



IM NAMEN DER REPUBLIK

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Senatspräsidentin des Obersten Gerichtshofs Dr. Huber als Vorsitzende und die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Schaumüller, Dr. Hoch, Dr. Kalivoda und Mag. Dr. Wurdinger als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei W***** AG *****, vertreten durch Graf & Pitkowitz Rechtsanwälte in Wien, gegen die beklagte Partei P***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Hans Houska, Rechtsanwalt in Wien, wegen 128.500 SZR (150.345 EUR) sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 7. Juli 2010, GZ 5 R 107/10g-21, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Handelsgerichts Wien vom 8. März 2010, GZ 13 Cg 29/09f-17, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit 2.267,46 EUR (darin 377,91 EUR USt) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e :

Die Beklagte organisierte für die A***** AG & Co KG (kurz: A*****), einen international tätigen Stahlanlagenerrichter, in ständiger Geschäftsbeziehung Transporte von Stahlkonstruktionsteilen. Die A***** stellte dabei üblicherweise schriftliche Transportanfragen unter Bekanntgabe von Warendetails, gewünschten Terminen und Abhol- sowie Entladeorten, auf deren Grundlage die Beklagte dann Offerte legte. Sowohl die A***** als auch die Beklagte

haben ihren Sitz in Österreich.

Auf Grund einer Transportanfrage der A***** betreffend die Organisation eines Seetransports von Stahlkonstruktionsteilen und Luftvorwärmern („air preheater“) vom Produzenten in China zu einem Empfänger nach Südafrika unterbreitete die Beklagte der A***** per E-Mail am 23. 3. 2007 ein „Offert“, in welchem sie ihre nach den Anforderungen von A***** kalkulierten Konditionen mitteilte, darunter detailliert die Kosten für den Transport. Danach kam es zwischen der Beklagten und der A***** zu Nachverhandlungen hinsichtlich des Preises im Wege einer E-Mail-Korrespondenz, worauf die Beklagte mit E-Mail vom 29. 3. 2007 der A***** mitteilte, eine Seefracht von 110 US-D pro Frachttonne für die Stahlkonstruktionsteile und von 132 US-D pro Frachttonne für die vier Luftvorwärmer anzubieten und darauf hinwies, dass die restlichen Konditionen laut Erstanbot unverändert blieben. Die A***** antwortete mit E-Mail vom 31. 3. 2007, in welchem sie erklärte, gemäß dem Anbot der Beklagten vom 23. 3. 2007 samt Nachträgen vom 29. 3. 2007 hiemit einen Seetransport „FOB von Shanghai, Linienschiffahrt, Liner Term Hook/Hook, nach CFR Durban, Liner Term Hook/Hook,“ zu buchen.

Die Sendung wurde am 12. und 13. 4. 2007 im Hafen von Shanghai auf die MS „P*****“ verladen. Die Verladung erfolgte gegen Ausstellung eines in englischer Sprache verfassten Konnossements vom 13. 4. 2007 durch die Reederei in China. Weder dieses Konnossement noch das Offert vom 23. 3. 2007 oder die Auftragsmail vom 31. 3. 2007 enthielten einen Hinweis darauf, dass der Vertrag dem Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (kurz: Hamburger Regeln) unterliegen sollte.

Die Ladung wurde an Deck mit Drahtseilen und Spannschrauben befestigt. Bei starkem Wind und hohem Seegang fiel einer der Luftvorwärmer am 20. 5. 2007 über Bord und konnte nicht mehr gefunden werden. Die Klägerin erbrachte als Transportversicherer der A***** für den entstandenen Schaden eine Versicherungsleistung von 545.000 EUR.

Mit der vorliegenden Klage begehrt die **Klägerin** von der Beklagten Regress durch Bezahlung jenes Betrags in EUR, der am Tag des Urteils dem Gegenwert von 128.500 Sonderziehungsrechten (SZR) des Internationalen Währungsfonds (IWF) entspricht, zuzüglich Verzugszinsen seit 20. 5. 2007. Da eine Fixkostenspedition vorgelegen sei, sei nicht Speditonsrecht, sondern Frachtrecht anzuwenden. Die Beklagte hafte nach den Hamburger Regeln, die in Österreich seit 1. 8. 1994 in Kraft seien. Nach deren Art 5 und 6 sei die Haftung jedoch - ausgehend von einem Bruttogewicht des in Verlust geratenen Guts von 51.400 kg - auf 128.500 Rechnungseinheiten (= SZR des IWF) beschränkt. Der Seefrachtvertrag sei auf schriftlichem Weg geschlossen worden. Das Anbot der Beklagten vom 23. 3. 2007 und die Annahme der A***** vom 31. 3. 2007 bildeten eine „andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde“ im Sinn des Art 2 Z 1 lit d der Hamburger Regeln, die hier Anwendung fänden, weil die Urkunden jeweils in Österreich ausgestellt worden seien.

Die **Beklagte** wendete - soweit noch von Bedeutung - ein, eine allfällige Haftung sei nach § 660 UGB mit maximal 10.000 ATS = 726,73 EUR beschränkt. Die Voraussetzungen für die - zu 8 Ob 74/04x dargelegte - Anwendbarkeit der Hamburger Regeln läge nicht vor, weil sich der Geschäftsfall auf einen Seetransport von Shanghai/China nach Durban/Südafrika beziehe, die keine

Vertragsstaaten dieses Übereinkommens seien, und auch das - in Shanghai ausgestellte - Konnossement nicht die Voraussetzungen des Art 2 Z 1 der Hamburger Regeln erfülle. Das Anbot und das Auftragschreiben seien keine „andere den Seefrachtvertrag beweisenden Urkunden“ im Sinn des Art 2 Z 1 lit d und e dieser Regeln.

Das **Erstgericht** verpflichtete die Beklagte, der Klägerin 726,73 EUR sA zu ersetzen und wies das darüber hinausgehende Klagebegehren ab. In rechtlicher Hinsicht führte es aus, die Hamburger Regeln seien nicht anzuwenden, weil eine „andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde“ im Sinn des Art 2 Z 1 lit d und e iVm Art 18 dieses Übereinkommens nicht ausgestellt worden sei. Das Offert der Beklagten und das Auftragsmail der A***** enthielten keine Empfangsbescheinigung und dienten ihrem Zweck nach nicht dem Nachweis des Abschlusses des Seefrachtvertrags; sie zielten vielmehr direkt auf den Vertragsabschluss ab, ohne zu Beweis Zwecken ausgestellt worden zu sein. Außerdem müsste es sich nach dem Wortlaut des Art 2 Z 1 lit d der Hamburger Regeln um ein einzelnes, den Seefrachtvertrag beweisendes Dokument handeln; hier ergebe sich der Inhalt des Seefrachtvertrags aber nur aus der Zusammenschau aller drei Mails (Offert, Nachtragsmail und Auftragsmail). Da ein Transport zu einem fixen Preis vereinbart worden sei, seien auch die AÖSp nicht anzuwenden. Die Beklagte hafte zwar für den Verlust des Transportguts, dies aber gemäß § 660 UGB nur bis zu einem Höchstbetrag von 10.000 ATS = 726,73 EUR.

Das nur von der Klägerin angerufene **Berufungsgericht** bestätigte das Ersturteil und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Gegen die von der Klägerin vertretene weite Auslegung, dass das Übereinkommen schon dann anzuwenden sei, wenn irgendeine

den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde oder auch mehrere Urkunden im Zusammenspiel in einem Vertragsstaat des Übereinkommens ausgestellt werde bzw würden, spreche schon die Verwendung des bestimmten Artikels „die“ (andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde) in Art 2 Z 1 lit d der Hamburger Regeln. Hätten die Vertragsstaaten des Übereinkommens mit dieser Formulierung den Seefrachtvertrag selbst gemeint, der hier von der Klägerin zur Begründung der von ihr gewünschten Anwendung der Hamburger Regeln herangezogen werde, dann hätte das Übereinkommen viel einfacher formuliert werden können (etwa: „das Konnossement oder der Seefrachtvertrag in einem Vertragsstaat ausgestellt wird“).

Viel naheliegender sei die Auslegung des Erstgerichts, wonach mit [den Worten] „die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde“ jene Beförderungsurkunde gemeint sei, die statt des Konnossements ausgestellt werde, also der Seefrachtbrief, bezüglich welcher das Übereinkommen unmittelbar im Anschluss nach den Bestimmungen über das Konnossement eine eigene Regelung enthalte. Ein solcher Seefrachtbrief sei hier jedoch (wegen der Ausstellung eines Konnossements) nicht ausgestellt worden.

Das Berufungsgericht teile daher die Rechtsansicht des Erstgerichts, dass mit „der anderen den Seefrachtbrief beweisenden Urkunde“ in Art 2 Z 1 lit d der Hamburger Regeln eine Urkunde im Sinn ihres Art 18 gemeint sei. Die E-Mails, mit welchen hier bezüglich des Seefrachtvertrags Anbot und Annahme erklärt worden seien, könnten die Anwendung der Hamburger Regeln nicht begründen.

Die ordentliche Revision sei zuzulassen, weil sich der Oberste Gerichtshof mit der Auslegung des Art 2 Z 1

lit d der Hamburger Regeln noch nicht befasst habe.

Dagegen richtet sich die **Revision** der Klägerin wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Abänderungsantrag, dem Klagebegehren auch im abgewiesenen Umfang stattzugeben.

Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen; in eventu ihr nicht Folge zu geben.

Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht angeführten Grund zulässig, sie ist aber nicht berechtigt.

Das Konnossement für den hier zu beurteilenden Seetransport wurde unstrittig nicht in einem Vertragsstaat der Hamburger Regeln ausgestellt. Die Revisionswerberin beruft sich jedoch weiterhin auf einen schriftlichen Vertragsabschluss zwischen der A***** und der Beklagten für den „Seefrachtfall“, der im „E-Mail-Verkehr“ erfolgt sei. Die darüber vorliegenden Urkunden (Schreiben der Beklagten vom 23. 3. 2007 und E-Mail der A***** vom 31. 3. 2007) stellten „in ihrer Gesamtheit“ eine andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde im Sinn des Art 2 Z 1 lit d der Hamburger Regeln dar. „Diese Urkunde(n) beweist (bewiesen) den Abschluss und den Inhalt des Seefrachtvertrags im Sinn des Art 1 Z 6 der Hamburger Regeln“, wobei ohnehin außer Streit stehe, dass ein Frachtvertrag zu fixen Kosten im Sinn des § 413 UGB vorliege. Entgegen dem Hinweis des Berufungsgerichts auf die deutschsprachige Fassung des Art 2 Z 1 lit d der Hamburger Regeln mit dem bestimmten Artikel („die“ [nicht „eine“] Urkunde) sei von der - verbindlichen - englischen und französischen Fassung auszugehen, die keine solche Unterscheidung erkennen lasse („or other documents“ bzw „ou autre documents“ [Anm: richtig jedoch jeweils: „*document*“]). Der Hinweis des Berufungsgerichts auf den Seefrachtbrief als „andere den Seefrachtvertrag beweisende

Urkunde“ sei ebenfalls verfehlt, weil der Seefrachtbrief lediglich ein Transportdokument darstelle und ihm die essentiellen Bestandteile eines Seefrachtvertrags gemäß Art 1 Z 6 der Hamburger Regeln fehlten. Zu Unrecht hätten das Erst- und das Berufungsgericht auch Art 18 der Hamburger Regeln zur Prüfung der Frage herangezogen, ob eine dem Konnossement „gleichwertige“ Urkunde vorliege. Art 18 der Hamburger Regeln betreffe nur die Widerlegbarkeit der Vermutung der Güterübernahme im Fall einer anderen Empfangsbestätigung statt eines Konnossements. Hier sei aber nicht die Güterübernahme strittig, sondern nur die Frage, wo der Seefrachtvertrag abgeschlossen worden sei und ob darauf die Hamburger Regeln anzuwenden seien. In Art 2 der Hamburger Regeln, der den Anwendungsbereich dieses Übereinkommens definiere, seien weder „Seefrachtbrief“ noch „Urkunden“ im Sinn ihres Art 18 „als mögliche Anwendungsvoraussetzungen“ angeführt.

Die **Revisionsbeantwortung** hält dem entgegen, dass die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit der Hamburger Regeln, die in der Entscheidung 8 Ob 74/04x angeführt wurden, hier - nach den vom Erstgericht getroffenen unstrittigen Feststellungen - nicht vorlägen.

Dem ist zu folgen.

Nach der im Rechtsmittelverfahren unbekämpften Tatsachengrundlage der angefochtenen Entscheidung ist nämlich davon auszugehen, dass

- die Klägerin auf Grund der Transportanfrage der A***** für den Transport vom Produzenten in China zum Empfänger nach Südafrika am 23. 3. 2007 ein Offert unterbreitet hat, in dem, getrennt nach einzelnen Positionen die Konditionen der Klägerin bekannt gegeben wurden;

- es in der Folge zu Nachverhandlungen und diversen Änderungen „im Wege einer E-Mail-Korrespondenz“

kam, sodass die Beklagte mit E-Mail vom 29. 3. 2007 gegenüber der A***** schließlich ein „weiteres“ Anbot erstattet wurde, wonach die restlichen Konditionen laut Erstanbot unverändert blieben;

- die A***** mit E-Mail vom 31. 3. 2007 erklärte, gemäß dem Anbot der Beklagten vom 23. 3. 2007 samt Nachträgen vom 29. 3. 2007 einen Seetransport FOB von Shanghai nach CFR Durban zu buchen (Blg ./C);

- weder das von der Reederei in China ausgestellte Konnossement vom 13. 4. 2007 noch das Offert vom 23. 3. 2007 noch die Auftragsmail vom 31. 3. 2007 einen Hinweis darauf enthielten, dass der Vertrag dem Übereinkommen unterliegen sollte;

- weder China noch Südafrika das Übereinkommen ratifiziert haben;

- das Konnossement nicht in einem Vertragsstaat ausgestellt wurde;

- sodass schon die Grundlage für die Anwendung des eine „andere“ den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde vorsehenden Art 2 Z 1 lit d zweiter Fall der Hamburger Regeln fehlte, weil ohnehin ein Konnossement vorlag, welches jedoch nicht in Österreich, sondern einem Nicht-Vertragsstaat ausgestellt worden war.

Strittig ist im Revisionsverfahren allein die Frage der Anwendbarkeit der Hamburger Regeln. Gemäß Art 2 Z 1 dieses Übereinkommens ist dieses auf alle Seefrachtverträge über Beförderungen zwischen zwei verschiedenen Staaten anzuwenden, wenn

a) der im Seefrachtvertrag vorgesehene Ladehafen in einem Vertragsstaat liegt,

b) der im Seefrachtvertrag vorgesehene Löschhafen in einem Vertragsstaat liegt,

c) einer der im Seefrachtvertrag wahlweise vorgesehenen Löschhäfen der tatsächliche Löschhafen ist und dieser Hafen in einem Vertragsstaat liegt,

d) das Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde in einem Vertragsstaat ausgestellt wird oder

e) das Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde vorsieht, dass der Vertrag diesem Übereinkommen oder den Rechtsvorschriften eines Staates, die den Bestimmungen des Übereinkommens Wirksamkeit verleihen, unterliegt.

Auch zu 8 Ob 74/04x hatte die Klägerin gar nicht behauptet, das Konnossement sei in Österreich ausgestellt worden. Es war vielmehr - wie im vorliegenden Fall - in einem Nicht-Vertragsstaat ausgestellt worden, und auch der Lade- und der Löschhafen lagen jeweils in Staaten, die das Übereinkommen nicht ratifiziert hatten. Der Oberste Gerichtshof führte dazu aus, „schon unter diesem Aspekt“ könne nicht davon ausgegangen werden, dass die Anwendbarkeit der Bestimmungen der Hamburger Regeln nachgewiesen worden sei (obwohl der dortige [See-]Transport [Verschiffung über Hamburg nach Manila] ebenfalls in Österreich zwischen im Inland ansässigen Vertragspartnern beauftragt worden war).

Auch im vorliegenden Fall hält die Klägerin (hinsichtlich des allein in Frage kommenden Art 2 Z 1 lit d der Hamburger Regeln) selbst fest, dass das Konnossement für den Seetransport nicht in einem Vertragsstaat dieses Übereinkommens ausgestellt wurde. Ebenso fehlt es auch hier an einem Nachweis für eine aus Art 2 Z 1 lit d 2. Fall abgeleitete Anwendbarkeit des Übereinkommens auf den fraglichen Seefrachtvertrag (worauf sich die Klägerin allein stützt):

Die Revision beruft sich hiezu auf die im Vertragsstaat Österreich verfassten E-Mails der in Österreich ansässigen Vertragspartner und macht geltend, diese stellten „in ihrer Gesamtheit“ eine „andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde“ im Sinn des Art 2 Z 1 lit d 2. Fall der

Hamburger Regeln dar, die deren Anwendbarkeit begründe. Dem kann jedoch - schon nach dem Wortlaut der zitierten Bestimmung - nicht gefolgt werden.

Sowohl im englischen als auch im französischen Text wird nämlich (als Alternative zu „**dem**“ Konnossement) jeweils ein anderes, den Seefrachtvertrag **nachweisendes**, in einem Vertragsstaat **ausgestelltes Dokument** gefordert („*the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State*“; „*le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un État contractant*“).

Die „UN-Commission on International Trade Law, Working Group on Electronic Commerce“ (39th Session, New York, 11.-15. März 2002) führt daher aus, es sei (auch) aus der Bezugnahme auf die Ausstellung einer „anderen Urkunde“ in Art 18 der Hamburger Regeln abzuleiten, dass das Abkommen die Verwendung von „paper-based documents“ beabsichtige („*the reference in article 18 to the issuance of a 'document' other than a bill of lading suggests that the Convention contemplates the use of paper based documents*“ [Page 25, Paragraph 127.]).

Gleiches ergibt sich auch aus der „Explanatory note by the UNCITRAL secretariat“ zu diesem Abkommen, die in den Absätzen 11., 13., 34., 40. und 41. (Seite 23, 27, und 28) klarstellt, dass die Hamburger Regeln auch anwendbar sein sollen, wenn vom Transporteur kein „*bill of lading*“, sondern ein anderes „*transport document*“, ausgestellt wird.

Nach den Feststellungen der Tatsacheninstanzen wurde der Vertrag nur mittels E-Mail abgeschlossen. Damit fehlt es im vorliegenden Fall an einer solchen („paper based“) anderen „*den Seefrachtvertrag beweisenden, in einem Vertragsstaat ausgestellten Urkunde*“. Wie in dem zu

8 Ob 74/04x entschiedenen Fall wurde vielmehr ohnehin ein Konnossement ausgestellt, allerdings nicht in einem Vertragsstaat des Übereinkommens. Der Klägerin ist es daher nicht gelungen, die Anwendbarkeit der Hamburger Regeln infolge Vorliegens eines solchen in Österreich ausgestellten anderen Dokuments (anstatt des Konnossements) nachzuweisen.

Angesichts dieser klaren Vorgaben gehen die weiteren Revisionsausführungen zu dem weder in der englischen noch der französischen Fassung enthaltenen, allein in der deutschen Übersetzung verwendeten bestimmten Artikel („die“ [nicht: „eine“] andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde) ins Leere. Gleiches gilt für die aus dem - hier gar nicht vorliegenden - Seefrachtbrief abgeleiteten Argumente zur Bekämpfung der zutreffenden Beurteilung der Vorinstanzen.

Die Revision muss daher erfolglos bleiben.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 41, 50 ZPO.

Oberster Gerichtshof,
Wien, am 29. Juni 2011

Dr. H u b e r

Für die Richtigkeit der Ausfertigung
die Leiterin der Geschäftsabteilung: