

Aktuelle transportrechtliche Probleme in Österreich

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Helga Jesser-Huß, Graz

1. Überblick über die geltenden Rechtsquellen

Das österreichische Gütertransportrecht weist die im Rechtsvergleich mit anderen Ländern durchaus übliche verkehrsträgerorientierte Segmentierung auf, welche ein Auffinden der im Einzelnen anwendbaren Vorschriften für den nicht mit entsprechendem Fachwissen vorbelasteten Rechtsanwender zum Hindernislauf werden lässt. Zu den für grenzüberschreitende Transporte anwendbaren internationalen, in

Österreich geltenden Übereinkommen zählen die CMR¹ für die Straße, die ER CIM 1999² für die Schiene, mit dem WA,³

- 1 Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, öBGBI. 1961/138; Protokoll öBGBI. 1981/192.
- 2 Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern; Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999, öBGBI. III 2006/122.
- 3 Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, öBGBI. 1961/286.

dem HP⁴ und dem ZAG⁵ die wesentlichen Übereinkommen des Warschauer Systems sowie das Montrealer Übereinkommen⁶ für den Luftverkehr und die Hamburger Regeln⁷ für den Seetransport. Kein international vereinheitlichtes Recht gilt hingegen für grenzüberschreitende Güterbeförderungen mit Binnenschiffen, da die CMNI bislang von Österreich nicht ratifiziert wurde.

Im autonomen nationalen Rechtsbestand finden sich frachtrechtliche Bestimmungen in den §§ 425 ff. UGB,⁸ welche inhaltlich im Wesentlichen den in Deutschland bis zur Transportrechtsreform 1998 geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches entsprechen. Infolge der zahlreichen, für jeden Verkehrsträger unterschiedlichen, Sonderbestimmungen sind sie jedoch weitgehend ihres Anwendungsbereiches beraubt. So gilt für den Straßengütertransport auch im Binnenverkehr die CMR (§ 439 a UGB),⁹ sodass hier eine weitgehende Vereinheitlichung für grenzüberschreitende Beförderungen und reine Binnentransporte gegeben ist. Für die Bahn gilt das Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG),¹⁰ welches zwar zunächst an den für den internationalen Verkehr konzipierten Vorschriften ausgerichtet wurde (ER CIM 1980), nachfolgende Reformen des international vereinheitlichten Rechts jedoch nicht ins autonome nationale Recht transformiert wurden, sodass sich heute die Bestimmungen nach wie vor im Großen und Ganzen auf dem Stand der ER CIM 1980 befinden. So besteht etwa nach wie vor ein Kontrahierungszwang, im Güterverkehr beschränkt auf Wagenladungen (§§ 3, 52 Abs. 1 EBG), im Stückgutverkehr sind die Vorschriften dispositiv (§ 53 Abs. 2 EBG), die Modalitäten des Vertragsabschlusses legen den Schluss eines Realvertrages nahe (§ 69 EBG), es gilt Frachtbriefzwang (§ 57 EBG) und das die summenmäßige Beschränkung der Haftung aufhebende grobe Verschulden orientiert sich nicht am rechtsvereinheitlichenden Maßstab des Art. 36 ER CIM (§ 102 EBG).

Natürgemäß wenig Beachtung – auch seitens des Gesetzgebers – findet das Seerecht in einem Binnenstaat wie Österreich. Die relevanten Vorschriften finden sich im fünften Buch des UGB (§§ 476 ff.), welche jenen des deutschen Handelsgesetzbuches entsprechen, zumindest aus einem rechts-historischen Blickwinkel: Seit ihrem Inkrafttreten im Jahre 1939 wurden sie kaum verändert; so ist die den hier zwar nicht interessierender Personentransport einleitende Vorschrift des § 664 UGB mit »Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden« wohl nicht mehr ganz zeitgemäß überschrieben. Im Güterbeförderungsrecht findet sich auch heute noch eine in einem Schillingbetrag ausgedrückte Haftungsbegrenzung,¹¹ ein gewichtsabhängiges weiteres Limit (»pro kg«) fehlt. Die Haftungsgrenze gilt ferner – entsprechend Art 4 § 5 HR – unabhängig vom Verschuldensgrad (»in jedem Fall«).

Ein ähnlich unbemerktes Mauerblümchendasein fristet das Binnenschiffahrtsrecht: Hier gilt – ebenfalls kaum verändert – das 1940 in Kraft getretene (deutsche) Binnenschiffahrtsgesetz aus dem Jahre 1895.¹² Im Gegensatz dazu stand das nationale Luftfrachtrecht immer wieder im Zentrum von Reformvorhaben, im Zuge derer das autonome nationale Recht des Luftfahrtgesetzes (LFG)¹³ mehrfach novelliert¹⁴ und auch an die Vorgaben der internationalen Standards angepasst werden sollte.¹⁵ Während das Montrealer Übereinkommen infolge seines durch die VO (EG) 2027/97 i. d. F. VO 889/2002 auf reine Inlandstransporte erstreckten Anwendungsbereichs bei Personenbeförderungen wenig Raum für nationale Regelungen lässt, unterliegen Gütertransporte im Binnenverkehr sehr wohl noch diesen Vorschriften. Bestim-

mungen über den multimodalen Transport fehlen – mit Ausnahme jener wenigen Spezialvorschriften in unimodalen Übereinkommen oder auch im Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG), welches in § 4 insbesondere im Schienenersatzverkehr sowie im Vor- und Nachlauf bzw. im Rahmen der Rollfuhr durchgeführte Beförderungen den eisenbahnrechtlichen Vorschriften unterstellt, zur Gänze. Dabei handelt es sich jedoch um ein allgemeines, nicht speziell österreichisches Problem, welches die Judikatur im Wesentlichen mit der Übernahme der international als herrschend zu bezeichnenden Meinung löst, dass die Haftung des multimodalen Durchfrachtführers bei bekanntem Schadensort nach dem für das auf der jeweiligen Teilstrecke tatsächlich eingesetzten Transportmittel geltenden Recht zu beurteilen ist (Network-System).¹⁶ Beim unbekanntem Schadensort sind die für den Geschädigten günstigsten Haftungsregelungen anwendbar.¹⁷

2. Gesetzgeberischer Handlungsbedarf

Gesetzgeberische Maßnahmen auf dem Gebiet des Transportrechts in jüngster Zeit verhindern zwar den Vorwurf gänzlicher Untätigkeit, sind aber zugleich deutliche Beispiele dafür, dass es an einem verkehrsträgerübergreifenden Problembewusstsein und einem tiefer gehenden Verständnis der international geltenden Vorschriften fehlt. Dies zeigt etwa die Reform des Luftfahrtgesetzes aus dem Jahre 2006.¹⁸

- 4 Haager Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, öBGBI. 1971/161.
- 5 Zusatzabkommen zum WA zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr, öBGBI. 1966/46.
- 6 Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen), öBGBI. III 2004/131.
- 7 Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See samt Einvernehmen, öBGBI. 1993/836.
- 8 Mit 1. 1. 2007 wurde das Handelsgesetzbuch in Unternehmensgesetzbuch umbenannt, öBGBI. I 2005/120.
- 9 Eingefügt durch das Binnengüter-Beförderungsgesetz, öBGBI. 1990/459.
- 10 Bundesgesetz vom 10. 3. 1988 über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (EBG), öBGBI. 1988/180 idGF.
- 11 § 660. In jedem Fall haftet der Verfrachter für jede Packung oder Einheit bis zu einem Höchstbetrag von 10.000 S, wenn nicht der Ablader die Art und den Wert des Gutes vor dem Beginn der Einladung angegeben hat und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist. Das geltende Haftungslimit wurde mit dem Seeschiffahrtsgesetz 1981, öBGBI. 174 eingeführt, wodurch der ursprüngliche Betrag von 1.250 Reichsmark (entsprachen 1.250,- ATS) deutlich erhöht wurde und eine Angleichung an die zu diesem Zeitpunkt in Deutschland geltende Haftungssumme von 1.250,- DM erreicht werden sollte (EB RV 487 BlgNR 15.GP S. 35).
- 12 DRGBl. 1898 S. 868; GBlÖ 1939/1454.
- 13 Bundesgesetz vom 2. 12. 1957 über die Luftfahrt, öBGBI. 1957/253 idGF.
- 14 Maßgeblich für die privatrechtlichen Vorschriften waren besonders die Novellen öBGBI. I 1997/102 und öBGBI. I 2006/88.
- 15 Vgl. die Materialien EB RV 1429 BlgNR 22. GP S. 1.
- 16 Vgl. dazu OGH 19. 1. 1994 ZfRV 1994/42 = WBl. 1994, 340 = ecolex 1994, 312 = RdW 1994, 351 = VersE 1598; OGH 13. 7. 1994 TranspR 1995, 21 = HS 25.094 = ecolex 1995, 169; BGH 24. 6. 1987 BGHZ 101, 172 = NJW 1988, 640 = VersR 1987, 1212 = TranspR 1987, 447 (Herber).
- 17 OGH 10. 9. 1998 VersE 1774; OGH 18. 5. 1999 ZfRV 1999/69 = RdW 1999, 659; BGH 24. 6. 1987 BGHZ 101, 172 = NJW 1988, 640 = VersR 1987, 1212 = TranspR 1987, 447 (Herber).
- 18 ÖBGBI. I 2006/88 in Geltung seit 1. 7. 2006.

So statuiert gegenwärtig § 158 Abs. 1 LFG eine verschuldensunabhängige¹⁹ Haftung des Luftbeförderers für den Schaden, der durch die Zerstörung, den Verlust oder die Beschädigung von Frachtgut während der Beförderung entsteht, wobei jene den Zeitraum umfasst, während dessen sich das Frachtgut auf einem Flugplatz, an Bord oder – bei Landung außerhalb eines Flugplatzes – sonst in der Obhut des Beförderers befindet. Die Haftung ist etwa dann ausgeschlossen, wenn der Schaden nur auf die Eigenart des Frachtgutes (§ 158 Abs. 2 LFG), seine mangelhafte Verpackung, durch Krieg oder ähnliche Ereignisse oder hoheitliches Handeln (§ 159 LFG) zurückzuführen ist. Insoweit entsprechen die Vorschriften jenen des Montrealer Übereinkommens über die Obhutshaftung. Vorschriften über die Verspätungshaftung fehlen. Die Haftung des Luftbeförderers für Güterschäden ist nach § 160 LFG der Höhe nach begrenzt und zwar – wenig überraschend – auf 17 SZR pro kg und das nur bei leichter Fahrlässigkeit, was nun – angesichts der Tatsache, dass die Haftung auf ein Verschulden gerade nicht abstellt – so nicht zu erwarten wäre. Ein Blick in die Gesetzesmaterialien²⁰ zeigt, dass mit der Reform 2006 durchaus eine Anpassung an das Regime des Montrealer Übereinkommens und zugleich ein Abgehen von der bis dato geltenden Lösung des LFG, welches eine grundsätzlich der Höhe nach unbeschränkte Haftung für Güterschäden anordnete, bei leichter Fahrlässigkeit jedoch eine vertragliche Beschränkung auf 35,-€ pro kg zuließ (§ 156 Abs. 1 LFG aF), beabsichtigt war, der Gesetzgeber aber (irrtümlich) davon ausging, dass Art. 22 Abs. 3 MÜ »in solchen Fällen« – also bei leichter Fahrlässigkeit – die Haftung der Höhe nach beschränke. Hintergrund dürfte vor allem die Überlegung gewesen sein, das im Montrealer Übereinkommen festgeschriebene, durchaus auch kritisierte²¹ System der Undurchbrechbarkeit der Haftungssumme auch bei schwerem Verschulden nicht zu übernehmen.²² Mit der jetzt geltenden Lösung wurde vor allem das Problem umschifft, sich mit dem im MÜ wie auch in allen anderen einschlägigen Übereinkommen mit Ausnahme der CMR geltenden rechtsvereinheitlichenden Maßstab für schweres Verschulden, dem Handeln in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig in dem Bewusstsein, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird, auseinanderzusetzen. Dieses Bemühen hat in Österreich schon lange Tradition.²³ Insgesamt zeigt sich in diesen Vorschriften wohl das nicht hinreichende Problembewusstsein des Gesetzgebers. Dieses tritt ferner in § 162 Abs. 2 LFG, der unter dem Titel »Gemeinsame Bestimmungen« steht, die sowohl für die deliktische Haftung aus Luftverkehrsunfällen sowie jener aus dem Beförderungsvertrag gelten, deutlich zu Tage. Nach dieser Vorschrift bleiben andere Vorschriften, nach denen Schäden in weiterem Umfang und von anderen Personen als nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen sind, unberührt. Damit gilt im Falle eines Verschuldens des Luftfrachtführers die allgemeine Vertragshaftung des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) mit einem der Höhe nach nicht limitierten Ersatzanspruch, was die in § 160 LFG festgeschriebene Haftungsgrenze von 17 SZR pro kg ad absurdum führt. Richtigerweise ist der Anwendungsbereich dieser Vorschrift wohl auf die Fälle der auch im LFG geregelten deliktischen Halterhaftung einzuschränken.

Vor kurzem wurden zwei Vorschriften in das UGB (§ 451) bzw. LFG (§ 147) eingefügt, die im Wesentlichen bestimmen, dass auf die Beförderung von Briefen und briefähnlichen Sendungen nicht die besonderen frachtrechtlichen Vorschriften des UGB – und damit beim Straßentransport nach

§ 439a UGB die CMR – bzw. des LFG zur Anwendung gelangen, sondern »jene des allgemeinen Zivil- und Unternehmensrechts.«²⁴ Der Grund dafür wird vom Gesetzgeber damit angegeben, dass die Beförderung von Briefen und briefähnlichen Sendungen, bei der typischerweise die Übermittlung der in der Sendung enthaltenen Information, und nicht wie bei Paketen, deren in der Regel werthaltiger Inhalt, im Vordergrund stehe, nicht die Anwendung allgemeiner frachtrechtlicher Bestimmungen rechtfertige. Deren Beförderung erfolge regelmäßig im Massenverkehr, weder die Auf- noch die Abgabe der Sendungen wird erfasst noch kontrolliert. Notwendig wurden die beiden Vorschriften nunmehr aufgrund zum Teil nur kurz zuvor gesetzter gesetzgeberischer Maßnahmen.

So wurde im Zuge der umfassenden Reform des Handelsrechts, die mit 1. Jänner 2007 Wirksamkeit erlangte,²⁵ § 452 HGB²⁶ mit der Begründung aufgehoben, dass »die Vorschrift, dass die Postverwaltungen nicht als Kaufleute gelten, angesichts des Grundtatbestands des UGB hinfällig sei.«²⁷ Diese Überlegung war zwar so zweifellos richtig, allerdings hatte dies zur Folge, dass die Post als AG gemäß § 2 UGB Unternehmerin kraft Rechtsform ist und somit den Vorschriften des UGB, damit auch frachtrechtlichen Bestimmungen und insbesondere § 439a, welcher die Anwendbarkeit der CMR auf rein innerstaatliche Transporte ausdehnt, unterliegt. Die CMR selbst nimmt in Art. 1 Abs. 4 lit. a internationale Postbeförderungen von ihrem Anwendungsbereich aus und verweist auf entsprechende internationale Übereinkommen. Diese Vorschrift wurde für den rein innerstaatlichen Anwendungsbereich nicht übernommen, sondern der Anwendungsbereich vielmehr in § 439a umschrieben, wobei lediglich Umzugsgut als Ausnahme genannt wird. Die Ausnahme der Post ergab sich vielmehr aus § 452;²⁸ zum Entstehungszeitpunkt des § 439a UGB existierten im PostG noch eigene Haftungsbeschränkungen, heute verweist § 24 PostG auf die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Damit galt aber die CMR – soweit die Anwendungsvoraussetzungen des heutigen § 439a gegeben waren, also wenn die Beförderung auf der Straße und mit entsprechenden Fahrzeugen erfolgte – und damit zwingendes Recht;^{28a} die Ausnahme erfolgte jetzt somit durchaus

19 EB RV 1429 BlgNR 22. GP S. 12; *Aufner*, ZVR 2006, 354.

20 EB RV 1429 BlgNR 22. GP S. 12.

21 Vgl. dazu *Koller*, Transportrecht 6 Art. 22 MÜ Rn. 1; *Giemulla/Schmid/Giemulla* Art. 22 MÜ Rn. 57ff.; *Reuschle*, Montrealer Übereinkommen, Art. 22 MÜ Rn. 45.

22 So *Aufner*, ZVR 2006, 355; die Materialien enthalten dazu jedoch keinen Anhaltspunkt.

23 Schon im Rahmen des Warschauer Systems wurde Art. 25 WA/HP von Seiten des Gesetzgebers große Skepsis entgegengebracht und verhinderte zunächst die Ratifikation des Haager Protokolls. Dass selbst bei größter Fahrlässigkeit, die nicht die Erfordernisse der bewussten Fahrlässigkeit erfüllten, dem Geschädigten der volle Schadenersatz vorenthalten werden sollte, widerspreche dem Grundgedanken des österreichischen Schadenersatzrechts (EB RV 119 BlgNR 12. GP S. 17f.). Eine Übernahme in autonomes Luftfahrtrecht wurde demzufolge abgelehnt, da es sich um einen Fremdkörper im österreichischen Schadenersatzrecht handle (ebendort S. 3).

24 Unternehmensrechts-Änderungsgesetz 2008, öBGBI. I 2008/70 in Kraft seit 1. 6. 2008.

25 Handelsrechts-Änderungsgesetz – HaRÄG, öBGBI. I 2005/120.

26 § 452 HGB a.F. Auf die Beförderung von Gütern durch Postverwaltungen des Bundes finden die Vorschriften dieses Abschnitts keine Anwendung. Die bezeichneten Postverwaltungen gelten nicht als Kaufleute im Sinne dieses Gesetzbuches.

27 EB RV 1058 BlgNR 22. GP S. 64.

28 Vgl. auch EB RV 1234 BlgNR 17. GP S. 5.

28a AA *Traar*. Die Haftung bei der Beförderung von Postsendungen – eine Übersicht, ZVR 2008, 375 (379).

zu Recht. Ähnliches galt für das LFG; hier ordnete bis zu jetzigen Reform § 147²⁹ an, dass die Haftung für Sendungen, die bei der Post aufgegeben und in einem Luftfahrzeug befördert werden, ausschließlich nach postrechtlichen Vorschriften erfolge. Dabei wurde allerdings übersehen, dass § 24 PostG – wie ausgeführt – seit 1. 1. 1998 keine Sondervorschriften mehr enthält, sondern auf die »allgemein geltenden gesetzlichen Vorschriften« verweist. Damit entstand ein Zirkel, der nunmehr ausgeräumt ist.

Was das internationale Binnenschiffrechts betrifft, ist Österreich – wie bereits erwähnt – nicht Mitglied der CMNI; dieses Übereinkommen hat derzeit 13 Mitgliedstaaten, darunter finden sich immerhin bereits sieben der zehn Donauländer.³⁰ Die österreichische Zurückhaltung ist bedauerlich, da einheitliche Vorschriften im internationalen Gütertransport mit Binnenschiffen auch aus österreichischer Sicht durchaus wünschenswert wären; denn der Güterverkehr auf der Donau hat durchaus eine nennenswerte und in Zukunft wohl wachsende Bedeutung nicht zuletzt wegen der zunehmenden Überlastung der Straße. Das gilt sowohl im grenzüberschreitenden als auch im Binnenverkehr. Österreich sollte daher dieses Übereinkommen ratifizieren. Da die für den Binnenverkehr geltenden Vorschriften veraltet sind, erscheint es naheliegend, auch eine Angleichung dieser Bestimmungen an internationale Standards vorzunehmen. So könnte der Gesetzgeber die CMNI – wie schon die CMR – bei Ratifikation auch auf Sachverhalte für anwendbar erklären, bei denen der Abgangs- und der Ablieferungsort im Inland liegen. Dieser Weg ist von den Verfassern des Übereinkommens vorgegeben, da Art. 31 lit. a den Mitgliedstaaten diese Möglichkeit ausdrücklich einräumt. Dadurch würde die Rechtslage für einen weiteren Verkehrsträger bei grenzüberschreitenden und rein innerstaatlichen Beförderungen vereinheitlicht, allerdings zugleich die verkehrsträgerspezifische Segmentierung weiter fortgeschrieben. Angesichts der Ausweitung des Anwendungsbereichs der frachtrechtlichen Bestimmungen des UGB steht jedenfalls die Frage nach einer umfassenden Reform des autonomen Normenbestandes mit dem Ziel eines verkehrsträgerübergreifenden Frachtrechts im Raum. Im Hinblick auf das Binnenschiffrechts sind jedoch die nach wie vor unverändert geltenden, am Exekutionssystem ausgerichteten Vorschriften über die Haftungsbeschränkungen des Schiffseigners (§§ 3 und 4 BinnSchiffG), wonach bei Zerstörung des betreffenden Schiffs unter Umständen überhaupt kein Schadenersatz geleistet wird, besonders problematisch.

3. Ausgewählte transportrechtliche Judikatur

a) Binnenschiff

Schäden am Transportgut, die im Zuge von Binnenschifftransporten entstanden sind, sind durchaus auch Gegenstand von Gerichtsverfahren. So wurde etwa bei einem Transport eines speziellen Treibstoffs für Flugzeugmotore (AVGAS) im Mai 2000 von Rotterdam nach Wien ein Teil der Ladung bereits bei der sog. »Fußprobe« mit Dieselkraftstoffresten aus einer Vorladung verunreinigt, sodass dieser Teil unbrauchbar wurde und letztlich vernichtet werden musste.³¹ In Ermangelung international vereinheitlichter Vorschriften war der Sachverhalt nach nationalem österreichischem Recht zu beurteilen. § 58 BinnSchiffG beinhaltet die Haftung für Güterschäden, die das Transportgut während des Obhutszeitraumes

erleidet. Da im Rahmen der vertraglichen Pflichten ein zur Erfüllung des Frachtvertrags geeignetes Schiff ausgewählt werden muss, das ladungstüchtig ist, gehört zur ordnungsgemäßen Beförderung auch die gründliche Reinigung des Schiffs vor Übernahme des Beförderungsgutes. Durch Reste früherer Ladungen, die sich im Schiff angesammelt haben, dürfen neue Ladungen nicht verunreinigt werden. Im vorliegenden Fall wurde der Treibstoff erwiesenermaßen erst auf dem Schiff mit Dieselkraftstoffresten vermischt, sodass der Frachtführer grundsätzlich für den Schaden haftete, den das Gut während des Obhutszeitraumes erlitt. Eine Entlastung ist dann möglich, wenn der Schaden durch Umstände herbeigeführt wurde, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte, und dies auch auf seine Leute und anderen Personen im Sinne § 431 HGB/UGB zutrifft. Im vorliegenden Fall hätte die Reinigung aufgrund einer entsprechenden Anweisung nach der »Vorladungsliste Mineralölprodukte« der Klägerin vorgenommen werden müssen, wonach die Reinigung unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorladung auf unterschiedliche Weise zu erfolgen hat. Dies wurde im konkreten Fall bei der Reinigung, die die Beklagte durch ein Drittunternehmen durchführen ließ, nicht beachtet. Mit der bloßen Erteilung eines Reinigungs- und Kontrollauftrags an ein spezialisiertes Unternehmen ist die Beklagte nicht von ihrer Haftung befreit, wie sie irrtümlich vermeinte, da auch ihre Gehilfen die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu beachten haben. Gemäß § 58 Abs. 2 BinnSchiffG ist eine Entlastung ferner möglich, wenn der Güterschaden aus einem mangelhaften Zustand des Schiffs entstanden ist, welcher trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu entdecken war. Seitens der Frachtführerin unterblieb jedoch ein der vollständigen Aufklärung der Schadensursache dienliches Vorbringen, sodass auch keine Grundlage für die Annahme bestand, dass der mangelhafte Zustand »nicht zu entdecken war«; bleiben die Ursachen einer Beschädigung ungeklärt, hat der Frachtführer die Folgen zu tragen.

b) Bahn

Dasselbe Problem, ein verunreinigtes Transportmittel, nur diesmal mit der Bahn, also mit einem anderen Beförderungsmittel, beschäftigte den OGH in einer weiteren Entscheidung.³² Zu befördern war ein hoch sensibles Lebensmittel, nämlich Zucker, der sehr leicht Gerüche anzieht, weshalb für dessen Transport nur neutrale und nicht verschmutzte Waggons verwendet werden können. Im vorliegenden Fall war nun einer der verwendeten Waggons, offensichtlich durch einen Vortransport, mit Phenol, einer intensiv riechenden Chemikalie, verunreinigt. Trotz des üblen Geruchs wurden von der Absenderin 25 Paletten mit 24.000 Ein-Kilo-Säcken Zucker verladen; am Bestimmungsort blieb der Waggon einige Tage verschlossen stehen. Jedenfalls war der Zucker am Ende verdorben und konnte auch nicht mehr als Tierfutter verwendet werden, er musste vernichtet werden.

Nach § 94 Abs. 1 EBG trifft die Bahn die Haftung für Güterschäden, die während des Obhutszeitraums entstehen.

29 Nach der Reform 1997 war das § 162 LFG.

30 Deutschland, Slowakei, Kroatien, Rumänien, Bulgarien, Moldawien, Ungarn; es fehlen Österreich, Serbien, Ukraine.

31 OGH 6. 4. 2005, 9 Ob 133/04f SZ 2005/51 = RdW 2005/557 = EvBl. 2005/164.

32 OGH 20. 6. 2006, 4 Ob 77/06m SZ 2006/90 = RZ 2006, 280 = ecolx 2006/358 = RdW 2006/694 = WBl. 2007/17.

Im Verfahren kam zutage, dass die Beklagte auch bei heiklen Transporten, wie hier bei Zucker, keine systematische Reinigung oder Kontrollen ihrer Waggons durchführt, sondern einfach darauf vertraut, das Verladepersonal werde allfällige Verschmutzungen schon bemerken. Zumindest legte die Beklagte nichts zu derartigen Maßnahmen dar, sondern verwies lediglich darauf, diese seien wirtschaftlich nicht möglich. Auch kam es in der Vergangenheit immer wieder zu Zwischenfällen, unter anderem fand sich einmal in einem für den Zuckers-transport bestimmten Waggon ein lebender Hund. Während des gegenständlichen Verfahrens wurde ein weiteres Mal ein mit Phenol verunreinigter Waggon gestellt. Das offenkundige Fehlen einer systematischen Reinigung und Kontrolle der Waggons insbesondere bei heiklen Transporten ist grob fahrlässig; ob das Stellen eines evident untauglichen Waggons an sich als grob fahrlässig anzusehen ist, musste daher nicht entschieden werden. Demzufolge haftete die Beklagte nach § 102 EBG grundsätzlich für den vollen nachgewiesenen Schaden, hier rund 22.000,- € (im Wesentlichen) Warenwert und Entsorgungskosten. Im vorliegenden Fall traf jedoch die Absenderin ein gleichteiliges Mitverschulden nach § 1304 ABGB, welches sich die klagende Empfängerin als Begünstigte aus dem Frachtvertrag zurechnen lassen musste; die Zurechnung ergab sich auch aus § 94 Abs. 2 EBG, wonach ein Verschulden des Berechtigten im Sinne des »Verfügungsberechtigten« die Bahn entlastet. Grobe Fahrlässigkeit der Beklagten schließt (im Gegensatz zu Art. 29 CMR, wo systematische Überlegungen diesen Schluss rechtfertigen) den Mitverschuldenseinwand nicht von vornherein aus. Dem Verladepersonal war massive Sorglosigkeit vorzuwerfen; es liegt auf der Hand, dass der Schaden nicht eingetreten wäre, wenn es richtig auf die erkennbare Verschmutzung reagiert hätte und den Waggon zurückgewiesen hätte. Dass in einen erkennbar intensiv riechenden (stinkenden) Waggon kein Zucker verladen werden darf, liegt auch für einen Laien auf der Hand.

c) Straße

aa) Rechtsnatur des Logistikvertrages und Anwendbarkeit der CMR

Der OGH³³ hatte sich ferner mit Rechtsfragen im Zusammenhang mit einem Logistikvertrag auseinanderzusetzen. Dieser war zwischen einem pharmazeutischen Unternehmen und der hier Beklagten zustande gekommen. Er beinhaltete »die logistische Behandlung von Medizinprodukten und Pharmazeutika in Österreich«, wobei es sich um sehr vielfältige Leistungen handelte, beginnend mit der Warenübernahme, über Eingangskontrolle, Verbuchung, Lagerung, Kommissionierung, Kontrolle, Verpackung und Versand, Transport der Sendungen zum Kunden, Bearbeitung von Reklamationen und Sendungsnachforschungen. Ein gemeinsam erstelltes Pflichtenheft präzisierete Details des Arbeitsablaufs sowie Leistungsumfanges. Für die Auslieferung von Medikamenten bestanden verschiedene Arten von Aufträgen (Normal, Sonder, Notfall). Der erste Notfalleauftrag ging an einem Freitag ein, das betreffende Medikament musste spätestens bis 12.00 Uhr am Samstag nach Graz Klinikum geliefert werden. Es wurde gekühlt einem Paketdienst übergeben, allerdings wählte die Sachbearbeiterin der Beklagten die falsche Versandart, und zwar »DPD Primetime 9.00 Uhr« anstelle »DPD Primetime Samstag 9.00 Uhr«, sodass es erst am Montag zugestellt wurde. Der Sachbearbeiterin war dieser Unterschied nicht bekannt. Das Medikament wurde schließlich infolge der nicht

gewährleisteten Kühlung vernichtet. Der Auftraggeberin entstand ein Schaden von rund 17.000,- €.

Der OGH führte aus, dass der Logistikvertrag als gemischter Vertrag Elemente mehrerer gesetzlich geregelter Vertragstypen enthalte. Bei der Beurteilung jeder einzelnen Leistungspflicht sei die sachlich am meisten befriedigende Vorschrift heranzuziehen. Im konkreten Fall war vor allem entscheidend, ob es sich beim konkreten (Notfall-)Auftrag um einen Transportauftrag im frachtrechtlichen Sinn handelte oder nicht. Davon hing die Anwendbarkeit der CMR bzw. jene der speditonsrechtlichen Vorschriften des UGB und der kurzen Verjährungsfrist nach § 64 AÖSp ab. Als Grundlage der Vertragsauslegung waren hier die Rahmenvereinbarung sowie das Pflichtenheft maßgebend. Unzweifelhaft waren jedenfalls im Wiener Raum auch Transportleistungen geschuldet; die Vereinbarung ließ jedoch eine mögliche Interpretation dahingehend zu, dass die Beklagte für den restlichen österreichischen Bereich lediglich Speditonsaufträge erhielt. Im Rahmen der getroffenen Vereinbarungen war dies unklar und mehrfach widersprüchlich. Jedenfalls handelte es sich nicht um eine Fixkostenspedition, weil die Fracht in der jeweils anfallenden Höhe von der Beklagten an die Auftraggeberin weiterverrechnet werden konnte. Da den Unterinstanzen die Problematik der Abgrenzung von Speditons- und Frachtauftrag in ihren Konsequenzen nicht restlos bewusst war, wurden deren Entscheidungen aufgehoben und die Rechtssache zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrens-ergänzung an das Erstgericht zurückverwiesen.

bb) Beginn und Ende des Haftungszeitraums nach Art. 17 CMR

Immer wieder Gegenstand von Gerichtsentscheidungen ist die Frage nach dem – exakten – Beginn bzw. Ende des Haftungszeitraums. Da den Frachtführer nach Art. 17 CMR eine strenge Haftung für Güterschäden trifft, die während des Zeitraums entstehen, in dem er die Güter in seiner Obhut hat, kommt dieser Grenzziehung ausschlaggebende Bedeutung zu; infolge des häufigen Zusammenwirkens mehrerer Personen bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Verladen und Entladen entsteht eine haftungsrechtliche Gemengelage, die im Einzelfall sachgerecht aufgelöst werden muss.

In einem Fall³⁴ galt es die Frage zu beantworten, ob und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt der Frachtführer die Güter zur Beförderung übernommen hatte und damit der entstandene Schaden bereits in seinen Verantwortungsbereich fiel. Vertragsgegenstand war ein grenzüberschreitender Straßengütertransport eines Perforieraggregats von Österreich nach Deutschland, wobei das Ladegut »im zeitlichen Zusammenhang mit dem Beladevorgang« vom Lkw herunterfiel und beschädigt wurde. Ein Mitarbeiter der Absenderin transportierte die Maschine mit dem Hubstapler zum Lkw und stellte sie auf dessen hinterer Ladebordwand etwa in der Mitte ab. Der Aufforderung des Lkw-Fahrers, sie noch weiter in Richtung Ladefläche zu heben, kam der Staplerfahrer nicht nach, sodass der Fahrer selbst versuchte, mit seinem Hubwagen die Palette mit der Maschine auf die Ladefläche zu bewegen. Dies gelang ihm schließlich mit Hilfe eines Mitarbeiters der Ab-

33 OGH 11. 12. 2007, 4 Ob 180/07k RdW 2008/280.

34 OGH 17. 2. 2006, 10 Ob 75/05k RdW 2006/523; dazu *Zehetbauer*, Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 17. 2. 2006 zum Beginn des Obhutszeitraumes des Straßenfrachtführers, *TranspR* 2006, 233.

senderin. Um geschützt vor dem Regen unter einer überdachten Fläche die Maschine auf der Ladefläche zu positionieren, fuhr der Fahrer den Lkw ein Stück zurück. Die Maschine befand sich zu diesem Zeitpunkt bereits im ganz hinteren Bereich der Ladefläche, unmittelbar am Rand zur angrenzenden, nach wie vor geöffneten Ladebordwand. Da er bei diesem Manöver den in unmittelbarer Nähe stehenden Hubstapler beschädigte, fuhr er schließlich mit dem Lkw wieder nach vor. Die Palette mit dem Perforieraggregat befand sich nach wie vor in unveränderter Position auf dem angehobenen Hubwagen, der nach ca. zwei Meter Fahrt samt Palette und Perforiergerät ins Rollen kam. Die Maschine fiel vom Lkw herunter, wobei sie beschädigt wurde.

Wer im konkreten Fall zur Verladung verpflichtet war, blieb offen, ebenso, ob der Verladevorgang schon beendet war oder nicht. Der OGH führte lediglich aus, dass der Abschluss der Verladung und die Übernahme des Transportgutes nach hA regelmäßig dann anzunehmen sei, wenn das Gut auf der Ladefläche des Lkw abgesetzt ist; im konkreten Fall befand es sich zwar schon auf der Ladefläche, wohin es der Fahrer gezogen hatte, es war aber noch nicht »abgesetzt«. Das Schadensereignis sei aber bereits im Obhutszeitraum eingetreten, da der Lkw-Fahrer im Losfahren mit dem Fahrzeug – und sei es nur für eine kurze Strecke, die nicht der eigentlichen Beförderung, sondern ihrer Vorbereitung diene – die Gewahrsame am Ladegut übernahm. Die Absenderin, selbst wenn sie zur Beladung verpflichtet gewesen wäre, hatte keine Einflussmöglichkeit mehr auf die »fixe« Positionierung des Ladeguts auf der Ladefläche; der Fahrer hatte schon die tatsächliche Gewalt über das Gut übernommen.

Wenige Monate später hatte das Höchstgericht den umgekehrten Fall zu entscheiden:³⁵ Eine hydraulische Abkantpresse war von Deutschland nach Österreich zu transportieren. Der letztlich erteilte Frachtauftrag umfasste nur den Transport, nicht auch die Abladung der Maschine. Diese sollte vom Empfänger vorgenommen werden, der ein drittes Unternehmen damit beauftragte. Nach dem Eintreffen an der Lieferadresse stellte der Frachtführer den Sattelschlepper ab und zurrte die Maschine los. Dem für die Entladung zuständigen Kranwagenfahrer gelang es jedoch in mehrfachen Versuchen nicht, die Maschine vom Sattelschlepper abzuladen. Empfänger, Kranwagenfahrer und Frachtführer kamen schließlich überein, Sattelschlepper und Kranwagen zueinander in eine günstigere Position zu bringen, und dann einen neuerlichen Abladeversuch zu unternehmen. Als der Frachtführer mit dem Lkw wieder anfuhr, um das Fahrzeug umzustellen, kippte die Abkantpresse, die vor dem Losfahren nicht mehr fixiert worden war, von der Ladefläche herab und wurde beschädigt.

Der OGH sah in diesem Fall das Ende des Obhutszeitraums des Frachtführers mit dem Zeitpunkt an, als die Entladeversuche durch den Kranwagenfahrer begannen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt habe der Frachtführer im Einverständnis mit dem Empfänger das Transportgut aus seiner Obhut entlassen und in jene des Empfängers übertragen. Der Schaden sei daher außerhalb des Obhutszeitraums des Art. 17 CMR eingetreten. Das weitere Fahrmanöver sei nicht bloß eine Gefälligkeit, sondern seine vertragliche Nebenpflicht, die sich aus dem Beförderungsvertrag ergebe. Dem bereits über die Ladung verfügungsberechtigten Empfänger bzw. mit der Entladung beauftragten Drittunternehmer habe die Sicherung des Ladegutes obliegen. Dem Frachtführer könne nicht vorgeworfen werden, das Gut nicht neuerlich fixiert zu haben. In Betracht zu ziehen sei jedoch der Vorwurf einer werkvertrag-

lichen Warnpflichtverletzung nach § 1168a ABGB; insoweit sei der Sachverhalt jedoch noch nicht hinreichend geklärt.

Der OGH stützte sich in der Begründung der zweiten Entscheidung auf einen Fall, der noch nach § 429 HGB (jetzt UGB) zu beurteilen war und sich von dem hier in Frage stehenden ferner dadurch unterschied, als ein Umstellen des Fahrzeuges erst erfolgte, als es bereits teilweise entladen war.³⁶ Im aktuellen Fall erscheint es vor allem fraglich, ob sich das schadensursächliche Geschehen tatsächlich außerhalb des Haftungszeitraums der CMR ereignete und somit die Heranziehung nationalen Rechts erforderte. Zweifellos richtig ist, dass das weitere Fahrmanöver nicht aus bloßer Gefälligkeit, sondern im Rahmen vertraglicher Verpflichtungen erfolgte. Da aber eine Ablieferung im Sinne des Art. 17 CMR voraussetzt, dass der entladepflichtige Empfänger in die Lage versetzt wird, das Gut zu entladen, erscheint es im konkreten Fall sachgerecht, diese erst zu einem späteren Zeitpunkt anzunehmen. Entscheidend sind die Umstände des Einzelfalles, sodass die besonderen Eigenschaften des Transportgutes bzw. auch die Gegebenheiten des Geländes oder des Entladegerätes ein durchaus auch mehrmaliges Rangieren des Transportfahrzeuges erfordern können. Richtigerweise erfolgt dies grundsätzlich noch im beförderungsrechtlichen Haftungszeitraum und damit im Rahmen der Obhutshaftung der CMR; eine Mitverantwortung des Empfängers ist zu berücksichtigen.

cc) Grob schuldhafte Schadensverursachung nach Art. 29 CMR

Häufiges Thema höchstgerichtlicher Entscheidungen sind Fragen im Zusammenhang mit der grob schuldhafte Schadensverursachung seitens des Frachtführers im Sinne des Art. 29 CMR. Dabei wird unverändert und zumeist auch ohne jede weitere Begründung an dem Grundsatz festgehalten, dass nach österreichischem Recht die grobe Fahrlässigkeit als gleichstehendes Verschulden anzusehen sei.³⁷ Eine Diskussion über den Maßstab gleichstehenden Verschuldens findet nicht statt,³⁸ eine Änderung dahingehend, dass nicht grobe Fahrlässigkeit, sondern ein leichtfertiges Handeln im Bewusstsein, dass ein Schaden wahrscheinlich eintreten werde, das gleichstehende Verschulden ist, ist im Rahmen der Judikatur derzeit wohl nicht zu erwarten.³⁹

Soweit ein dem Frachtführer zurechenbares schweres Verschulden bejaht wird, ist diesem Ergebnis auch durchaus zuzustimmen: So wurden in einem Fall⁴⁰ zweifach Mobiltelefone, Fotokameras und andere elektronische Geräte entwendet, und zwar einmal während der Ablieferung einer Palette für eine Filiale in einer Großstadt, während der Fahrer im Geschäftslokal – wie üblich – auf Retourware wartete und währenddessen sein Fahrzeug in der Seitengasse um die Ecke mit auf Straßenniveau herabgelassener Ladebordwand in der Ladezone unbeaufsichtigt stehen ließ, ein anderes Mal aus einem übers Wochenende am Ortsrand bei einer aufgelassenen Tankstelle unbeaufsichtigt abgestellten Planen-Lkw, dessen

35 OGH 12. 6. 2006, 2 Ob 271/05z RdW 2007/22 = ZVR 2007/235.

36 OGH 18. 12. 1984, 2 Ob 637/84 ZVR 1985/145.

37 OGH 17. 3. 2005, 6 Ob 232/04t eclex 2005/320; 24. 1. 2008, 6 Ob 257/07y RdW 2008/478 = WBl. 2008/134 = eclex 2008/231; 2. 7. 2008, 7 Ob 69/08k.

38 Zuletzt in E OGH 31. 7. 2001, 7 Ob 148/01m TranspR 2002, 113, 115f. = RdW 2003/13 = RZ 2002/21 = ZfRV 2002/21 = VersE 1942.

39 Vgl. zur Diskussion nur *Tuma*, Art. 29 CMR. Bestandsaufnahme und Ausblick, ETR 1993, 649; *Jesser*, Art. 29 CMR – Welches Verschulden steht dem Vorsatz gleich?, TranspR 1997, 169.

40 OGH 2. 7. 2008, 7 Ob 69/08k.

Plane ohne Schlüssel beschädigungsfrei zu öffnen war. Der Schaden belief sich auf nahezu 4.000,- € bzw. 12.000,- €.

Ein grob fahrlässiges Verhalten ist bei einer ungewöhnlichen, auffallenden Vernachlässigung von Sorgfalt, wodurch vorhersehbarer Schaden entsteht, anzunehmen; ein gewissenhafter Fahrer hätte in diesen Fällen bei Anwendung in vernünftiger Weise auch zumutbarer Sorgfalt die leicht zu entfernenden Waren mit relativ hohem Wert nicht ungesichert dem Zugriff von Dieben ausgesetzt. Die Äußerung des OGH, die beklagte Frachtführerin hätte die beschriebenen Verhaltensweisen ihrer Lkw-Fahrer nicht nur nicht dulden, sondern von vornherein nicht genehmigen dürfen, legt den Schluss nahe, dass diese Vorgehensweisen der Fahrer im betreffenden Unternehmen so üblich waren. Er führt aus, dass zur Hauptleistungspflicht des Frachtführers die Obhutspflicht zählt, die gebietet, »handelsübliche, nach den Umständen des Falles zumutbare Maßnahmen zum Schutz des Gutes zu treffen,« insbesondere auch das geeignete Transportmittel bereit zu stellen. Welche Maßnahmen im jeweiligen Einzelfall zur Verhinderung von Diebstählen bei der An- und Ablieferung von Gütern zu treffen sind, hängen zwar von den jeweiligen Umständen ab. Generell ist aber zu sagen, dass »je eher mit einem Diebstahl grundsätzlich zu rechnen ist, je unauffälliger die Entfernung der Fracht vom Lkw möglich ist, je weniger Vorbereitungszeit nötig ist, um den Diebstahl umzusetzen, je leichter die Waren entfernt und verwertet werden können, desto höher sind die Anforderungen an den Frachtführer, die Fracht vor Diebstahl zu sichern, um seiner Hauptleistungspflicht, nämlich der Obhutspflicht, nachzukommen.«

In beiden Fällen war dem Frachtführer die Art der zu transportierenden Waren und das damit einhergehende Diebstahlrisiko bekannt; dennoch wurden jegliche Sicherungsmaßnahmen unterlassen. Im ersten Fall war die Situation geradezu »einladend« für Diebe, jede zufällig vorbeikommende Person hätte ohne jede Vorbereitung zur Tat schreiten können. Im zweiten Fall stand das Fahrzeug unbeaufsichtigt durch zwei Tage und Nächte am Straßenrand einer Nebenfahrbahn, für potentielle Diebe leicht vorhersehbar, weil dort häufig Lkw abgestellt werden. Das Transportgut war lediglich durch eine leicht entfernbar Plane abgedeckt. In beiden Fällen handelte sich somit unzweifelhaft um grobes Verschulden.

In einem anderen Fall⁴¹ sollten zwei Diamantringe französischer Eigentümer in Österreich von einem Juwelier um mindestens 37.000,- € verkauft werden; da ein Verkauf nicht gelang, sollten die Ringe wieder nach Frankreich zurück befördert werden. Die Ringe wurden in eine Schachtel gelegt, welche in ein Kuvert mit Noppenpapier gesteckt wurde und dieses wurde mit Heftklammern sowie einem hellbraunen Klebeband verschlossen. In Absprache mit der nun klagenden Transportversicherung wurde die Warenversendung mit einem Botendienst durchgeführt. Der Versand erfolgte ohne Wertangabe; das Beförderungsentgelt betrug 35,- €. Spezialunternehmen werden üblicherweise erst bei höheren Werten engagiert, da dann höhere Transportkosten von 300,- € bis 400,- € anfallen. Im Rahmen der Geschäftsbeziehung zwischen absendendem Juwelier und Frachtführerin wurden häufig Schmuck aber auch andere Gegenstände wie Unterlagen im In- und Ausland versendet, wobei die Empfänger Juweliere aber auch Steinschleifer oder Fasser waren. Der wahre Wert des Paketinhalts war im konkreten Fall der Frachtführerin nicht bekannt; in diesem Fall hätte sie den Transport nicht übernommen oder nur gegen Abschluss einer entsprechenden Versicherung und beträchtlich höheres Beförderungsentgelt.

In ihren AGB verweist sie darauf, dass lediglich Werte bis 7.000,- € versichert sind. Für den Auslandsversand gab sie die Beförderung an eine Subunternehmerin weiter, auch diese hätte bei Kenntnis des wahren Wertes die Sendung nicht übernommen oder auf dem Abschluss einer Versicherung bestanden. Insbesondere wäre der Transport anders vonstatten gegangen, etwa mit detaillierterer Dokumentation, sowie Versendung des 0,8 kg schweren Paketes per Luftpost. Die Sendung wurde in eine Plastiktasche mit Sicherheitsverschluss gesteckt und zum Transport nach Paris an ein weiteres Unternehmen U übergeben, welches laut seinen AGB keine Schmuckstücke befördert. Das Paket wurde in einen Versandumschlag gesteckt; zu diesem Zeitpunkt wurden keine Auffälligkeiten am übernommenen Kuvert bemerkt. Schließlich wurde von U die Beförderung in einem Sammeltransport veranlasst, der letztlich von einem weiteren Unternehmen durchgeführt wurde. In Paris war die in den zwei Umschlägen verpackte Schachtel leer, erkennbar war, dass am ersten Kuvert manipuliert wurde, da es nunmehr zwei verschiedenfarbige Klebebänder aufwies und die Klammern ohne das Papier zu beschädigen, entfernt worden waren. Wann und wo die Ringe abhanden kamen, konnte nicht festgestellt werden. Die Klägerin stützt ihren Vorwurf schweren Verschuldens seitens der beklagten Frachtführerin auf unterlassene Schnittstellenkontrollen bzw. auf die nicht hinreichende Darlegung des Transportverlaufs.

Entscheidungswesentlich war im vorliegenden Fall, dass das Transportgut, nämlich das Kuvert samt Schachtel, gerade nicht in Verlust geriet, sondern lediglich, infolge Manipulationen am Kuvert, dessen Inhalt. Deshalb hätte auch durch eine rein äußerliche Kontrolle im Rahmen von Schnittstellenkontrollen der Schadenseintritt nicht früher bzw. genauer festgestellt werden können. Dazu wäre ein Öffnen und eine entsprechende Nachschau notwendig gewesen. Schnittstellenkontrollen können nur äußerliche Beschädigungen von Sendungen erfassen (oder Verlust der Sendung) und zur Vermeidung von Sachschäden nicht wesentlich beitragen, wenn das Packstück äußerlich unversehrt geblieben ist. Unterlassene Schnittstellenkontrollen waren hier somit nicht kausal. Die Beklagte kam ferner ihrer aus § 184 ZPO⁴² abgeleiteten, prozessualen Darlegungspflicht in ausreichendem Maß nach, sie legte den gesamten Transportverlauf dar; über die einzelnen Transportvorgänge wurden jeweils Schriftstücke (Transportscheck, Frachtbrief, Sendungsinformation) ausgestellt und mit Absender, Empfänger, Gewicht, Wert sowie zum Teil Uhrzeit versehen. Ein höherer Sorgfaltsmaßstab sei nicht zu verlangen, da der Beklagten der Wert des Pakets nicht bekannt war. § 429 Abs. 2 UGB, wonach für Verlust oder Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld oder Wertpapieren nur gehaftet wird, wenn dem Frachtführer die besondere Beschaffenheit oder der Wert des Gutes bei der Übergabe zur Beförderung angegeben worden ist, sei ergänzend zur CMR anwendbar. Zwar könne sich das Wissen auch aus einer lang dauernden Geschäftsbeziehung oder sonstigen Umständen ergeben; hier wurde aber nicht nur Schmuck zur Beförderung übergeben, sondern auch Unterlagen. Der beigezogene Kurierdienst musste daher nicht zwingend davon aus-

41 OGH 24. 1. 2008, 6 Ob 257/07 y RdW 2008/478 = WBl. 2008/134 = eclex 2008/231.

42 Seit OGH 11. 5. 2005, 9 Ob 12/05p TranspR 2005, 411 = JBl. 2005, 738 = EvBl. 2005/175; vgl. dazu *Schärmer/Zehetbauer*, Judikatur des Obersten Gerichtshofes zur Darlegungsobliegenheit, TranspR 2005, 400.

gehen, dass es sich immer um (wertvollen) Schmuck handelt. Es könne ihm auch nicht der Vorwurf gemacht werden, dass er nicht nach dem Inhalt der Sendung gefragt habe, denn darauf hätte er laut den Feststellungen keine Antwort bekommen. Da die Frachtführerin mangels eines Hinweises auf den besonderen Wert des Gutes hinreichende Sicherungsmaßnahmen gegen dessen Verlust ergriff und diese auch ausreichend darlegte, war ein auf Art. 29 CMR zu stützender Schadenersatzanspruch zu verneinen. Seine Haftung im Rahmen der Grenzen des Art. 23 CMR belief sich auf 7,50 €.

In einem anderen Fall⁴³ ging im Zuge eines Sammeltransports Ladegut, und zwar Elektronikteile, mit einem Gewicht von 305 kg verloren; wann und wo dieser Verlust eingetreten war, blieb unbekannt. Die klagende Partei behauptete, die Beklagte sei ihrer Pflicht zur Darlegung ihrer Organisation und der am Transport beteiligten Unternehmen sowie ihrer im Allgemeinen und im Konkreten gepflogenen Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Transportverluste nicht nachgekommen, sodass sie wie bei Vorliegen grober Fahrlässigkeit hafte.

Grobes Verschulden wurde letztlich verneint, nach Ansicht des Höchstgerichts wurde auch der Darlegungspflicht in hinreichender Weise genügt. Die Beklagte schilderte den Ablauf des gesamten Transports, nannte die ausführenden Unternehmen und ihre Fahrer namentlich; der äußerlich unbeschädigte Auflieger war während der gesamten Transportdauer unter Kontrolle bzw. bewacht, sodass letztlich als einzige Schadensursache ein Versehen bei einer der Entladestellen in Frage kam. In welchen Versäumnissen konkret ein grobes Verschulden gelegen haben sollte, wurde von der Klägerin weder behauptet noch nachgewiesen, sondern nur aus der – vermeintlich – mangelnden Darlegung abzuleiten versucht. Dass die Beklagte keine Behauptungen über Kontrollen bei den einzelnen Schnittstellen aufstellte, schadete nicht, weil das Fehlen von Kontrolleinrichtungen bei Schnittstellen und Umladevorgängen nicht schlechthin als grobes Organisationsverschulden anzusehen sei. Der OGH berief sich auf eine Vorentscheidung, in der er ausführte, dass nicht jeder Organisationsfehler typischerweise als grob fahrlässig zu qualifizieren sei, gerade Schnittstellen im Transport seien gefahrenträchtig. Im modernen Massenverkehr und bei Massenabfertigung – wenn Sammelladung und nicht etwa wertvolle Stückgutversendung vereinbart ist – könne der Verlust einzelner Stücke nie gänzlich ausgeschlossen werden.⁴⁴ Die Haftung des Frachtführers wurde somit nur im Rahmen der Haftungssummen des Art. 23 CMR bejaht.

dd) Anforderungen an eine Schiedsvereinbarung nach Art. 33 CMR

Der OGH hatte sich vor kurzem ferner – soweit ersichtlich – erstmals mit den Anforderungen an eine Schiedsvereinbarung im Sinne des Art. 33 CMR auseinanderzusetzen.⁴⁵ Im gegenständlichen Fall unterwarfen sich die Vertragsparteien sowohl in einer Rahmenvereinbarung als auch in einer allgemeinen Transportvereinbarung der Zuständigkeit der »Junta Arbitral de Transporte«, dem Schiedsrat für das Beförderungswesen in Madrid. Für den in Frage stehenden konkreten Transport wurde ein Frachtbrief ausgestellt, dessen Rückseite Allgemeine Beförderungsbedingungen mit einem allgemeinen Hinweis auf die Geltung der CMR – allerdings unter dem Vorbehalt einer anderslautenden Vertragsklausel – enthielt. Die Auslegung des Vertrages sollte entsprechend den Gesetzen des Ursprungslandes der Sendung erfolgen.

Der OGH schloss sich in dieser Frage der in der Literatur nahezu einhellig vertretenen Meinung an, dass eine Schiedsabrede nach Art. 33 CMR nur dann wirksam ist, wenn sie ausdrücklich die Verpflichtung des Schiedsgerichts enthält, die CMR anzuwenden.⁴⁶ Eine Verweisung auf eine nationale Rechtsordnung, deren Teil auch dieses Übereinkommen ist, wird nicht als ausreichend anerkannt. Im gegenständlichen Fall enthielten weder die in der Rahmenvereinbarung noch in der Transportvereinbarung enthaltenden Schiedsklauseln einen entsprechenden Hinweis zur verpflichtenden Anwendung der CMR; auch ein Verweis auf die auf der Rückseite des Frachtbriefs enthaltenen Beförderungsbedingungen, die in ihrem Punkt 1 einen allgemeinen Hinweis auf die Anwendbarkeit des Übereinkommens enthalten, fehlt. Im Übrigen wäre wohl auch dieser nicht als ausreichend zu sehen, da nach der Formulierung, die einen Anwendungsvorbehalt zugunsten abweichender vertraglicher Bestimmungen enthält, eine zwingende Anwendung der CMR durch das Schiedsgericht in konventionswidriger Weise in Frage stellt. Im Ergebnis genügte die Beförderungsbedingungen nicht dem strengen Maßstab der CMR, sie stellten die zwingende Anwendung des Übereinkommens nicht hinreichend sicher. Daher war die gegenständliche Schiedsklausel gemäß Art. 41 Abs. 1 CMR unwirksam.

ee) Streitanhängigkeit durch negative Feststellungsklage

Auch zum Verhältnis einer früheren, negativen Feststellungsklage zu einer später eingebrachten Leistungsklage im Rahmen des Art. 31 CMR hatte sich der OGH zu äußern. Die Klägerin war mit der Beförderung von Elektronikgütern aus den Niederlanden nach Österreich zu fixen Kosten im Rahmen eines Lkw-Sammeltransports betraut, wobei sie den Auftrag an einen anderen Beförderer weitergab, welcher schließlich einen Dritten mit der Abholung und Zustellung in sein Lager betraute. Der Fahrer des Dritten holte die Güter ab und lagerte sie auf einem Sattelauflieger über das Wochenende am Betriebsgelände zwischen. Durch unbekannte Täter wurden Computerteile im Wert von fast 79.000,- € gestohlen. Die Klägerin wurde rechtskräftig wegen schweren Verschuldens zur Zahlung verurteilt und wollte sich in diesem Verfahren bei den beiden niederländischen Frachtführern regressieren. Diese brachten inzwischen gegen die Klägerin negative Feststellungsklagen bei niederländischen Gerichten ein. Der OGH legte Art. 31 Abs. 2 CMR autonom aus; wie Art. 21 EuGVÜ bzw. Art. 27 EuGVVO folge diese Vorschrift dem Ziel, das Auftauchen unvereinbarer Entscheidungen aus verschiedenen Vertragsstaaten zu verhindern. Aus diesem Grund sei der in Art. 31 Abs. 2 CMR verwendete Begriff »in derselben Sache« weit zu verstehen sei, sodass die frühere negative Feststellungsklage im Verhältnis zur entsprechenden Leistungsklage, die später anhängig gemacht wird, Streitanhängigkeit bewirke.⁴⁷

43 OGH 17. 3. 2005, 6 Ob 232/04t TranspR 2005, 408 = ecolex 2005/320.

44 So OGH 10. 9. 1998, 6 Ob 349/97k.

45 OGH 20. 3. 2007, 10 Ob 20/07z TranspR 2007, 326 = EvBl. 2007/105 = RdW 2007/683.

46 Herber/Piper, Art. 33 CMR Rn. 2; Staub/Helm Art. 33 CMR Rn. 5; Thume/Demuth, CMR² Art. 33 Rn. 3; wohl auch Koller, Transportrecht 6 Art. 33 CMR Rn. 1.

47 OGH 17. 2. 2006, 10 Ob 147/05y TranspR 2006, 257 = SZ 2006/24 = ecolex 2006/268 = EvBl. 2006/101 = RdW 2006/445, 489 (Cizek/Lederer); ebenso Csoklich, RdW 2003, 189.

ff) § 101 JN

Art. 31 CMR begründet nur die internationale, nicht jedoch die örtliche oder sachliche Zuständigkeit. Diese ist nach den jeweiligen Bestimmungen des nach Art. 31 CMR international zuständigen Staates zu beurteilen. Um jene Fälle österreichischer internationaler Zuständigkeit ohne örtliche Zuständigkeit eines nationalen Gerichts zu vermindern, wurde im Rahmen der Zivilverfahrensnovelle 2004⁴⁸ § 101 JN geschaffen, welcher für Rechtsstreitigkeiten aus einer der CMR unterliegenden Beförderung einen Wahlgerichtsstand schafft und die örtliche Zuständigkeit (auch) jenes Gerichtes begründet, in dessen Sprengel sich der Ort der Übernahme des Transportgutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort befindet. Das Ziel des Gesetzgebers war, künftig Ordinationsanträge an den Obersten Gerichtshof nach § 28 JN, wonach dieser aus den sachlich zuständigen Gerichten ein Gericht als örtlich zuständig bestimmen sollte, zu vermindern. Dennoch werden nach wie vor Ordinationsanträge nach § 28 Abs. 1 Ziffer 1 JN gestellt und abgewiesen, wenn Übernahme- oder Ablieferungsorte in Österreich liegen und es demzufolge nicht an einem inländischen Gerichtsstand mangelt.⁴⁹

4. Fazit

Das autonome österreichische Gütertransportrecht ist stark zersplittert und zum Teil veraltet; so ist etwa der Re-

formbedarf bei Bahn und Binnenschiff offensichtlich. Infolge der wachsenden Bedeutung grenzüberschreitender Transporte auf der Donau empfiehlt sich eine Ratifikation der CMNI. Eine umfassende Reform der nationalen Vorschriften unter Einbeziehung des gesamten autonomen Normenbestandes mit dem Ziel einheitlicher, für alle Verkehrsträger geltenden Bestimmungen, diene nicht nur der Rechtsbereinigung, sondern brächte für multimodale Beförderungsvorgänge Rechtssicherheit.⁵⁰ In der höchstrichterlichen Praxis tritt die Bedeutung straßengütertransportrechtlicher Fälle deutlich zu Tage; im Zusammenhang mit dem Begriff der Logistik zeigt sich die Komplexität der zugrundeliegenden Vereinbarungen und die damit verbundene Herausforderung an die sachgerechte Vertragsgestaltung. Die steigende Zahl dieser gemischten Verträge unterstreicht die Dringlichkeit einer Modernisierung des nationalen Normenbestandes.

48 ÖBGBl. I 2004/128; die Vorschrift gilt für Klagen, die nach dem 31. 12. 2004 bei Gericht einlangen und lautet wie folgt: »§ 101. Für Rechtsstreitigkeiten aus einer Beförderung, die dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR) unterliegt, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Sprengel der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung des Gutes vorgesehene Ort liegt.«; vgl. im Übrigen *Jesser-Huß* in *Thume*, CMR² Länderbericht Österreich, S. 1019.

49 Vgl. etwa jüngst OGH 7. 8. 2008, 7 Nc 13/08 h.

50 Vgl. dazu bereits *Jesser-Huß*, Reform des österreichischen Transportrechts, in: *Harrer/Mader* (Hrsg.), Die HGB-Reform in Österreich (2005), S. 117ff.