jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1978/6/29 7Ob15/78

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.06.1978

Norm

Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung Art4 lite
ABGB §37
ABGB §896
ABGB §1302
ABGB §1302
Kraftfahrzeuggesetz 1967 §63 Abs1
Versicherungsvertragsgesetz §158c

Kopf

SZ 51/105

Spruch

Im Rückgriffsprozeß zwischen Versicherern aus einem Verkehrsunfall im Inland mit ausländischen Beteiligten ist teils das Deliktsstatut, teils das Statut des Versicherungsvertrages anzuwenden. Die Deckungspflicht des Versicherers gegenüber dem geschädigten Dritten gem. § 158c VersVG richtet sich nach dem letzteren

Der Geschädigte kann, wenn sein Schaden durch den Versicherungsschutz der "grünen Karte" nicht oder nicht zur Gänze gedeckt ist, seinen Anspruch außerhalb dieses Systems gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers im Rahmen des im Herkunftsland bestehenden Haftpflichtversicherungsvertrages geltend machen

OGH 29. Juni 1978, 7 Ob 15/78 (OLG Wien, 10 R 155/77; KG Korneuburg, 4 Cg 427/75)

Text

Die Klägerin ist der Haftpflichtversicherer des LKW-Zuges, Kennzeichen W 749.339/794.564, der Vinzenz-S Gesellschaft m. b. H., eines internationalen Speditions- und Transportunternehmens. Die Beklagte (eine schwedische Versicherungsgesellschaft) ist hingegen der Haftpflichtversicherer des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges Kennzeichen M 4840, dessen Halter der in Schweden wohnhafte Transportunternehmer John P ist. Am 28. September 1972 stieß das von Stig Henry Uno N gelenkte Sattelkraftfahrzeug gegen den vom Kraftfahrer Johann L auf der Autobahn Stockerau-Korneuburg abgestellten LKW-Zug der Vinzenz-S-Gesellschaft m. b. H. Durch den Zusammenstoß entstand an der aus 20 160 kg Tiefkühlerbsen bestehenden Ladung des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges einschließlich der Zwischenlagerungskosten von 21 214.70 S nach Abzug des Erlöses aus dem Notverkauf der Erbsen von 87 584 S ein Gesamtschaden von 136 666.37 S. Das im Eigentum der Firma F stehende Ladegut war bei der S Insurance Company Ltd. gegen Transportschäden versichert. Diese vergütet daher der Firma F ihren gesamten Schaden (136 666.37 S). Die Lenker der beiden Lastwagen wurden wegen des vorgenannten Verkehrsunfalles rechtskräftig strafgerichtlich verurteilt.

Mit ihrer Klage begehrte die Klägerin ursprünglich von der Beklagten sowie dem Lenker und dem Halter des

schwedischen Sattelkraftfahrzeuges zur ungeteilten Hand die Zahlung von 97 111.10 S. Gegen die beiden Letztgenannten erging bereits ein rechtskräftiges Versäumungsurteil im Sinne des Klagebegehrens. Zur Begründung des Klagsanspruches bringt die Klägerin vor, sie habe den auf die S-Versicherung übergegangenen Schadenersatzanspruch der Firma F zuzüglich 9000 S Rechtsanwaltskosten, insgesamt daher 145

666.37 S, als Haftpflichtversicherer der Vinzenz-S-Gesellschaft m. b. H. ersetzt. Da den Lenker des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges ein Mitverschulden von zwei Drittel an dem Verkehrsunfall treffe, habe die Beklagte als dessen Haftpflichtversicherer der Klägerin zwei Drittel ihrer Auslagen zu ersetzen (das sind 97 111.10 S). Der entstandene Schaden falle unter das versicherte Risiko der von der Beklagten mit John P abgeschlossenen Haftpflichtversicherung, weil nach den zur Anwendung kommenden schwedischen Versicherungsbedingungen ein Risikoausschluß für transportierte Waren (wie in Art. 4 lit. e AKHB 1967) nicht bestehe. Die Beklagte beantragt Klagsabweisung und behauptet, daß den Lenker des Österreichischen Lastwagenzuges das Alleinverschulden an dem Unfall treffe. Im Hinblick auf das zur Anwendung gelangende österreichische Recht falle der geltend gemachte Schaden am Transportgut unter den Risikoausschluß des Art. 4 lit. e AKHB und sei daher durch die mit dem Halter des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges abgeschlossene Haftpflichtversicherung nicht gedeckt.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren zur Gänze ab. Es war der Meinung, der Leistungsumfang der Klägerin beruhe auf dem nach österreichischem Recht zu beurteilenden Haftpflichtversicherungsvertrag des Halters des schwedischen Sattelschleppers. Nach inländischem Recht bestehe aber in der Haftpflichtversicherung ein Risikoausschluß für Schäden am Transportgut (Art. 4 lit. e AKHB). Unbeachtlich sei demnach, daß das schwedische Recht einen derartigen Risikoausschluß nicht kenne. Die Klägerin habe daher ohne Rechtsgrund geleistet und könne gegen den Beklagten keine Regreßansprüche erheben. Das Berufungsgericht hob das Ersturteil unter Rechtskraftvorbehalt auf und verwies die Rechtssache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Prozeßgericht erster Instanz zurück. Das Recht des Tatortes (Deliktsstatut) finde nur auf Deliktsobligationen aus einem Verkehrsunfall Anwendung. Auch für Rückgriffsansprüche zwischen mehreren Schädigern und die Beurteilung des möglichen Direktanspruches gegen den Haftpflichtversicherer gelte das Deliktsstatut. Ob der vom Schädiger oder sonstigen Haftpflichtigen zu ersetzende Schaden durch die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gedeckt sei, richte sich hingegen in der Regel nach dem den Versicherungsvertrag beherrschenden Recht des Sitzes der Versicherungsgesellschaft. Allerdings könne bei Unfällen im Ausland durch das System der Grünen Karte eine Teilverweisung auf das Recht des Besuchslandes bewirkt werden. Als Haftpflichtversicherer des für den Unfallsschaden solidarisch haftenden Lenkers des österreichischen Lastwagenzuges (Johann L) sei die Klägerin verpflichtet gewesen, den auf die S Insurance Company Ltd. übergegangenen Schaden der Firma F zur Gänze zu decken. Sie sei daher berechtigt, gegen die übrigen Solidarschuldner (Lenker und Halter des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges) Rückgriffsansprüche zu erheben, und könne diese im Hinblick auf die Bestimmungen des § 63 Abs. 1 KFG auch gegen deren Haftpflichtversicherer geltend machen. Ob allerdings die Beklagte den gegen sie erhobenen Rückgriffsanspruch zu decken habe, sei nach dem Recht des Vertragsstatutes (daher nach schwedischem Recht) zu beurteilen. Hiezu seien nicht nur die einzelnen Versicherungsbedingungen, sondern der gesamte Komplex der für das ausländische Versicherungsverhältnis maßgebenden Bedingungen mit ihren gesetzlichen Grundlagen heranzuziehen und auch eine mögliche Teilverweisung auf den Umfang der Versicherung im Besuchsland zu bedenken. Das Erstgericht werde daher sein Verfahren in diesem Sinne zu ergänzen haben. Sollte sich im zweiten Rechtsgang ergeben, daß die Beklagte zur Deckung des behaupteten Ersatzanspruches verpflichtet sei, so werde das Erstgericht noch den Umfang der Regreßpflicht im Sinne des § 896 ABGB, gemessen am beiderseitigen Verschulden, zu ermitteln haben.

Der Oberste Gerichtshof gab dem Rekurs der Beklagten nicht Folge.

Rechtliche Beurteilung

Aus der Begründung:

Der Rechtsansicht der Rekurswerberin, der von der Klägerin erhobene Anspruch sei zur Gänze (daher auch hinsichtlich der versicherungsrechtlichen Aspekte) nach österreichischem Recht zu beurteilen, kann nicht gefolgt werden. Bei der Prüfung der Frage des anzuwendenden Rechtes ist vielmehr zwischen den für die Beurteilung der Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag maßgebenden Anknüpfungspunkten und den für die Anknüpfung von Deliktsobligationen maßgebenden Grundsätzen zu unterscheiden (VersR 1977, 946; ZfRV 1978, 53 ff.).

Nach der ständigen Rechtsprechung des OGH sind die aus einem Verkehrsunfall entstehenden Deliktsobligationen

nach dem Recht des Tatortes (Deliktsstatut) zu beurteilen (VersR 1977, 946; ZVR 1974/243; ZfRV 1978, 53 ff.; 6 Ob 723, 724/76; zuletzt 7 Ob 636/77). Das Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht vom 4. Mai 1971, BGBl. 387/1975, ist für die Beurteilung der Ansprüche aus dem vorliegenden Verkehrsunfall nicht heranzuziehen, weil sich die Wirkung dieses Übereinkommens nicht auf Tatbestände erstreckt, die in die Zeit vor seinem Wirksamkeitsbeginn (3. Juni 1975) fallen (VersR 1977, 946; ZfRV 1978, 53 ff.).

Beim Klagsanspruch handelt es sich wohl nicht um einen Schadenersatzanspruch, sondern, wie die Rekurswerberin richtig hervorhebt, um einen Rückgriffsanspruch des Lenkers bzw. Halters des österreichischen Lastwagenzuges im Sinne der §§ 896, 1302 ABGB gegen den Lenker und Halter des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges (SZ 46/128), der nach § 67 Abs. 11 VersVG auf die Klägerin übergegangen ist (Ehrenzweig, Deutsches (österreichisches) Versicherungsvertragsrecht, S. 286; Prölss - Martin, VersVG[21], S. 62; VersSlg. 17 und 164; SZ 37/182). Auch dieser Regreßanspruch, der eine deliktische Haftung der Lenker der beiden Lastwagenzüge zur Voraussetzung hat, ist daher kollisionsrechtlich nach dem Deliktsstatut zu beurteilen. Das gleiche gilt auch für die Frage des Direktanspruches der Klägerin gegen den Haftpflichtversicherer des schwedischen LKW-Zuges, der ungeachtet gewisser versicherungsrechtlicher Züge überwiegend deliktischer Natur ist und daher ebenfalls dem Deliktsstatut folgt (Prölss - Martin, S. 759; Gschnitzer, Handbuch des internationalen Privatrechtes[4] II, S. 678; Schwind, Der Verkehrsunfall im österreichischen internationalen Privatrecht, ZVR 1965/288 ff.; VersR 1972/255, 1974/254). Dieser im österreichischen Recht im § 63 Abs. 1 KFG normierte Direktanspruch besteht auch gegenüber jenen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherern, die ihren Sitz im Ausland haben (SZ 43/64).

Nicht einheitlich ist hingegen die kollisionsrechtliche Behandlung der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, bei der die Anknüpfungspunkte jeweils nach der Art des zu beurteilenden Rechtsproblemes verschieden sind (Schwind, Der Verkehrsunfall im österreichischen internationalen Privatrecht, ZVR 1965/288 ff.; ZVR 1977/75; ZfRV 1978, 53 ff.), Während der Umfang der Deckungspflicht des Haftpflichtversicherers in der Regel nach dem am Sitz der Versicherungsgesellschaft geltenden Recht zu beurteilen ist (Schwind, Handbuch des österreichischen internationalen Privatrechtes, S. 317, und in ZVR 1965/292; SZ 43/70; RZ 1974/57; ZVR 1977/75; zuletzt ZfRV 1978, 53 ff.), richtet sich der fingierte Deckungsanspruch des geschädigten Dritten gegen den Haftpflichtversicherer als quasi-deliktischer Anspruch nach dem Deliktsstatut (Schwind, Handbuch des österreichischen Privatrechtes, S. 318 f. und in ZVR 1965/292; JBl. 1962/563; ZfRV 1978, 53 ff.). Für den Umfang der Deckungspflicht des Kraftfahrzeughaftpflichtversicherers bei Schadensfällen im Ausland kann allerdings die durch das System der "Grünen Karte" geschaffene Rechtslage zu einer Teilverweisung auf das Recht des Besuchslandes führen (ZVR 1977/75; ZfRV 1978, 53 ff.).

Der durch die Ersatzleistung des Transportversicherers der Ladung des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges an diesen bewirkte Übergang des Schadenersatzanspruches der Firma F ist unbestritten. Ob die Klägerin zur Deckung dieses Schadens verpflichtet war, ist im Hinblick auf den im Inland gelegenen Unfallsort nach österreichischem Recht zu beurteilen. Hiebei ist davon auszugehen, daß die Lenker der beiden Lastwagenzüge wegen des eingangs erwähnten Verkehrsunfalles rechtskräftig strafgerichtlich verurteilt wurden. Da sich deren Anteil an der Beschädigung der im Eigentum der Firma F stehenden Ladung des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges nicht bestimmen läßt, hatten daher beide Kraftfahrzeuglenker für den durch den Unfall verursachten Schaden solidarisch zu haften (§ 1302 ABGB). Für das Verschulden des Lenkers des österreichischen Lastwagenzuges hat im Hinblick auf die Bestimmung des § 19 Abs. 2 EKHG auch dessen Halter und Versicherungsnehmer der Klägerin einzustehen. Im Hinblick auf die bestehende Solidarverpflichtung mußte daher die Klägerin als Haftpflichtversicherer des Halters und des mitversicherten Lenkers des österreichischen Lastwagenzuges den gesamten durch den Unfall entstandenen Schaden decken. Auf den Risikoausschluß des Art, 4 lit. e AKHB konnte sich die Klägerin, wie das Berufungsgericht richtig erkannte, deshalb nicht berufen, weil die beschädigte Ladung nicht auf dem haftpflichtversicherten österreichischen Lastwagenzug befördert wurde. Mit der Deckung des gesamten Schadens ging allerdings der bereits erwähnte Regreßanspruch des Halters und mitversicherten Lenkers des österreichischen LKW-Zuges gegen den Lenker des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges auf die Klägerin über.

Der Rechtsansicht der Rekurswerberin, die Deckungsfrage des Haftpflichtversicherers sei im Hinblick auf die Regelung des § 158c VersVG nur im Innenverhältnis zum Versicherten, nicht jedoch gegenüber dem geschädigten Dritten von Bedeutung, kann nicht beigestimmt werden. Würde man dieser Auffassung folgen, so müßte die Rekurswerberin den von der Klägerin gegen sie erhobenen Regreßanspruch auch dann decken, wenn sich gegenüber ihrem

Versicherungsnehmer (Halter des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges) auf den Risikoausschluß nach Art. 4 lit. e AKHB berufen könnte. Die Rekurswerberin läßt jedoch außer acht, daß die fingierte Deckungspflicht des Versicherers gegenüber dem geschädigten Dritten nach § 158c VersVG nur im Rahmen der festgesetzten Mindestversicherungssummen und der vom Versicherer übernommenen Gefahr besteht (§ 158c Abs. 3 VersVG). Fällt daher der vom geschädigten Dritten geltend gemachte Anspruch nicht unter das versicherte Risiko (z. B. wegen Vorliegens einer Risikobeschränkung), so kann sich dieser nicht auf die Bestimmung des § 158c VersVG stützen (Prölss - Martin, S. 736). Einer Klärung bedarf daher, ob der gegen die Rekurswerberin erhobene Regreßanspruch unter das versicherte Risiko der Haftpflichtversicherung des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges fällt. Die Prüfung dieser Frage hat jedoch entgegen der Ansicht der Rekurswerberin nicht nach dem Deliktsstatut, sondern im Hinblick auf ihren in Schweden gelegenen Sitz nach schwedischem Recht zu erfolgen. Die Rekurswerberin kann daher den Risikoausschluß des Art. 4 lit. e AKHB nicht für sich in Anspruch nehmen. Die durch das System der "Grünen Karte" geschaffene Rechtslage kann außer Betracht bleiben, weil die Klägerin die Schadensabwicklung nicht durch das behandelnde Büro im Sinne des "Londoner Abkommens" (Verband der Versicherungsunternehmungen Österreichs) begehrt, sondern den Haftpflichtversicherer des schwedischen Sattelkraftfahrzeuges direkt in Anspruch nimmt. Hiezu ist die Klägerin auch berechtigt, weil der im Besuchsland durch ein ausländisches Kraftfahrzeug Geschädigte die vom Versicherer mit der Ausstellung der Grünen Karte erklärte Deckungsgarantie (Schadensabwicklung nach den im Besuchsland geltenden gesetzlichen Mindestversicherungssummen) nicht in Anspruch nehmen muß. Der Geschädigte kann vielmehr, wenn sein Schaden durch den Versicherungsschutz der "Grünen Karte" nicht zur Gänze - oder, wie hier, überhaupt nicht - gedeckt ist, seinen (restlichen) Anspruch außerhalb des "Grünen-Karte-Systems" gegen den Haftpflichtversicherer des Schädigers im Rahmen des im Herkunftsland bestehenden Haftpflichtversicherungsvertrages geltend machen (Schmitt, System der Grünen Karte, S. 116 ff.; SZ 43/64). Ob die Rekurswerberin für das schwedische Sattelkraftfahrzeug eine "Grüne Versicherungskarte" ausgestellt hätte oder ob im Zeitpunkt des Unfalles zwischen Österreich und Schweden bereits ein zweiseitiges Abkommen über den Verzicht auf die "Grüne Karte" bestand, braucht daher nicht geprüft zu werden.

Die Rekursausführungen, die Klagsführung diene der Umgehung einer einschränkenden Sonderregelung (gemeint Risikoausschluß nach Art. 4 lit. e AKHB), gehen an der Tatsache vorbei, daß sich die Rekurswerberin auf den von ihr behaupteten Risikoausschluß im Hinblick auf das anzuwendende schwedische Recht nicht berufen kann. Die von der Rekurswerberin zur Stützung ihrer Rechtsansicht zitierten Entscheidungen SZ 43/97 und ZVR 1973/71 betreffen anders gelagerte Fälle.

Von entscheidender Bedeutung für die Frage der Deckungspflicht der Rekurswerberin ist daher, ob auch nach schwedischem Versicherungsvertragsrecht oder allenfalls vorhandenen Versicherungsbedingungen für die gesetzliche Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung ein dem § 4 lit. e AKHB entsprechender Risikoausschluß hinsichtlich der Beschädigung der mit dem versicherten Fahrzeug transportierten Fracht besteht. Das Erstgericht stellte wohl fest, daß ein derartiger Risikoausschluß dem schwedischen Recht fremd sei. Da jedoch das Berufungsgericht zur Klärung dieser Tatfrage eine Verfahrensergänzung für erforderlich hält, kann dem der OGH, der nicht Tatsacheninstanz ist, nicht entgegentreten (Fasching IV, S. 414; SZ 38/29; JBl. 1963, 166 u. a.m.).

Das Erstgericht wird daher sein Verfahren in dem ihm vom Berufungsgericht aufgetragenen Umfange zu ergänzen haben. Die vom Berufungsgericht angeordnete Prüfung der Frage einer allfälligen Teilverweisung auf österreichisches Recht im Hinblick auf das "Grüne-Karte-System" ist hingegen entbehrlich. Sollte sich im zweiten Rechtsgang ergeben, daß nach schwedischem Recht ein dem Art. 4 lit. e AKHB entsprechender Risikoausschluß nicht besteht, so wird das Erstgericht auch die Höhe der auf die Klägerin übergegangenen Regreßforderung im Sinne der §§ 896, 1302 ABGB unter Berücksichtigung des bestehenden besonderen Verhältnisses zwischen den solidarisch haftenden Lenkern der Unfallsfahrzeuge, also ihres Verursachungs-, Schuld- und Rechtswidrigkeitsanteiles an dem entstandenen Schaden, zu ermitteln haben (SZ 26/18, 39/82, 46/128; zuletzt 7 Ob 27/77). Das Erstgericht wird aber auch zu berücksichtigen haben, daß sich der Regreßanspruch nur auf den vom Solidarschuldner ersetzten Schaden, nicht aber auch auf die vom Geschädigten begehrten Kosten der Geltendmachung seiner Schadenersatzforderung (Verfahrenskosten, wie auch Kosten der außergerichtlichen Geltendmachung) erstreckt (Wolff in Klang[2] VI, S. 56; JBl. 1960, 19; EvBl. 1958/162; 1965/442; 1975/44).

Anmerkung

Z51105

Schlagworte

Deckungspflicht des Versicherers, Deliktsstatut, Grüne Karte, Versicherungsschutz, Risikoausschluß, AKHB

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1978:0070OB00015.78.0629.000

Dokumentnummer

JJT_19780629_OGH0002_0070OB00015_7800000_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