

# TE OGH 2020/1/22 7Ob178/19f

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 22.01.2020

## Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Senatspräsidentin Dr. Kalivoda als Vorsitzende und die Hofrätinnen und Hofräte Hon.-Prof. Dr. Höllwerth, Dr. Solé, Mag. Malesich und MMag. Matzka als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei B\*\*\*\*\* GmbH, \*\*\*\*\* , vertreten durch Dr. Dominik Schärmer, Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagte Partei J\*\*\*\*\* GmbH, \*\*\*\*\* , vertreten durch Stoltitzka & Partner Rechtsanwälte OG in Wien, wegen 26.236,60 EUR sA und Feststellung, über die Revision der beklagten Partei gegen das Zwischen- und Teilurteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 16. Juli 2019, GZ 1 R 7/19k-25, womit das Urteil des Handelsgerichts Wien vom 16. November 2018, GZ 41 Cg 82/17t-20, abgeändert wurde, zu Recht erkannt:

## Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die Kosten des Revisionsverfahrens bilden weitere Verfahrenskosten.

## Text

Entscheidungsgründe:

Die Beklagte steht aufgrund des Frachtführer- und Dienstleistungsvertrags vom 21. 10. 2013 in ständiger Geschäftsbeziehung zum Transportunternehmen S\*\*\*\*\* GmbH (in Hinkunft: Hauptfrachtführerin). Am 14. 3. 2017 beauftragte die Beklagte diese mit einem Transport von Autobatterien (Altbatterien) von I\*\*\*\*\* nach A\*\*\*\*\*. Die Hauptfrachtführerin beauftragte wiederum die Klägerin mit diesem Transport, den sie am 16./17. 3. 2017 durchführte.

Bei der Beladung in I\*\*\*\*\* waren die Batterien in dafür grundsätzlich geeigneten Paloxen (mit Deckeln verschlossene Plastikcontainer) verpackt. Drei dieser Paloxen waren jedoch beschädigt. Zwei Paloxen waren von einem Unbekannten in einer Vertiefung an der Seitenwand in der Nähe des Paloxenbodens angebohrt worden, die dritte wies einen Haarriss am Boden auf. Im Zuge der Beladung nahm der Fahrer der Klägerin eine (äußerliche) Sichtkontrolle der Paloxen vor, wobei er sie einmal umrundete. Die Schäden an den Paloxen konnten im Zuge einer äußerlichen Sichtkontrolle nicht erkannt werden. Durch austretende Batteriesäure wurde das Fahrzeug der Klägerin beschädigt.

Mit Schreiben vom 29. 9. 2017 wandte sich die Klägerin, vertreten durch den Klagevertreter, an die Hauptfrachtführerin. Sie führte aus:

„... Aufgrund der ständigen Geschäftsbeziehung mit Ihrem Unternehmen beabsichtigt meine Mandantschaft nun, nicht Ihr Unternehmen als Vertragspartnerin direkt gerichtlich in Anspruch zu nehmen – obwohl dies rechtlich einfacher wäre –, sondern die ..., welche als Absenderin für die mangelhafte Verpackung verantwortlich ist. ... Aus diesem Grund habe ich beiliegende Abtretungserklärung vorbereitet und ersuche ... um anschließende firmenmäßige Unterfertigung dieser Erklärung sowie um Übermittlung im Original (per Post) an meine Kanzlei. Damit tritt Ihr Unternehmen die

vertraglichen Ansprüche aus dem Frachtvertrag mit der ... – lediglich eingeschränkt auf die Ansprüche gemäß Art 10 CMR, wonach der Absender dem Frachtführer für die Schäden aus mangelhafter Verpackung haftet – ab. Sonstige vertragliche Ansprüche können weiterhin von Ihrem Unternehmen gegen die ... geltend gemacht werden. ...“

Die Hauptfrachtführerin unterfertigte am 5. 10. 2017 die Abtretungserklärung, die am 18. 10. 2017 von der Klägerin angenommen wurde. Nach der Abtretungserklärung werden von der Hauptfrachtführerin sämtliche Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag vom 14. 3. 2017 resultierend aus der mangelhaften Verpackung der zur transportierenden Batterien gemäß Art 10 CMR gegen die Beklagte, unwiderruflich an die Klägerin abgetreten.

Mit der am 18. 10. 2017 eingebrachten Klage begehrt die Klägerin die Zahlung von 26.236,60 EUR netto an Reparaturkosten laut Kostenvoranschlag. Sie habe die Absicht, den Schaden reparieren zu lassen. Weiters begehrt sie die Feststellung der Haftung der Beklagten für nicht auszuschließende Folgeschäden. Nach Art 10 CMR hafte der Absender dem Frachtführer verschuldensunabhängig für Schäden aus der mangelhaften Verpackung des Guts. Die Klägerin sei zur Geltendmachung der Ansprüche aktivlegitimiert. Die Hauptfrachtführerin habe ihr den Anspruch aus Art 10 CMR abgetreten. Die Mangelhaftigkeit der Verpackung sei für den Fahrer bei der nach Art 8 CMR geforderten Überprüfung auf den äußeren Anschein nicht erkennbar gewesen. Die Klägerin habe keine Vorschriften nach dem GGBG (Gefahrgutbeförderungsgesetz) übertreten.

Die Beklagte bestreitet und beantragt die Klagsabweisung. Die Klägerin sei nicht ihre Vertragspartnerin, sondern nur Unterfrachtführerin gewesen. Sie könne sich daher der Beklagten gegenüber nicht auf die CMR berufen. Eine Abtretung von Ansprüchen aus Art 10 CMR durch die Hauptfrachtführerin sei nicht wirksam, weil diese aus dem Ereignis keinen Schaden erlitten habe. Außerdem sei die Klägerin ihrer Prüfpflicht nach Art 8 CMR nicht nachgekommen. Ihr sei bekannt gewesen, dass es sich bei der Ladung um säurehaltige Bleibatterien und somit um Gefahrgut handle. Den Fahrer der Klägerin hätte daher eine besondere Prüfpflicht nach § 13 Abs 1 lit a Z 3 GGBG getroffen, die über die bei anderen Transporten bestehende hinausgehe. Gegen die Beklagte könnten daher nur deliktische Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden. Für ein schuldhaftes Verhalten der Beklagten bestehe aber kein Anhaltspunkt.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Die Hauptfrachtführerin wäre zwar berechtigt gewesen, die Ansprüche der Klägerin als Unterfrachtführerin im Sinn einer Drittschadensliquidation für die Klägerin gegen die Beklagte als Absenderin des Hauptfrachtvertrags geltend zu machen. Da sie aber keinen eigenen Schaden erlitten habe, könne sie der Klägerin auch keine Ansprüche gegen die Beklagte abtreten. Der Unterfrachtführer könne aus Art 10 CMR keine Ansprüche gegen den „Ursender“ (hier die Beklagte) ableiten bzw geltend machen. Für einen deliktischen Schadenersatzanspruch fehle es schon an einem ausreichenden Vorbringen der Klägerin zum Grund der Haftung der Beklagten.

Das Berufungsgericht änderte dieses Urteil dahin ab, dass es das Klagebegehren, die Beklagte sei schuldig, der Klägerin 26.236,60 EUR samt Unternehmenszinsen seit 17. 3. 2017 zu zahlen, dem Grunde nach als zu Recht bestehend erkannte und feststellte, dass die Beklagte der Klägerin für sämtliche Vermögensnachteile hafte, die dieser aus dem Transport von Autobatterien zwischen dem 16. 3. und 17. 3. 2017 und der dabei ausgetretenen Batteriesäure am Sattelaufleger der Klägerin erwachsen.

Art 10 CMR sehe eine verschuldensunabhängige betraglich unbegrenzte Haftung des Absenders vor. Die Ersatzpflicht des Absenders aus Art 10 CMR bestehe gegenüber dem Frachtführer. Trete der Schaden bei anderen Personen als dem Frachtführer ein, sei der Absender gemäß Art 10 CMR nur ersatzpflichtig, wenn der Frachtführer seinerseits gegenüber diesen geschädigten Personen ersatzpflichtig sei. Zumindest unter der letztgenannten Voraussetzung könne der Frachtführer Schäden Dritter aus der mangelhaften Verpackung im Wege der Drittschadensliquidation geltend machen und den Anspruch aus dem Beförderungsvertrag an den Geschädigten abtreten. Die Drittschadensliquidation durch den Frachtführer im Interesse des Unterfrachtführers sei bei Ansprüchen nach Art 10 CMR anzuwenden. Die Hauptfrachtführerin wäre daher im Wege der Drittschadensliquidation aktivlegitimiert gewesen, den vorliegenden Anspruch auf Ersatz des Schadens der Klägerin wegen mangelhafter Verpackung des Transportguts gegen die Beklagte geltend zu machen. Dieser Anspruch habe wirksam an die Klägerin abgetreten werden können. Aus der Abtretungserklärung sei auch ersichtlich, dass die Hauptfrachtführerin der Klägerin keine Interessenvertretung,

sondern exakt umschriebene Ansprüche nach Art 10 CMR gegen die Beklagte abgetreten habe. Der aus der Drittschadensliquidation abgeleitete Anspruch der Hauptfrachtführerin sei daher von der Abtretungserklärung umfasst.

Gemäß Art 8 Abs 1 lit b CMR sei der Frachtführer ua verpflichtet, den äußeren Zustand der Ware und der Verpackung zu prüfen, [diese Bestimmung] stelle aber keine näheren Regeln zum Inhalt dieser Prüfungspflicht auf. Die Überprüfungsobliegenheit des Frachtführers nach Art 8 CMR ändere auch nichts an der ausdrücklichen Anordnung des Art 10 CMR, wonach die Haftung des Absenders für Schäden aufgrund mangelhafter Verpackung nur dann entfalle, wenn der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei Übergabe des Guts bekannt gewesen sei. Bei Gefahrguttransporten werde nach § 7 GGBG dem Absender die Verantwortung für die Verpackung zugewiesen und in § 13 Abs 1a GGBG dem Beförderer insoweit nur die Pflicht zu einer Sichtprüfung auferlegt.

Das Berufungsgericht ließ die ordentliche Revision zu, weil zur Drittschadensliquidation durch den Frachtführer in Fällen der Haftung des Absenders nach Art 10 CMR noch keine oberstgerichtliche Stellungnahme vorliege. Daher fehle es auch an Judikatur zur Frage, ob ein dem Frachtführer daraus allenfalls zustehender Anspruch trotz Fehlens eines von ihm selbst erlittenen Schadens der Abtretung an den Geschädigten zugänglich sei.

Gegen dieses Zwischen- und Teilurteil wendet sich die Revision der Beklagten mit einem Abänderungsantrag; hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Klägerin begehrt, die Revision zurückzuweisen; hilfsweise ihr keine Folge zu geben.

### **Rechtliche Beurteilung**

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

1. Der CMR unterliegen Verträge 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 liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist (Art 1 Abs 1 CMR). Weiters ist auf derartige entgeltliche Beförderungen – mit hier nicht in Betracht kommenden Ausnahmen – die CMR anzuwenden, sofern der vertragliche Ort der Übernahme und der vertragliche Ort der Ablieferung des Guts im Inland liegen (§ 439a UGB).

2.1 Nach Art 10 CMR haftet der Absender dem Frachtführer für die durch die mangelhafte Verpackung des Guts verursachten Schäden an Personen, am Betriebsmaterial und an anderen Gütern sowie für alle durch die 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.

2.2 Die Bestimmung normiert die Gewährhaftung des Absenders. Dieser haftet ohne Verschulden für jeden Schaden, der aufgrund mangelhafter Verpackung entstanden ist. Der Anspruch gemäß Art 10 CMR besteht nur zwischen den jeweiligen Vertragsparteien. Aktivlegitimiert ist also nur der Vertragspartner des Absenders sowie ein nachfolgender Beförderer im Sinn von Art 34 CMR, dagegen nicht ein Unterfrachtführer; dieser kann sich nur an den Hauptfrachtführer halten, der sein Absender ist. Auch passivlegitimiert ist nur der Vertragspartner des Frachtführers (vgl Csoklich in Artmann UGB3 Art 10 CMR Rz 6; Jesser-Huß in Münchener Kommentar zum HGB3 Art 10 CMR Rn 6, Reuschle in Staub HGB Großkommentar5 Art 10 CMR Rn 16, vgl auch Temme in Thume CMR3 Art 10 Rn 24). Wegen Art 41 CMR scheiden abweichende Vereinbarungen aus (Reuschle aaO Rn 17).

2.3 Art 10 CMR erfasst alle Personen, die durch die mangelhafte Verpackung des Absenders geschädigt werden. Es ist also nicht nur die Person des Frachtführers gemeint. Geschützt sind auch alle anderen Personen, die mit den transportierten Gütern zusammenkommen (vgl Temme aaO Rn 15; Thume in Fremuth/Thume, Kommentar zum Transportrecht [2000] Art 10 CMR Rn 12).

2.4.1 Zum hier interessierenden Begriff Betriebsmaterial nach Art 10 CMR besteht in der Lehre ein differenzierter Meinungsstand.

So verstehen Temme (aaO Rn 18 ff); Csoklich (aaO Rz 3); Thume (aaO Rn 14, 15) unter Betriebsmaterial Sachen des Frachtführers, die dieser zum Betrieb seines Transportunternehmens einsetzt. Das Betriebsmaterial des Frachtführers müsse aber nicht in dessen Eigentum stehen. Die Zugehörigkeit des Betriebsmaterials sei also aus wirtschaftlicher Sicht zu beurteilen. Schadenersatzansprüche des Frachtführers würden bestehen, wenn von ihm gemietetes Gerät,

das also dem Vermieter gehört, aber als Betriebsmaterial einzuordnen sei, beschädigt werde. Ebenso bleibe der Frachtführer anspruchsberechtigt, wenn er Betriebsmaterial geleast oder sicherungsübereignet habe. Anspruchsberechtigt sei gemäß Art 10 allein der Frachtführer.

Nach Thume (aaO Rn 22) gelte dies nicht nur für die eigenen vom Frachtführer erlittenen Schäden, sondern auch für die Dritter. Insoweit liege ein gesetzlich geregelter Fall der Drittschadensliquidation vor.

Koller (Transportrecht<sup>9</sup> Art 10 CMR Rn 3, 4) argumentiert, zu ersetzen seien Schäden, die der Frachtführer oder Dritte, die dem Frachtführer Gut übergeben hätten oder sonst am Transport beteiligt seien, erlitten hätten. Das Betriebsmaterial müsse nicht im Eigentum des Frachtführers stehen. Der Absender hafte für Schäden eines Dritten auch dort, wo der Dritte den Frachtführer nicht in Anspruch nehmen könne, der Frachtführer also keinen eigenen Vermögensschaden erleide, denn ein Schaden des Frachtführers im Sinn der Drittschadensliquidation müsse genügen.

Helm (Frachtrecht II CMR<sup>2</sup> Art 10 Rn 17 f) und Reuschle (aaO Rn 19 f) meinen, dass die deutsche Übersetzung sprachlich die Bedeutung der Originaltexte durch die Einengung auf „Betriebsmaterial“ gegenüber den weiteren Begriffen des französischen, aber auch englischen Textes verenge. Die Wortfassung der CMR könne in keinem Fall dafür herangezogen werden, dass Drittschäden nicht zu ersetzen seien. Eine Drittschadensliquidation nach deutschem und österreichischem Recht sei auch sinnvoll, weil sie den Frachtführer von der sachlich unabweisbaren Notwendigkeit einer vollen Entschädigung Dritter entlaste. Nach diesen Grundsätzen seien insbesondere auch Schäden an gemietetem Betriebsmaterial und an Gütern dritter Absender zu behandeln. Danach sei es nicht erforderlich, dass der Frachtführer seinerseits dem Dritten gegenüber haftpflichtig ist. In den meisten Fällen könnten die Drittschäden auch als Kosten zu ersetzen sein. Speziell bei Materialschäden seien auch solche zu ersetzen, die nicht im Betrieb des Frachtführers, sondern etwa dem Absender oder Empfänger an von ihm benutzten Materialien entstünden. Zumindest die Haftpflicht des Frachtführers gegenüber Dritten sei auf jeden Fall Teil seines Vermögensschadens der nach Art 10 CMR zu ersetzen sei.

Jesser-Huß (aaO Rn 7) geht davon aus, dass die Haftpflicht sämtliche Personen- und Sachschäden erfasse, die der Frachtführer selbst erleide, darüber hinaus auch die Personen- und Sachschäden Dritter (zB anderer Ladungseigentümer, seiner Arbeitnehmer, des LKW-Vermieters, außenstehender Verkehrsteilnehmer), für die der Frachtführer einzustehen habe und für die er sich beim Absender gemäß Art 10 schadlos halten könne. Eine solche Haftpflicht gegenüber Drittgeschädigten sei jedoch keine notwendige Voraussetzung.

Otte (Ferrari/Kieninger/Mankowski ua Internationales Vertragsrecht<sup>3</sup>, Art 10 CMR Rn 15, 17) meint, zu ersetzen seien Personenschäden und Schäden die am Betriebsmaterial des Frachtführers entstanden seien. Außerdem seien solche Schäden zu ersetzen, die Dritte erleiden, weil sie dem Frachtführer das Beförderungsgut übergeben haben oder sonst am Transport beteiligt sind. Könne also der Dritte den Frachtführer in Anspruch nehmen, so stehe dem Frachtführer gegen den Absender ein Schadenersatzanspruch aus Art 10 CMR zu. Dem Wortlaut des Art 10 CMR zufolge hafte der Absender dem Frachtführer für Schäden eines Dritten auch dann, wenn der Dritte den Frachtführer nicht in Anspruch nehmen könne, also der Frachtführer insoweit keinen eigenen Schaden erleide. Art 10 CMR stelle einen gesetzlich geregelten Fall der Drittschadensliquidation dar.

Nach Csoklich (aaO Rn 5) besteht die Ersatzpflicht nur gegenüber dem Frachtführer. Treten die Schäden bei anderen Personen als dem Frachtführer ein (etwa an den Einrichtungen des Empfängers, Dienstnehmers des Frachtführers, bei Unterfrachtführern), sei der Absender gemäß Art 10 CMR nur ersatzpflichtig, wenn der Frachtführer seinerseits diesen geschädigten Personen gegenüber ersatzpflichtig sei. Unmittelbare Ansprüche Dritter gegen den Absender könnten allenfalls nach dem anwendbaren nationalen Recht bestehen.

Herber/Piper (CMR Internationales Straßentransportrecht [1996] Art 10 Rn 18) vertreten, dass der Absender für Schäden des Frachtführers hafte, nicht für Schäden Dritter. Deshalb komme für Schäden Dritter auch eine Drittschadensliquidation auf der Grundlage des Art 10 CMR nicht in Betracht. Allerdings seien dem Frachtführer außer den Schäden an seinem Betriebsmaterial auch alle Vermögensschäden zu ersetzen, also auch solche, die ihm durch Inanspruchnahme durch Dritte entstehen, dies setze aber voraus, dass er selbst dem Dritten hafte.

Boesche (in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn HGB<sup>3</sup> Art 10 CMR Rn 3) geht davon aus, dass der Absender dem Frachtführer für Personenschäden und Schäden an Betriebsmitteln und anderen Waren hafte. Die Haftung erfasse Schäden, die dem Frachtführer unmittelbar entstehen und Schäden Dritter, für die der Frachtführer in Anspruch genommen werden könne, insoweit auch von Verkehrsteilnehmern außerhalb des Transportverhältnisses. Dafür, dass

im Rahmen der vertraglichen Haftung des Art 10 CMR eine Haftung für Schäden Dritter geschaffen werden sollte, die keinen Rückgriffsanspruch gegen den Frachtführer hätten, bestehe kein Anhaltspunkt.

#### 2.4.2 Ausgehend davon hat der Oberste Gerichtshof erwogen:

In der Lehre herrscht Übereinstimmung darüber, dass es sich beim Betriebsmaterial nach Art 10 CMR grundsätzlich um jenes Material handelt, das zur Durchführung des Transports eingesetzt wird, wobei dieses aber nicht im Eigentum des Frachtführers stehen muss. Der einschränkende Auslegung eines Teils der Lehre, dass Art 10 CMR bloß Betriebsmaterial zu unterstellen ist, das wirtschaftlich – durch Miete, Leasing oder Sicherheitsübereignung – dem Betrieb des Frachtführers zugehörig sein muss, kann nicht geteilt werden. Ebenso wenig wie Personenschäden auf eine körperliche Schädigung des Frachtführers beschränkt sind, enthält der Wortlaut des Art 10 CMR weder in der deutschen, noch in der englischen oder französischen Übersetzung diese Einschränkung. Gerade im Transportwesen führt der Frachtführer die Beförderung oftmals nicht selbst durch, sondern beauftragt einen Unterfrachtführer. Damit sind es üblicherweise nicht die Sachen des Hauptfrachtführers, sondern die des Unterfrachtführers, die der Gefahr der Beschädigung durch eine mangelhafte Verpackung ausgesetzt sind. Im Verhältnis zum Absender macht es aber keinen Unterschied, ob der Hauptfrachtführer für den Transport seinem Unternehmen durch Miete zugehörige, aber im Eigentum Dritter stehende Betriebsmittel einsetzt oder ob er sich eines Unterfrachtführers bedient, dessen Betriebsmittel für den Transport verwendet werden, sodass hier eine Differenzierung auch nicht geboten ist. Da die von einem Teil der Lehre vertretene Einschränkung – wie ausgeführt – dem Art 10 CMR gerade nicht zu entnehmen ist, kann die Bestimmung auch nur dahin verstanden werden, dass es sich unabhängig von einer eigentlichen wirtschaftlichen Zuordnung zum Betrieb des Hauptfrachtführers auch bei dem für den Transport notwendigerweise eingesetzten Material des – vom Hauptfrachtführer beauftragten – Unterfrachtführers um Betriebsmaterial im Sinn des Art 10 CMR handelt. Zusammengefasst ist davon auszugehen, dass der Begriff Betriebsmaterial in Art 10 CMR das für den Transport notwendige Material umfasst. Keine Voraussetzung ist, dass es dem Betrieb des Hauptfrachtführers unmittelbar zugehörig sein muss. Vielmehr gehört auch das vom Unterfrachtführer für den Transport benutzte Material dazu.

2.5.1 Vor diesem Hintergrund kann dahingestellt bleiben, ob Art 10 CMR – wie ebenfalls von einem Teil der Lehre vertreten – eine gesetzliche Drittschadensliquidation regelt und somit auch Schäden Dritter erfasst, für die der Frachtführer nicht in Anspruch genommen werden kann oder ob ein eigener Schaden Anspruchsvoraussetzung ist. Übereinstimmung besteht nämlich in der Lehre jedenfalls auch darüber, dass jedenfalls Schäden, für die der Frachtführer Dritten haftet, als Teil seines Vermögensschadens vom Absender nach Art 10 CMR zu ersetzen sind. Das heißt, treten Schäden am Betriebsmaterial anderer Personen (hier der Klägerin) als dem Frachtführer (hier der Hauptfrachtführerin) ein, ist der Absender (hier die Beklagte) gemäß Art 10 CMR dem Frachtführer gegenüber jedenfalls ersatzpflichtig, wenn dieser seinerseits gegenüber der geschädigten Person haftet.

2.5.2 Hier trat ein Schaden am Betriebsmaterial der Unterfrachtführerin (Klägerin) ein. Die Hauptfrachtführerin ist ihr gegenüber unzweifelhaft ersatzpflichtig nach Art 10 CMR.

2.5.3 Nach herrschender Rechtsansicht bedeutet schon die entstandene Verbindlichkeit einen Nachteil am Vermögen (RS0022568). Der Schaden ist daher schon durch das Entstehen der Verbindlichkeit auf Seite des Geschädigten und nicht erst durch die Erfüllung der Verbindlichkeit gegeben (RS0022568 [insb T15]). Die Klägerin machte mit Schreiben vom 27. 7. 2017 ihren Schaden der Hauptfrachtführerin gegenüber geltend, indem sie – zu dessen Liquidierung – von der Hauptfrachtführerin die Abtretung ihres Anspruchs nach Art 10 CMR verlangte. Die Verbindlichkeit der Hauptfrachtführerin gegenüber der Klägerin entstand somit spätestens mit dieser Aufforderung zur Abtretung.

2.5.4 Der wiederum daraus resultierende Ersatzanspruch der Hauptfrachtführerin gegenüber der Beklagten stellt ihren eigenen Vermögensschaden nach Art 10 CMR dar, der ohne weiteres der Klägerin wirksam abgetreten werden konnte. Eines Eingehens auf weitere Fragen zur Drittschadensliquidation bedarf es daher nicht.

3.1 Die Beklagte meint weiters, dass der Fahrer durch die bloße Umrundung der Container seiner Verpflichtung nach § 13 Abs 1a Z 3 Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) nicht nachgekommen sei. Bei einer „eingehenderen“ Sichtkontrolle wäre der Mangel an der Verpackung bemerkt worden. Aufgrund der damit vorliegenden Offensichtlichkeit scheide eine Haftung der Beklagten nach Art 10 CMR aus.

3.2 Nach Art 10 CMR haftet der Absender nicht, wenn der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei der Übernahme des Guts bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat. Diese Regelung steht im

Zusammenhang mit Art 8 CMR, der dem Frachtführer eine Reihe von Überprüfungspflichten auferlegt. Dazu gehört gemäß Art 8 Abs 1 lit b CMR auch die Überprüfung des äußeren Zustands des Guts und seiner Verpackung (Temme aaO Rn 35, Teutsch in Thume Kommentar CMR<sup>3</sup> Art 8 Rn 12, 15).

3.3 Die Haftung nach Art 10 CMR ist demnach ausgeschlossen, wenn der Mangel offensichtlich, also evident bzw bereits mit geringster Sorgfalt zu entdecken war (5 Ob 138/07s, Temme aaO Rn 36 f) oder wenn der Verpackungsmangel dem Frachtführer bei Durchführung seiner ihm obliegenden Prüfung des äußeren Zustands der Verpackung hätte auffallen müssen (Thume aaO Rn 24). Offensichtlich ist ein Verpackungsmangel auch dann, wenn er bei oberflächlicher Besichtigung des Guts ohne Weiteres ins Auge fällt (Otte aaO Rn 11).

3.4 Das Gefahrgutbeförderungsgesetz ist auf die Beförderung gefährlicher Güter anzuwenden. Abgesehen davon, dass § 13 Abs 1a Z 3 GGBG ebenfalls eine Sichtprüfung – sohin eine optische Kontrolle – vorsieht, haben straßenpolizeiliche Vorschriften keinen Einfluss auf die Haftung nach dem Vertragsverhältnis und der CMR (vgl RS0129457).

3.5 Der Fahrer führte im Zuge der Beladung des Anhängers eine (äußerliche) Sichtkontrolle der Paloxen in der Weise durch, dass er jede Paloxe einmal umrundete, um den Zustand von außen einer Blickkontrolle zu unterziehen, wobei die Mängel der Paloxen aber nicht erkannt werden konnten. Bei welcher „eingehenderen“ Sichtkontrolle die Mängel aufgefallen wären, konkretisiert die Beklagte überdies selbst nicht.

Zutreffend gingen daher die Vorinstanzen davon aus, dass der Fahrer der ihm auferlegten Sichtprüfung entsprochen hat, dabei die Mängel aber nicht erkannt werden konnten, sodass sie nicht offensichtlich waren. Ein Ausschluss der Haftung des Absenders nach Art 10 CMR kommt daher nicht in Betracht.

4. Der Revision war daher der Erfolg zu versagen. Die Kostenentscheidung gründet auf den §§ 41, 50 ZPO.

**Textnummer**

E127538

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:2020:0070OB00178.19F.0122.000

**Im RIS seit**

11.03.2020

**Zuletzt aktualisiert am**

29.07.2021

**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](http://www.jusline.at)