jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2018/10/31 7Ob132/18i

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 31.10.2018

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Senatspräsidentin Dr. Kalivoda als Vorsitzende und die Hofrätinnen und Hofräte Hon.-Prof. Dr. Höllwerth, Dr. E. Solé, Mag. Malesich und MMag. Matzka als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei H***** SE, *****, vertreten durch Walch/ Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG in Wien, gegen die beklagte Partei c***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Dominik Schärmer, Rechtsanwalt in Wien und deren Nebenintervenientin M***** SA, *****, vertreten durch Dr. Max Pichler, Rechtsanwalt in Wien, wegen 62.270,14 EUR sA, über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 27. April 2018, GZ 4 R 152/17b-37, womit das Urteil des Landesgerichts Korneuburg vom 27. Juli 2017, GZ 4 Cg 98/16a-32, teilweise abgeändert wurde, zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei die mit 1.411,20 EUR (darin enthalten 235,20 EUR an USt) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 15. 9. 2019 bot die Beklagte der B***** GmbH (in Folge Versicherungsnehmerin) einen Transport für harmloses Kaufmannsgut, transportgerecht verpackt für die Einheit FCL mit der Lieferkondition CFR D***** (Bestimmungshafen D*****) an. Am 23. 9. 2015 beauftragte die Versicherungsnehmerin die Beklagte gemäß diesem Angebot mit dem Transport von einem Stück 40 HC-Container, CFR Hafen D*****, Ausfuhrverzollung durch die Versicherungsnehmerin mit dem Beladungsort in W*****.

Die Beklagte beauftragte in der Folge die Nebenintervenientin mit dem Seetransport von H***** nach D*****.

Der leere Container wurde am 6. 10. 2015 vom nächstgelegenen Containerdepot der Nebenintervenientin per LKW zur Beladung durch die Versicherungsnehmerin nach W***** gebracht. Der Container war stark abgenützt und wies am Dach ein kleines Loch auf. In diesem Zustand hätte der Container keine Prüfplakette erhalten und hätte aus dem Verkehr gezogen werden müssen. Der Mitarbeiter der Versicherungsnehmerin, der regelmäßig Container belädt, besichtigte den Container und prüfte ihn auf Sauberkeit und Trockenheit. Er führte keine Lichtkontrolle durch, bei der die Kontrollperson im Inneren des Containers alle Türen schließt und dadurch allfällige Undichtheiten durch Lichteinfall bemerken kann. Bei einer solchen Kontrolle wäre das Loch im Container aufgefallen.

Der Container wurde mit 519 Paketen Büromöbel (10.315 kg) beladen. Sodann wurde er per LKW nach H***** gebracht und über Ds***** (Umladung) zum Hafen D***** verschifft, wo er am 20. 11. 2015 entladen und dem Empfänger am 7. 12. 2015 mit dem LKW ausgeliefert wurde. Wegen der Undichtheit des Containers war es zu

Feuchtigkeitsschäden an zahlreichen Büromöbeln gekommen, wobei die Beschädigung durch Süßwasser und nicht durch Salzwasser erfolgte.

Der Warenschaden beläuft sich auf Basis des Verkaufspreises auf 62.270,14 EUR netto. Die Klägerin als Transportversicherer ersetzte der Versicherungsnehmerin diesen Schaden. Die Versicherungsnehmerin trat ihr darüber hinaus am 10. 11. 2016 alle Rechte und Ansprüche, die ihr im Zusammenhang mit dem Schaden an der klagsgegenständlichen Sendung zustehen, ab.

Die Klägerin begehrt – mangels Zuordenbarkeit des während eines multimodalen Transports aufgetretenen Schadens nach den Bestimmungen der CMR als günstigsten Haftungsregimes – von der Beklagten die Zahlung von 62.270,14 EUR sA als Schadenersatz für die Beschädigung der Büromöbel. Das Loch im Container habe die Versicherungsnehmerin nicht bemerken müssen.

Die Beklagte bestreitet und beantragt die kostenpflichtige Klagsabweisung. Den zertifizierten Container habe die Versicherungsnehmerin beladen und daher selbst kontrollieren müssen. Die Haftung der Beklagten wegen der Untauglichkeit des Containers sei ausgeschlossen.

Die Nebenintervenientin wandte ein, die Verantwortlichkeit der Beklagten sei mit dem Abladen in D***** am 20. 11. 2015 beendet gewesen. Die Ware sei erst am 13. 12. 2015 aus dem Hafen in D***** abgeholt worden, dort habe es Ende November 2015 stark geregnet.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Der Schaden sei nicht auf See, sondern entweder am Transport nach H***** oder im Verladehafen D***** entstanden. Da der Wassereintritt auch nach dem Abladen in D***** erfolgt sein könnte, habe die Klägerin nicht unter Beweis gestellt, dass der Schaden noch im Obhutszeitraum der Beklagten aufgetreten sei. Eine Haftung wegen der Bereitstellung eines untauglichen Containers scheide schon deshalb aus, weil die Beladung in der Sphäre der Versicherungsnehmerin gelegen sei. Diese wäre verpflichtet gewesen, den Container durch eine allgemein übliche, einfach zu bewerkstelligende und gebotene Lichtkontrolle zu überprüfen.

Das Berufungsgericht änderte dieses Urteil dahin ab, dass es die Beklagte schuldig erkannte, der Klägerin 51.655,76 EUR samt 5 % Zinsen seit 18. 11. 2016 zu zahlen. Das Mehrbegehren von 10.614,48 EUR samt Zinsen und das Zinsenmehrbegehren wies es ab. Der Obhutszeitraum der Beklagten habe nicht mit dem Entladen des Schiffs im Zielhafen D***** geendet. Bei einem multimodalen Transport unter Einschluss einer Seestrecke ende dieser nicht schon mit dem Löschen der Ladung, sondern erst mit dem (Beginn) der Verladung des Guts auf das Beförderungsmittel, mit dem der nachfolgende Landguttransport durchgeführt werden soll. Der Beklagten sei vorzuwerfen, durch die Beistellung eines schadhaften Containers den Schaden auf der Landstrecke verursacht zu haben, weil sie die unmittelbare „Grundursache" der später verwirklichten Schäden in Österreich herbeigeführt habe. Da auf diesen Beförderungsteil die CMR anzuwenden seien, sei insgesamt von der Anwendbarkeit dieses Übereinkommens auszugehen. Es liege damit auch kein unbekannter Schadensort vor, weil es vor dem Hintergrund eines Distanzschadens nicht (mehr) darauf ankomme, ob es auf der Landstrecke nach H***** oder im Hafen von D***** zur Schadensverwirklichung (durch Regenfälle) gekommen sei.

Würden – wie hier – vom Frachtführer beigestellte Container dem Absender zur Verfügung gestellt, beziehe sich der Beförderungsvertrag auf den Transport des Frachtguts in einem geeigneten Fahrzeug. In einem solchen Fall hafte daher der Frachtführer für Güterschäden, die durch die Verwendung eines schadhaften Containers entstünden nach Art 17 CMR. Grobe Fahrlässigkeit der Beklagten läge nicht vor. Daher sei aufgrund gleichteiligen Verschuldens sowohl des Absenders (Unterlassen der Lichtprobe) als auch der Beklagten (Beistellung eines schadhaften Containers) von einer Haftungsteilung im gleichen Ausmaß auszugehen.

Wegen der Haftungsbeschränkung des Art 23 CMR habe die Beklagte der Klägerin daher die Hälfte des
– ausgehend von dem unstrittig betroffenen Frachtgewicht von 10.315 kg errechneten – Ersatzbetrags zu ersetzen. Die Ersatzpflicht des Frachtführers für leichtes Verschulden nach Art 17 CMR sei mit 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts beschränkt. Gemäß Art 23 Abs 7 CMR sei unter dieser Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht des internationalen Währungsfonds zu verstehen. Am 27. 7. 2017, dem Urteilstag, habe der Kurs eines Sonderziehungsrechts 1,20236 EUR betragen. Der Klägerin stünde daher unter Berücksichtigung der Haftungsteilung gemäß Art 23 Abs 3 CMR nach der Formel 8,33 x 1,20236 EUR x 10.315 kg die Hälfte von 103.311,52 EUR, demnach 51.655,76 EUR zu. Mangels groben Verschuldens stünde nur der Zinssatz von 5 % zu.

Lediglich gegen den Zuspruch von 20.520,69 EUR sA, wendet sich dieRevision der Beklagten mit einem Abänderungsantrag; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Klägerin begehrt in der ihr freigestellten Revisionsbeantwortung, die Revision zurückzuweisen; hilfsweise ihr nicht Folge zu geben.

Die Nebenintervenientin hat sich am Revisionsverfahren nicht beteiligt.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig, sie ist aber im Ergebnis nicht berechtigt

1. Gemäß Art 17 Abs 1 CMR haftet der Frachtführer (unter anderem) für eine Beschädigung des Guts, sofern diese zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Guts und dem seiner Ablieferung eintritt. Bei der Haftung nach Art 17 CMR handelt es sich um ein vermutetes Verschulden mit verschärftem Sorgfaltsmaßstab für die Zeit zwischen der Übernahme des Guts zur Erfüllung der frachtrechtlichen Verpflichtungen und seiner Ablieferung (RIS-Justiz RS0073792 [T3]). Dass hier der Schaden während der Durchführung des Transports und somit im Obhutszeitraum der Beklagten eingetreten ist, ist im Revisionsverfahren ebensowenig strittig wie die Haftung der Beklagten wegen der Verletzung frachtrechtlicher Verpflichtungen nach der CMR aufgrund der ihr zurechenbaren schuldhaften Beistellung eines untauglichen Containers durch die Nebenintervenientin.

2. Ausgleich für die verschärfte Sorgfaltspflicht wird durch die Haftungsausschlusstatbestände des Art 17 Abs 2 und 4 CMR sowie durch die Beschränkung des Umfangs der Ersatzpflicht geschaffen. Der Beförderer haftet nach Art 17 CMR, ohne dass ihm ein Verschulden nachgewiesen werden müsste, hat aber die Möglichkeit, die ihn belastende Verschuldensvermutung durch den Nachweis zu entkräften, dass die Voraussetzungen eines Haftungsausschlusses gegeben sind. Die Befreiungstatbestände können den Frachtführer selbst dann noch – zum Teil – entlasten, wenn ein ihm zurechenbares schuldhaftes Verhalten nachgewiesen ist, sofern es nicht die einzige Schadensursache ist. Wenn der Schaden auf ein Zusammenwirken von haftungsbegründendem Frachtführerverschulden und haftungsbefreienden Transportgefahren zurückzuführen ist, sieht Art 17 Abs 5 CMR eine Schadensteilung vor. Der Frachtführer haftet aber nur in dem Umfang, in dem die von ihm zu vertretenden Umstände zu dem Schaden beigetragen haben (RIS-Justiz RS0107143).

3. Die Beklagte verweist ausschließlich darauf, dass das Berufungsgericht nicht den Haftungshöchstbetrag nach Art 23 Abs 3 CMR, sondern den von der Klägerin geltend gemachten Schaden hätte teilen müssen.

3.1 Nach Art 23 Abs 1 CMR wird die Entschädigung nach dem Wert des Guts am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet, wenn der Frachtführer aufgrund der Bestimmungen dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Guts Schadenersatz zu leisten hat. Art 23 Abs 2 CMR bestimmt den Wert des Guts nach dem Börsenpreis, mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Nach Art 23 Abs 3 CMR darf die Entschädigung jedoch 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen. Gemäß Art 23 Abs 7 CMR ist das Sonderziehungsrecht in die Landeswährung des Staats des angerufenen Gerichts nach dem „Wert der betreffenden Währung am Tag des Urteils“ umzurechnen, wenn die Parteien keinen anderen Tag vereinbarten.

3.2 Art 23 CMR regelt den Umfang der Haftung des Frachtführers für den gänzlichen oder teilweisen Verlust des Guts und bei der – hier nicht interessierenden – Überschreitung der Lieferfrist. Der Haftungsumfang wegen Beschädigungen des Guts ist in Art 25 CMR enthalten, welcher wiederum auf die Bestimmungen des Art 23 CMR verweist. Durch die Haftungsbeschränkung soll der Frachtführer vor wirtschaftlich unzumutbarer Inanspruchnahme geschützt werden.

3.3 In Fällen der Haftungsteilung, also insbesondere bei Mitverschulden des Anspruchstellers, tritt gemäß Art 17 Abs 5 CMR eine Schadensteilung ein. Dies führt jedoch nicht dazu, dass die Haftungshöchstsumme geteilt wird. Vielmehr muss bei der konkreten Berechnung der Entschädigung, die der Frachtführer zu leisten hat, in folgenden Schritten vorgegangen werden:

- Zunächst muss der entstandene Schaden festgestellt werden, also die Bewertung des Total- oder Teilverlustes nach Art 23 Abs 1 und 2 CMR oder die Bewertung der Beschädigung gemäß Art 25, 23 Abs 1 und 2 CMR vorgenommen werden.

- Danach ist im Rahmen des Art 17 Abs 5 CMR der Haftungsanteil des Frachtführers an dem so berechneten Schaden zu bewerten.

- Erst anschließend wird dann geprüft, ob der so berechnete Haftungsanteil des Frachtführers bei Verlust oder Beschädigung die Haftungshöchstgrenzen des Art 23 Abs 3 bzw Art 25 Abs 2 CMR überschreitet. Gegebenenfalls ist die zu leistende Entschädigung auf diese Haftungshöchstgrenze zu reduzieren (Thume, CMR3 Art 23 Rn 56; so auch Jesser-Huss in MüKo HGB3 Art 23 CMR Rn 18; Otte in Ferrari/Kieninger/Mankowski, Internationales Vertragsrecht3 Art 23 CMR Rn 68; Boesche in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB3 Art 23 CMR Rn 21; Koller, Transportrecht9, Art 23 Rn 8).

3.4 Davon ausgehend erweist sich die Revision insoweit berechtigt, als das Berufungsgericht die Höchstbetragssumme und nicht den entstandenen Schaden um die Mitverschuldensquote minderte.

4. Die Klägerin macht in ihrer Revisionsbeantwortung geltend, dass ihre Versicherungsnehmerin kein Mitverschulden zu vertreten habe.

4.1 Mangels Anfechtung erwächst ein Teil des
– sonst bekämpften – Endurteils als Teilurteil in Rechtskraft. Die in einem Teilurteil getroffenen Tatsachenfeststellungen oder ausgesprochenen Rechtsansichten können für sich allein, mögen sie auch für das Teilurteil maßgeblich sein, keine für das weitere Verfahren bindenden Wirkungen entfalten (RIS-Justiz RS0040956). Ein Teilurteil erfüllt in dem erledigten Umfang vielmehr die Funktion eines Endurteils, insofern ist daher die Bindungswirkung des Teilurteils wie die eines Endurteils in einem gesondert geführten Vorverfahren zu beurteilen (10 Ob 33/15y mwN). Eine Bindungswirkung der Vorentscheidung ist aber nur dann anzunehmen, wenn sowohl Identität der Parteien als auch des rechtserzeugenden Sachverhalts (verbunden mit notwendig gleicher rechtlicher Qualifikation) gegeben sind, aber an Stelle der inhaltlichen und wörtlichen Identität der Begehren ein im Gesetz gegründeter Sachzusammenhang zwischen beiden Begehren besteht. Ein solcher ist anzunehmen, wenn die Entscheidung über den neuen Anspruch vom Inhalt der bereits rechtskräftig entschiedenen Streitsache abhängig ist (Präjudizialität der rechtskräftigen Entscheidung) oder wenn das Begehren das begriffliche Gegenteil des rechtskräftig entschiedenen Anspruchs darstellt (RIS-Justiz RS0041572). Dann, wenn eine bestimmte Tatsache im Vorprozess nicht den Hauptgegenstand des Verfahrens bildet, sondern lediglich als Vorfrage zu beurteilen war, kommt der Entscheidung dieser Vorfrage im Vorprozess keine bindende Wirkung zu (RIS-Justiz RS0042554). Die Mitverschuldensquote ist als bloße Vorfrage eines Leistungsbegehrens somit nicht von der Bindungswirkung des rechtskräftigen Urteils umfasst. Die in den Entscheidungsgründen enthaltene Beurteilung des Mitverschuldens kann damit nicht in Teilrechtskraft erwachsen (vgl 4 Ob 137/11t = RIS-Justiz RS0040742 [T10]). Der Umstand, dass sich die Klägerin mit der teilweisen Aberkennung ihres Anspruchs wegen Mitverschuldens ihrer Versicherungsnehmerin zufrieden gegeben hat, ist demnach ohne Bedeutung (vgl 7 Ob 377/65). Die Frage ihres Mitverschuldens kann daher im Revisionsverfahren noch überprüft werden.

4.2 Mitverschulden setzt kein Verschulden im technischen Sinn voraus. Auch Rechtswidrigkeit des Verhaltens ist nicht erforderlich. Es genügt vielmehr eine Sorglosigkeit gegenüber den eigenen Gütern (RIS-Justiz RS0022681).

Wie bereits ausgeführt, ist im Revisionsverfahren die vertragliche Verpflichtung zur Beistellung des Containers durch die Beklagte ebenso nicht mehr strittig, wie die Zurechnung des schuldhaften Verhaltens der Nebenintervenientin, die beim Transport einen untauglichen Container einsetzte. Ein zum Transport vom Frachtführer beigestellter Container muss Schutz gegen Flüssigkeitseinwirkungen, wie Regenwasser, bieten. Mit dem Einsatz eines – wie hier – derart schadhaften Containers musste die Versicherungsnehmerin nicht rechnen, sodass ihr auch nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, dass sie den Container nicht konkret auf Löchern untersuchte.

4.3 Vor dem Hintergrund, dass der Versicherungsnehmerin kein Mitverschulden zur Last zu legen ist, ist der Revision im Ergebnis nicht Folge zu geben.

5. Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 ZPO. Da die Klägerin im Revisionsverfahren nur der Beklagten gegenübersteht, gebührt kein Streitgenossenzuschlag.

Textnummer

E123383

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2018:0070OB00132.18I.1031.000

Im RIS seit

06.12.2018

Zuletzt aktualisiert am

19.03.2021

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