jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2000/10/6 1Ob204/00g

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 06.10.2000

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Vizepräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Schlosser als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Schiemer, Dr. Gerstenecker, Dr. Rohrer und Dr. Zechner als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei N***** Gesellschaft mbH, ***** vertreten durch Dr. Heimo Hofstätter, Rechtsanwalt in Graz, wider die beklagte Partei F*****-Gesellschaft mbH, ***** vertreten durch Dr. Dieter Zaponig, Rechtsanwalt in Graz, und die Nebenintervenientin auf Seiten der beklagten Partei E***** Gesellschaft mbH, ***** vertreten durch Dr. Hans Houska, Rechtsanwalt in Wien, wegen S 896.763,50 sA, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Graz als Berufungsgericht vom 14. Dezember 1999, GZ 5 R 157/99v-58, womit das Zwischenurteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Graz vom 7. August 1999, GZ 21 Cg 80/97z-50, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben und das angefochtene Urteil dahin abgeändert, dass die Entscheidung des Erstgerichts wiederhergestellt wird.

Die Entscheidung über die Kosten des Rechtsmittelverfahrens bleibt dem Endurteil vorbehalten.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 26. 9. 1996 erteilte die klagende Partei der beklagten Partei den Auftrag, Talkstein mittels Silolastkraftwagen abzuholen und zu einem Unternehmen nach Schwechat zu transportieren. Zur Erfüllung dieses Auftrags bediente sich die beklagte Partei der Nebenintervenientin, die die Anlieferung am 27. 9. 1996 durchführte. Unstrittig ist, dass für die Durchführung des Auftrags die Anwendung der CMR vereinbart war.

Die klagende Partei begehrte die Zahlung von S 896.763,50 aus dem Titel des Schadenersatzes. Sie habe bereits am 12. 1. 1995 mit der beklagten Partei über vorgesehene Transporte von Talkum in Silolastkraftwagen eine Generalvereinbarung geschlossen, in der Transportbedingungen unabänderlich festgesetzt worden seien. Die Silos sollten in gereinigtem Zustand zur Beladung gestellt werden. Der Fahrer müsse jeweils eine Bestätigung vorlegen, wonach der Silo von einem autorisierten Unternehmen oder in einer betriebseigenen Anlage gereinigt worden sei. Die Reinheit des Transportfahrzeugs genieße demnach oberste Priorität. Für alle eingesetzten Fahrzeuge habe vertragsgemäß eine hohe Transportversicherung abgeschlossen werden müssen. Im Zuge des Transports sei auf diese Generalvereinbarung verwiesen worden. Es sei die Ausstellung eines CMR-Frachtbriefs erfolgt. Eine Überprüfung des Zustands des Ladeguts habe wegen der Beschaffenheit der Ware weder durch den Empfänger noch durch den Frachtführer stattfinden können. Am 28. 10. 1996 habe die Empfängerin die klagende Partei verständigt, auf Grund der Lieferung vom 27. 9. 1996 seien in dem aus dem Talkum hergestellten Endprodukt schwarze Verunreinigungen aufgetreten, weil Fremdkörper (Sojakörner) im Ladegut vorhanden gewesen seien. Dies habe umfangreiche Schäden

hervorgerufen. Die Verunreinigung sei dadurch bedingt gewesen, dass das Transportfahrzeug der Nebenintervenientin nicht ordnungsgemäß gereinigt gewesen sei. Der aus nötigen Eigenleistungen der Werkstätte der klagenden Partei entstandene Schaden sei mit S 280.609,80 zu beziffern, die durch Beiziehung einer Fremdwerkstätte hervorgerufenen Schäden beliefen sich auf S 53.810,80. Schließlich habe noch die Leistung eines weiteren Unternehmens zum Preis von S 65.289 in Anspruch genommen werden müssen, und der aus dem Produktionsausfall resultierende Schaden beziffere sich mit S 400.000. Auf Grund des Umstands, dass die Ware nicht mehr typengerecht gewesen sei, ergebe sich ein weiterer Schadensbetrag von S 80.000. Letztlich seien Reinigungskosten von S 17.063,90 entstanden. Die beklagte Partei hafte - auch für die Fehlleistung der Nebenintervenientin - wegen nicht ordnungsgemäßer Erfüllung des Vertrags, der Verletzung vertraglicher Schutz- und Sorgfaltspflichten, einer Schutzgesetzverletzung und allenfalls auch wegen der Verletzung eines Vertrags zu Gunsten Dritter.

Die beklagte Partei wendete ein, das Liefergut sei von der Empfängerin vorbehaltlos angenommen worden. Eine Reklamation von äußerlich nicht erkennbaren Schäden, die binnen sieben Tagen hätte erfolgen müssen, sei nicht bzw verspätet erfolgt. Im "Haftungsbereich" des Frachtführers seien keine Schäden entstanden, jedenfalls aber liege der Haftungsausschluss nach Art 17 Abs 2 CMR vor. Es sei auch nur der Schaden am Ladegut (S 80.000) als unmittelbarer Schaden ersatzfähig. Die Empfängerin habe nicht alles unternommen, um den Schaden gering zu halten, sodass diese ein Mitverschulden treffe.

Die Nebenintervenientin lehnte eine Haftung deshalb ab, weil das von ihr verwendete Fahrzeug vor dem Transport gereinigt worden sei und die Empfängerin das Ladegut ordnungsgemäß übernommen habe. Vor und während des Ladevorgangs seien Proben entnommen worden; eine Beanstandung sei nicht erfolgt. Der erst am 28. 10. 1996 erhobene Vorbehalt sei verspätet, die Ablieferung unbeschädigter Ware sei unwiderlegbar zu vermuten. Der Ersatzbetrag sei auf den unmittelbaren Sachschaden begrenzt, Folgeschäden seien nicht zu ersetzen.

Das Erstgericht sprach mit Zwischenurteil aus, dass der Anspruch der klagenden Partei dem Grunde nach zu Recht bestehe, und zwar nicht nur in Ansehung des beschädigten Produkts, sondern auch in Ansehung von Drittschäden für Reinigung von Maschinen und weiterem.

Es stellte fest, zwischen den Streitteilen sei vereinbart gewesen, dass die Silos der Lastkraftwagen in gereinigtem Zustand zur Beladung gestellt werden müssten und dass eine Bescheinigung für eine ordnungsgemäße Reinigung vorzulegen sei. Die Nebenintervenientin habe diese Voraussetzung gekannt. Der bei der Anlieferung an die Empfängerin tätige Lenker habe auch den Silotankwagen mit Hochdruckheißwasser gespült, ihn mit Hochdruck shampooniert und dann wieder mit Wasser gespült. Die Schläuche seien gereinigt worden. Der Geschäftsführer der Nebenintervenientin habe nach dieser Reinigung eine Kontrollüberprüfung durchgeführt und ein entsprechendes Zertifikat unterschrieben. Danach seien die Schläuche verschlossen und die Schlauchkupplungen kontrolliert worden. Am nächsten Tag habe der Lademeister der klagenden Partei den Silo kontrolliert und dem Kraftfahrer mitgeteilt, es sei alles in Ordnung. Daraufhin habe sich der Kraftfahrer mit dem LKW zur Empfängerin begeben, deren Lademeister eine Probe gezogen und dem Kraftfahrer gezeigt habe, zu welchem Silo er zwecks Abladung fahren sollte. Nach einer halben Stunde habe der Lademeister mitgeteilt, es sei alles in Ordnung und die Abladung könne erfolgen. Nach Beendigung des Entladevorgangs habe der Lademeister den CMR-Frachtbrief unterfertigt, ohne dass darauf ein Vorbehalt gesetzt worden wäre. Die Anlieferung von Talkum gehe bei der Empfängerin grundsätzlich so vor sich, dass der Kraftfahrer dem Lademeister die Lieferpapiere vorweise, und dann die Anweisung erfolge, in welchen Silo das Talkumpuder eingeblasen werden solle; vor der Verblasung werde im Labor eine Probe gezogen. Das Talkum werde nur optisch auf Verunreinigungen geprüft, die restliche Prüfung obliege dem Labor. Der Lademeister bestätige die Übernahme, die Probenziehung und die ordnungsgemäße Reinigung des Platzes. Im Labor erfolge eine Analyse auf den Wassergehalt sowie eine visuelle Kontrolle auf sichtbare Fremdstoffe. Eine weitere Analyse sei chemisch zu aufwendig. Am 5. 10. 1996 seien Verunreinigungen in dem mit Talkum hergestellten Produkt aufgefallen, worauf die Empfängerin den Fehler gesucht und die Maschine mehrfach zerlegt habe. Erst am 23. 10. 1996 habe sich der Zusammenhang mit dem angelieferten Talkum herausgestellt, wovon die klagende Partei verständigt worden sei. Es "lässt sich sagen", dass die "streitgegenständliche Lieferung die Verunreinigung" des Produkts verursacht habe. Die Empfängerin habe keine Möglichkeit gehabt, Talkum auf Verunreinigung zu untersuchen. Es seien 40.000 kg nicht typengerechter Ware mit schwarzen Punkten versehen gewesen. Daraus habe sich ein um S 2 billigerer Kilopreis ergeben. Eine Standardsiebprobe mit dem 20-Mikrometersieb hätte keinen Nachweis der Sojateilchen erbringen können, nur ein grobes Sieb hätte diese zum Vorschein gebracht. Zur Beschädigung der Ware sei es gekommen, weil

trotz scheinbar sauberen Silokonusses größere Verunreinigungen in anderen Bereichen gegeben gewesen seien; dafür kämen Kompressor, Ringleitung der Fluidisierung und Entladeschläuche in Frage. Bei der Beladung oder Entladung dürften sich Reste des vorherigen Ladeguts mit Talkum vermischt haben und gemeinsam in den Silo der Empfängerin gelangt sein. Bei einer gründlichen Reinigung könnten alle mediumberührten Teile des Lastkraftwagens erfasst werden, wodurch eine Kontaminierung des Ladeguts ausgeschlossen werden könne. In der Produktion falle die Verunreinigung erst auf, wenn der Kunststoff bei hohen Temperaturen polymerisiere und sich die Sojateilchen schwarz färbten. Es sei die Reinigung aller kontaminierten Maschinen notwendig geworden und sei dadurch für eine gewisse Zeit keine Produktion möglich gewesen. Durch die Bestimmung im Frachtvertrag, dass die verwendeten Fahrzeuge besonders gereinigt werden müssten und dies auch zu bescheinigen sei, hätten gerade die im vorliegenden Fall aufgetretenen Verunreinigungen verhindert werden sollen. Die vorliegenden Verunreinigungen seien auf eine mangelhafte Reinigung des Fahrzeugs zurückzuführen gewesen.

In rechtlicher Hinsicht führte das Gericht erster Instanz aus, dass die klagende Partei als Frachtführerin für ihr eigenes Verschulden und auch für das Verschulden der Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient habe, hafte. Die Haftung der beklagten Partei bestehe gemäß Art 17 CMR. Die klagende Partei habe rechtzeitig einen Vorbehalt erklärt. Für die Bestimmung des Haftungshöchstwertes sei gemäß Art 24 CMR der Wert der Transportversicherung heranzuziehen, somit 2 Mio S je Schadensereignis. Die klagende Partei habe nur unmittelbare Schäden geltend gemacht, der Frachtvertrag habe aber auch eine Schutzwirkung zu Gunsten Dritter entfaltet. Ein Mitverschulden liege nicht vor.

Das Berufungsgericht änderte diese Entscheidung dahin ab, dass es das Klagebegehren abwies; es sprach aus, dass die ordentliche Revision nicht zulässig sei. Gemäß § 439a HGB seien die Bestimmungen der CMR auch auf rein innerstaatliche Transporte anzuwenden; bei der Auslegung der CMR in einem solchen Fall fänden die Interpretationsmethoden des österreichischen Rechts Anwendung. Nach den erstgerichtlichen Feststellungen sei der Zustand des Guts von der Empfängerin gemeinsam mit der Frachtführerin überprüft worden, ohne dass Vorbehalte wegen des Zustands der angelieferten Ware erhoben worden seien. Dies bedeute die "widerlegbare Beweisvermutung", dass das Gut in einwandfreiem Zustand abgeliefert worden sei. Die Verunreinigung des Talkums mit Sojateilchen sei äußerlich nicht erkennbar gewesen. Für die Geltendmachung solcher äußerlich nicht erkennbarer Beschädigungen sei einerseits Schriftform erforderlich und müsse die Rüge spätestens binnen sieben Tagen nach der Warenübernahme erfolgen. Ansprüche aus der Beschädigung des Ladeguts könne die klagende Partei nicht mehr geltend machen, weil sie die fristgebundene schriftliche Erhebung von Vorbehalten versäumt habe. Die Haftung der beklagten Partei für die Verunreinigung des von der Nebenintervenientin transportierten Guts sei demnach ausgeschlossen. Ein besonderes Lieferungsinteresse (Art 26 CMR) bzw eine dem Vorsatz gleichgestellte Fahrlässigkeit (Art 29 CMR) sei nicht aktenkundig. Demnach habe die beklagte Partei auch für die geltend gemachten "Güterschadenfolgeschäden" nicht einzustehen. Auf die weiteren Überlegungen der klagenden Partei zum Haftungsumfang müsse somit nicht eingegangen werden.

Die Revision der klagenden Partei ist zulässig und berechtigt.

Rechtliche Beurteilung

Aus den Feststellungen des Erstgerichts, die das Gericht zweiter Instanz übernahm, lässt sich entgegen der Ansicht der beklagten Partei und der Nebenintervenientin eine gemeinsame Überprüfung des Frachtguts im Sinne des Art 30 Abs 2 CMR nicht ableiten (siehe S 8 f des Ersturteils, S 13 f des Berufungsurteils). Die Annahme einer "gemeinsamen Überprüfung" ist keine (reine) Tatsachenfeststellung, die als solche vom Obersten Gerichtshof nicht überprüft werden dürfte, sondern (zumindest auch) eine rechtliche Schlussfolgerung des Berufungsgerichts, das ausdrücklich ausführte, die "gemeinsame Überprüfung" ergebe sich aus den erstgerichtlichen Feststellungen (S 33 des Berufungsurteils). Diese Ausführungen sind indes nicht weiter begründet und auch nicht nachvollziehbar, legt man die Feststellungen über den Hergang der Überprüfung des Frachtguts zugrunde: Nach dieser hat die Empfängerin das Frachtgut allein untersucht, weshalb Art 30 Abs 1 CMR anzuwenden ist. Danach besteht aber bei Fehlen eines wirksamen Vorbehalts - wie hier - nur die widerlegliche Vermutung, dass die Empfängerin das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten habe (Demuth in Thume, Kommentar zur CMR, Rz 28 zu Art 30; Glöckner, Leitfaden zur CMR7 Rz 1 zu Art 30; Herber/Piper, CMR, Rz 1 und 16 zu Art 30). Diese Vermutung wurde von der klagenden Partei nach den Feststellungen tatsächlich widerlegt (S 12 des Ersturteils). Die Haftung der beklagten Partei für das Fehlverhalten der Nebenintervenientin, das ihr zuzurechnen ist, ist daher grundsätzlich zu bejahen.Aus den Feststellungen des

Erstgerichts, die das Gericht zweiter Instanz übernahm, lässt sich entgegen der Ansicht der beklagten Partei und der Nebenintervenientin eine gemeinsame Überprüfung des Frachtguts im Sinne des Art 30 Abs 2 CMR nicht ableiten (siehe S 8 f des Ersturteils, S 13 f des Berufungsurteils). Die Annahme einer "gemeinsamen Überprüfung" ist keine (reine) Tatsachenfeststellung, die als solche vom Obersten Gerichtshof nicht überprüft werden dürfte, sondern (zumindest auch) eine rechtliche Schlussfolgerung des Berufungsgerichts, das ausdrücklich ausführte, die "gemeinsame Überprüfung" ergebe sich aus den erstgerichtlichen Feststellungen (S 33 des Berufungsurteils). Diese Ausführungen sind indes nicht weiter begründet und auch nicht nachvollziehbar, legt man die Feststellungen über den Hergang der Überprüfung des Frachtguts zugrunde: Nach dieser hat die Empfängerin das Frachtgut allein untersucht, weshalb Art 30 Absatz eins, CMR anzuwenden ist. Danach besteht aber bei Fehlen eines wirksamen Vorbehalts - wie hier - nur die widerlegliche Vermutung, dass die Empfängerin das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten habe (Demuth in Thume, Kommentar zur CMR, Rz 28 zu Art 30; Glöckner, Leitfaden zur CMR7 Rz 1 zu Art 30; Herber/Piper, CMR, Rz 1 und 16 zu Art 30). Diese Vermutung wurde von der klagenden Partei nach den Feststellungen tatsächlich widerlegt (S 12 des Ersturteils). Die Haftung der beklagten Partei für das Fehlverhalten der Nebenintervenientin, das ihr zuzurechnen ist, ist daher grundsätzlich zu bejahen.

Entgegen den Revisionsausführungen hat sich das Gericht zweiter Instanz zwar auch mit der Frage des Verschuldensgrads der beklagten Partei bzw der Nebenintervenientin befasst, indem es ausführte, dass eine dem Vorsatz gleichgestellte Fahrlässigkeit (Art 29 CMR) nicht aktenkundig sei (S 31 des Berufungsurteils), doch kann dieser Ansicht nicht beigetreten werden: Zwischen der klagenden und der beklagten Partei war ausdrücklich die Beistellung von Silofahrzeugen in gereinigtem Zustand vereinbart (S 6 f des Ersturteils; Beilagen A und 1), und die beklagte Partei hat das selbst als "Grundvoraussetzung" und "besondere Obliegenheit" angesehen (Beilage L). Unterblieb eine durchaus mögliche gründliche Reinigung (S 28 des Berufungsurteils, S 12 des Ersturteils, S 4 des Gutachtens ON 12) und wurde dadurch das Ladegut verunreinigt (S 12 des Ersturteils, S 27 f des Berufungsurteils), so beruhte diese Unterlassung - stellt man in Rechnung, dass es der klagenden Partei gerade darauf in besonderem Maße ankam und sich die beklagte Partei dessen bewusst war - auf einer der Nebenintervenientin und damit auch der beklagten Partei anzulastenden groben Fahrlässigkeit. Die Haftungsbegrenzungen nach der CMR (insbesondere nach Art 23) kommen der beklagten Partei daher nicht zugute, denn gemäß Art 29 CMR kann sich der Frachtführer auf die Bestimmungen des Kapitels IV der CMR nicht berufen, wenn er den Schaden grob fahrlässig (SZ 47/106) herbeigeführt hat. Deshalb muss nicht geprüft werden, ob trotz Bestehens einer "Generalvereinbarung" der Wert des besonderen Interesses im Sinne des Art 26 CMR in jedem einzelnen Frachtbrief konkret festgehalten werden müsste oder ob eine entsprechende Bestimmung in einer solchen "Generalvereinbarung" genügte. Die beklagte Partei haftet sohin der klagenden Partei sowohl für den unmittelbaren Güterschaden wie auch für die durch die Verunreinigung des Ladeguts entstandenen Folgeschäden (vgl NJW 1979, 2473; Schütz in Straube, HGB2 Rz 22 zu § 430).Entgegen den Revisionsausführungen hat sich das Gericht zweiter Instanz zwar auch mit der Frage des Verschuldensgrads der beklagten Partei bzw der Nebenintervenientin befasst, indem es ausführte, dass eine dem Vorsatz gleichgestellte Fahrlässigkeit (Art 29 CMR) nicht aktenkundig sei (S 31 des Berufungsurteils), doch kann dieser Ansicht nicht beigetreten werden: Zwischen der klagenden und der beklagten Partei war ausdrücklich die Beistellung von Silofahrzeugen in gereinigtem Zustand vereinbart (S 6 f des Ersturteils; Beilagen A und 1), und die beklagte Partei hat das selbst als "Grundvoraussetzung" und "besondere Obliegenheit" angesehen (Beilage L). Unterblieb eine durchaus mögliche gründliche Reinigung (S 28 des Berufungsurteils, S 12 des Ersturteils, S 4 des Gutachtens ON 12) und wurde dadurch das Ladegut verunreinigt (S 12 des Ersturteils, S 27 f des Berufungsurteils), so beruhte diese Unterlassung - stellt man in Rechnung, dass es der klagenden Partei gerade darauf in besonderem Maße ankam und sich die beklagte Partei dessen bewusst war - auf einer der Nebenintervenientin und damit auch der beklagten Partei anzulastenden groben Fahrlässigkeit. Die Haftungsbegrenzungen nach der CMR (insbesondere nach Art 23) kommen der beklagten Partei daher nicht zugute, denn gemäß Art 29 CMR kann sich der Frachtführer auf die Bestimmungen des Kapitels IV der CMR nicht berufen, wenn er den Schaden grob fahrlässig (SZ 47/106) herbeigeführt hat. Deshalb muss nicht geprüft werden, ob trotz Bestehens einer "Generalvereinbarung" der Wert des besonderen Interesses im Sinne des Art 26 CMR in jedem einzelnen Frachtbrief konkret festgehalten werden müsste oder ob eine entsprechende Bestimmung in einer solchen "Generalvereinbarung" genügte. Die beklagte Partei haftet sohin der klagenden Partei sowohl für den unmittelbaren Güterschaden wie auch für die durch die Verunreinigung des Ladeguts entstandenen Folgeschäden vergleiche NJW 1979, 2473; Schütz in Straube, HGB2 Rz 22 zu § 430).

Der Revision der klagenden Partei ist stattzugeben und das Zwischenurteil des Erstgerichts wiederherzustellen.

Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 Abs 2 iVm § 393 Abs 4 ZPO.Der Kostenvorbehalt beruht auf § 52 Abs 2 in Verbindung mit § 393 Abs 4 ZPO.

Textnummer

E59545

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2000:0010OB00204.00G.1006.000

Im RIS seit

05.11.2000

Zuletzt aktualisiert am

02.03.2011

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