TE OGH 2020/7/8 7Ob50/20h

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 08.07.2020

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Senatspräsidentin Dr. Kalivoda als Vorsitzende sowie die Hofrätinnen und Hofräte Hon.-Prof. Dr. Höllwerth, Dr. Solé, Mag. Malesich und MMag. Matzka als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Parteien 1. A***** AG, *****, 2. W***** AG, *****, 3. S***** AG, *****, und 4. H***** AG, *****, alle vertreten durch Dr. Dominik Schärmer, Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagte Partei Q***** GmbH, *****, vertreten durch die Walch Zehetbauer Motter Rechtsanwälte OG in Wien, und deren Nebenintervenientin M***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Gerhard Taufner ua Rechtsanwälte in Melk, wegen 32.140,44 EUR sA, über die Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 5. Dezember 2019, GZ 4 R 141/19m-25, mit dem das Urteil des Landesgerichts Salzburg vom 22. Juli 2019, GZ 9 Cg 82/18m-21, bestätigt wurde, zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei ist schuldig, den klagenden Parteien jeweils binnen 14 Tagen die anteiligen Kosten der Revisionsbeantwortung zu ersetzen und zwar der erstklagenden Partei 971,07 EUR (darin 155,05 EUR an USt), der zweitklagenden Partei 728,30 EUR (darin 116,28 EUR an USt), der drittklagenden Partei 485,53 EUR (darin 77,52 EUR an USt) und der viertklagenden Partei 242,77 EUR (darin 38,76 EUR an USt).

Text

Entscheidungsgründe:

Die beklagte Transportunternehmerin hatte die J***** GmbH (folgend: Unterfrachtführerin) mit einem Transport von Elektroschrott von D***** in Deutschland zur Nebenintervenientin nach A***** beauftragt.

Im Transportauftrag der Beklagten an die Unterfrachtführerin war zur Ladung angeführt: „1 Ladung E-Schrott lose 23 to“. Er enthielt keine Angaben dazu, dass auch Batterien, insbesondere Lithium-Batterien, enthalten waren. Der zuvor ergangene und an ein deutsches Müllabfuhrunternehmen gerichtete Abholauftrag enthielt zum abzuholenden Gut den Hinweis: „E-Schrott SG3 + SG5, ca. 22 to“ und kleingedruckt „AVV 20 01 35* gebrauchte elektrische und elektronische Geräte, die gefährliche Bauteile 66) enthalten, mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 21 und 20 01 23 fallen“. Zur Bedeutung der Fußnote 66) wird nichts ausgeführt. Den Abholauftrag erhielt die Unterfrachtführerin zusammen mit dem an sie gerichteten Transportauftrag der Beklagten. Im CMR-Frachtbrief war in der Rubrik „(...) 9 Bezeichnung des Guts“ angeführt: „Elektroschrott lose“. Schlüsselnummern enthielt der CMR-Frachtbrief nicht. Die Unterfrachtführerin ging bei Annahme des von der Beklagten erteilten Transportauftrags davon aus, dass Frachtgut (Elektroschrott) getrennt von allfällig brandgefährlichen Komponenten aufgeladen werde.

Eine Regelung über die Verpflichtung zur Verladung und Verstauung des Guts trafen die Beklagte und die

Unterfrachtführerin nicht.

Die Unterfrachtführerin holte den Elektroschrott an der vereinbarten Beladestelle in D***** ab. Die Ladung wurde in loser Schüttung auf den Auflieger in drei Containermulden geladen. Der Fahrer konnte dabei nicht sehen, dass sich in der losen Schüttung auch Batterien befanden, die sich selbst entzünden könnten.

Während einer Transportpause nahm der Fahrer Brandgeruch und aufsteigenden Rauch aus dem Dach des Aufliegers wahr, versuchte erfolglos den Brand zu löschen und koppelte daraufhin die Zugmaschine vom Auflieger ab. Die in der Ladung lose enthaltenen Batterien wurden während des Transports durcheinander geworfen und/oder mechanischen Beanspruchungen ausgesetzt, wodurch sie sich infolge von Kurzschlüssen oder einer plötzlichen Entladung und der damit verbundenen Erwärmung selbst entzündeten. Durch den Brand entstand am Auflieger Totalschaden.

Der Transport des Elektroschrotts in loser Schüttung in einem Muldenauflieger ist unter der Voraussetzung einer sachgerechten Vorsortierung des Schrotts möglich und branchenüblich.

Der Brand hätte vermieden werden können, wenn der Elektroschrott vorsortiert worden wäre und die in der Ladung lose enthaltenen Batterien abgesondert und/oder verpackt transportiert worden wären.

Zwischen den Klägerinnen und der Unterfrachtführerin bestand ein aufrechter Versicherungsvertrag, wonach eine Haftung der Klägerinnen als Einzelschuldnerinnen im Verhältnis ihrer Anteile zur Gesamthaftung, und zwar hinsichtlich der Erstklägerin für 40 %, der Zweitklägerin für 30 %, der Drittklägerin für 20 % und der Viertklägerin für 10 %, vereinbart war. Die Klägerinnen leisteten aufgrund des Versicherungsvertrags wegen des Brandschadens am Sattelaufliieger an die Unterfrachtführerin insgesamt Schadenersatz in der Höhe von 32.140,44 EUR.

Die Klägerinnen beehrten von den Beklagten anteilig den Ersatz für die erbrachte Versicherungsleistung von insgesamt 32.140,44 EUR sA. Die Beklagte als Hauptfrachtführerin sei im Verhältnis zur Unterfrachtführerin als Absenderin zu qualifizieren und hafte daher gemäß Art 10 CMR für die durch die mangelhafte Verpackung verursachten Schäden. Die Beklagte habe als Absenderin gegenüber der Unterfrachtführerin dafür zu sorgen, dass die Ware ordnungsgemäß geladen, gesichert und verpackt werde. Diese Verpflichtungen habe die Beklagte verletzt, weil im Elektroschrott leicht entzündliche Batterien enthalten gewesen seien. Die Batterien hätten in spezieller Verpackung transportiert werden müssen und nicht zusammen mit anderem Elektroschrott. Die Unterfrachtführerin habe nicht gewusst und auch nicht wissen können, dass sich bei dem Schüttgut selbstentzündliche Batterien befunden hätten. Selbst wenn Art 10 CMR nicht anwendbar wäre, hafte die Beklagte aufgrund der gesetzwidrigen Behandlung des Elektroschrotts.

Die Beklagte beantragte die Abweisung des Klagebegehrens und wandte ein, dass nicht sie, sondern die (Ur-)Absenderin (das deutsche Entsorgungsunternehmen) für die Ware verantwortlich sei. Ihre Auftraggeberin und das deutsche Entsorgungsunternehmen seien nicht ihre Erfüllungsgehilfinnen. Aus dem ursprünglichen Abholauftrag sei der Code „20 01 35“ ersichtlich gewesen. Dieser bedeute nach dem Abfallcode-Schlüssel des deutschen Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz „gebrauchte elektrische und elektronische Geräte, die gefährliche Bauteile 66) enthalten [...]“. Die Fußnote 66) wiederum laute: „Gefährliche Bauteile elektrischer und elektronischer Geräte umfassen zB unter 16 06 angeführte und als gefährlich eingestufte Akkumulatoren und Batterien [...]“. Die Beklagte treffe daher kein Fehlverhalten. Vielmehr sei der Unterfrachtführerin der Transport von Batterien bekannt gewesen oder habe ihr bekannt sein müssen.

Die Nebenintervenientin brachte ergänzend vor, dass nicht sie, sondern ein anderes, näher bezeichnetes deutsches Unternehmen der Beklagten den Transportauftrag erteilt habe.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren statt. Es führte rechtlich aus, dass die Beklagte im Verhältnis zur Unterfrachtführerin die Absenderin sei, die mangels vertraglicher Regelung im Zweifel für Verladung und Verstaung des Guts verantwortlich gewesen sei und nach Art 10 CMR auch für eine mangelhafte Verpackung hafte. Im Rahmen dieser Verpflichtungen hätte die Beklagte der Unterfrachtführerin das Gut bei sonstiger Schadenersatzpflicht so übergeben müssen, dass am Sattelaufliieger keine Schäden entstehen. Dies wäre möglich gewesen, wenn der Elektroschrott vorsortiert worden wäre und die in der Ladung lose enthaltenen Batterien abgesondert und/oder verpackt transportiert worden wären. Dass ihr dies nicht möglich gewesen wäre, habe die Beklagte zutreffend nicht eingewandt.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Beklagten nicht Folge. Es vertrat die Rechtsansicht, dass eine mangelhafte

Verpackung der Ladung vorgelegen habe, weil der Brand bei Absonderung und/oder Verpackung der Batterien hätte vermieden werden können. Aus der rechtlichen Absendereigenschaft der Beklagten folge die verschuldensunabhängige Haftung für jene Sachschäden, die der Unterfrachtführerin durch die mangelhafte Verpackung des Guts entstanden seien.

Das Berufungsgericht sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei, weil keine höchstgerichtliche Rechtsprechung zur Haftung eines Hauptfrachtführers gegenüber seinem Unterfrachtführer wegen mangelhafter Verpackung gemäß Art 10 CMR ausschließlich aufgrund seiner (rechtlichen) Absendereigenschaft vorliege.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision der Beklagten mit dem Antrag auf Abänderung im Sinn der Klageabweisung. Hilfsweise stellte die Beklagte auch einen Aufhebungsantrag.

Die Klägerinnen erstatteten eine Revisionsbeantwortung mit dem Antrag, die Revision zurückzuweisen, hilfsweise dieser nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zur Klarstellung der Rechtslage zulässig, im Ergebnis aber nicht berechtigt.

1. Dass der (Sub-)Frachtführer, der seinerseits einen (weiteren) Subfrachtführer beauftragt, diesem gegenüber als Absender gilt, entspricht herrschender Ansicht (7 Ob 135/18f; jüngst 7 Ob 109/20k; vgl RS0116125; RS0106763).

2. Die Vorinstanzen sind von einer Haftung der Beklagten (als Absenderin) nach Art 10 CMR ausgegangen. Demnach haftet der Absender dem Frachtführer für alle durch mangelhafte Verpackung des Guts verursachten Schäden an Personen, am Betriebsmaterial und an anderen Gütern sowie für alle durch mangelhafte Verpackung verursachten Kosten, es sei denn, dass der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei der Übernahme des Guts bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat (näher zu dieser Gewährhaftung des Absenders 7 Ob 178/19f).

3. Art 10 CMR ist allerdings im vorliegenden Fall – entgegen der von den Vorinstanzen und der Beklagten in der Revision vertretenen Ansicht – nicht einschlägig. Gegenstand des von der Beklagten an die Unterfrachtführerin erteilten Auftrags war der Transport von „1 Ladung E-Schrott lose 23 to“, wozu ein sogenannter „Schubbodenaufleger“ verwendet wurde, der auch geeignet ist. Soll ein Transport – wie hier – „in loser Schüttung“ erfolgen, so bedeutet dies gerade, dass das Transportgut unverpackt ist. In diesem Sinn definieren die Begriffsbestimmungen des europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR 1.2.1) die „Beförderung in loser Schüttung“ als Beförderung von unverpackten festen Stoffen oder Gegenständen in Fahrzeugen, Containern oder Schüttgut-Containern“. War demnach ein Transport „lose“, also „in loser Schüttung“, und damit „unverpackt“ vereinbart, und in dieser Form mit dem betreffenden Fahrzeug auch möglich, so liegt insoweit kein nach Art 10 CMR zu beurteilender Verpackungsmangel vor.

4.1. Einschlägig ist im gegebenen Zusammenhang Art 22 CMR, dessen Anwendungsvoraussetzungen die Klägerinnen in tatsächlicher Hinsicht ausreichend erkennbar vorgetragen haben. Nach Art 22 Abs 1 CMR hat der Absender den Frachtführer, wenn er ihm gefährliche Güter übergibt, auf die genaue Art der Gefahr aufmerksam zu machen und ihm gegebenenfalls die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen anzugeben. Ist diese Mitteilung im Frachtbrief nicht eingetragen worden, so obliegt es dem Absender oder dem Empfänger, mit anderen Mitteln zu beweisen, dass der Frachtführer die genaue Art der mit der Beförderung der Güter verbundenen Gefahren gekannt hat. Gemäß Art 22 Abs 2 CMR haftet der Absender für alle durch die Übergabe dieser Güter zur Beförderung oder durch ihre Beförderung entstehenden Kosten und Schäden.

4.2. Dass es sich bei Akkumulatoren (Batterien) um gefährliche Güter im Sinn des Art 22 CMR handelt, ist im Hinblick auf die dazu in den ADR enthaltenen Regelungen rechtlich unzweifelhaft. Es existiert für diesen Bereich auch etwa eine „Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich nach Rn 2010 und 10 602 des ADR über die Beförderung von Akkumulatoren in loser Schüttung (BGBl 1988/356) mit spezifischen Regelungen darüber, welche Akkumulatoren mit welchen spezifisch ausgerüsteten Fahrzeugen in loser Schüttung transportiert werden dürfen.

4.3. Die Beklagte als Absenderin war somit nach Art 22 Abs 1 CMR verpflichtet, den Unterfrachtführer über die betreffende Art des Guts zu informieren sowie diesen „auf die genaue Art der Gefahr aufmerksam zu machen und ihm gegebenenfalls die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen anzugeben“. In der Lehre wird dazu allerdings auch vertreten, dass unter Hinweis auf die im Transportrecht geltenden und jeweils einschlägigen Gefahrgutvorschriften

die Bekanntgabe von Gefahrenklassen ausreichen kann, weil diese der (Unter-)Frachtführer kennen muss (Csoklich in Jabornegg/Artmann, UGB² Art 22 CMR Rz 4; de la Motte/Temme in Thume, CMR-Kommentar³ Art 22 CMR Rn 31; vgl auch Jesser-Huß in MüKoHGB, 4. Aufl 2020, CMR Art 22 Rn 8).

4.4. Im vorliegenden Fall enthielt der CMR-Frachtbrief als „Bezeichnung des Gutes“ lediglich den Hinweis „Elektroschrott lose“, aber keine weitergehenden Informationen und insbesondere keine Gefahrenhinweise. Eine dem Art 22 CMR entsprechende „Mitteilung im Frachtbrief“ hat die Beklagte demnach nicht vorgenommen.

4.5. Die Unterfrachtführerin hat mit dem von der Beklagten erteilten Transportauftrag allerdings auch den zuvor an ein deutsches Müllabfuhrunternehmen gerichteten Abholauftrag erhalten, der den Hinweis enthielt: „E-Schrott SG3 + SG5, ca. 22 to“ und kleingedruckt „AVV 20 01 35* gebrauchte elektrische und elektronische Geräte, die gefährliche Bauteile 66) enthalten, mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 21 und 20 01 23 fallen“. Die Kennung „AVV 20 01 35*“ bezieht sich offensichtlich auf eine Klassifizierung nach der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung; AVV; BGBl II 2003/570 idGF BGBl II 2008/498, Anlage 2). Die Klassifizierung „20 01 35*“ bezeichnet „gebrauchte elektrische und elektronische Geräte, die gefährliche Bauteile enthalten, mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 21 und 20 01 23 fallen“. Nach der AVV umfassen „gefährliche Bauteile elektrischer und elektronischer Geräte (...) zB Akkumulatoren und unter 16 06 aufgeführte und als gefährlich eingestufte Batterien, Quecksilberschalter, Glas aus Kathodenstrahlröhren und sonstiges beschichtetes Glas“. Daraus wird zwar deutlich, dass es sich bei besagten gefährlichen Bestandteilen – beispielsweise – um „als gefährlich eingestufte Batterien“ handeln kann, eine konkrete Information welche bestimmten gefährlichen Stoffe im betreffenden Ladegut tatsächlich enthalten sind und welche genaue Art von Gefahr damit verbunden ist, ergibt sich daraus aber nicht. Im Ergebnis folgt daher, dass der auf der AVV beruhende Hinweis „gefährliche Bauteile“ wegen der damit verbundenen bloß beispielhaften und sehr unterschiedliche Problemstoffe umfassenden Aufzählung keine dem Art 22 CMR entsprechende konkrete Gefahreninformation darstellt.

4.6. Da die Beklagten somit ihrer Informationspflicht nach Art 22 CMR nicht entsprochen hat, muss sie für alle durch die Beförderung dieser Güter entstandenen Schäden einstehen. Es handelt sich dabei um eine verschuldensunabhängige Haftung (Koller, Transportrecht¹⁰ Art 22 CMR Rn 5; Csoklich in Jabornegg/Artmann, UGB² Art 22 CMR Rz 8), die insbesondere auch den hier vorgelegenen Sachschaden am Fahrzeug umfasst (de la Motte/Temme in Thume, CMR-Kommentar³ Art 22 CMR Rn 31).

5. Zusammengefasst folgt:

5.1. Die Beklagte ist gegenüber ihrer Unterfrachtführerin als Absender anzusehen. Ein Verpackungsmangel lag im Hinblick auf den „lose“, also „in loser Schüttung“ und somit unverpackt, vereinbarten und in dieser Form auch möglichen Transport nicht vor. Eine Haftung der Beklagten nach Art 10 CMR scheidet demnach aus. Die Ladung war insofern ein gefährliches Gut als diese Batterien enthielt. Die Beklagte war daher ihrer Unterfrachtführerin gegenüber zur Information im Sinn des Art 22 CMR verpflichtet. Mit dem aus der AVV stammenden Begriff „gefährliche Bauteile“ wird der konkreten Informationspflicht nach Art 22 CMR nicht entsprochen, weil dieser Begriff eine nur beispielhafte, sehr unterschiedliche Problemstoffe umfassende Aufzählung enthält. Die Beklagte haftet daher nach Art 22 CMR für den Schaden am Transportfahrzeug. Der Revision ist im Ergebnis der Erfolg zu versagen.

5.2. Die Kostenentscheidung gründet auf §§ 41, 50, 46 ZPO. Es gebührt nur ein Streitgenossenzuschlag von 20 %, weil sich die Nebenintervenientin am Rechtsmittelverfahren nicht mehr beteiligt hat.

Textnummer

E129001

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2020:00700B00050.20H.0708.000

Im RIS seit

07.09.2020

Zuletzt aktualisiert am

29.09.2021

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