

# TE OGH 1984/10/8 1Ob577/84

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 08.10.1984

## Norm

CMR Art17 Abs4 litc

CMR Art41

HGB §429

## Kopf

SZ 57/150

## Spruch

Der CMR-Frachtführer haftet, wenn nichts anderes vereinbart ist, weder für beim Verladen entstandene noch für als Folge mangelhafter Verladung oder Stauung während des Transportes eingetretene Schäden am Frachtgut

OGH 8. 10. 1984, 1 Ob 577/84 (OLG Wien 2 R 4/84; HG Wien 34 Cg 792/82)

## Text

Mit Vertrag beziehungsweise Fernschreiben vom 21./22. 9. 1981 erteilte die Firma F der beklagten Partei den Auftrag zum Transport von 18 t tiefgekühlten Fischen von E, Dänemark, nach G. Die beklagte Partei war zur stichprobeweisen Feststellung der Übergabeterminatur des Ladegutes verpflichtet. Der abgeschlossene Vertrag enthält folgende "Temperaturvorschrift": "Sie garantieren während der Transportdurchführung eine Kühlwagenrauminnentemperatur von minus 25 Grad C oder weniger. Die Ware muß im Laderaum so gestaut werden, daß die Luftzirkulation um die Ware herum gesichert ist, um die erforderliche Warentemperatur während des Transportes zu gewährleisten." Absenderin des Frachtgutes war die Firma Hugo M im E, die ständige Vertragspartnerin der Firma F ist. Die Firma Hugo M beladet auch immer die an die Firma F abgehenden Transportfahrzeuge. Die beklagte Partei gab den Auftrag an die Firma Wilhelm T weiter. Deren Fahrer Alexander E wies während der Verladung des Gutes durch die Firma Hugo M deren Arbeiter auftragsgemäß an, ganz vorne eine leere Palette aufzulegen. Alexander E wartete die Ausführung seiner Anweisung nicht ab, sondern begab sich in die Produktionshalle. Die Ladearbeiter erklärten ihm später, sie hätten eine leere Palette vorne aufgelegt. Bei der Entladung in G am 24. 9. 1981 stellte sich heraus, daß eine solche leere Palette nicht aufgelegt war. Die gesamte Ladung war nach vorne gerutscht, die an den Ecken der Paletten befestigten Eisenstangen hatten die Verblechung des Kühlaggregates aufgerissen. Die Stirnwand wies einen zirka 1/2 cm breiten Spalt auf, durch den Luft von außen in den Kühlraum gelangt war. Dadurch hatte während der Fahrt die Temperatur des Kühlwagens nur zwischen minus 5 und minus 15 Grad betragen; die Temperatur des Frachtgutes beim Ausladen betrug zwischen minus 7 und minus 10 Grad. Ungeachtet der Beschädigung des Kühlaggregates war aber die Luftzirkulation um das Frachtgut gesichert.

Die klagende Versicherungsgesellschaft begeht gemäß § 67 VVG als Zessionarin der Firma F den Zuspruch des Betrages von 71 380 S sA. Die beklagte Partei hafte aufgrund des Art. 17 CMR und des besonders spezifizierten Transportauftrages, wonach während des Transportes eine ständige Kühlwageninnentemperatur von minus 25 Grad

oder weniger einzuhalten war, für den eingetretenen Transportschaden. Der Schaden sei durch die Untersuchung der Ware und das wegen Verkürzung der Aufbrauchsfrist erforderliche Umpacken entstanden. Der Transportschaden an der Ware habe zumindest 20 vH ihres Wertes von 1 000 000 S betragen, der Empfänger habe die Kosten des Umpackens nur in Wahrnehmung seiner Schadensminderungspflicht auf sich genommen, um den Warenwert nicht auf Null sinken zu lassen. Ein sofortiger Absatz von 16 t Scholle zum alsbaldigen Verbrauch sei nicht möglich gewesen.

Die beklagte Partei machte die Haftungsbeschränkung nach der zwingenden Vorschrift des Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR geltend, weil die Firma Hugo M die Verladung und Verstauung durchgeführt habe. Ein jedenfalls bestrittener Schadenseintritt sei auf diese unsachgemäße Verladung zurückzuführen. Diese unsachgemäße Verladung sei für den Lenker nicht erkennbar gewesen. Es sei auch nur der reine Güterschaden, nicht aber ein allfälliger Folgeschaden zu ersetzen. Ersatz von Kosten der Begutachtung der Ware sei durch die Vorschrift der CMR nicht gedeckt.

Das Erstgericht sprach mit Zwischenurteil aus, daß die Forderung dem Grunde nach zu Recht bestehe. Es stellte fest, die auf den Packungen eingeprägte Aufbrauchsfrist habe korrigiert werden müssen. Es sei die Ware komplett umgepackt, die Schrumpffolien entfernt und auf jeder Packung die neue Aufbrauchsfrist angebracht worden; sodann sei die Ware wieder in Zehner-Packungen in Schrumpffolie verpackt worden. Diese Manipulationen hätten nur dann unterbleiben können, wenn die Ware einem alsbaldigen Verbrauch hätte zugeführt werden können. Dies sei aber im Falle eines Verkaufs an Einzel- oder Großhändler nicht kontrollierbar gewesen. Rechtlich ging das Erstgericht davon aus, daß die Beklagte gemäß Art. 3 CMR für das Verschulden ihres Erfüllungsgehilfen hafte. Den Frachtführer treffe im Zweifel die Verantwortung dafür, daß das Gut transportsicher verladen werde, weil dies die dem Frachtvertrag eigentümliche Leistung sei. Die beklagte Partei habe weder behauptet noch bewiesen, daß aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung zwischen Absender und Empfänger der erstere die Verantwortung für die Beladung tragen sollte. Der Schaden sei nicht beim Verladevorgang selbst eingetreten. Das schädigende Verhalten des Frachtführers bestehe darin, daß der Transport durchgeführt worden sei, ohne daß gegen ein Verrutschen der Paletten vorgesorgt worden sei. Der Fahrer habe es schuldhaft unterlassen, die Einhaltung seiner Anweisung, eine leere Palette aufzulegen, zu überprüfen. Eine Beschädigung des Frachtgutes und nicht bloß ein mittelbarer Schaden sei deshalb eingetreten, weil die Verpackung insofern vorschriftswidrig geworden sei, als das eingeprägte Aufbrauchsdatum nicht mehr gestimmt habe. Dieser Schaden habe nur durch die festgestellte Manipulation behoben werden können.

Das Berufungsgericht hob über Berufung der beklagten Partei das Urteil des Erstgerichtes auf und wies die Rechtssache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Erstgericht zurück. Es sprach aus, daß das Verfahren erster Instanz erst nach Rechtskraft seines Beschlusses fortzusetzen sei. Die Frage, ob der Haftungsausschluß nach Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR den Frachtführer von jeder Haftung für durch fehlerhafte Ladung verursachte Schäden befreie oder ob ihn auch dann, wenn der Absender die Verladung durchzuführen habe, eine Kontrollpflicht treffe, werde in den nationalen Rechtsprechungen unterschiedlich beantwortet. Obwohl in der deutschen Rechtsprechung und Lehre eine Verantwortung des Frachtführers, die vom Absender vorgenommene Verladung zu kontrollieren, eher abgelehnt werde, sei aber anerkannt, daß der Frachtführer für Schäden infolge mangelhafter Be- oder Entladung dann verantwortlich gemacht werden könne, wenn er aufgrund einer besonderen Vereinbarung im Frachtvertrag zur Durchführung der Ladearbeiten verpflichtet gewesen sei. Mangels einer ausdrücklichen Vereinbarung werde eine Auslegung des Beförderungsvertrages in der Regel ergeben, daß diejenige Partei zur Verladung verpflichtet sein solle, der nach den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit im konkreten Einzelfall die bessere Eignung zugesprochen werden müsse. Dabei werde zu fragen sein, ob der Absender oder der Frachtführer die größere Erfahrung im Umgang mit den im Einzelfall jeweils zu verladenden Gütern habe und ob es sich um Spezial-, also etwa um Tank-, Silo- oder Kühlfahrzeuge handle. Auch der OGH habe ausgesprochen, daß die Frage, wer zu verladen habe, in der CMR nicht geregelt sei. Werde diese Verpflichtung nicht im Vertrag ausdrücklich festgelegt, sei die Verladung Sache des Absenders. Könne nun im Vertrag ausdrücklich die Verladung durch den Frachtführer vereinbart und damit der Haftungsausschluß nach Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR völlig ausgeschaltet werden, dann müsse es kraft Größenschlusses wohl umso mehr möglich sein, den ein Spezialfahrzeug zur Verfügung stellenden Frachtführer wirksam anzusegnen, die vom Absender durchgeführte Verladung soweit zu kontrollieren, daß die Funktion der Kühlseinrichtungen gewährleistet sei. Ziehe man in Betracht, daß die beklagte Partei im Transportauftrag ausdrücklich eine Kühlrauminnentemperatur von minus 25 Grad Celsius garantiert habe und zur Sicherstellung dieser Temperatur die Kontrolle der Beladung dahin übernommen gehabt habe, daß die Luftzirkulation gewährleistet sein sollte, dann sei die beklagte Partei auch im Hinblick auf Art. 18 Abs. 4 CMR umso mehr zur Kontrolle der Ladung daraufhin verpflichtet

gewesen, daß sie nicht die Funktion des Kühlaggregates überhaupt hindere. Dieser Verpflichtung sei der Fahrer nicht ausreichend nachgekommen, weil er die Ausführung seiner Weisung, das Kühlaggregat durch eine leere Palette zu schützen, nicht überprüft habe. Bei den geltend gemachten Schäden handle es sich um Kosten der Schadensbehebung beziehungsweise Schadensminderung, zu deren Aufwendung der Geschädigte beziehungsweise Versicherungsnehmer nach § 1304 ABGB verpflichtet sei. Dieser notwendige und zweckmäßige Rettungsaufwand sei als aus der Beschädigung des Gutes resultierender Schaden zu ersetzen. Diese vom Geschädigten selbst zu tätigenden, durch die Beschädigung des Frachtgutes adäquat verursachten Aufwendungen stellten entgegen der Ansicht der beklagten Partei einen vom für die Beschädigung des Gutes Haftpflichtigen in jedem Fall zu ersetzenden unmittelbaren Schaden dar. Voraussetzung für eine Haftung der beklagten Partei sei jedoch der vom Verfügungsberechtigten zu erbringende Nachweis, daß das Gut im Haftungszeitraum tatsächlich beschädigt worden sei. Diese Feststellungen des Erstgerichtes seien aufgrund eines mangelhaften Verfahrens getroffen worden. Dies führe zur Aufhebung des erstgerichtlichen Zwischenurteiles.

Über Rekurs der beklagten Partei änderte der Oberste Gerichtshof den Beschuß des Berufungsgerichtes mit Urteil dahin ab, daß er das Klagebegehren abwies.

### **Rechtliche Beurteilung**

Aus den Entscheidungsgründen:

Auf den vorliegenden Rechtsfall sind gemäß Art. 1 die Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR) anzuwenden. 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 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. Nach Art. 41. Abs. 1 CMR ist mit Ausnahme der Bestimmungen der Art. 37 und 38 des Übereinkommens jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge.

Durch Art. 17 Abs. 1 CMR ist die Sorgfaltspflicht des Frachtführers gegenüber der Bestimmung des § 429 HGB verschärft. Als Ausgleich dieser verschärften Haftung sind ua. aber die Haftungsausschlußstatbestände des Art. 17 Abs. 2 und 4 CMR normiert worden (RdW 1983, 42; SZ 50/43 ua.). Die CMR enthält keine Regelung, wer zur Verladung verpflichtet ist (SZ 55/123 mwN). Einer Vereinbarung der Parteien darüber, wer die Ladetätigkeit vorzunehmen hat, steht daher auch die Bestimmung des Art. 41 CMR nicht entgegen (SZ 55/123; Precht-Endrigkeit, CMR-Handbuch 92). Daß die Firma F mit der beklagten Partei im Frachtvertrag eine Vereinbarung, die beklagte Partei sei zur Verladung verpflichtet, ausdrücklich getroffen hätte, wurde von der klagenden Partei weder behauptet noch von den Tatsacheninstanzen festgestellt. Im Zweifel, wenn also nichts anderes vereinbart wurde, ist die Verladung Sache des Absenders (SZ 50/43). Es steht auch fest, daß die Firma Hugo M ständiger Lieferant der Firma F war und immer, so auch im vorliegenden Fall, die Transportfahrzeuge der Frächter belud. Wie das Berufungsgericht unter Zitierung von Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach den Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR), 62, zutreffend ausführte, wird bei Abgang einer ausdrücklichen Vereinbarung eine Auslegung des Beförderungsvertrages in der Regel ergeben, daß die Partei zur Verladung verpflichtet sein soll, der nach Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit im konkreten Einzelfall die bessere Eignung zugesprochen werden müsse. Dabei ist zu fragen, ob der Absender oder der Frachtführer die größere Erfahrung im Umgang mit den im Einzelfall jeweils zu verladenden Gütern hat. Dies kann nach dem vorliegenden Sachverhalt nur die Firma Hugo M sein, nahm sie doch für Tiefkühltransporte an die Firma F regelmäßig die Verladung vor. Die Firma Hugo M war aber nicht nur zur Verladung verpflichtet, sie nahm sie - worauf es nach der CMR allein ankommt (SZ 55/123) - auch tatsächlich vor. Der Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes ist auf das Verladen durch den Absender auch dann zurückzuführen, wenn der Schaden nicht beim Verladen selbst, sondern nach Übernahme des Gutes als Folge mangelhafter Verladung oder Stauung während der Fahrt eintritt (Helm in Großkommentar HGB[3] Rdz 16 zu Art. 17 CMR; Heuer, aaO, 101; Muth-Glöckner, Leitfaden zur CMR[5], Rdz. 30 zu Art. 17). Auch der deutsche Bundesgerichtshof sprach aus, daß die Haftung des Frachtführers für einen während des Transportes entstandenen Schaden entfällt, wenn er die Verladung

weder übernommen noch ausgeführt hat und das Schadensereignis auf einer durch die Verladung begründeten Gefahr beruht (VersR 1979, 417).

Die von den Vorinstanzen angeführten Entscheidungen HS 6509/38 und VersR 1980, 241 (OLG München) vermögen zu keinem anderen Ergebnis zu führen. Abgesehen davon, daß der OGH abweichend von der Entscheidung HS 6509/38 gemäß seiner Entscheidung SZ 50/43 (vgl. Precht-Endrigkeit aaO) nunmehr, wie schon erwähnt wurde, im Zweifel, also auch wenn nichts in der Vereinbarung festgelegt ist, die Verladung Sache des Absenders sein läßt, war nach dem der Entscheidung HS 6509/38 zugrunde liegenden Sachverhalt (anders als im Falle der Entscheidung HS 7426/21) der Erfüllungsgehilfe des Frachtführers "Herr des Verladevorganges". Die Entscheidung des OLG München VersR 1980, 241 übersieht wiederum, daß die Beweisregel des Art. 18 Abs. 4 CMR sich nur auf die Haftungsbefreiung nach Art. 17 Abs. 4 lit. d CMR bezieht. Aus dieser Bestimmung können daher analoge Schlüsse auf den Ausschlußtatbestand des Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR gezogen werden (VersR 1980, 286, OLG Düsseldorf; Muth-Glöckner aaO Rdz. 4 zu Art. 18).

Dem Berufungsgericht kann insoweit zugestimmt werden, als mangels abweichender Regelung in der CMR die Parteien des Frachtvertrages nicht nur eine Vereinbarung dahin treffen können, daß der Frachtführer zur Verladung und Verstauung des Frachtgutes, sondern auch zur Überprüfung der durch den Absender oder einen Dritten vorgenommenen Verladung oder Verstauung verpflichtet ist. Unterläßt der Frachtführer dann eine solche ihm vertraglich obliegende Überprüfung der Verladung oder Verstauung des Gutes und tritt dadurch ein Schaden am Gut ein, ist dies von ihm zu vertreten. Eine solche vertragliche Verpflichtung kann aber dem der beklagten Partei von der Firma F erteilten Transportauftrag vom 21., 22. 9. 1981 unter Berücksichtigung der Auslegungsregel des § 915 ABGB nicht entnommen werden. Die Formulierung des von der beklagten Partei angenommenen Transportauftrages stammt von der Firma F. Sie war es, die für die Entscheidung des vorliegenden Falles relevante Erklärung "in das vertragliche Geschehen des zukünftigen Vertragspartners einführt", sich ihrer bediente und daher auch die Möglichkeit hatte, ihre Formulierungen deutlich zu wählen (Ertl, Der Versicherer als Gesetzgeber, RZ 1973, 128; Rummel, ABGB, § 915 Rdz. 4); sie muß daher undeutliche Äußerungen gegen sich gelten lassen. In dem erwähnten Transportauftrag wurde der beklagten Partei die Einhaltung einer Temperaturkontrolle und einer Temperaturvorschrift zwar ausdrücklich vorgeschrieben, es fehlt aber ein klarer Hinweis darauf, daß die beklagte Partei, die nicht die Verladung und Verstauung durchzuführen hatte, die Firma Hugo M darauf zu überprüfen hatte, daß die Verladung und Verstauung, soweit es sich nicht um die Gewährung der Luftzirkulation handelte, auch ordnungsgemäß durchgeführt war. Eine solche Verpflichtung der beklagten Partei kann auch nicht daraus abgeleitet werden, daß sie eine Kühlwageninnentemperatur von minus 25 Grad Celsius oder weniger garantierte. Aus dieser Formulierung allein muß noch nicht der Schluß gezogen werden, es wäre über die Bestimmungen der CMR hinaus vertragliche Verpflichtung der beklagten Partei gewesen, das nicht in ihren Haftungsbereich fallende Verstauen des Kühlgutes auch insoweit zu kontrollieren, daß die vertragsgemäße Kühlwageninnentemperatur nicht als Folge eines Stauehlers während des Transportes absinken kann. Daß sich eine Kontrollpflicht, wenn man sie dem Frachtführer überbinden will, deutlich formulieren läßt, ergibt sich schon aus der überbundenen Verpflichtung, die Verstauung darauf zu prüfen, daß die Luftzirkulation um die Ware herum gesichert war. Die Durchführung der Prüfung der ausreichenden Luftzirkulation durch den Fahrer war aber im Gegensatz zur Prüfung der Auflegung einer Palette an der Vorderfront des Kühlwagens auch nach vollständiger Beladung möglich und verpflichtete noch nicht, schon am Beginn der Verladung anwesend zu sein und auch die Auflegung einer Palette an der Vorderfront des Kühlwagens zu überwachen. Wenn die Firma F dem Frachtführer auch eine solche Verbindlichkeit auferlegen wollte, hätte sie dies entsprechend deutlich formulieren können und, will sie die beklagte Partei haften lassen, auch müssen. Schrieb hingegen die Firma F der beklagten Partei die Überprüfung der durch den Absender vorgenommenen Verstauung im Transportauftrag nicht vor, haftet die beklagte Partei nicht für eine Beschädigung des Gutes, die ausschließlich auf die besondere Gefahr der durch einen Dritten vorgenommenen Beladung und Verstauung des Gutes zurückzuführen ist.

#### **Anmerkung**

Z57150

#### **Schlagworte**

Frachtführer (CMR), keine Haftung für Schäden beim Verladen, Frachtführer (CMR), keine Haftung für Schäden während Transport, die, auf Verladefehler zurückgehen

#### **European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:1984:0010OB00577.84.1008.000

**Dokumentnummer**

JJT\_19841008\_OGH0002\_0010OB00577\_8400000\_000

**Quelle:** Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)