte Übertragung des Prozeßführungsrechtes anzusehen. Die Versicherungsbedingungen können nur als Ausfluß materiell-rechtlicher Beziehungen zwischen den Versicherern verstanden werden und stellen zweifellos eine (Inkasso-)Zession dar. Gegen das Urteil des Berufungsgerichtes erheben die Beklagten Revision aus den Gründen des § 503 Abs 1 Z 2 und Z 4 ZPO mit dem Antrag auf Aufhebung der Urteile der Vorinstanzen und Rückverweisung der Sache an das Erst- oder Berufungsgericht, hilfsweise sie im Sinne der Abweisung bzw. der teilweisen Abweisung des Klagebegehrens abzuändern.

Die Klägerin beantragt, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist nicht berechtigt.

Soweit die Beklagten einen vom Berufungsgericht verneinten Mangel des erstgerichtlichen Verfahrens rügen, führen sie den Revisionsgrund nach § 503 Abs 1 Z 2 ZPO nicht dem Gesetz entsprechend aus. Mängel des Verfahrens erster Instanz, die vom Berufungsgericht nicht als solche anerkannt worden sind, können nicht nach § 503 Z 2 ZPO geltend gemacht werden (SZ 22/106, RdW 1986, 145 u.v.a.). Unter Berufung auf die zwingenden Bestimmungen der CMR über Haftungshöchstgrenzen (Art. 23, 25 und 27) machen die Beklagten als weitere Mangelhaftigkeit geltend, daß das Berufungsgericht trotz ihrer ausdrücklichen Bestreitung des Klagebegehrens auch der Höhe nach die Prüfung der Frage ablehnte, ob das Klagebegehren die genannten Höchstgrenzen übersteigt. Nur in dieser Richtung wollten die Beklagten in ihrer Berufung die Bestreitung der Höhe des Klagebegehrens verstanden wissen (ON 16, S. 4 = AS 96). Nach dem allgemeinen Grundsatz, daß jede Partei die für ihren Rechtsstandpunkt günstigen Normen zu beweisen hat (Fasching ZPR RZ 882) ist es jedoch Sache des Frachtführers, Haftungsbefreiungstatbestände nach der CMR (Heuer, die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 109; Precht-Endrigkeit CMR-Handbuch3, 103; Helm in HGB-GK3 Anmerkung 13 und 16 zu Art 17 CMR, 2 Ob 513/82) und daher auch die Voraussetzungen für das Vorliegen von Haftungsbegrenzungen substantiiert darzulegen. Die Beklagten trugen im Verfahren erster Instanz jedoch nicht vor, daß der eingeklagte Betrag über dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung liege oder 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes übersteige (Art. 23 Z 1 und 3 CMR). Zutreffend beurteilte das Berufungsgericht daher das erstmalige Aufgreifen von Haftungshöchstgrenzen in der Berufung als unzulässige Neuerung. Daher kann auch von einem Mangel des Berufungsverfahrens, den die Revisionswerber auch in der Verletzung der Anleitungspflicht erblicken, keine Rede sein.

Mit ihren Ausführungen zum Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung bekämpfen die Beklagten die Auffassung des Berufungsgerichtes, Punkt 11.2. des Ergänzungsvertrages zum Speditions- und Rollfuhrversicherungsschein enthalte auch eine Zession der Ansprüche der an der Speditionsversicherung beteiligten Versicherungsunternehmen an die Klägerin als führendem Versicherer zum Inkasso. Vielmehr sei auf Grund der Überschrift dieser Vertragsbestimmung ("...Prozeßführungsklausel") und dem Fehlen des Wortes "Inkassozession" lediglich von einer für den österreichischen Rechtsbereich unzulässigen Übertragung des bloßen Prozeßführungsrechtes auszugehen. Ungeachtet der Formulierung dieser Bestimmung in den Versicherungsbedingungen ist jedoch dem Berufungsgericht darin zu folgen, daß diese nur als Ausfluß materiell-rechtlicher Beziehungen zwischen den Versicherern verstanden werden kann und eine Inkassozession darstellt. Den Beklagten ist zwar zuzustimmen, daß die bloße Übertragung des Prozeßführungsrechtes nach dem für die Beurteilung

dieser Frage maßgeblichen österreichischen Recht (Fasching ZPR RZ 344) unzulässig ist (SZ 42/105; SZ 47/3; SZ 47/46; SZ 54/76; SZ 55/137). In den Fällen, in denen der Kläger die Zustimmung des ursprünglich Berechtigten zu seiner Klagsführung nachweist, sind mehrere Möglichkeiten der Übertragung des materiellen Rechtes denkbar. In Frage kommen die Abtretung, deren vereinfachte Form der stillen Abtretung und der Inkassozession oder die Treuhandschaft. In der neueren Rechtsprechung (SZ 42/105; SZ 43/21; SZ 47/46) wurde (im Gegensatz zur älteren Judikatur SZ 24/158, JBl 1957, 294, EvBl 1969/216; JBl 1969, 553, wonach die Einrede der mangelnden Aktivlegitimation nicht zulässig sei, wenn der wirklich Berechtigte der Klagsführung zugestimmt habe) ausgesprochen, daß sich die Berechtigung des Zedenten, mit ausdrücklicher Zustimmung des Zessionars die abgetretene Forderung im eigenen Namen einzuklagen, regelmäßig nach den zwischen Zedenten und Zessionar bestehenden Beziehungen des materiellen Rechts richtet. Im vorliegenden Fall ergibt sich aus der Ermächtigung zur Klagsführung auch in Ansehung der den Mitversicherern zustehenden Ansprüche aus dem Versicherungsvertrag auch jene zur Empfangnahme der Leistung mit der Verpflichtung der Weiterleitung der bezahlten Beträge an die Berechtigten. Daher liegt tatsächlich auch eine Inkassozession vor, sodaß der Klägerin nicht bloß die Prozeßführungsbefugnis übertragen wurde (Larenz, Schuldrecht I 13, 543 f).

Gegenstand des Rechtsstreites ist eine grenzüberschreitende entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wobei zumindest der Ort der Übernahme des Gutes in einem Vertragsstaat, nämlich der Bundesrepublik Deutschland liegt. Daher sind, wie das Berufungsgericht zutreffend erkannte, in erster Linie die Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr (CMR) und, wenn im Übereinkommen eine konkrete Regelung fehlt, die nationalen Rechte der jeweiligen Länder anzuwenden (SZ 49/3). Die Vorschriften der CMR gelten auch für Fixkostenspediteure. Der ursprüngliche Frachtführer (Hauptfrachtführer) ist nicht verpflichtet, die Beförderung selbst durchzuführen. Er kann die von ihm selbst geschuldete Beförderung des Gutes einem anderen Frachtführer übertragen. Der Frachtführer ist Erfüllungsgehilfe des Hauptfrachtführers und kann seinerseits weitere Frachtführer heranziehen. Nach Art. 3 CMR bzw. § 432 Abs 1 HGB haftet der Hauptfrachtführer für die Ausführung der Beförderung bis zur Auslieferung des Gutes an den Empfänger. Auch Frachtverträge zwischen dem Hauptfrachtführer und einem Unterfrachtführer unterliegen bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen den Bestimmungen der CMR (JBl 1986, 317 mit Literatur- und Judikaturhinweisen).

Der erste Frachtführer haftet dem Absender als seinem Vertragspartner gem. Art. 17 ff CMR. Dabei hat er ein schadensursächliches Verhalten der von ihm eingesetzten Unterfrachtführer gem. Art. 3 CMR zu vertreten (Heuer, Aufeinanderfolgende Frachtführer nach Art. 34 ff CMR in TranspR 1984, 169, derselbe in die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 168). Gem. Art. 34 CMR haftet jeder von aufeinanderfolgenden Straßenfrachtführern für die Ausführung der gesamten Beförderung, wenn diese Gegenstand eines einzigen Vertrages ist. Der zweite und jeder folgende Frachtführer wird durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes nach Maßgabe der Bedingungen des Fracht briefes Vertragspartei. Damit durchbricht Art. 34 CMR den Grundsatz, daß Unterfrachtführer in keiner vertraglichen Beziehung zum Absender stehen (Heuer, Aufeinanderfolgende Frachtführer nach Art. 34 ff CMR aaO). Die Haftung des Frachtführers besteht auch dann, wenn kein Frachtbrief ausgestellt wurde (Art. 4 CMR; Muth-Glöckner Leitfaden zur CMR6, 106; Precht-Endrigkeit aaO, 58). Auch der Empfänger ist gem. Art. 13 CMR im Falle des Verlustes des Gutes berechtigt, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen (Heuer, die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 180,

Precht-Endrigkeit aaO, 76, 6 Ob 664/81, 8 Ob 594/83). Der Totalschaden des beförderten Gutes ist dem Verlust gleichzuhalten (Helm in HGB-GK3 D 78 f Anm. 34 zu § 429 HGB; 8 Ob 594/83). Entschädigt der Transportversicherer des Empfängers dessen wegen des Verlustes des Gutes eingetretenen Schaden, geht gem. § 67 VersVG der Anspruch des versicherten Empfängers gegen den Dritten (Frachtführer) auf den Versicherer über (wobei im vorliegenden Fall wegen der Gleichheit der Vorschriften nicht die Frage untersucht werden muß, ob im Hinblick auf den Sitz der beteiligten Unternehmen das in der Bundesrepublik Deutschland geltende oder österreichisches Recht anzuwenden ist). Macht dann der Transportversicherer des Empfängers den Schadenersatzanspruch gegen den ersten Frachtführer geltend und befriedigt dieser dessen Anspruch, kann sich der erste Frachtführer im Regreßweg an seinen Vertragspartner, den ersten Unterfrachtführer wenden, weil dieser für sein Verhalten und das der weiteren Unterfrachtführer einzustehen hat (JBl 1986, 317 mit weiteren Nachweisen). Entschädigt schließlich der Speditionsversicherer den ersten Frachtführer, so gehen dessen Regreßansprüche auf ihn ebenfalls gem. § 67 VersVG über. Die gem. Art 40 CMR nicht zwingenden Regreßbestimmungen der Art. 37 f CMR gelten nur unter aufeinanderfolgenden Frachtführern im Sinne des Art. 34

CMR. Solche liegen nur vor, wenn die grenzüberschreitende Beförderung Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, ein durchgehender Frachtbrief ausgestellt und dieser vom Frachtführer mit dem Gut übernommen wird. Art. 34 CMR umfaßt auch jene Fälle, in denen der Hauptfrachtführer den gesamten Auftrag einem Unterfrachtführer weitergibt (JBl 1986, 317; JBl 1984, 92; RdW 1985, 243; die gegenteilige Ansicht Hügels in Drei OGH-Entscheidungen zur Frachtführerhaftung nach der CMR und den AÖSP, JBl 1984, 57 ff insbesondere 60, wird von der herrschenden Lehre und Rechtsprechung abgelehnt). Die gleichen Voraussetzungen treffen auf die Anwendbarkeit des § 432 HGB über den Eintritt des Unterfrachtführers in den Hauptfrachtvertrag und den Rückgriff und Ausgleich zwischen Hauptfrachtführer und Unterfrachtführer zu (Helm in HGB-GK3 D 137 Anm 21 zu § 432 HGB; RdW 1985, 243). Ein durchgehender Frachtbrief muß die gesamte Beförderungsstrecke umfassen, vom Absender des Hauptfrachtvertrages oder vom Hauptfrachtführer in dessen Vollmacht ausgestellt und vom Unterfrachtführer mit dem Willen übernommen worden sein, die im Frachtbrief umschriebene Beförderung ganz oder teilweise auszuführen (Helm aaO D 137, Anm 21 zu § 432 HGB; Heuer, Aufeinanderfolgende Frachtführer nach Art. 34 ff CMR TranspR 1984, 169 ff, insbesondere 172). Nur aufeinanderfolgende Frachtführer im Sinne des Art. 34 CMR treten mit dem Auftraggeber des Hauptfrachtführers in eine Vertragsbeziehung und haften für die Beförderung zur ungeteilten Hand. Solange ein Unterfrachtführer jedoch den Auftrag bloß weitergibt, ohne das Gut und den Frachtbrief zu übernehmen, kann er nicht aufeinanderfolgender Frachtführer im Sinne des Art. 34 CMR sein. Solche Beteiligte zählen in der Reihe aufeinanderfolgender Frachtführer nicht mit (Precht-Endrigkeit aaO, 123 f; Heuer, Aufeinanderfolgende Frachtführer nach Art. 34 ff CMR aaO 171).

Die Ausführungen in der Revision, die Firma R*** könne von der Erstbeklagten als ihrem Vertragspartner deshalb nicht den Ersatz des Schadens verlangen, weil sie nur zum Absender, der keinen Schaden erlitten habe, in einer Vertragsbeziehung stehe, übersehen, daß der Empfänger im Falle des Verlustes seinen Schadenersatzanspruch gegenüber dem Hauptfrachtführer geltend machen kann und im vorliegenden Fall auch geltend gemacht hat. Die von den Beklagten kritisierten Ausführungen des Berufungsgerichtes sind dahin zu verstehen, daß die Firma R*** als erster Frachtführer gegenüber der Erstbeklagten als erste Unterfrachtführerin als Absender anzusehen ist, nicht aber dahin, daß die Firma R*** die Rechte des Absenders geltend macht.

Auch die von den Beklagten weiter vertretene Auffassung, die Art. 37 f CMR regeln den Regreß unter allen Gliedern einer Transportkette, ohne daß die Voraussetzungen des Art. 34 CMR zutreffen müssen, ist unrichtig. Es ist herrschende Ansicht, daß Art. 37 f CMR nur auf den Fall des Eintrittes des Frachtführers in den ursprünglichen Frachtvertrag angewendet werden kann. Der Grund für die Anwendung dieser Regreßbestimmungen ist die gemeinsame Haftung aller aufeinanderfolgender Frachtführer gegenüber dem Absender. Unterfrachtführer, die den Auftrag bloß weitergegeben haben, ohne das Gut und den durchgehenden Frachtbrief übernommen zu haben, nehmen an dieser Haftung nicht teil. Sie haften ihrem Auftraggeber für eigenes Verhalten und das ihrer als Erfüllungsgehilfen zu wertenden Nachmänner (Art. 3 CMR). Da sie nicht der Gemeinschaft aufeinanderfolgender Frachtführer angehören, können sie sich nicht auf die Regreßvorschriften der CMR berufen. Der Hinweis auf die Insolvenz des Nachmannes der Erstbeklagten, der den Transport allein ausführte, kann daran nichts ändern. Unerheblich ist auch, ob einzelne Kapitel der CMR Vorschriften enthalten, die auch auf in anderen Kapiteln geregelte Tatbestände anzuwenden sind. In der Formulierung des Art. 37 CMR über den Rückgriffsanspruch gegen die an der Beförderung beteiligten Frachtführer liegt im Zusammenhalt mit der systematischen Einordnung dieser Bestimmung ein deutlicher Hinweis auf die aufeinanderfolgenden Frachtführer im Sinn des Art. 34 CMR. Mit ihren weiteren Ausführungen über den Wortlaut des Art. 37 CMR übersehen die Beklagten, daß sich die Haftung des ersten Frachtführers für die Beförderung nicht aus Art. 34 CMR sondern aus Art. 17 ff CMR ergibt, der im übrigen schadensursächliches Verhalten der von ihm eingesetzten Unterfrachtführer gemäß Art. 3 zu vertreten hat (Heuer, Aufeinanderfolgende Frachtführer nach Art. 34 CMR aaO, 169). Eine analoge Anwendung der Art. 37 f CMR auf "gewöhnliche" Unterfrachtführer scheidet aus, weil diese ihrem Auftraggeber für ihr eigenes Verhalten und das ihrer Erfüllungsgehilfen einzustehen haben. Diese in den CMR enthaltenen Haftungsvorschriften verbieten die Annahme einer planwidrigen Unvollständigkeit als Voraussetzung der Anwendung eines Gesetzes auf einen von ihm nicht ausdrücklich geregelten Fall.

Die Erstbeklagte haftet daher der Firma R***, mit der sie einen rechtlich selbständigen Vertrag geschlossen hat und die vom Berechtigten in Anspruch genommen wurde, für den Schaden, der bei der Ausführung der Beförderung durch einen ihrer Nachmänner verursacht wurde. Da die Speditionsversicherer deren Anspruch im Wege der Legalzession

erworben haben und die Klägerin zu dessen Geltendmachung berechtigt ist, gaben die Vorinstanzen zu Recht dem Klagebegehren statt. Der Revision war somit ein Erfolg zu versagen. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf die §§ 41, 46 Abs 2, 50 ZPO.

Anmerkung

E11613

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1987:0070OB00030.86.0604.000

Dokumentnummer

JJT_19870604_OGH0002_0070OB00030_8600000_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