jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1982/2/17 6Ob664/81

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.02.1982

Norm

CMR Art12 Abs3
CMR Art13 Abs1
CMR Art17 Abs1
HGB §435

Kopf

SZ 55/20

Spruch

Der Empfänger eines Gutes, dem das Verfügungsrecht nicht schon ab Ausstellung des Frachtbriefes durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief (Art. 12 Abs. 3 CMR) eingeräumt war, erlangt vor Ankunft des Gutes am für die Ablieferung vorgesehenen Ort nicht das Verfügungsrecht über das Gut und damit auch nicht die Legitimation zur Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen wegen Beschädigung des Gutes (Art. 17 Abs. 1 CMR)

OGH 17. Feber 1982, 6 Ob 664/81 (OLG Wien 2 R 227/80; HG Wien 30 Cg 124/80)

Text

Die Firma M kaufte in den Vereinigten Staaten Schaltschränke und erteilte der Klägerin den Speditionsauftrag, für deren Versendung nach Linz Sorge zu tragen. Diese beauftragte durch ihre amerikanische Tochterfirma die Firma S, den Transport per Flugzeug bis Linz durchzuführen. Die Firma S flog jedoch nur bis München und beauftragte dort mit der Beförderung des Gutes die Erstbeklagte, die ihrerseits die Zweitbeklagte damit beauftragte.

Die Klägerin begehrte mit der vorliegenden Klage, die Beklagten zur ungeteilten Hand schuldig zu erkennen, ihr den Betrag von 165 677.07 S samt Anhang zu bezahlen. Die Erstbeklagte habe sich am 2. 6. 1977 in München als Frachtführer gegenüber der Absenderin Firma S verpflichtet, entgeltlich drei Kisten elektronischer Geräte im Gewicht von 2532 kg von München zur Linzer Betriebsstätte der Klägerin als Empfängerin zu befördern. Die Erstbeklagte habe sich zur Durchführung der Beförderung der Zweitbeklagten als Unterfrachtführer bedient. Diese Beförderung unterliege folglich den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), BGBl. 138/1961. Die Klägerin könne die Beklagten auf Grund der Art. 34 und 36 CMR sowie nach § 432 HGB in Anspruch nehmen. Das zu befördernde Gut sei am 3. 6. 1977 bei der Erstbeklagten auf einen LKW der Zweitbeklagten geladen worden. Obwohl der Fahrer des LKW, Reinhard G, während der Fahrt nach Linz bemerkt habe, daß sich die Verspannung der Ladung gelockert habe und die akute Gefahr bestunde, daß die Ladung verrutschen würde, habe er keine zielführenden Schritte zur Sicherung des Ladegutes unternommen. Außerdem habe er am 3. 6. 1977 gegen 21 Uhr sein Fahrzeug in H derart unvorsichtig gewendet, daß es umgestürzt sei. Hiebei sei die Ladung auf die Fahrbahn geschleudert und beschädigt worden.

Eigentümer der beschädigten Güter sei die Firma M in Linz gewesen, in deren Vermögen sich somit der Schaden

ereignet habe. Die Klägerin sei auf Grund ihrer Einschaltung als Spediteur und Empfänger des Frachtvertrages zur Schadensliquidation im Drittinteresse berechtigt, habe sich aber vorsichtshalber sämtliche der Firma M aus dem Rechtsgrund des Schadenersatzes gegen die Beklagten zustehenden Ansprüche abtreten lassen. Der Gesamtschaden betrage 430 677.87 S. Die B Versicherungsgesellschaft habe auf Grund des Transportversicherungsvertrages den Betrag von 265 000 S bereits bezahlt. Die Klägerin mache den verbleibenden Differenzbetrag geltend. Sie stütze ihren Schadenersatzanspruch insbesondere auf den zu ihren Gunsten als Empfängerin abgeschlossenen Frachtvertrag.

Die Beklagten beantragten Abweisung des Klagebegehrens und wendeten ein: Die Klägerin sei zur Klagsführung nicht berechtigt. Nicht sie sei nämlich Empfängerin gewesen, sondern die Firma K, Linz. Die Voraussetzungen der Art. 13 und 19 CMR lägen nicht vor, weil weder der Verlust des Gutes festgestellt noch die Ablieferungsfrist überschritten worden seien. Vertragspartner seien die Firma S und die Erstbeklagte einerseits, die Erst- und die Zweitbeklagte andererseits gewesen. Weder die Firma S noch die Erstbeklagte hätten ihre vertraglichen Ansprüche an die Klägerin abgetreten. Infolge des Schadensereignisses sei das Transportgut "überhaupt nicht geliefert" worden. Verweigere aber der Empfänger die Annahme des Gutes, so verliere er mit der nach Art. 12 Abs. 2 oder 3 CMR etwa schon erworbenen Verfügungsbefugnis auch die Sachlegitimation zugunsten des Absenders. Die Beklagten seien im übrigen von der Haftung befreit, weil die Beschädigung Folge einer mangelhaften Verladung des Gutes sei, die nicht sie als Frachtführer durchgeführt hätten. Die Firma S habe in der Weise die Verladung vorgenommen, daß sie die auf einer Flugpalette mit Gurten verzurrten Kolli auf das Fahrzeug der Zweitbeklagten gestellt habe. Infolge der üblichen Fahrterschütterungen und der Instabilität der Flugpalette habe sich die Verzurrung gelockert. Deshalb hätten die Kolli letztlich vom Fahrzeug stürzen können und müssen. Für die mangelhafte Verladung hafte die Firma S nach Art. 17 Abs. 4 CMR. Der Fahrer Reinhard G habe aus dem wiederholten Nachspannen der Verzurrung nicht auf eine Unfallgefahr schließen müssen. Zumindest liege ein Mitverschulden des Absenders vor. Die Art. 34 und 36 CMR seien nicht anzuwenden. Es liege kein einheitlicher Beförderungsvertrag vor, der von aufeinanderfolgenden Straßenfrachtführern ausgeführt worden sei. Schließlich sei der Klägerin durch das Unfallsereignis kein Schaden entstanden, da sie nicht Eigentümerin des beschädigten Gutes sei. Die Klägerin könne nicht einen Drittschaden liquidieren, da sie ihr Recht aus dem des frachtbriefmäßigen Empfängers herleite. Sie hafte auch nicht aus dem mit der Firma M geschlossenen Speditionsvertrag, weil ein Auswahlverschulden ihr nicht zum Vorwurf gemacht werden könne. Art und Umfang des Schadens würden ebenfalls bestritten. Das Erstgericht sprach mit Zwischenurteil aus, daß der Anspruch der Klägerin gegen die Beklagten zur ungeteilten Hand dem Gründe nach zu Recht bestehe. Es traf folgende Feststellungen:

Im Jahre 1976 bestellte die Firma M bei dem Weltkonzern C eine Schaltanlage für das LD-Verfahren, die die VOEST, ihr Kunde, benötigte. Die Firma M gab der Klägerin im Mai 1977 den Auftrag, die Anlage per Luftfracht nach Linz bringen zu lassen. Die von der Schwesterfirma der Klägerin in den USA beauftragte Firma S flog nur bis München und beauftragte dort die Erstbeklagte, den weiteren Transport bis Linz durchzuführen. Die Erstbeklagte gab den Auftrag an die Zweitbeklagte am 3. 6. 1977 weiter. An diesem Tag wurden um zirka 15.30 Uhr die drei Kolli (Schaltschränke) bei der Erstbeklagten in München-Riem auf einen LKW geladen. Die Verladung führte die Firma S durch ihren Angestellten Günther M durch. Reinhard G sollte die drei Kisten Schaltgeräte auf diesem LKW nach Linz schaffen. Er war während der Verladung anwesend, hat sie jedoch weder durchgeführt noch sich an ihr beteiligt. Nach der Verladung fuhr er mit dem LKW zunächst auf der Autobahn in Richtung Linz, um die Fracht zur Klägerin zu bringen. Während der Fahrt lockerten sich durch die Erschütterungen die Gurte, mit denen die Schaltschränke am LKW befestigt waren. Reinhard G mußte bis Linz die Gurte mehrmals nachspannen. Er verließ dann die Autobahn, um auf der Bundesstraße B 1 weiterzufahren. Er wußte nicht, wo sich die Klägerin befand und erkundigte sich danach bei der bei Kilometer 185.5 gelegenen Tankstelle. Dort erfuhr er, daß er schon zu weit gefahren war. Deshalb wendete er den LKW, der dabei umkippte, so daß die Kolli auf die Straße fielen. Die Schaltkästen waren auf dem Lastkraftwagen mit einer Palette befestigt gewesen. Das Frachtgut ist verspannt worden, wurde aber dadurch nicht optimal gegen Verschiebung auf der Palette gesichert. Dazu hätte eine Verspannung in der Schubebene, dh. unmittelbar vom Palettenrand zum Fuß des Ladegutes, vorhanden sein müssen. Anderenfalls ist es möglich, daß das Ladegut auf der Palettenoberfläche verrutscht, zum Beispiel durch Einwirkung der Fliehkraft. Der Fahrer Reinhard G hat das Wendemanöver auch für den Fall einer nicht verrückten Last zu rasch durchgeführt, wenn er auch in diesem Fall wahrscheinlich klaglos durch die Kurve gekommen wäre. Er fuhr aber bereits vorher nahe der kritischen Kurvengeschwindigkeit, so daß ein seitliches Verrutschen der Last ausreichte, das Kippen des LKW auszulösen. Die Notwendigkeit, während der Fahrt die Gurten mehrmals nachzuspannen, war zweifellos ein Warnungszeichen, woraus der Fahrer die Unfallgefahr hätte erkennen müssen. Am 7. 6. 1977 besichtigte Ingenieur Helmut Sch. das beförderte Gut und kam zum Ergebnis, daß es einen

Totalschaden erlitten habe.

Die Firma M hat ihre Schadenersatzforderung, soweit sie nicht durch die Versicherung abgegolten wurde, der Klägerin abgetreten. Ihre Befriedigung erfolgte durch Aufrechnung gegen Forderungen der Klägerin.

In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus; es liege ein Beförderungsvertrag vor, in welchem die Firma M als Absender der Klägerin den Auftrag erteilt habe, die Schaltschränke mittels Luftfracht aus den USA zur Klägerin nach Linz zu bringen. Die Leistung hätte in einem einzigen Transport auf Grund eines einzigen Vertrages, der ein grenzüberschreitender Frachtvertrag iS des Art. 1 CMR sei, durchgeführt werden sollen. Die Klägerin habe ihrerseits die Firma S beauftragt, den Transport per Luftfracht bis Linz durchzuführen. Die Firma S sei jedoch nur bis München geflogen, wo sie die Erstbeklagte mit dem weiteren Transport bis Linz beauftragt habe. Diese habe den übernommenen Auftrag an die Zweitbeklagte weitergegeben. Die Beklagten seien demnach Unterfrachtführer, die Klägerin Empfängerin. Es komme nicht darauf an, wer Empfänger des Gutes laut Beförderungsvertrag sei, da der Empfänger nicht Vertragspartei sei. Der Beförderungsvertrag sei ein Vertrag zugunsten Dritter. Der Empfänger habe als solcher keinen Anspruch aus dem Beförderungsvertrag. Die Voraussetzungen des Art. 13 CMR lägen nicht vor. Die Aktivlegitimation der Klägerin ergebe sich vielmehr daraus, daß die Firma M als Absenderin ihre Ansprüche an die Klägerin abgetreten habe. Der Absender habe nach Art. 12 CMR das Recht, über das Gut zu verfügen. Der Frachtführer hafte für gänzlichen oder teilweisen Verlust sowie für Beschädigung des Gutes nach Art. 17 CMR. Die Firma M habe über diesen Anspruch als Absender verfügen können und habe dies durch Abtretung ihrer Forderung an die Klägerin getan. Im übrigen ergebe sich die Legitimation der Klägerin auch aus Art. 13 Abs. 1 CMR. Stehe nämlich die Beschädigung der Sendung bereits vor der Ablieferung fest, so sei auch in diesem im Art. 13 CMR nicht erwähnten Fall die Legitimation des Empfängers zu bejahen. Zu bemerken sei, daß die Klägerin ihren Sitz in Wien, in Linz aber nur eine Betriebsstätte und keine Zweigniederlassung habe. Nach Art. 17 CMR hafte der Frachtführer für Beschädigung des Gutes, wenn diese zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und seiner Ablieferung eintrete. Der Schaden sei im vorliegenden Fall durch Zusammenwirken zweier Ursachen entstanden, nämlich durch mangelhafte Sicherung der Ladung auf dem LKW der Zweitbeklagten und durch die unter den gegebenen Umständen zu hohe Geschwindigkeit des Fahrers Reinhard G, durch welche schon ein geringes Verrutschen der Ladung ausgereicht habe, das Kippen des Fahrzeuges und damit den Schaden zu verursachen. Nach Art. 3 CMR hafte die Zweitbeklagte für den Fahrer, dessen sie sich zur Durchführung der Beförderung bedient habe. Der Unfall habe sich nach der Übernahme des Gutes durch die Zweitbeklagte und vor dessen Ablieferung ereignet, also in jenem Zeitraum, in dem es sich in der Obhut der Zweitbeklagten befunden habe. Da ein einheitlicher Frachtvertrag über die Beförderung von New York bis Linz vorliege, finde Art. 34 CMR ungeachtet des Umstandes Anwendung, daß der Transport teilweise von Unterfrachtführern ausgeführt worden sei. Nach dem Zwecke der CMR sollten alle beteiligten Frachtführer haften, weil die Rechtsstellung des Anspruchsberechtigten durch die Einschaltung weiterer Frachtführer nicht verschlechtert werden dürfe. Nach Art. 34 CMR hafte folglich jeder beteiligte Frachtführer für die Ausführung der gesamten Beförderung. Daher sei auch die Erstbeklagte schadenersatzpflichtig. Die Beklagten hätten den Haftungsbefreiungsgrund des Art. 17 Abs. 4 lit. b CMR eingewendet. Tatsächlich sei der Schaden zum Teil durch die mangelhafte Befestigung der Ladung auf dem Lastkraftwagen verursacht worden. Dies ändere aber nichts an der Haftung der Beklagten für den Schaden. Nach Art. 17 Abs. 5 CMR hafte jeder Frachtführer nur in dem Umfang, in dem die Umstände, für die er hafte, zu dem Schaden geführt hätten. Dieses Verhältnis sei aber bei Beurteilung der Haftung dem Gründe nach nicht zu untersuchen. Der Einwand der Beklagten, die Klägerin habe keinen Schaden erlitten, treffe nicht zu. Ihr sei der Anspruch auf Ersatz für Beschädigung des Gutes abgetreten worden.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Beklagten nicht Folge. Es übernahm die Feststellungen des erstgerichtlichen Zwischenurteiles.

In rechtlicher Hinsicht führte es im wesentlichen aus: Die Klägerin habe ihren Anspruch nicht aus ihrer Stellung als Vertragspartnerin der Firma S, also als Absenderin, abgeleitet, sondern daraus, daß ihr in Ansehung der Verträge, die die Firma S mit der Erstbeklagten und diese mit der Zweitbeklagten in München geschlossen hätten, die Stellung einer Empfängerin zukäme. Der von der Klägerin mit der Firma S geschlossene Luftfrachtvertrag über die Beförderung der Waren von New York nach Linz unterliege allerdings nicht den Bestimmungen der CMR (Art. 2 CMR). Nach Art. 1 Z 1 CMR gelte dieses Übereinkommen für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Vertrag angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten lägen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat sei.

Demnach fänden die Bestimmungen der CMR aber Anwendung auf die von der Firma S mit der Erstbeklagten und von der Erstbeklagten mit der Zweitbeklagten geschlossenen Verträge über die Beförderung des Gutes von München nach Linz. Nur diese Vertragsverhältnisse seien Gegenstand des Rechtsstreites.

Der Frachtvertrag sei sowohl nach CMR als auch nach den Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB, die gleichlautend sowohl in der Bundesrepublik Deutschland, in der die Verträge vor dem 1. 1. 1979 (Inkrafttreten des IPR-Gesetzes, BGBl. 304/1978) geschlossen worden seien (§ 37 ABGB), als auch in Österreich Geltung hätten, nach Lehre und Rechtsprechung ein Vertrag zugunsten Dritter, aus dem für den Empfänger, der selbst nicht Vertragspartei sei, bestimmte Rechte erwüchsen. Der Empfänger könne demnach im eigenen Namen bestimmte Ansprüche gegen den Frachtführer geltend machen. Einer Abtretung von Rechten des Absenders als Vertragspartner bedürfe es dazu nicht. Wenn im Art. 13 CMR die Geltendmachung von Ansprüchen des Empfängers aus der Beschädigung des Gutes nicht ausdrücklich angeführt sei, folge daraus nicht, daß der Empfänger keinen solchen Anspruch habe. Soweit die CMR Lücken aufweise, gälten die Bestimmungen des - nach den jeweiligen Kollisionsnormen anzuwendenden - nationalen Rechtes. Nach § 435 HGB sei der Empfänger nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung berechtigt, die durch den Frachtvertrag begrundeten Rechte im eigenen Namen gegen den Frachtführer unabhängig davon geltend zu machen, ob er hiebei im eigenen oder im fremden Interesse handle. Er sei insbesondere zur Erhebung von Ersatzansprüchen wegen Beschädigung des Gutes berechtigt. Folglich habe die Klägerin nach der Ankunft des Gutes in Linz (dem Ablieferungsort) Schadenersatz verlangen können. Die Erstbeklagte hafte ihr aus dem zugunsten der Klägerin mit der Firma S geschlossenen Frachtvertrag. Der Einwand, die Erstbeklagte könne zufolge Art. 36 CMR nicht in Anspruch genommen werden, sei nicht recht verständlich, da sie doch jedenfalls der "erste" Frachtführer im Rahmen des über die Beförderung des Gutes von München nach Linz geschlossenen Vertrages gewesen sei. Sie hafte nach Art. 3 CMR, soweit dieses Übereinkommen anzuwenden sei, für Handlungen und Unterlassungen ihrer Bediensteten und aller anderen Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bediene, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handelten. An der passiven Klagslegitimation der Erstbeklagten sei daher nicht zu zweifeln. Da die Klägerin nicht behauptet habe, daß ein durchgehender Frachtbrief ausgestellt und von der Zweitbeklagten angenommen worden sei, sei davon auszugehen, daß bei Abschluß der Verträge kein Frachtbrief übergeben worden sei. Damit sei aber für die Beklagten nichts gewonnen. Das unbestrittene Vorbringen der Klägerin könne nur so verstanden werden, daß die Erstbeklagte im eigenen Namen und auf eigene Rechnung die Zweitbeklagte mit dem Vollzug der Beförderung beauftragt habe, die sie durchzuführen mit der Firma S vereinbart gehabt habe. Ein solcher Unterfrachtvertrag sei grundsätzlich zulässig und bilde für sich einen rechtlich selbständigen Beförderungsvertrag. Mangels Übernahme des Frachtbriefes durch den Unterfrachtführer trete dieser nicht in rechtliche Beziehungen zum Absender des Hauptfrachtvertrages, sondern nur zum Hauptfrachtführer. Folglich könne der Absender nur dann einen solchen Unterfrachtführer in Anspruch nehmen, wenn ihm der Hauptfrachtführer seine Rechte gegen ihn abgetreten habe. Die Klägerin nehme aber nicht als Absenderin, sondern als Empfängerin die Zweitbeklagte in Anspruch. Dazu sei sie berechtigt, weil der Unterfrachtvertrag als rechtlich selbständiger Beförderungsvertrag ein Vertrag zugunsten des Empfängers sei. Dem Empfänger gegenüber hafte daher die Zweitbeklagte aus ihrem mit der Erstbeklagten geschlossenen Beförderungsvertrag. Hafte also die Erstbeklagte für die Zweitbeklagte als ihre Erfüllungsgehilfin, so hafte die Zweitbeklagte auf Grund ihrer mit der Erstbeklagten geschlossenen Vereinbarung. Dem Empfänger gegenüber befänden sich Unterfrachtführer daher in der gleichen Lage, ob sie nun den Frachtbrief übernommen hätten oder nicht. Es sei daher auch die Passivlegitimation der Zweitbeklagten zu bejahen. Beide Beklagten hafteten als Frachtführer nach Art. 17 Abs. 1 CMR der Klägerin für die Beschädigung des Gutes, sofern sie zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eingetreten sei. Sie seien jedoch nach Art. 17 Abs. 2 CMR von dieser Haftung befreit, wenn die Beschädigung durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder durch Umstände verursacht worden seien, welche die Zweitbeklagte als Frachtführer nicht habe vermeiden und deren Folgen sie nicht habe abwenden können. Die Beklagten hätten sich auf den Haftungsbefreiungsgrund des Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR berufen, weil die Firma S als Absenderin mangelhaft verladen habe. Nach Art. 18 Abs. 2 CMR werde dann, wenn der Frachtführer darlege, daß nach den Umständen des Falles die Beschädigung aus einem der im Art. 17 Abs. 4 angeführten besonderen Gefahren habe entstehen können, vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden sei. Der Verfügungsberechtigte könne jedoch beweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden sei. Die Klägerin habe diesbezüglich die Behauptung aufgestellt, der Fahrer Reinhard G habe durch unvorsichtige Fahrweise den Unfall verursacht. Nach den Feststellungen sei zwar die mangelhafte Verladung der

Flugpalette durch die Firma S eine Ursache des Schadens, aber nicht die ausschließliche. Die Fahrweise des Lenkers Reinhard G sei ebenfalls notwendige Bedingung, also Ursache des eingetretenen Schadens. Der Klägerin sei somit die Widerlegung der Vermutung des Art. 18 Abs. 2 erster Satz CMR geglückt. Der Lenker eines Fahrzeuges habe nach § 20 Abs. 1 StVO die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen Umständen, insbesondere auch den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung, anzupassen. Stelle der Lenker unterwegs fest, daß der Zustand der auf dem Fahrzeug befindlichen Ladung nicht den rechtlichen Vorschriften entspreche und könne er einen solchen Zustand nicht sofort beheben, so dürfe er die Fahrt nur bis zum nächsten Ort, wo der vorschriftswidrige Zustand behoben werden könne, fortsetzen, jedoch nur dann, wenn er die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zur Hintanhaltung einer Beschädigung von Sachen treffe (§ 58 Abs. 2 StVO). Reinhard G habe die mangelhafte Verladung erkannt. Es wäre daher seine Pflicht gewesen, mit besonderer Vorsicht und besonders niedriger Geschwindigkeit zu fahren. Er sei aber mit solcher Geschwindigkeit gefahren, daß die Ladung verrutscht und der LKW schließlich umgekippt sei. "Nahe" der kritischen Kurvengeschwindigkeit zu fahren sei bei Beförderung einer nicht ausreichend gesicherten Ladung rechtswidrig. Der Unfall sei daher nicht unabwendbar gewesen (Art. 17 Abs. 2 CMR).

Das Erstgericht irre, wenn es meine, es könne die Untersuchung der Frage, ob die Beklagten nur für einen Anteil des Schadens hafteten, dem Verfahren über die Höhe des Anspruches vorbehalten. Ein Zwischenurteil dürfe nämlich erst dann ergehen, wenn es über sämtliche Ansprüche und Einwendungen dem Gründe nach abspreche. Werde ein Mitverschulden eingewendet, könne das Zwischenurteil demnach nur gefällt werden, wenn gleichzeitig über die Frage des Mitverschuldens und über das Ausmaß der Schadensteilung entschieden werde. Im Verfahren über die Höhe des Anspruches sei kein Raum mehr für die Frage eines Mitverschuldens oder einer Haftungsbeschränkung. Das Erstgericht habe aber zu Recht ein Zwischenurteil gefällt, weil der von den Beklagten erhobene Mitverschuldenseinwand nicht begrundet sei. Die Beklagten hätten nämlich kein Mitverschulden der Klägerin behauptet, sondern ein solches eines Dritten, nämlich der Firma S. Die Haftung der Beklagten für den eingetretenen Schaden wäre nur dann anteilsmäßig beschränkt, wenn sie nur einen Teil des Gesamtschadens verursacht hätten. Bei Prüfung der Frage, wann Teilhaftung und wann solidarische Haftung einzutreten habe, sei grundsätzlich davon auszugehen, daß nach den allgemeinen Grundsätzen des Schadenersatzrechtes jeder Täter für den gesamten Schaden ersatzpflichtig sei, wenn er für diesen in zurechenbarer Weise eine conditio sine qua non gesetzt habe. Der Fahrer der Zweitbeklagten habe aber durch seine Fahrweise nicht einen bestimmten Teil des Schadens verursacht, sondern eine Bedingung gesetzt, ohne die überhaupt kein Schaden eingetreten wäre. Folglich hafteten die Beklagten, die nach Art. 3 CMR für die Handlungen und Unterlassungen des Fahrers einzustehen hätten, der Klägerin gegenüber zur ungeteilten Hand für den Gesamtschaden. Ihnen obliege es, allenfalls Rückgriffsansprüche geltend zu machen.

Der Oberste Gerichtshof gab der Revision der Beklagten Folge, hob das Urteil des Berufungsgerichtes auf und trug diesem auf, über die Berufung der Beklagten neuerlich zu entscheiden.

Rechtliche Beurteilung

Aus der Begründung:

Die von der Firma S und der Erstbeklagten einerseits und von der Erstbeklagten mit der Zweitbeklagten andererseits abgeschlossenen Verträge sind solche iS des Art. 1 Abs. 1 CMR, weshalb dieses Abkommen für sie gilt. Bei der Beurteilung der Aktivlegitimation der Klägerin muß davon ausgegangen werden, daß sie - wie der Klage, wonach sie den Materialwert der beschädigten Waren berücksichtigt hat, zu entnehmen ist - einen Ersatzanspruch wegen Beschädigung des Frachtgutes geltend macht. Es ist daher zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen die Klägerin als Empfängerin iS der oben genannten Verträge legitimiert ist, diesen Anspruch wegen Beschädigung des Frachtgutes geltend zu machen. Die CMR enthält zwar keine ausdrückliche Bestimmung darüber, wer die im Art. 17 Abs. 1 CMR angeführten Ansprüche geltend machen kann, doch ergibt sich aus verschiedenen CMR-Bestimmungen, daß dieses Übereinkommen grundsätzlich eine Verknüpfung von Ersatzberechtigung und Verfügungsbefugnis voraussetzt (zB Art. 27 und 20 Abs. 1 und 18 Abs. 2 CMR; vgl. Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern 37, 156; Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR 178 mit weiteren Hinweisen in FN 627; VersR 1979, 1105). Der Empfänger ist gemäß Art. 13 Abs. 1 Satz 1 CMR berechtigt, nach Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort vom Frachtführer zu verlangen, daß ihm gegen Empfangsbestätigung die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes übergeben und das Gut abgeliefert wird. Von diesem Zeitpunkt an hat der Frachtführer den Weisungen des Empfängers nachzukommen und erlischt das Verfügungsrecht des Absenders (Art. 12 Abs. 2 CMR). Damit ist ab diesem Zeitpunkt der Empfänger verfügungsberechtigt (VersR 1979, 1105; Heuer aaO 179). Aus dem im Art. 13 Abs. 1 Satz 1 CMR

normierten Recht, die Herausgabe des Gutes zu fordern, worunter iS dieser Bestimmung die vollständige und unbeschädigte Herausgabe des Gutes zu verstehen ist (vgl. Loewe, Europäisches Transportrecht, 1976, 552; VersR 1979, 1105), ergibt sich auch der diesen Anspruch ergänzende Anspruch, bei Beschädigung des Gutes vom Frachtführer Schadenersatz nach Maßgabe des Art. 17 CMR zu verlangen (vgl. VersR 1979, 1105; Loewe aaO; Helm aaO 156 f.). Es kann daher der Empfänger jedenfalls in den Fällen des Art. 13 Abs. 1 Satz 1 CMR Ersatzansprüche wegen Beschädigung des Gutes stellen.

Die Beklagten machen allerdings mit Recht geltend, daß die Ankunft des Gutes am für die Ablieferung vorgesehenen Ort nicht festgestellt ist. Soweit sie in diesem Zusammenhang vorbringen, die Klägerin habe solches gar nicht behauptet, fehlt zwar ein ausdrückliches Vorbringen, daß das Gut am für die Ablieferung bestimmten Ort, also in Linz, angekommen sei und die Klägerin das Gut oder die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes übernommen bzw. die Ablieferung des Gutes und die Übergabe der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes verlangt habe. Es muß aber ihr Vorbringen in der Klage dahin verstanden werden, daß sie das Gut übernommen hat, da sie behauptete, den Materialwert des Gutes bei der Berechnung des Schadens - also schadensmindernd - berücksichtigt zu haben, was nur bedeuten kann, daß sie das Material, also das Frachtgut, in Händen hatte. Bei Richtigkeit dieser Behauptung wäre daher die Klagslegitimation der Klägerin zu bejahen. Das Fehlen einer entsprechenden Feststellung würde dann keinen Feststellungsmangel bilden, wenn auch für den Fall, daß das Gut nicht an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort angekommen ist, der Empfänger Ersatzansprüche wegen Beschädigung stellen könnte. Dies wird von Heuer aaO 179 und Helm aaO 47 für den Fall bejaht, daß die Beschädigung festgestellt ist. Sie vertreten die Auffassung, die im Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR vorgesehene Regelung, wonach der Empfänger die Rechte aus dem Beförderungsvertrag im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen könne, wenn der Verlust des Gutes festgestellt oder das Gut innerhalb der im Art. 19 CMR vorgesehenen Frist nicht angekommen sei, müsse für den Fall der Feststellung der Beschädigung des Gutes analog gelten. Dieser Fall soll nach ihrer Auffassung im Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR deshalb nicht erwähnt sein, weil der Empfänger Beschädigungen in der Regel vor der Ablieferung gar nicht feststellen könne; sei dies aber der Fall, wäre nicht einzusehen, warum die Legitimationsverhältnisse anders liegen sollten als in den im Art. 13 Abs. 1 Satz 2 CMR ausdrücklich genannten Fällen.

Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Es darf nicht übersehen werden, daß der Absender dann, wenn das Frachtgut beschädigt wurde, ohne weiteres die Möglichkeit hat, iS des Art. 12 Abs. 1 CMR zu verfügen, während er dies im Falle des Verlustes des Gutes für die Dauer dieses Zustandes nicht kann. Zum Begriff des Verlustes gehört es, daß dem Frachtführer aus einem mit der Sache zusammenhängenden Grund (zB Unauffindbarkeit, Beschlagnahme oder dgl.) die Ablieferung nicht nur vorübergehend unmöglich ist (vgl. Helm im GroßKomm. HGB[3] V/2, Anm. 4 zu § 429; Heuer aaO 68, 72; Schlegelberger, HGB[5] VI 755). Damit sind aber auch Verfügungen des Absenders iS des Art. 12 Abs. 1 CMR für die Dauer dieses Zustandes nicht möglich. Da somit der bei Beschädigung des Gutes vorliegende Sachverhalt hinsichtlich der Verfügungsberechtigung wesentlich anders gelagert ist als der Fall des Verlustes oder der Verlustfiktion, ist es nicht zulässig, die für letztere getroffene Regelung auf den Fall der Beschädigung des Gutes analog anzuwenden. Liegt also (nur) eine Beschädigung des Gutes vor, dann erlangt der Empfänger - außer im Falle der Einräumung durch den Absender iS des Art. 12 Abs. 3 CMR - vor der Ankunft des Gutes am für die Ablieferung vorgesehenen Ort nicht das Verfügungsrecht und damit auch, entsprechend den obigen Ausführungen, nicht die Legitimation zur Geltendmachung der Schadenersatzansprüche wegen Beschädigung.

Wenn sich aber die im Vorbringen der Klägerin enthaltene Behauptung, daß sie das Gut übernommen habe, bewahrheiten sollte, wäre ihre Aktivlegitimation iS des Art. 13 Abs. 1 Satz 1 CMR zu bejahen. Für diesen Fall bedürfte es daher auch keines Rückgriffes auf die Bestimmung des § 435 HGB, wobei nur angemerkt sei, daß sie nach dieser Bestimmung vor Ankunft des Gutes keinesfalls zur Stellung von Ersatzansprüchen legitimiert ist (vgl. Helm aaO, Anm. 4 zu § 435).

In der Revision wird auch geltend gemacht, daß die Zweitbeklagte nicht in Anspruch genommen werden könne, weil nicht festgestellt sei, daß ein durchgehender Frachtbrief ausgestellt und von der Zweitbeklagten angenommen worden sei, was aber Voraussetzung für eine Inanspruchnahme der Zweitbeklagten nach den Bestimmungen der CMR wäre. Diese Ausführungen stellen eine Bestreitung der Passivlegitimation der Zweitbeklagten dar und haben offensichtlich Art. 34 CMR im Auge, deren Anwendung tatsächlich eine internationale Straßenbeförderung auf Grund eines einzigen Vertrages und die Ausstellung eines Frachtbriefes erfordert (Helm aaO, Anm. 2 zu Art. 34 CMR). Die für eine Anwendung des Art. 34 CMR erforderlichen Tatsachen sind nicht festgestellt. Dies stellt aber, wie auch schon das

Berufungsgericht ausgeführt hat, keinen Feststellungsmangel dar, weil sich die Haftung der Zweitbeklagten auch ohne Berufung auf Art. 34 CMR ergibt. Der nach dem unbestrittenen Vorbringen der Klägerin zwischen der Erstbeklagten und der Zweitbeklagten geschlossene Vertrag muß als Unterfrachtvertrag beurteilt werden (Helm aaO, Anm. 3 zu § 432 HGB) und unterliegt seinerseits gemäß Art. 1 Abs. 1 CMR diesem Übereinkommen. Der Unterfrachtvertrag ist ein rechtlich selbständiger Beförderungsvertrag zugunsten des in ihm genannten Empfängers; es haftet daher die Zweitbeklagte als Frachtführer auf Grund des Unterfrachtvertrages für die im Art. 17 Abs. 1 CMR genannten Schäden auch dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 34 CMR nicht gegeben sind, wobei sie gemäß Art. 3 CMR auch für die Handlungen und Unterlassungen ihres Personals einzustehen hat.

Bezüglich der Passivlegitimation der Erstbeklagten hat das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt, daß die Erstbeklagte als Hauptfrachtführer ohnehin für die Zweitbeklagte als Unterfrachtführer und deren Personal nach Art. 3 CMR hafte (vgl. Loewe aaO 525; Helm aaO, Anm. 2 zu Art. 34 CMR). Eine Begründung der Haftung der Erstbeklagten mit Art. 36 CMR ist allerdings nicht möglich, weil diese Bestimmung nur in Frage käme, wenn die im Art. 34 CMR verlangten Voraussetzungen erfüllt wären, was hier nicht feststeht.

Das Verfahren ist auch nicht etwa deshalb spruchreif, weil der Schaden ausschließlich durch haftungsbefreiende Umstände iS des Art. 17 Abs. 2 oder 4 CMR verursacht und daher das Klagebegehren ohne Rücksicht auf Fragen der Aktiv- oder Passivlegitimation abzuweisen wäre. Dies behaupten die Beklagten selbst nicht mehr.

Die Beklagten gehen auch selbst davon aus, daß das Zusammenwirken zweier Umstände - nämlich das unrichtige Verladen und die Fahrweise des Lenkers Reinhard G - das Schadensereignis herbeigeführt hat. Sie bestreiten auch nicht mehr, daß ein schuldhaftes Verhalten des Lenkers vorliegt. Es ist also davon auszugehen, daß der Schaden auf ein Zusammenwirken des haftungsbegrundenden Frachtführerverschuldens und des gemäß Art. 17 Abs. 4 lit. c CMR haftungsbefreienden unrichtigen Verladens durch den Absender zurückzuführen ist. Für diesen Fall sieht Art. 17 Abs. 5 CMR eine Schadensteilung vor (Helm aaO Anm. 21 zu Art. 17 CMR; SZ 50/43). Diese im Gesetz ausdrücklich vorgesehene Schadensteilung hat das Berufungsgericht trotz der Anführung der Bestimmung des Art. 17 Abs. 5 CMR außer acht gelassen und eine dem Sinn dieser Bestimmung widersprechende Solidarhaftung der Beklagten und des Absenders (Firma S) angenommen. Da Art. 17 Abs. 5 CMR die Schadensteilung für den Fall des Zusammenwirkens von haftungsbegrundenden und haftungsbefreienden Umständen unabhängig davon, ob die haftungsbefreienden Umstände vom Ersatzansprecher gesetzt wurden, ausdrücklich vorsieht, braucht auf die von den Beklagten mit dem Einwand des Mitverschuldens der Firma S aufgeworfene Frage, ob sich auch ohne diese Bestimmung die Klägerin als durch den Frachtvertrag und den Unterfrachtvertrag begünstigte Dritte ein mitwirkendes Verschulden der Firma S anrechnen lassen müßte, nicht eingegangen werden.

Für den Fall, daß sich im fortzusetzenden Verfahren, in welchem eine Feststellung über die im Vorbringen der Klägerin enthaltene Behauptung, daß sie das Frachtgut übernommen hat, nachzuholen sein wird, die Aktivlegitimation der Klägerin im oben dargelegten Sinn ergeben sollte, wird daher auch eine Schadensteilung vorzunehmen sein. Dabei wird darauf zu achten sein, daß Art. 17 Abs. 5 CMR nicht bestimmt, in welcher Weise die Schadensteilung vorzunehmen ist. Diesbezüglich wird gemäß § 37 ABGB alter Fassung mit Rücksicht auf den Zeitpunkt und Ort des Abschlusses der haftungsbegrundenden Verträge ergänzend deutsches Recht, also die Bestimmung des § 254 BGB, anzuwenden sein. Nach dieser Bestimmung soll jede Vertragspartei gegenüber der anderen verpflichtet sein, den durch zurechenbares eigenes Verhalten entstandenen Teil des Schadens selbst zu tragen (Helm aaO, Anm. 21 zu Art. 17 CMR; SZ 50/43). Zu einer Schadensteilung könnte es nur dann nicht kommen, wenn dem Frachtführer Vorsatz oder eine diesem gleichstehende Fahrlässigkeit vorgeworfen werden könnte (Art. 29 CMR; Helm aaO, Anm. 21 zu Art. 17 CMR). Solches ist hier nicht hervorgekommen.

Anmerkung

Z55020

Schlagworte

Frachtbrief, s. a. Frachtvertrag, Frachtvertrag, kein Verfügungsrecht des Empfängers vor Ankunft des, Gutes ohne Vermerk im Frachtbrief, Frachtvertrag, keine Legitimation des Empfängers zur Geltendmachung von, Ersatzansprüchen (Art. 17 Abs. 1 CMR) vor Erlangen des Verfügungsrechtes

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1982:0060OB00664.81.0217.000

Dokumentnummer

JJT_19820217_OGH0002_0060OB00664_8100000_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