jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1986/11/17 1Ob675/86

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.11.1986

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.Gamerith, Dr.Hofmann und Dr.Schlosser als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei P*** Baumaschinen Gesellschaft mbH & Co KG, Eugendorf, Gewerbestraße 7, vertreten durch Dr.Karl Friedrich Strobl, Rechtsanwalt in Salzburg, wider die beklagte Partei Thomas S***, Internationale Transport Gesellschaft mbH, Wals, Käferham 3, vertreten durch Dr.Werner Masser, Dr.Ernst Großmann und Dr.Eduard Klingsbigl, Rechtsanwälte in Wien, wegen 314.268,52 S s.A. (Rekursinteresse 179.678,16 S s.A.) infolge Rekurses der beklagten Partei gegen den Beschluß des Oberlandesgerichtes Linz als Berufungsgerichtes vom 21.April 1986, GZ 1 R 5/86-27, womit das Urteil des Landesgerichtes Salzburg vom 8.November 1985, GZ 8 Cg 370/83-19, unter Rechtskraftvorbehalt aufgehoben wurde, folgenden

Beschluß

gefaßt:

Spruch

Dem Rekurs wird nicht Folge gegeben.

Die Kosten des Rekursverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Die klagende Partei kaufte am 12.April 1983 von der Karl S*** GesmbH & Co Maschinenfabrik in Rothenburg ob der Tauber (im folgenden Firma S***) u.a. einen Schaeff-Schreitbagger HS 40 A. Dabei wurde vereinbart, daß das Gerät direkt von der Baumesse in München abgeholt und zur klagenden Partei nach Eugendorf bei Salzburg gebracht werde. Am 14.April 1983 beauftragte die Fa. S*** die beklagte Partei fernschriftlich mit dem Transport. Am folgenden Tag wurde ein CMR-Frachtbrief, in dem die Fa. S*** Messestand München als Absender, die klagende Partei als Empfänger und die beklagte Partei als Frachtführer eingetragen sind, ausgestellt. Im Zuge der Beförderung stieß der Schreitbagger an einer Unterführung gegen die Brücke und wurde dabei beschädigt. Mit der Behauptung, der Lenker sei verpflichtet gewesen, sich vor Fahrtantritt über die Höhe des Ladegutes Gewißheit zu verschaffen, begehrte die klagende Partei von der beklagten Partei zuletzt den Ersatz der Reparaturkosten von 306.728,02 S, der Kosten des Transports zum Hersteller von 5.075 S, der Verzollungskosten von 1.238 S und der Kosten eines Privatgutachtens von 1.227,50 S, somit insgesamt einen Betrag von 314.268,52 S.

Die beklagte Partei wendete ein, der LKW sei von Monteuren des Absenders verladen worden. Der Lenker sei nicht auf die ungewöhnliche, nicht ohne weiteres erkennbare Höhe des Frachtgutes aufmerksam gemacht worden. Der Schaden sei demnach durch eine fehlerhafte Verladung entstanden. Im übrigen sei die Haftung der beklagten Partei zufolge Art.

23 und 25 CMR beschränkt. Das Erstgericht gab dem Klagebegehren mit 134.590,36 S s.A. statt und wies das Mehrbegehren von 179.678,16 S s.A. ab. Es stellte fest, die beklagte Partei habe für den Transport einen Planenauflieger eingesetzt. Der Lenker Ernst S*** habe vor der Beladung die Plane und die Bügel entfernt, weil das Frachtgut sonst nicht auf dem Fahrzeug untergebracht hätte werden können. Der Schreitbagger und ein Radlader seien von zwei Monteuren der Firma S*** verladen und verkeilt worden; Ernst S*** beteiligte sich an der Beladung nicht. Mit dem Planenauflieger habe die beklagte Partei schon wiederholt derartige Geräte der Firma S*** befördert, ohne daß es deshalb Anstände gegeben hätte. Die Monteure der Firma S*** hätten Ernst S*** nicht auf die wegen der Höhe des Ladeguts möglichen Gefahren aufmerksam gemacht. Dieser habe aber auch von sich aus das Frachtgut nicht überprüft. Übernehme die beklagte Partei einen Transport mit überhohem Frachtgut, werde von ihr in der Bundesrepublik Deutschland jeweils vorher eine Ausnahmegenehmigung erwirkt und dem Fahrer bei Fahrteintritt ausgefolgt. Eine solche Genehmigung sei ab einer Höhe vom 4 m erforderlich. Auf der Fahrt vom Messegelände in Richtung Autobahn sei ein Teil des Schreitbaggers gegen die Brücke einer Unterführung gestoßen und dabei beschädigt worden. Für die Unterführung sei das Gerät um 20-30 cm zu hoch gewesen. Ernst S*** habe die Fahrt dennoch fortgesetzt und den Schreitbagger zur klagenden Partei nach Eugendorf gebracht. Dort sei auf den CMR-Frachtbrief folgender Vermerk angebracht worden:"Schadensmeldung: Der SKB 800 A Geräte-Nr. 21/1029 und der HS 40 A Geräte-Nr. 38/198 kamen beschädigt an. Schadensmeldung erfolgte, unser Einschreibebrief vom 18.4.1983 und unser Fernschreiben 303 vom 20.4.1983". Mit Schreiben vom 18.April 1983 habe die klagende Partei die beklagte Partei vom Transportschaden verständigt und die Belastung mit den Reparaturkosten angekündigt. Mit Fernschreiben vom 20.April 1983 habe sie die beklagte Partei erneut von dem Schaden in Kenntnis gesetzt und darauf hingewiesen, daß ihr eine detaillierte Schadensaufstellung zugehen werde. Zum Großteil sei der Schaden bei der klagenden Partei in Eugendorf behoben worden. Da aber nicht ausgeschlossen habe werden können, daß auch der Drehkranz beschädigt war, habe die klagende Partei die Überstellung des Gerätes in das Herstellerwerk veranlaßt; hiebei aufgelaufene Transportkosten seien der klagenden Partei mit 6.000 S in Rechnung gestellt worden. Für die Zollbehandlung habe die klagende Partei 1.238 S (einschließlich der Umsatzsteuer von 108 S) auslegen müssen. Nach Vornahme der erforderlichen Reparaturarbeiten sei der Schreitbagger wieder nach Eugendorf zurückgestellt worden; dabei seien der klagenden Partei weitere Transportkosten von 5.075 S erwachsen. Bei den Reparaturarbeiten der klagenden Partei seien Ersatzteile zum Verkaufspreis von 122.206 S verwendet worden; das entspreche einem Selbstkostenpreis von 103.875 S (Abschlag von 15 %). Von der Firma S*** seien der Drehkranz, das Stirnritzel, der Teleskop-Innenteil und der Teleskop-Zylinder ausgetauscht worden. Dabei seien Ersatzteile zum Verkaufspreis von 107.345 S verwendet worden. Der klagenden Partei gewähre die Firma S*** auf diese Teile einen Preisnachlaß zwischen 15 und 20 %, im Mittel daher 17,5 %, sodaß sich die Ersatzteilkosten auf 88.559,60 S belaufen hätten. Die gesamten Arbeiten hätten einen Zeitaufwand von 101 Stunden zum Selbstkostenpreis von 250 S erfordert, sodaß die Gesamtreparaturkosten einschließlich der Arbeitskosten von 25.250 S netto 217.684,60 S zuzüglich 18 % Umsatzsteuer und somit brutto 256.867,72 S betragen hätten. Mit 5.September 1983 habe die klagende Partei der beklagten Partei eine Rechnung über 313.774,98 S übermittelt und Zahlung bei Erhalt der Rechnung ohne jeden Abzug verlangt.

Diesen Sachverhalt beurteilte das Erstgericht rechtlich dahin, anzuwenden seien die Bestimmungen der CMR, nach deren Art. 17 Abs. 1 der Frachtführer für die Beschädigung des Gutes zwischen Übernahme und Ablieferung hafte. Der Beklagte habe jedoch im Sinne des Art. 18 CMR nachgewiesen, daß der Schaden durch einen Verladefehler des Absenders gemäß Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR entstanden sein könne, was dann auch vermutet werde. Lägen Umstände vor, für die der Frachtführer teils hafte, teils aber nicht einzustehen habe, sei nach Art. 17 Abs. 5 CMR ein Schadensausgleich - im vorliegenden Fall im Verhältnis 1 : 1 - vorzunehmen. Bei der Ermittlung der Höhe des Schadensanspruches sei zufolge § 48 Abs. 1 IPRG österreichisches Recht anzuwenden. § 1323 ABGB gebiete die Schadensberechnung auf der Grundlage der Selbstkostenpreise. Daraus errechne sich ein Reparaturkostenbetrag von 256.867,72 S und zuzüglich der Transport- und Zollkosten ein Schaden von 269.180,72 S, den die beklagte Partei zur Hälfte zu ersetzen habe.

Das Berufungsgericht bestätigte das im Zuspruch von 114.998,80 S s. A. in Teilrechtskraft erwachsene erstinstanzliche Urteil im weiteren Zuspruch von 19.591,56 S (und in der Abweisung eines Zinsenmehrbegehrens) und hob dieses Urteil im restlichen Umfang (Abweisung von 179.678,16 S s.A.) unter Rechtskraftvorbehalt auf. Das im vorliegenden Fall anzuwendende übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) regle zwar nicht alle privatrechtlichen Fragen, Art. 17 CMR enthalte jedoch eine erschöpfende Regelung der Haftung des Frachtführers für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes während der Obhutszeit und für die Überschreitung

der Lieferfrist. Durch Art. 17 Abs. 1 CMR sei die Sorgfaltspflicht des Frachtführers gegenüber § 429 HGB verschärft; als Ausgleich dienten die Haftungsausschlußtatbestände nach Art. 17 Abs. 2 und 4 CMR. Der Frachtführer sei von der Haftung frei, wenn u.a. die Beschädigung aus der besonderen Gefahr der Verladung oder des Verstauens des Gutes durch den Absender entstanden sei. Die CMR regle nicht, wer zur Verladung verpflichtet sei. Im Zweifel sei die Verladung Sache des Absenders; anderslautende Vereinbarungen seien nicht hervorgekommen. Die Firma S*** habe die Verladung tatsächlich durchgeführt; darauf komme es letztlich an. Der Beweis eines Verladefehlers sei der beklagten Partei, die insoweit die Beweislast treffe, nicht gelungen. Der Schade sei nur eingetreten, weil das Ladegut für die Unterführung zu hoch gewesen sei. Ein Verladefehler könne nur dann angenommen werden, wenn die Höhe von Fahrzeug und Ladung die zulässige Höhe von 4 Metern überschritten hätte (§ 22 Abs. 2 dStVO; § 4 Abs. 6 KFG). Diesen Beweis habe die beklagte Partei nicht erbracht, weil weder festgestellt habe werden können, daß die hiefür erforderliche Ausnahmegenehmigung beigeschafft worden sei, noch daß Fahrzeug und Ladung tatsächlich eine derartige Überhöhe aufgewiesen hätten. Auch der Haftungsausschluß nach Art. 17 Abs. 2 CMR komme nicht in Betracht. Danach sei der Frachtführer von der Haftung befreit, wenn er den Schaden auch bei äußerster vernünftigerweise noch zumutbarer Sorgfalt nicht hätte abwenden können. Davon könne keine Rede sein, weil der Lenker die Unterführung benützt habe, ohne sich um den Zustand der Ladung zu kümmern. Die Verpflichtung, sich vor Fahrtantritt um den Zustand der Ladung zu kümmern, ergebe sich aus § 102 KFG bzw. § 23 Abs. 1 dStVO. Daher hafte die beklagte Partei dem Grunde nach zur Gänze. Der Umfang der Ersatzpflicht richte sich nach Art. 23 und 25 CMR. Danach habe der Frachtführer nicht die erforderlichen Reparaturkosten, sondern die verursachte Wertminderung zu ersetzen. Art. 25 CMR schließe die Anwendung des § 1323 ABGB aus. Dabei werde der Wert des Gutes ebenso berechnet wie im Falle des Verlustes, also nach dem Börsen- oder Marktpreis bzw. nach dem objektiven Gebrauchswert am Ort und zur Zeit der Auslieferung. Zu ersetzen sei die Differenz aus dem Vergleich des Wertes vor und nach dem Schadensfall. Dabei sei auch der merkantile Minderwert zu berücksichtigen. Außerdem habe der Frachtführer Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des Gutes entstandenen Kosten zu ersetzen; darunter seien nur die mit dem Transport selbst verbundenen Kosten zu ersetzen. Darauf habe das Erstgericht nicht Bedacht genommen; zur Bemessung der Höhe der Ansprüche werde das Erstgericht die erforderlichen Feststellungen nachzutragen haben. Dabei werde auch auf die Haftungsbegrenzung nach Art. 23 und 25 CMR Bedacht zu nehmen sein.

Rechtliche Beurteilung

Der gegen diesen Beschluß erhobene Rekurs der beklagten Partei ist nicht berechtigt.

Als Verstoß gegen den Unmittelbarkeitsgrundsatz rügt die beklagte Partei, das Erstgericht habe - vom Berufungsgericht unberücksichtigt gelassen - festgestellt, dem Fahrer sei beizupflichten, daß eine Überhöhe nicht ohne weiteres mit freiem Auge erkennbar sei; hingegen habe das Berufungsgericht im Zuge seiner rechtlichen Beurteilung "festgestellt", daß das Herausragen des Baggerauslegers für den Lenker des LKWs erkennbar gewesen sei. Von den Feststellungen des Erstgerichtes im wesentlichsten Punkt hätte das Berufungsgericht nur nach Beweiswiederholung abgehen dürfen. Es ist zwar richtig, daß die Wahrung des Unmittelbarkeitsgrundsatzes zu den tragenden Grundsätzen des Verfahrensrechtes gehört und demnach auch über Rekurs gemäß § 519 Abs. 1 Z 3 und Abs. 2 ZPO wahrzunehmen ist (vgl. SZ 57/142; Fasching, Zivilprozeßrecht Rz 679), die beklagte Partei übersieht jedoch, daß es sich bei den Ausführungen des Erstgerichts, der Lenker habe die Überhöhe nicht ohne weiteres erkennen können, keineswegs um eine Tatsachenfeststellung, sondern um die Lösung der Rechtsfrage, ob im Nichterkennen ein Verschulden liegt, und damit um rechtliche Beurteilung handelt (Fasching, Komm. IV 340 mwN und Zivilprozeßrecht Rz 1926). Zu dieser Frage ist daher bei Erledigung der Rechtsrüge Stellung zu nehmen. Die behauptete Mangelhaftigkeit des Berufungsverfahrens liegt nicht vor.

Auch mit der Rechtsrüge zeigt die beklagte Partei zwar eine Rechtsfrage im Sinne des§ 502 Abs. 4 Z 1 ZPO auf, weil zur Frage, ob und inwieweit der Frachtführer bei überhoher Ladung hafte, wenn das Frachtgut deshalb zu Schaden kommt, Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes fehlt; doch sind ihre Ausführungen nicht berechtigt. Gemäß Art. 17 Abs. 1 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), das im vorliegenden Fall unbestrittenermaßen zur Anwendung gelangt, haftet der Frachtführer u.a. für die Beschädigung des Gutes, sofern diese zwischen Übernahme und Ablieferung eintritt. Der Frachtführer ist jedoch nach Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR - vorbehaltlich des Art. 18 Abs. 2 CMR - u.a. dann von seiner Haftung frei, wenn die Beschädigung aus der besonderen Gefahr des Verladens oder Verstauens des Gutes durch den Absender entstanden ist.

Durch Art. 17 Abs. 1 CMR ist die Sorgfaltspflicht des Frachtführers gegenüber § 429 HGB verschärft; zum Ausgleich für diese strenge Haftung sehen die Absätze 2 und 4 des Art. 17 CMR Haftungsbefreiungstatbestände vor (SZ 57/150; RdW 1983, 42 u.a.). Wer zur Verladung verpflichtet ist, regelt das Übereinkommen nicht; hierüber - an sich zulässige (SZ 55/123 u.a.) - Vereinbarungen sind weder behauptet worden noch im Beweisverfahren hervorgekommen. Tatsächlich hat die Firma S*** als Absender die Verladung vorgenommen; daß es darauf nach der CMR ankommt, ist bereits mehrfach ausgesprochen worden (SZ 57/150; SZ 55/123; Glöckner, Leitfaden zur CMR 6 Rz 42 zu Art. 17). Es ist auch richtig, daß die Beschädigung des Gutes auch dann auf das Verladen des Gutes durch den Absender zurückzuführen ist, wenn der Schaden nicht beim Verladen selbst, sondern nach Übernahme des Gutes als Folge mangelhafter Verladung oder Stauung während der Fahrt eintritt (SZ 57/150 unter Berufung auf Helm in Großkomm. HGB 3 , Rz 16 zu Art. 17 CMR, und Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 101; Glöckner, aaO Rz 39 zu Art. 17).

Als Schadensereignis, das auf einer durch die Verladung verursachten Gefahr beruht (vgl. BGH in VersR 1979, 417), will die beklagte Partei die Beschädigung des Schreitbaggers beurteilt wissen. Sie argumentiert, ihr Fahrer habe darauf vertrauen dürfen, daß die bisher bewährte Verladeart weiter eingehalten werde, zumal dem Absender als einschlägig tätigem Unternehmer die Kenntnis der Durchfahrtshöhen auf den Beförderungsstrecken zugemutet werden könne. Zutreffend hält dem die klagende Partei in der Rekursbeantwortung zunächst entgegen, daß die Sorgfaltspflichten des Absenders überspannt würden, wollte man von ihm verlangen, daß er alle denkbaren Beförderungsstrecken und darüber hinaus auch noch sämtliche Durchfahrtshöhen kennen müßte, um die Verladung der Geräte danach auszurichten. Entscheidend ist aber, daß sich der Frachtführer durch die Darlegung, das Fahrzeug sei vom Absender derart beladen worden, daß es in einer Unterführung streifte oder hängen blieb, überhaupt nicht von seiner Haftung befreien kann (Art. 18 Abs. 2, 17 Abs. 4 lit. c CMR); Ursache des Schadensereignisses ist nicht die Verladung, sondern das mangelnde Vermögen des Fahrers zur Schätzung der Höhe seines eigenen beladenen Fahrzeuges (Loewe, Europäisches Transportrecht 559). Dabei fällt besonders ins Gewicht, daß der Fahrer Plane und Bügel hatte entfernen müssen, weil das zu verladende Gerät sonst nicht auf dem Auflieger untergebracht hätte werden können. War aber das Fahrzeug samt Ladung höher als mit dem Planenaufbau, dessen Höhe dem Fahrer jedenfalls bekannt sein mußte, so hätte er sich über die Beladungshöhe Gewißheit verschaffen und die vor Unterführungen angebrachten Verbotszeichen (§ 41 Abs. 2 Z 6 Zeichen 265 dStVO:

"Verbot für Fahrzeuge, deren Höhe je einschließlich Ladung eine bestimmte Höhe überschreitet"; vgl. § 52 Z 9 lit. b StVO:

"Fahrverbot für über ... m hohe Fahrzeuge") nicht nur, um diese Fahrverbote einzuhalten, sondern auch, um die durch diese Verbote geschützte Ladung vor Schaden zu bewahren, besonders beachten müssen. Der Gefahr einer Beschädigung des Gutes mußte der Lenker durch besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit bei der Annäherung an Unterführungen bzw. durch die Wahl geeigneter Beförderungsstrecken begegnen.

Der Lenker hätte auch entgegen den Ausführungen im Rekurs nicht auf die "schon bisher bewährte Verladeart" vertrauen dürfen. Es ist die Pflicht des Fahrers, sich vor jedem Fahrtantritt zu überzeugen, daß die Ladung vorschriftsmäßig ist und die Verkehrssicherheit durch sie nicht leidet (§ 23 Abs. 1 dStVO bzw. § 102 Abs. 1 KFG). Zutreffend hat das Berufungsgericht deshalb das Vorliegen der behaupteten Haftungsbefreiungstatbestände (Art. 17 Abs. 2 und 4 lit. c CMR) verneint.

Aber auch auf den im Art. 17 Abs. 5 CMR vorgesehenen Schadensausgleich kann sich die beklagte Partei nicht berufen, weil sie nicht darlegen konnte, daß auch andere Umstände, für die sie nicht haftet, zu dem Schaden beigetragen hätten. Der Absender hätte bei der Beladung nur dann rechtswidrig gehandelt, wenn er das Frachtgut nicht der Verkehrssicherheit entsprechend verstaut bzw. die zulässige Gesamthöhe von 4 m (§ 22 Abs. 2 dStVO bzw. § 101 Abs. 1 lit. b iVm § 4 Abs. 6 Z 1 KFG) überschritten hätte; dies hat die beklagte Partei nicht behauptet.

Die vom Gericht zweiter Instanz dem Erstgericht vorgezeichneten Grundsätze für die Bemessung des geltend gemachten Schadenersatzanspruches hat die beklagte Partei nicht in Beschwerde gezogen; sie entsprechen Lehre und (deutscher) Rechtsprechung (Helm aaO Rz 2 zu Art. 25; Heuer aaO 121 ff; Glöckner aaO Rz 1 zu Art. 25; BGH in VersR 1980, 522).

Dem Rekurs ist somit ein Erfolg zu versagen.

Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 Abs. 1 ZPO.

Anmerkung

E09514

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1986:0010OB00675.86.1117.000

Dokumentnummer

JJT_19861117_OGH0002_0010OB00675_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