jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1984/11/14 1Ob587/84

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 14.11.1984

Norm

ABGB §921
ABGB §1295
ABGB §1323
CMR Art17
HGB §429

Kopf

SZ 57/173

Spruch

Mangels Rechtswidrigkeitszusammenhanges haftet der zu einem einzigen Transport verpflichtete Unterfrachtführer ohne besondere Vereinbarung dem Frachtführer nicht für entgangenen Gewinn aus einem mehrere Transporte umfassenden Vertrag des Frachtführers mit dem Absender, den dieser wegen nicht rechtzeitiger Stellung des Fahrzeuges des Subfrachtführers zur Übernahme des Frachtgutes storniert hat

OGH 14. 11. 1984, 1 Ob 587/84 (OLG Linz 2 R 209/83; KG Ried im Innkreis 1 Cg 38/82)

Text

Die klagende Partei übernahm von der Firma T GesmbH Düsseldorf den Transport von Maschinen von Karlsruhe bzw. Waibstadt nach Bagdad gegen ein Pauschalentgelt von 15 000 DM. Am 29. 1. 1981 fragte Peter M, Disponent der klagenden Partei, beim Geschäftsführer der beklagten Partei Johann H an, ob er in der Lage wäre, diesen Transportauftrag zu übernehmen. Johann H erklärte sich damit einverstanden; er erwähnte nicht, daß ihm die für den Transport vorgesehene Zugmaschine nicht zur Verfügung stand, weil er sie am 28. 1. 1981 zum Einbau neuer, von der beklagten Partei beigestellten Hinterachsen in die Kfz.-Werkstätte der R GesmbH überstellt hatte. Johann H rechnete damit, daß die Reparatur rasch fertiggestellt sein werde, sodaß er den Transportauftrag ausführen könne. In einem an die beklagte Partei übermittelten Fernschreiben hielt die klagende Partei die Vertragsbedingungen dahin fest, daß die Maschinen am 2. 2. 1981 mit LKW-Aufleger, polizeiliches Kennzeichen O-148.846, in Karlsruhe und sodann in Waibstadt zu laden sind. Die Ladung war ohne Um- bzw. Zuladung nach Bagdad zu transportieren. Im Fernschreiben vom 29. 1. 1981 heißt es weiter: "Bitte der LKW muß unbedingt am Montag, den 2. 2. 1981, 7 Uhr früh, zur Beladung stehen, dann ist ein Beladepersonal organisiertÜ" Der R GesmbH gelang es trotz intensiver Bemühungen nicht, den LKW bis 2. 2. 1981 fertigzustellen, da Teile der von Johann H zu Reparaturzwecken zur Verfügung gestellten Hinterachse fehlten und komplizierte Anpassungsarbeiten erforderlich waren. Johann H machte am 2. 2. 1981 um 9 Uhr Peter M hievon telefonisch Mitteilung und schlug vor, die Ladung von einem anderen Transportunternehmer nach Österreich bringen zu lassen und hier umzuladen; damit erklärte sich Peter M im Hinblick auf das mit der Firma T vereinbarte Umladeverbot nicht einverstanden. Johann H schlug vor, den gesamten Transport einem anderen Unternehmer zu

übertragen, womit Peter M nicht einverstanden war. Letztlich erklärte Johann H in der Annahme, daß die Reparatur in den nächsten Tagen abgeschlossen sein werde, den Transport selbst durchführen zu wollen. Peter M war mit der Verlegung des Ladetermins einverstanden. Am 3. 2. 1981 teilte Johann H dem Peter M mit, daß sich die Reparatur weiter verzögere. Peter M setzte die Firma T hievon in Kenntnis, die daraufhin drohte, der klagenden Partei keine weiteren Aufträge mehr zu erteilen, wenn die Ladung nicht bis zum 4. 2. 1981 übernommen werde. Die beklagte Partei vertrat in einem Fernschreiben an die klagende Partei vom 3. 2. 1981 den Standpunkt, sie habe den Transportauftrag nur unter der Bedingung der Fertigstellung ihrer Sattelzugmaschine übernommen. Sie wies darauf hin, daß sie auch den Ladetermin 5. 2. 1981 nicht zusagen könne. Die klagende Partei erwiderte, daß die beklagte Partei den Ladetermin 2. 2. 1981 fix zugesagt habe. Sie forderte die beklagte Partei auf mitzuteilen, ob sie am Donnerstag (5. 2. 1981) laden werde, weil die klagende Partei sonst einen Ersatz-LKW auf Kosten der beklagten Partei senden werde. Am 4. 2. 1981 rief Johann H neuerlich Peter M an und teilte ihm mit, daß er die Übernahme der Ladung am 5. 2. 1981 nicht mit Sicherheit zusagen könne. Daraufhin beorderte Peter M einen LKW-Zug der klagenden Partei von Rotterdam zur Verladestelle nach Waibstadt. Die klagende Partei verrechnete der beklagten Partei die Leerfahrt von Rotterdam nach Waibstadt, Telefon- und Telexspesen sowie Kosten für das Beladepersonal in der Höhe von insgesamt 9 500 S. Diese Forderung war Gegenstand des Rechtsstreits C 583/81 des Bezirksgerichtes Ried im Innkreis, der vergleichsweise erledigt wurde.

Die klagende Partei begehrt den Betrag von 240 000 S sA und brachte vor, sie habe mit der Firma T vereinbart, daß ihr im Jahre 1981 monatlich vier Transporte übertragen werden. Die Firma T habe diese Vereinbarung wegen der von der beklagten Partei verschuldeten Lieferfristüberschreitung storniert. Dadurch sei der klagenden Partei ein Schaden in der Höhe des Klagsbetrages entstanden.

Die beklagte Partei beantragte Abweisung des Klagebegehrens. Johann H habe den Geschäftsführer der klagenden Partei Gerhard S darauf hingewiesen, daß seine Transportmaschine in Reparatur sei, daß sie jedoch nach Auskunft der Werkstätte so zeitgerecht fertiggestellt werde, daß er den Transport termingerecht durchführen könne. Wider Erwarten hätten sich bei der Reparatur Verzögerungen ergeben, über die die klagende Partei rechtzeitig informiert worden sei. Bei dem übernommenen Frachtauftrag habe es sich um Palettenware gehandelt, die ohne Schwierigkeit in Österreich auf den Sattelaufleger der beklagten Partei hätte umgeladen werden können.

Der Erstrichter wies das Klagebegehren ab. Er stellte fest, die beklagte Partei habe sich nur verpflichtet, den Transport sofort nach Fertigstellung der Reparaturarbeiten am Fahrzeug auszuführen, Johann H habe sich auch in dieser Richtung bemüht. Es gereiche der beklagten Partei nicht zum Verschulden, daß die Reparaturarbeiten nicht zeitgerecht abgeschlossen worden seien. Die klagende Partei habe bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nach Kenntnisnahme der bei der beklagten Partei aufgetretenen Schwierigkeiten nicht mehr damit rechnen können, daß das Ladegut am

4. bzw. 5. 2. 1981 übernommen werde; sie hätte daher schon am 3. 2. 1981 für einen Ersatztransport Vorsorge treffen müssen. Die klagende Partei habe damit gegen die ihr obliegende Schadensminderungspflicht verstoßen. Darüber hinaus ergebe sich aus der Aussage des Zeugen Peter M, daß die Nichteinhaltung des Liefertermins nicht Ursache für den Entzug weiterer Transportaufträge gewesen sei. Die klagende Partei könne die Firma T auf Vertragszuhaltung bzw. Schadenersatz wegen Nichtzuhaltung des mit ihr abgeschlossenen Vertrages belangen.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der klagenden Partei nicht Folge. Es erklärte die Revision für zulässig. Das Berufungsgericht stellte nach teilweiser Beweiswiederholung fest: Beim Ferngespräch am 2. 2. 1981 habe sich Peter M nach Kenntnisnahme der Schwierigkeiten der beklagten Partei mit einer Verlegung des Ladetermins auf den 4. 2. 1981 früh einverstanden erklärt. Die Firma T habe nach Kenntnisnahme, daß die Verladung auch am 3. 2. 1981 nicht gesichert sei, gedroht, der klagenden Partei keine weiteren Aufträge mehr zu erteilen, wenn die Ladung nicht bis zum 4. 2. 1981 übernommen werde; dies sei der beklagten Partei mit Fernschreiben der klagenden Partei vom 3. 2. 1981 bekanntgegeben worden. Mit Fernschreiben vom 27. 2. 1981 habe die Firma T der klagenden Partei mitgeteilt, daß sie wegen der Nichteinhaltung des Ladetermins eine weitere Zusammenarbeit mit ihr ablehne. Eine Feststellung, daß es der Firma T mit dieser Erklärung ernst gewesen sei oder daß es der klagenden Partei nicht möglich gewesen wäre, die Firma T doch zu einer weiteren Zusammenarbeit zu bewegen, könne nicht getroffen werden. Es könne auch nicht festgestellt werden, ob die Firma T der klagenden Partei bereits einen Gesamtauftrag für das Jahr 1981 über monatlich vier Transporte von Deutschland nach Bagdad erteilt gehabt hatte und die klagende Partei bei Ausführung dieser Aufträge einen Gewinn von 240 000 S erzielt hätte. Für den Fall einer Schadenersatzpflicht der beklagten Partei dem

Gründe nach wäre die Rechtssache noch nicht spruchreif, weil die Höhe des Schadens und die Frage der Verletzung der Schadensminderungspflicht noch nicht hinreichend geklärt seien.

In rechtlicher Hinsicht vertrat das Berufungsgericht den Standpunkt, daß das erhobene Schadenersatzbegehren nicht gerechtfertigt sei, weil es am Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen der Vertragsverletzung und dem eingetretenen Schaden mangle. Der Schutzzweck des von der klagenden Partei mit der beklagten Partei abgeschlossenen Frachtvertrages sei durch die überschaubaren Folgen der Nichterfüllung oder Schlechterfüllung dieses konkreten Vertrages begrenzt. Die beklagte Partei habe demnach der klagenden Partei alle zusätzlichen Aufwendungen zu ersetzen, die zur Bewirkung der von der beklagten Partei schuldhaft verzögerten Leistung erforderlich waren; sie hätte ihr auch solche Schäden zu ersetzen, die die Firma T durch ein allenfalls verspätetes Eintreffen der Lieferung in Bagdad erlitten und auf die klagende Partei abgewälzt hätte. Der Verlust von Folgeaufträgen liege außerhalb des Schutzbereichs der mit dem Transportauftrag übernommenen vertraglichen Pflichten. Die Ersatzpflicht für diese Schäden wäre nur dann gerechtfertigt, wenn der beklagten Partei bei der Übernahme des Auftrags bekannt gewesen wäre oder unter Anwendung der kaufmännischen Sorgfaltspflicht hätte bekannt sein müssen, daß die Pünktlichkeit der Vertragserfüllung für die klagende Partei mit dem Risiko des Entzugs weiterer Folgeaufträge gekoppelt sei. Nach den erstgerichtlichen Feststellungen habe die beklagte Partei aber erstmals am 3. 2. 1981 von diesem Risiko erfahren. Von diesem Zeitpunkt an habe die beklagte Partei nicht mehr für den bestimmten Ladetermin garantiert; vielmehr hätte es die klagende Partei in der Hand gehabt, den auf den 4. 2. 1981 verlegten Ladetermin zu retten.

Der Oberste Gerichtshof gab der Revision der klagenden Partei nicht Folge.

Rechtliche Beurteilung

Aus den Entscheidungsgründen:

Der zwischen den Streitteilen abgeschlossene Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße unterliegt der CMR, da der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer (die BRD) Vertragsstaat des Übereinkommens ist. Die CMR regelt bei weitem nicht alle privatrechtlichen Fragen, die sich aus der Güterbeförderung auf der Straße ergeben. Im wesentlichen werden darin die Haftung des Frachtführers (bzw. Unterfrachtführers, Art. 34 CMR) für den Verlust und die Beschädigung des Gutes, wenn sie in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes und der Ablieferung eingetreten sind, und für die Überschreitung der Lieferfrist sowie Regreßansprüche zwischen mehreren Frachtführern aus diesen Schäden (vgl. JBl. 1984, 92) geregelt (6 Ob 673/82, teilveröffentlicht in RdW 1984, 44). Art. 17 CMR regelt die Haftung des Frachtführers erschöpfend, soweit der Verlust oder die Beschädigung des Frachtguts während der Obhutszeit aufgetreten ist oder soweit sich Ansprüche aus der Überschreitung der Lieferfrist ergeben (Helm in Großkomm. HGB[3] Anm. 31 zu Art. 17 CMR bei § 452 HGB Anh. III; Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR 185; SZ 52/19). Für Schäden, die nicht am Frachtgut selbst, sondern durch die Verletzung von Vertragspflichten eintreten, sehen Sonderbestimmungen der CMR eine Haftung des Frachtführers vor, so Art. 7 Abs. 3 (fehlender Frachtbriefhinweis auf die CMR), Art. 11 Abs. 3 (Verlust und unrichtige Verwendung der Begleitpapiere), Art. 12 Abs. 7 (Nichtbeachtung von Weisungen), Art. 21 (Nichteinziehung von Nachnahmen). Die in Art. 23 CMR normierten Haftungsbeschränkungen greifen nur Platz, wenn der Frachtführer "auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens" Schadenersatz zu leisten hat (Heuer aaO 185, 186; Züchner, VersR 1964, 222; Helm in Großkomm. HGB[3] Anm. 31 zu Art. 17 CMR bei § 452 Abh. III; BGHZ 55, 217, 221). Soweit die CMR keine Sonderregelung enthält, finden die allgemeinen Haftungsbestimmungen des nationalen Rechts Anwendung (SZ 49/3; Muth-Glöckner, Leitfaden zur CMR[5] 13 f.; Heuer aaO 1984; Helm aaO; Precht-Endrigkeit CMR-Handbuch[3] 83). Gegenteiliges läßt sich auch nicht aus der Bestimmung des Art. 28 CMR ableiten. Diese Bestimmung besagt nur, daß sich der Frachtführer, wenn er wegen der in der CMR geregelten Ersatzansprüche (aus Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist) nicht auf Grund seiner CMR-Haftung, sondern aus einem anderen, im betreffenden nationalen Recht vorgesehenen außervertraglichen Haftungsgrund belangt wird, auf die Haftungsausschlüsse und Haftungsbeschränkungen des Übereinkommens berufen kann. Der Geschädigte kann sich zwar auf das nationale Recht stützen, wird dadurch aber nicht besser gestellt als bei Inanspruchnahme der CMR-Haftung (Heuer aaO 187 f.).

Die beklagte Partei führt in der Revisionsbeantwortung aus, das Berufungsgericht habe nicht feststellen können, daß die klagende Partei einen Schaden erlitten habe; dies entziehe ihrem Klagebegehren die Grundlage. Es trifft zwar zu,

daß das Berufungsgericht ausführte, es könne nicht festgestellt werden, ob die Firma T der klagenden Partei bereits einen Gesamtauftrag für das Jahr 1981 mit vier monatlichen Transporten Deutschland-Bagdad erteilt habe und die klagende Partei bei Durchführung dieser Transporte 240 000 S verdient hätte, doch wies das Berufungsgericht auch darauf hin, daß bis jetzt keine ausreichenden Beweise über den Umfang des Gesamtauftrags vorliegen; wäre die beklagte Partei, so führte das Berufungsgericht aus, der klagenden Partei schadenersatzpflichtig, wäre die Sache noch nicht spruchreif. Die Ausführungen des Berufungsgerichtes können also nicht dahin verstanden werden, der klagenden Partei sei der Beweis mißlungen, daß ihr die Firme T bereits einen Gesamtauftrag erteilt gehabt habe. Das Berufungsgericht hat vielmehr die Frage, ob ein solcher Auftrag erteilt wurde, offengelassen. Auch der OGH kann daher nicht annehmen, daß der von der klagenden Partei behauptete Gesamtauftrag nicht erwiesen sei.

Da der Frachtvertrag zwischen inländischen Frachtführern im Inland abgeschlossen wurde, kommt für die von der CMR nicht erfaßten Ansprüche gemäß § 36 IPRG österreichisches Recht zur Anwendung. Was zunächst die Bestimmungen des HGB über den Landfrachtvertrag (§§ 425 ff. HGB) betrifft, so enthält auch das HGB keine Haftungsregelung für den hier zu entscheidenden Fall. Gemäß § 429 Abs. 1 HGB haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferfrist entsteht, es sei denn, daß der Verlust die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Auch § 429 Abs. 1 HGB regelt nur die sogenannte Obhutshaftung. § 430 HGB gilt nur für Fälle des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes (Schlegelberger-Geßler HGB[5] Anm. 2 zu § 430).

Die Haftung für den behaupteten Schaden ist daher nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zur Haftung für fahrlässige Verletzung vertraglicher Verpflichtungen zu beurteilen. Daß die Haftung nach allgemeinem bürgerlichen Recht neben der Obhutshaftung des HGB in Betracht kommt, ist anerkannt (Helm aaO Anm. 88 zu § 429 HGB; Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern 179; Karsten Schmidt, Handelsrecht[2] 697; Hämmerle-Wünsch, Handelsrecht[3] III 363; BGHZ 55, 217, 219, 220; VersR 1973, 350). Die Haftung wird insbesondere bejaht, wenn Schäden auf die nicht rechtzeitige Stellung des Fahrzeuges zurückzuführen sind (Züchner, VersR 1964, 222; Precht-Endrigkeit aaO 84; Helm in Großkomm. HGB[3] Anm. 31 zu Art. 17 CMR bei § 452 HGB Anh. III).

Daß die Haftung nicht uferlos sein kann, sondern eine Begrenzung der Zurechnung stattzufinden hat, wird allgemein anerkannt. Der Haftungsbegrenzung dienen die Adäquanzlehre und die Lehre vom Schutzzweck der die Haftung begrundenden Norm (Koziol, österreichisches Haftpflichtrecht[2] I 140). Nach der Adäquanztheorie hat der Schädiger nur für adäquat herbeigeführte Schäden zu haften, dh. für solche, die nicht nur zufolge einer ganz außergewöhnlichen Verkettung von Umständen eingetreten sind (SZ 54/108; SZ 50/24; EvBl. 1980/112; JBl. 1977, 599, JBl. 1966, 473; JBl. 1964, 370; SZ 36/45; SZ 25/14; Koziol-Welser, Grundriß[6] I 336; Koziol, Österreichisches Haftpflichtrecht[2] I 146). Die Haftung besteht unter diesen Voraussetzungen auch dann, wenn eine weitere Ursache als schadensbewirkend hinzutritt (SZ 54/108; SZ 50/24; SZ 26/20; JBl. 1957, 363 ua.). Der von der klagenden Partei behauptete Schaden kann nicht als inadäquate Folge der Vertragsverletzung der beklagten Partei angesehen werden. Die klagende Partei weist mit Recht darauf hin, daß Transportaufträge im Fernverkehr von großen Speditionsunternehmen nicht vereinzelt erteilt werden, sondern in der Regel eine ständige Geschäftsbeziehung besteht, in deren Rahmen Frachtverträge abgewickelt werden. Das Risiko des Entzuges von Folgeaufträgen kann daher, insbesondere für einen Frachtführer, nicht als eine außerhalb der menschlichen Erfahrung liegende Schadensfolge angesehen werden, mit der nicht gerechnet werden muß.

Das Berufungsgericht hat aber zu Recht geprüft, ob zwischen der Vertragsverletzung durch die beklagte Partei und dem behaupteten Schaden ein Rechtswidrigkeitszusammenhang besteht. Nach Lehre und ständiger Rechtsprechung ist auf Grund eines rechtswidrigen Verhaltens nur für jene verursachten Schäden zu haften, die die übertretene Verhaltensnorm nach ihrem Schutzzweck verhindern sollte (SZ 53/12; SZ 50/24; SZ 49/102; ZVR 1976/250; Koziol-Welser aaO 339; Koziol aaO 149; Ehrenzweig, System[2] II/1, 47; Welser, Der OGH und der Rechtswidrigkeitszusammenhang, ÖJZ 1975, 2). Auch derjenige, der eine Vertragspflicht verletzt, haftet seinem Vertragspartner gegenüber für daraus entstehende Schäden nur insoweit, als jene Interessen verletzt sind, deren Schutz die übernommene Vertragspflicht bezweckt (JBl. 1984, 41). Welche die geschützten Interessen sind, ist aus dem Sinn und Zweck des Vertrages im Wege der Auslegung zu ermitteln; anstelle der verallgemeinernden schematisierenden Betrachtung iS der Adäquanztheorie tritt eine am konkreten Vertrags-(oder Norm-)Zweck ausgerichtete individualisierende Betrachtung (Koziol aaO 162; Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts[13] I Allgemeiner Teil 409; Rabel, Das Recht des Warenkaufs I 495, 496; Lange,

Schadensersatz 79; Raiser, Haftungsbegrenzung nach dem Vertragszweck 23; Wilburg, Die Elemente des Schadensrechtes 245, 247). Einschränkungen können sich nicht nur durch ergänzende Vertragsauslegung, sondern auch vom Vertragstypus her ergeben (Lange aaO 81). Maßgeblich ist, welche Interessen des anderen Teils in den vertraglichen Schutzbereich fallen sollen (Esser-Schmidt, Schuldrecht I Allgemeiner Teil 536); die wirtschaftliche Zielsetzung kann dabei eine Beschränkung der Haftung ergeben (Raiser aaO 25). Bei Vertragsverletzungen kommt der Schutzzwecklehre vor allem Bedeutung für die Begrenzung der Folgeschäden eines vertragswidrigen Verhaltens zu. Aus dem Vertragszweck kann sich ergeben, daß bestimmte Risiken dem einen oder andern Teil zur Last fallen sollen (Larenz aaO 410; Lange aaO 87 f.). Für die Reichweite der Verantwortlichkeit kann auch die Entgeltlichkeit bzw. deren Ausmaß von Bedeutung sein (Wilburg aaO 245, 247).

Es wird als Besonderheit des Frachtgeschäftes angesehen, daß Frachtführer und Spediteure im allgemeinen wenig Gelegenheit haben, die Umstände der Versendung und die Verwendungsart der beförderten Güter sowie die damit verbundenen Hoffnungen oder die im Falle des Verlustes drohenden Gefahren zu erkennen. Sie seien daher im besonderen Maße darauf angewiesen, darüber unterrichtet zu werden, was auf dem Spiele steht; dies rechtfertige eine besondere Beschränkung der Haftung (Raiser aaO 39). Im anglo-amerikanischen Schadenersatzrecht werde daher die Haftung des Frachtführers auf Schäden beschränkt, die bei Vertragsabschluß "im Blickfeld der Parteien" lagen (Raiser aaO 36). Es fehlt allerdings auch nicht an Stimmen, die ein Haftungsprivileg des Frachtführers, wie es insbesondere in § 430 HGB normiert ist, nur dann für gerechtfertigt erachten, wenn den Frachtführer eine strenge Erfolgshaftung bis zur höheren Gewalt trifft, nicht aber wenn die Haftung grundsätzlich eine Verschuldenshaftung, wenn auch mit umgekehrter Beweislast, ist (Karsten Schmidt aaO 697; BGHZ 46, 140, 143 mwN). Es kann auch nicht übersehen werden, daß ein Schaden von der Art des hier behaupteten keine Besonderheit des Frachtvertrages ist, sondern in gleicher Weise aus der Nichterfüllung bzw. Schlechterfüllung eines Kaufvertrages oder Werkvertrages entstehen kann. Gemäß § 921 ABGB gebührt bei Rücktritt vom Vertrag der Ersatz des durch verschuldete Nichterfüllung verursachten Schadens. Die Haftung für das Erfüllungsinteresse erstreckt sich auch auf reine Vermögensschäden, die dem Vertragspartner etwa daraus erwachsen, daß er wegen der eingetretenen Leistungsstörung die erworbene Sache nicht weiterveräußern kann, oder die aus einem zufolge Nichtleistung eingetretenen Produktionsausfall entstehen (vgl. Gschnitzer in Klang[2] IV/1, 495). Der Entgang einer bestimmten Gewinnmöglichkeit, deren Bestehen im Verkehr als selbständiger Vermögenswert angesehen wird, gilt sogar als positiver Schaden (SZ 53/148 und 146; SZ 52/187; EvBl. 1977/140; SZ 40/2 uva.).

Der zu entscheidende Fall ist aber nicht eine solche Folge der Nichterfüllung des zwischen den Streitteilen abgeschlossenen Vertrages, sondern wird aus einem selbständigen, von der beklagten Partei nicht unmittelbar veranlaßten rechtsgeschäftlichen Verhalten des Vertragspartners der klagenden Partei abgeleitet, das nur durch die Leistungsstörung der beklagten Partei ausgelöst worden sein soll. Die Veranlassung einer fremden Willensbetätigung, die zur Schädigung führt, wird als psychische Kausalität bezeichnet. Die Rechtswidrigkeit des Verhaltens, das dazu führt, daß ein Dritter Rechtsgüter des Vertragspartners schädigt, bedarf in solchen Fällen besonderer Prüfung im Einzelfall (Koziol aaO 97), besonders wenn der Schaden aus einer auf seiner freien Entschließung beruhenden Handlung eines Dritten entstanden ist (vgl. Larenz aaO 418).

Die deliktische Haftung für fremde Willensbetätigung war in letzter Zeit Gegenstand eingehender Untersuchungen (Niebaum, Die deliktische Haftung für fremde Willensbetätigung; Wagner, Zur Haftung aus Verfolgungsjagden, JBl. 1984, 525). Niebaum betont aaO 17, daß die deliktische Verantwortlichkeit und die Haftung aus Vertragsverletzung auf verschiedenen Rechtsgrunden beruhen, woraus sich auch für die Frage der Haftung für fremde Willensbetätigung Unterschiede ergeben sollen. Larenz aaO 418 schlägt für die Fälle der psychischen Kausalität als Abgrenzungskriterium der Haftung die "Herausforderung" vor. Eine Haftungsfreistellung sei geboten, wenn die fremde Tat auf einem selbständigen, durch die Handlung des Erstschädigers nicht herausgeforderten Entschluß beruhe (Larenz in FS Honig 86, Zitierung bei Niebaum aaO 58; Niebaum aaO 57). Nicht zuzurechnen seien dem Erstschädiger solche weiteren Schadensfolgen, die aus der auf einer freien Entschließung beruhenden Handlung eines Dritten entstehen, wenn diese durch die erste Verletzung zwar erst möglich wurde, nicht aber durch sie "herausgefordert" war. Das Abgrenzungskriterium der Herausforderung wird von Larenz, Schuldrecht[10] I 323, auch in Fällen, in denen das Handeln des Dritten durch die Verletzung einer Vertragspflicht des Erstschädigers ausgelöst wurde, als anwendbar erachtet. So hafteten der Verwahrer und Entlehner, wenn sie durch die mangelhafte Verwahrung der Sache einen Diebstahl ermöglichten. Die vom Erstschädiger verletzte Pflicht bezwecke geradezu, derartige Handlungen Dritter zu

verhindern. Den Diebstahl sieht Larenz als "gleichsam herausgefordert" an. Gegen seinen Abgrenzungsversuch wurde mit Recht eingewendet, daß das Kriterium der Herausforderung jedenfalls dann, wenn dieser Begriff iS des üblichen Sprachgebrauchs verstanden wird, gerade in den von Larenz behandelten Fällen ungeeignet ist, weil die Haftung davon, ob dem handelnden Dritten die Vernachlässigung der Vertragspflicht durch den Verwahrer oder Entlehner bekannt war und er demnach dadurch "herausgefordert" wurde, nicht abhängen könne; die Haftung sei auch dann zu bejahen, wenn das Handeln des Dritten in Unkenntnis der vertraglichen Verpflichtung erfolgte (Niebaum aaO 61). In der 13. Auflage des Lehrbuches von Larenz - er spricht von der "Herausforderung" nur mehr im Zusammenhang mit deliktischem Verhalten (418) - fehlen die oben erwähnten Beispiele, ohne daß ersichtlich ist, ob er seinen Standpunkt aufgegeben hat. Unter der herausgeforderten Zweittat versteht Niebaum aaO 61 bei Vertragsverletzungen eine solche, die dem Verantwortungsbereich des Erstschädigers billigerweise zuzurechnen ist. Entscheidendes Kriterium sei dann nicht die Herausforderung, sondern der Umfang der im konkreten Vertrag übernommenen Pflichten und die Interessen, deren Schutz diese Pflichten bezwecken.

Es soll nicht übersehen werden, daß die Lehre von der Haftungsbegrenzung vom Schutzzweck einer Norm bzw. vom Zweck eines Vertrages her nicht ohne weiteres in einem einheitlichen Grundgedanken zusammengefaßt werden kann und deren Anwendung der Versuchung unterliegt, die Abgrenzung von dem als billig empfundenen Ergebnis her vorzunehmen (Lange aaO 90; in diesem Sinn auch Larenz aaO 413; Deutsch, Haftungsrecht I 237). Den dargestellten Abgrenzungsversuchen ist - wie beim Drittschaden - die Erkenntnis gemeinsam, daß die Schadenersatzhaftung aus Vertragsverletzungen, insbesondere auch aus Werkverträgen wie dem Frachtvertrag, sinnvoll (und versicherbar) begrenzt bleiben muß. Wäre man anderer Auffassung, müßte man unter Umständen die Haftung eines kleinen Subunternehmers einem Großunternehmer gegenüber dafür anerkennen, wenn letzterer wegen des Mangels der Vertragserfüllung durch den Subunternehmer einen Großbesteller, mit dem er in einem Dauerschuldverhältnis stand, verliert. Solche von unüberschaubaren Willensentschlüssen Dritter abhängige Schäden müssen aus der Haftung, wenn diese nicht ausdrücklich darauf ausgedehnt wurde, ausgeklammert bleiben.

Wenn auch der Kreis der durch den Vertrag geschützten Interessen, wie die ständige Ausweitung der vertraglichen und vorvertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten zeigt, sehr weit gezogen wird, kann doch die Übernahme des Risikos aus Verträgen, die vom Vertragspartner mit Dritten abgeschlossen und die wegen eines vertragswidrigen Verhaltens des Erstschädigers gelöst wurden, nicht als vom Schutzzweck jedes Vertrages umfaßt angesehen werden. Es kann insbesondere nicht angenommen werden, daß der Zweck des zwischen den Parteien abgeschlossenen Frachtvertrages der Schutz der gesamten vertraglichen Beziehungen des Auftraggebers zu Dritten wäre. Bei wertender Betrachtung besteht vielmehr zwischen dem Fehlverhalten der beklagten Partei und dem behaupteten Schaden kein für die Haftung ausreichender Zusammenhang. Auch die Bemessung des von der klagenden Partei zu leistenden Entgelts konnte auf derartige, unter Umständen ruinöse Schäden nicht Bedacht genommen haben. Eine Haftung für den behaupteten Schaden wäre nur dann anzuerkennen, wenn die beklagte Partei bei Vertragsabschluß verhalten worden wäre, daß sie bei nicht ordnungsgemäßer Abwicklung des Vertrages auch für solche Schäden einzustehen habe. Nur bei einer derart erfolgten konkreten Erweiterung des Vertragsinhalts und damit auch des Vertragszwecks käme die Haftung der beklagten Partei in Betracht.

Bei Vertragsabschluß wurde der beklagten Partei nicht die Verpflichtung überbunden, daß sie im Falle einer Vertragsverletzung auch für Schäden einzustehen habe, die aus der Auflösung der Geschäftsverbindung mit dem Auftraggeber der klagenden Partei resultieren. Als die beklagte Partei am 3. 2. 1981 davon in Kenntnis gesetzt wurde, daß ein solcher Schaden drohe, konnte sie sich nicht mehr entscheiden, ob sie auch dieses Risiko auf sich nehmen wolle oder den Vertragsabschluß ablehne. Demnach ist aber die Haftung der beklagten Partei für den behaupteten Schaden nicht gerechtfertigt.

Anmerkung

Z57173

Schlagworte

Frachtführer, Haftung des Unterfrachtführers für entgangenen Gewinn, wegen Stornierung von Folgetransporten, Subfrachtführer, s. a. Unterfrgchtführer, Unterfrachtführer, Haftung gegenüber Frachtführer für entgangenen, Gewinn wegen Stornierung von Folgetransporten

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1984:0010OB00587.84.1114.000

Dokumentnummer

JJT_19841114_OGH0002_0010OB00587_8400000_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