

TE OGH 1984/12/18 20b515/84

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 18.12.1984

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Hofrat des Obersten Gerichtshofs Dr. Kralik als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Vogel, Dr. Melber, Dr. Huber und Dr. Egermann als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei M***** M***** & Co Gesellschaft mbH, *****, vertreten durch Dr. Franz Klaban, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei M***** S***** Gesellschaft mbH & Co KG, *****, vertreten durch Dr. Ernst Üblacker-Risenfels, Rechtsanwalt in Amstetten, wegen 28.803 S sA, infolge Revision der beklagten Partei gegen das Urteil des Kreisgerichts St. Pölten als Berufungsgericht vom 14. Juni 1983, GZ R 195/83-20, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Bezirksgerichtes Amstetten vom 29. Dezember 1982, GZ S 105/82-14, teilweise abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die beklagte Partei hat der klagenden Partei die mit 2.940,15 S bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (darin enthalten 223,65 S USt und 480 S Barauslagen) binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

In der Klage wird vorgebracht, die klagende Partei habe für die beklagte Partei „Straßenmarkierungsfarbe für Bagdad geladen“. Während der Fahrt hätten sich zufolge schlechten Verschlusses der Fässer bzw unsachgemäß Verladung durch die beklagte Partei (AS 16) einige der Fassdeckel gelöst, wodurch das Fahrzeug mit Farbe übergossen worden sei. Die beklagte Partei, welche als Versenderin für das Verpacken bzw Verladen der Ware die Verantwortung treffe, habe die Schadenersatzforderung der klagenden Partei anerkannt, jedoch keine Zahlung geleistet. Ein allenfalls der Firma S***** & Co zustehender Schadenersatzanspruch aus diesem Schadensereignis sei der klagenden Partei abgetreten worden (AS 53).

Die beklagte Partei bestritt die Klagsbehauptungen und beantragte Klagsabweisung. Sie stellte sich auf den Standpunkt, die Fässer seien ordnungsgemäß verschlossen und der Schaden durch unsachgemäßen Transport, insbesondere durch Einhalten einer zu hohen Geschwindigkeit auf den schlechten Straßen in der Türkei entstanden. Ein Anerkenntnis habe sie nicht abgegeben.

Das Erstgericht wies die Klage ab.

Das Berufungsgericht gab der Klage mit Ausnahme eines Zinsenmehrbegehrens statt. Es sprach aus, dass die Revision zulässig sei.

Gegen die Entscheidung des Berufungsgerichts erhebt die beklagte Partei eine auf§ 503 Abs 1 Z 4 ZPO gestützte Revision mit dem Antrage auf Abänderung im Sinne der Wiederherstellung des erstgerichtlichen Urteils.

Die klagende Partei beantragt in ihrer Revisionsbeantwortung, der Revision nicht Folge zu geben.

Die Revision ist nicht gerechtfertigt.

Das Erstgericht legte seinem Urteilsspruch folgenden Sachverhalt zugrunde: Die beklagte Partei beauftragte im März 1981 die Fa S***** & Co mit dem Transport von Straßenmarkierungsfarbe nach Bagdad und ersuchte, zwecks Beladung drei LKW auf das Firmengelände nach Amstetten zu schicken. Die Fa S***** & Co beauftragte hierauf ihrerseits ua die klagende Partei mit der Durchführung des Transports. Diese holte bei der beklagten Partei in Amstetten mit zwei Fahrzeugen die Ware ab. Die Straßenmarkierungsfarbe befand sich in ca 40 cm hohen Dosen, deren unterer innerer Durchmesser 27 cm, der obere äußere Durchmesser 30 cm aufwies, wobei zufolge einer Vertiefung des Dosenbodens von 1 cm und des Vorhandenseins von Zentrierungswülsten beim Aufeinanderstellen der Dosen eine seitliche Fixierung gegeben war. Die Verladung erfolgte durch die Arbeiter der beklagten Partei, die Kontrolle der Verladung durch deren Angestellten Hugo H****. Die Verladung wurde derart vorgenommen, dass übereinander zwei Lagen Dosen ohne seitlichen Zwischenraum geschichtet und teilweise, nämlich zu 2/3 der Ladefläche, auch noch eine dritte Lage eingebracht wurde. Bei dem sodann vom Fahrer S***** gelenkten LKW der klagenden Partei wurde die Ladung dadurch „gefestigt“, dass die Arbeiter der beklagten Partei um diese einen Draht anbrachten und S***** um die dritte Lage Spanngurte spannte, welche er sodann während des Transportes mehrmals kontrollierte und nachzog. Bei dem vom Fahrer F***** gelenkten Fahrzeug der klagenden Partei erfolgte nur die vorgenannte Drahtbefestigung. Nach Anbringung der Planen wurde der Transport zollmäßig plombiert. Der Fahrer S***** war bei der Verladung ständig, der Fahrer F***** nicht ununterbrochen zugegen gewesen. Beide Fahrer kannten den Inhalt der „Fässer“. F***** äußerte keine Bedenken hinsichtlich der Verladungsweise, S***** erkundigte sich bei den verladenden Arbeitern, ob die „Fässer den Transport aushalten“ würden, was bejaht wurde. Auf dem Weg von Amstetten nach Bagdad kam es durch die durch schlechte Straßenverhältnisse bedingte Entstehung von Schwingungen des Auflegers, zu Auf- und Abbewegungen der Dosen, sodass einige, die genaue Anzahl konnte nicht festgestellt werden, durch die Deckel der darunter stehenden Dosen durchbrachen und Straßenmarkierungsfarbe auf die Ladeflächen der Fahrzeuge austrat und bei dem von S***** gelenkten LKW auch an der Bordwand hinunter floss. Die mit Farbe beschmierten Fahrzeugteile mussten in der Folge im Heckbereich mechanisch gänzlich abgeschliffen und einige Teile überhaupt erneuert werden. Bei einer Verladung in der Weise, dass zwischen den einzelnen Lagen Platten oder Latten angebracht worden wären und die dritte Lage, die die Ladefläche nicht mehr bis zur Gänze ausfüllte, fest verankert worden wäre, sodass die Dosen bei einer Auf- und Abwärtsbewegung keinen unmittelbaren Kontakt gehabt hätten und eine Seitenbewegung der Dosen der dritten Lage nur sehr beschränkt möglich gewesen wäre, wären die Beschädigungen an den Dosen und das dadurch erfolgte Austreten der Farbe verhindert worden. Die Höhe der von der beklagten Partei begehrten Reparaturkosten ist angemessen.

In seiner rechtlichen Beurteilung erklärte das Erstgericht, ein Speditionsvertrag sei nur zwischen der klagenden Partei und der Fa S***** & Co, nicht aber zwischen den Streitteilen geschlossen worden. Als Frachtführer sei die klagende Partei nur am Frachtgeschäft, nicht aber am Speditionsvertrag beteiligt gewesen. Die Bestimmungen der §§ 407 ff HGB über das Speditionsgeschäft seien vorliegendenfalls nicht anwendbar, weil „eine Beschädigung der Ladung nicht eingetreten sei“. Der gegenständliche Schaden müsse somit nach den allgemeinen Regeln des Schadenersatzrechts beurteilt werden. Zwar hafte der Geschäftsherr gemäß § 1313a ABGB für seine Gehilfen, doch mangle es vorliegendenfalls zwischen den Streitteilen an einem Schuldverhältnis, sodass eine Haftung der beklagten Partei für ihre die Verladung durchführenden Arbeiter verneint werden müsse. Da die Fa S***** & Co keinen Schaden erlitten habe, käme auch eine Abtretung von Schadenersatzansprüchen nicht in Frage. Schließlich sei eine Anerkennung der Klagsforderung durch die beklagte Partei nach dem Inhalte des Schreibens Beilage ./H nicht erfolgt.

Das Berufungsgericht erklärte, nach den auf das Sachverständigengutachten gegründeten unbekämpften Feststellungen sei das Austreten der Farbe auf die unsachgemäße Verladung der Dosen zurückzuführen gewesen. Diese Verladung sei aber von den Arbeitern der beklagten Partei unter Kontrolle des Angestellten H**** vorgenommen worden. Somit hätten die Kraftfahrer der klagenden Partei davon ausgehen dürfen, dass die Arbeiter der beklagten Partei über die Stabilität des Ladeguts und die Haltbarkeit der Behältnisse informiert gewesen seien und die ordnungsgemäße Sicherung des Transportguts vorgenommen worden sei. Eine Haftung der klagenden Partei als Frachtführer für die Ladung käme unter diesen Umständen entgegen der Ansicht des Erstgerichts nicht in Frage. Vielmehr habe die beklagte Partei für die der klagenden Partei durch die mangelhafte Verladung entstandenen Schäden einzustehen. Die klagende Partei sei zwar über Auftrag der Fa S***** & Co als Frachtführer tätig

geworden - ein Vertragsverhältnis zwischen den Streitteilen liege nicht vor - ohne dabei als Erfüllungsgehilfe des Spediteurs zu fungieren. Die beklagte Partei hafte aber im Rahmen der vertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten auch gegenüber einem der vertraglichen Leistung nahestehenden Dritten. Dies sei hier der vom Spediteur herangezogene Frachtführer, dessen Transportmittel durch das Ladegut zufolge der mangelhaften Verladung beschädigt worden seien. Ein Mitverschulden der klagenden Partei am Schadensereignis müsse mangels dieses anlastbaren Fehlverhaltens verneint werden. Darauf, dass der Transport über schlechte Straßen durchzuführen gewesen sei, hätte in erster Linie bei der Verladung Bedacht genommen werden müssen. Da die beklagte Partei unter diesen Umständen für den Schaden hafte, erübrige sich eine Prüfung, ob sie hinsichtlich der Klagsforderung ein Anerkenntnis abgegeben habe.

In der Revision wird vorgebracht, eine Schutz- und Sorgfaltspflicht der beklagten Partei käme hier schon deswegen nicht zum Tragen, weil die Beschädigung des Fahrzeugs der klagenden Partei erst während des Transports, also nach Übernahme der Ware durch den Frachtführer, eingetreten sei. Darüber hinaus käme eine Haftung der beklagten Partei nur in Betracht, wenn sie die Ware mangelhaft verpackt gehabt hätte. Für die Verladung sei der Spediteur bzw der Frächter verantwortlich und zwar auch unter Bedachtnahme auf die zu befahrenden schlechten Straßen. Die Sicherung der Dosen gegen Auf- und Abwärtsbewegungen auf schlechter Fahrbahn könne nur durch qualifizierte Personen, etwa einen Frachtführer, erfolgen. Nehme er eine solche nicht vor, so habe er alle Nachteile hieraus selbst zu tragen. Die Ware sei von der beklagten Partei nur aus Gefälligkeit aufgeladen worden, die Straßen nach Bagdad seien ihr unbekannt gewesen. Schließlich hätte die klagende Partei die beklagte Partei vom Eintritt des Schadens sofort verständigen müssen, da letzterer aufgrund ihrer speziellen Kenntnisse dessen Behebung möglich gewesen wäre.

Rechtliche Beurteilung

Diesen Ausführungen kann nicht gefolgt werden.

Nach Art 1 Z 1 des gemäß BGBI 1961/138 einen Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung bildenden Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr (CMR) gilt dieses Übereinkommen für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Guts und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegt, von denen mindestens einer Vertragsstaat ist.

Da vorliegendenfalls der Gütertransport vertragsgemäß von Amstetten nach Bagdad mittels Fahrzeugen auf der Straße durchzuführen war, sind auf den Frachtvertrag somit grundsätzlich die Bestimmungen der CMR anzuwenden (vgl JBI 1984, 92; 6 Ob 727/83). Dieses Übereinkommen regelt das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Frachtführer, trifft allerdings in der Frage der Haftung des Absenders gegenüber dem Frachtführer für diesem aus der mangelhaften Verladung des Transportguts entstehende Schäden keine, sondern lediglich in Art 10 hinsichtlich der dem Frachtführer aus der mangelhaften Verpackung des Transportguts durch den Absender verursachten Schäden eine Haftungsregelung. Eine analoge Anwendung der Bestimmungen des Art 17 Abs 4 lit c CMR betreffend die Haftungsbefreiung des Frachtführers für Güterbeschädigungen im Falle der Verladung des Guts durch den Absender ist, wie der Oberste Gerichtshof bereits in der Entscheidung SZ 55/48 ausgesprochen hat, wegen des anderen Regelungszwecks bei Ansprüchen aus der Beschädigung des Transportmittels durch die vom Absender mangelhaft verladenen Güter nicht möglich. Da nach der Zielsetzung der CMR alles, was sie selbst als Vertragsordnung nicht regelt, gemäß dem nationalen Vertragsrecht der beigetretenen Staaten zu beurteilen ist (SZ 49/3, SZ 54/8, SZ 55/48; 5 Ob 539/81) kommen hier somit insoweit, also trotz der grundsätzlichen Maßgeblichkeit der CMR, die einschlägigen Bestimmungen des materiellen nationalen Rechts, das ist der österreichischen Rechtsordnung, zur Anwendung.

Auszugehen ist davon, dass die beklagte Partei mit der Fa S***** & CO einen Speditionsvertrag geschlossen hat - ein Vorbringen iSd § 413 HGB liegt nicht vor - nach welchem es diese iSd § 407 HGB übernahm, im eigenen Namen und für Rechnung der Versenderin (§§ 407 Abs 1, 408 HGB) den Transport zu besorgen. Die Firma S***** & CO schloss ihrerseits mit der klagenden Partei als Frachtführer einen Frachtvertrag ab, der im Sinne der vorstehenden Ausführungen grundsätzlich den Bestimmungen der CMR und nur subsidiär jenen der §§ 425 ff HGB unterlag. Ob dabei ein Frachtbrief ausgestellt wurde, steht nicht fest, doch ist eine solche Ausstellung iSd Art 3 CMR nicht zwingend vorgeschrieben. Bei diesem Frachtgeschäft kam der Firma S***** & CO die Stellung des Absenders im sinne der Art 5 ff CMR zu, wie dies auch der Regelung der §§ 426 ff HGB entspricht.

Der zwischen der beklagten Partei als Versenderin und der Firma S***** & CO abgeschlossene Speditionsvertrag

begründete ausschließlich zwischen diesen beiden vertraglichen Rechte und Pflichten (7 Ob 544/81, 7 Ob 817/81 ua). Der von der Firma S***** & CO im eigenen Namen mit der klagenden Partei geschlossene Frachtvertrag wiederum nur solche Rechte und Pflichten zwischen diesen beiden Vertragspartnern, also grundsätzlich keine Vertragsbeziehungen zwischen der klagenden Partei als Frachtführer und der beklagten Partei als Versender (Schlegelberger HGB5 VI Anm 9a zu § 407; Anm 10b zu § 408; Anm 18 zu § 425; Helm in Großkommentar zum HBG5 Anm 31 zu § 425).

Im Hinblick darauf, dass weder die CMR (vgl Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, 61 f; Muth/Glöckner, Leitfaden zur CMR 133) noch das HGB eine ausdrückliche diesbezügliche Regelung enthalten, bleibt es in erster Linie den Vertragspartnern des Frachtvertrags, also dem Absender und dem Frachtführer, überlassen, Vereinbarungen darüber zu treffen, wer das Gut zu verladen hat (Heuer aaO). Einer solchen Vereinbarung steht Art 41 CMR, den Abweichungen von dieser Konvention grundsätzlich mit Nichtigkeit bedroht, nicht entgegen (SZ 55/153; 1 Ob 577/84). Vereinbart werden kann nicht nur, dass der Frachtführer zur Verladung und Verstauung des Frachtguts verpflichtet ist, sondern auch, dass er die durch den Absender vorgenommene Verladung und Verstauung zu überprüfen habe (1 Ob 577/84). Soweit der Absender die Verladung tatsächlich selbst durchgeführt, wozu er im Zweifel mangels gegenteiliger Vereinbarung verpflichtet ist (vgl Precht-Endrig-Keit, CMR-Handbuch³ 92 und die entgegen HS VI/38 ergangenen E SZ 50/53 und 1 Ob 577/84) haftet er und nicht der Frachtführer - vgl auch den Haftungsausschluss des Art 17 Abs 4 lit c CMR - für ihre sachgemäße Vornahme (Heuer aaO 99 f; Muth/Glöckner aaO 139; Helm, aaO Anm 16 zu Art 17 CMR; 1 Ob 577/84; SZ 50/43), zumal eben das Laden außerhalb des Beförderungsvertrags fällt (Heuer aaO, 100 f), sodass sich der Frachtführer durch eine besondere Vereinbarung zu dessen Vornahme verpflichten müsste. Es treffen somit den Absender hinsichtlich der Verladung grundsätzlich aber auch die im Rahmen der vertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten bestehenden Nebenpflichten (SZ 55/48). Er hat dem Frachtführer daher das Gut bei sonstiger Schadenersatzpflicht so zu übergeben, dass diesem selbst und auch an seinem Beförderungsmittel keine Schäden entstehen (Schlegelberger aaO Anm 24 und 7 zu § 427). Sachgemäß vorgenommen ist die Verladung dann, wenn sie transportsicher erfolgt, dh, dass das Gut gegen die normalen, also bei einem ordnungsgemäßen Transport üblicherweise zu erwartenden äußeren Einwirkungen, geschützt ist. Hierzu gehören nicht nur plötzliche Bremsstöße, Auswirkungen der Fliehkraft beim Durchfahren von Kurven oder bei plötzlichen Ausweichmanövern (Heuer aaO 101, Muth/Glöckner aaO 142), sondern auch Senkrechtschwingungen als Auswirkungen schlechter Straßenverhältnisse, Schütteln, Stoßen, Scheuern, Reiben und Drücken des Guts (Heuer aaO 94).

Vorliegendenfalls wurde von der beklagten Partei selbst nicht behauptet, dass die klagende Partei als Frachtführer gegenüber der Firma S***** & CO als ihrem Partner des Frachtvertrags eine Verpflichtung zur Verladung übernommen gehabt habe. Sie ließ vielmehr die Behauptung der klagenden Partei (AS 16), „Ladefirma“ sei sie, die beklagte Partei, gewesen, in erster Instanz unbestritten und berief sich ausschließlich auf einem unsachgemäßen Transport der Güter. Ihr Angestellter H*****, der auch im vorliegenden Fall festgestelltermaßen die Kontrolle der Ladevorgänge vornahm, bestätigte als Zeuge (AS 52) auch selbst: „Die Verantwortung für die Verladung trage ich.“

Unter den gegebenen Umständen - siehe im Näheren die Sachverhaltsfeststellungen - ist daher davon auszugehen, dass vorliegendenfalls die Verladung nicht der klagenden Partei als Frachtführer überbunden wurde. Sie war vielmehr von der Firma S***** & CO als Absenderin vorzunehmen und diese ließ sie offenkundig, allenfalls aufgrund ausdrücklichen - der Inhalt des Speditionsvertrags steht nicht fest - zumindest aber aufgrund konkludenter Vereinbarung - die Revisionsbehauptung, die beklagte Partei habe „gefährlichkeitshalber“ verladen, stellt eine unzulässige Neuerung dar - von der beklagten Partei als der Versenderin durchführen. Die Verladung erfolgte solcher Art durch die beklagte Partei zufolge vertraglicher Abrede mit ihrem Partner des Speditionsvertrags. Auf deren Grundlage, aber auch schon auf der Grundlage des Speditionsvertrags allein, nach dessen Inhalt die Beförderungsleistung ja durch einen Dritten als Frachtführer zu erbringen war, traf sie, weil sie mit ihm, der jedenfalls der Interessensphäre ihres Partners des Speditionsvertrags angehörte, vorhersehbar in Kontakt trat, die vertragliche Nebenpflicht, sowohl während der Verladung als auch auf dem Transport das Eigentum dieses Dritten vor Schäden zu bewahren (Koziol, Haftpflichtrecht² II 87) und sie hat für ihre Erfüllungsgehilfen gemäß § 1313a ABGB mit den Folgen der Beweislastumkehr des § 1298 ABGB einzustehen (Koziol, Haftpflichtrecht² I 336; II 85 ff; JBl 1975, 205). Dass sie an der Erfüllung ihrer vertraglichen Nebenverpflichtung ohne ihr Verschulden gehindert worden sei hat sie nicht bewiesen. Eine Behauptung, die festgestellte unsachgemäße Verladung sei für die Fahrer der klagenden Partei erkennbar gewesen, wurde von ihr in erster Instanz ebensowenig aufgestellt wie, dass die Behebung der Schäden durch sie selbst, also die Naturalrestitution, kostengünstiger erfolgen hätte können.

Damit erweist sich die Revision insgesamt als nicht gerechtfertigt, sodass ihr nicht Folge zu geben war.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO.

Textnummer

E100094

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1984:0020OB00515.84.1218.000

Im RIS seit

15.03.2012

Zuletzt aktualisiert am

15.03.2012

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