



**IM NAMEN DER REPUBLIK**

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch die Senatspräsidentin Dr. Kalivoda als Vorsitzende und die Hofrätinnen und Hofräte Dr. Höllwerth, Dr. E. Solé, Mag. Malesich und MMag. Matzka als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei U\*\*\*\*\* AG, \*\*\*\*\*, vertreten durch die Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG in Wien, gegen die beklagte Partei L\*\*\*\*\* GmbH, \*\*\*\*\*, vertreten durch Dr. Dominik Schärmer, Rechtsanwalt in Wien, und deren Nebenintervenientin M\*\*\*\*\*, vertreten durch die DSC Doralt Seist Csoklich Rechtsanwälte GmbH in Wien, wegen 44.390,45 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Linz als Berufungsgericht vom 15. Mai 2017, GZ 1 R 57/17h-38, mit dem das Urteil des Landesgerichts Salzburg vom 24. Februar 2017, GZ 6 Cg 72/16s-32, bestätigt wurde, zu Recht erkannt:

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei und deren Nebenintervenientin jeweils binnen 14 Tagen die mit jeweils 2.219,58 EUR (darin jeweils 369,93 EUR an Umsatzsteuer) bestimmten Kosten ihrer Revisionsbeantwortungen zu ersetzen.

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

Die Klägerin ist Transportversicherer der in Oberösterreich situierten B\*\*\*\*\* GmbH (fortan nur mehr: GmbH). Die in Salzburg ansässige Beklagte führt (auch auf dem Seeweg) internationale Transporte durch und war in dieser Funktion schon früher für die GmbH tätig.

Die GmbH beauftragte die Beklagte im Juni 2015

zu fixen Preisen mit dem Transport eines Containers mit 854 Kartons Batterien (Gesamtgewicht von 17.518,40 kg) von Z\*\*\*\*\* (China) zur GmbH und zwar per Schiff nach H\*\*\*\*\* (BRD), von dort per Bahn nach Österreich zum Bahnhof E\*\*\*\*\* und von dort per LKW zur GmbH.

Dem Auftrag lag ein Anbot der Beklagten („... ab FOB Verschiffungshafen bzw. EXW bis CFR H\*\*\*\*\* ... FOB Z\*\*\*\*\* ... ab CFR H\*\*\*\*\* bis DDU \*\*\*\*\* – nicht entladen – unverzollt – inklusive 2 Stunden freie Entladezeit u. Maut AT ...“) mit auszugsweise folgendem Inhalt zugrunde: „Wir arbeiten ausschließlich aufgrund der 'Allgemeinen Österreichischen Speditionsbedingungen (AÖSp) ... in der jeweils geltenden Fassung' ... Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die AÖSp die Haftung des Spediteurs in allen Fällen und ausnahmslos beschränken. ... Ist der genaue Ort des Schadenseintrittes bei Multimodalbeförderungen nicht nachweisbar, so ist die Haftung wiederum nach den AÖSp zu beurteilen. ... Ein Angebot bezieht sich im Falle der Ausstellung von (der Beklagten) eigenen Bills of Lading/Air Way Bills auf die von (der Beklagten) verwendeten Konnossement-/AWB Bedingungen, die insoweit Vorrang vor den AÖSp haben. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Lieferfristen und Haftungsbeschränkungen. ...“

Ein Widerspruch der GmbH gegen die im Anbot angeführten AÖSp erfolgte weder schriftlich noch mündlich.

Mit „Durchkonnossement“ („Bill of Lading“) informierte die Beklage als „Transportunternehmen“ die GmbH als „Empfänger“ von der Übernahme bzw der Versendung der Batterien vom „Versender“ Z\*\*\*\*\* Co Ltd: „Wir bestätigen hiermit, dass wir vom vorgenannten Versender in augenscheinlich guter Ordnung und Zustand die nachstehend bezeichnete Sendung zum unwiderruflichen

Transport gemäß Versandauftrag übernommen haben. Eines dieser Durchkonnossemente ist gegen Übergabe der Ware indossiert zu übergeben.“

Auf der Rückseite dieses Durchkonnossement sind die (Geschäfts-)Bedingungen angeführt und unter Pkt. 17. „Verjährung“ folgender Text abgedruckt: „Sofern nicht ausdrücklich vereinbart ist, ist das Transportunternehmen von jeglicher Haftung gemäß diesen Bedingungen zu entlasten, sofern nicht eine Klage eingebracht wird binnen 9 Monaten nach Lieferung der Ware, oder nach dem Datum, an dem die Ware hätte geliefert werden sollen, oder nach dem Datum, an dem gemäß Klausel 6.4 Unterlassung der Lieferung der Ware den Adressaten berechtigen würde, die Ware verlustig zu behandeln.“

Die GmbH hat auf die mit den (Geschäfts-)Bedingungen bedruckte Rückseite des Durchkonnossements ihren Firmenstempel sowie eine Unterschrift angebracht. Einen Widerspruch gegen die Bedingungen der Bills of Lading hat die GmbH nicht erhoben. Auch bei früheren mit der GmbH abgewickelten Aufträgen wurden solche Bills of Lading, auf denen auf der Rückseite diese Bedingungen abgedruckt waren, von der Beklagten verwendet und von der GmbH mit Stempel und Unterschrift versehen.

Die Ware wurde in einem Container auf einem Schiff der Nebenintervenientin transportiert. Während des Schiffstransports erfolgte keine Beschädigung des Containers und der Ware. Das Schiff lief am 25. 6. 2015 im Hafen in H\*\*\*\*\* ein. Dort sollten die Batterien umgeschlagen und auf die Bahn verladen werden. Dazu werden die Container vom Schiff herunter gehoben und sodann mit einem Portalhubstapelwagen („Van Carrier“) im Hafengelände zur

Bahnstation gebracht, wo die Container dann nach einer Zwischenlagerung auf den Zug verladen werden. Dieses „Löschen“ des Schiffes, auf dem sich mehrere tausend solcher Container befinden, nimmt mehrere Tage in Anspruch. In der Zeit 25. 6. bis 29. 6. 2015 wurde der für die GmbH bestimmte Container und die darin befindliche Batterieladung im mehrere Kilometer langen Hafenterminal in H\*\*\*\*\* bei der Umladung beschädigt. Konkret wurde jener „Van Carrier“, auf dem sich der Container befand, von einem anderen „Van Carrier“ angefahren. Die Beschädigung erfolgte noch im Hafenterminal bevor mit der Verladung für den Bahntransport durch den von der Beklagten Beauftragten begonnen werden konnte. Eine Verladung auf die Bahn war aufgrund der Beschädigung vorerst gar nicht möglich.

Die Beklagte informierte die GmbH erstmals mit Schreiben vom 29. 6. 2015 vom Schaden: „... Grund der Verspätung: Leider wurden wir nicht informiert, dass diese TA nicht verladen wurde. Laut Auskunft von E\*\*\*\*\* hat ein Terminal-Fahrzeug diesen Container beschädigt, so dass er nicht verladen werden konnte. ...“

In der Folge wurde die Ladung am 6. 7. 2015 neu verpackt unter Aufsicht eines Sachverständigen in einen anderen Container verladen, wenige Tage später mit der Bahn abtransportiert und schließlich im Ankunftsbahnhof E\*\*\*\*\* auf einen LKW aufgeladen. Bei der GmbH erfolgte die Entladung des Containers mit der beschädigten Ware am 14. 7. 2015.

Die Klägerin als Transportversicherer bezahlte der GmbH als ihrer Versicherungsnehmerin für den an der Ladung entstandenen Schaden 44.390,45 EUR.

Die **Klägerin** beehrte mit ihrer am 8. 7. 2016 eingebrachten Klage von der Beklagten gestützt auf § 67

VersVG die Zahlung von 44.390,45 EUR sA. Die Beklagte hafte für den von ihr zu verantwortenden und grob fahrlässig verursachten Schaden insbesondere gemäß Art 29 CMR in voller Höhe. Bei einem multimodalen Transport würden die Bestimmungen der CMR und jene des UGB über den Seehandel zur Anwendung kommen. Das Frachtrecht (§ 413 UGB) verdränge die AÖSp. Nach Art 32 CMR würden die Ansprüche innerhalb eines Jahres ab der Ablieferung verjähren, sodass Verjährung noch nicht eingetreten sei. Auch bei Anwendung der seerechtlichen Bestimmungen des UGB (§§ 612, 662 UGB; Verjährungsfrist ebenfalls ein Jahr) sei Verjährung noch nicht eingetreten. Im Fall der Ausstellung eines Konnossements, hier der Bill of Lading, könnten gemäß § 662 Abs 1 UGB weder die Haftungssumme noch die Verjährungsfrist vertraglich – etwa durch die AÖSp – beschränkt werden.

Die **Beklagte** beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Sie habe mit der GmbH die Geltung der AÖSp vereinbart. Die CMR seien nicht anzuwenden. Die Beschädigung des Containers sei bei dem von der Nebenintervenientin durchgeführten Umschlag im Seehafenterminal in H\*\*\*\*\* (BRD) durch ein Terminalfahrzeug erfolgt und daher der Seefrachtstrecke zuzuordnen. Wegen des Schadensortes im Seehafen sei Seefrachtrecht anzuwenden, womit für die Anwendung der CMR kein Raum bleibe. Bei multimodalen Beförderungen beginne die einjährige Ausschlussfrist des § 612 UGB schon mit dem Ablieferungszeitpunkt auf der betreffenden Teilstrecke, hier also in H\*\*\*\*\* (BRD), zu laufen. Der Anspruch sei zufolge § 64 AÖSp verfristet und erloschen. Außerdem wäre ihre Haftung gemäß § 54 lit a Z 2 AÖSp der Höhe nach mit 1.090,09 EUR begrenzt.

Die **Nebenintervenientin** verwies darauf, dass der Container nach der Abladung beim Hafenumschlag in H\*\*\*\*\* (BRD) durch ein Terminalfahrzeug beschädigt worden sei.

Das **Erstgericht** wies die Klage ab. Rechtlich ging es bei der multimodalen Beförderung vom Schadensort Hafenterminal H\*\*\*\*\* (BRD) und dem für diese Teilstrecke (noch) maßgeblichen Seehandelsrecht aus. Für die Anwendung der CMR bleibe kein Raum. Da ein Konnossement ausgestellt worden sei, gelte § 612 UGB, der eine einjährige Ausschluss- oder Präklusivfrist normiere, die von Amts wegen zu berücksichtigen und nach deren Ablauf der Anspruch erloschen sei. Da bei multimodalen Beförderungen der Ablieferungszeitpunkt der Güter auf der betreffenden Teilstrecke ausschlaggebend sei und zudem der in § 612 UGB ausdrücklich erwähnte § 611 Abs 1 Satz 1 UGB den Begriff „Löschhafen“ verwende, könne mit dem Übernahme- und Auslieferungsort nur die Ablieferung der Güter im Hafen H\*\*\*\*\* (BRD) spätestens am 29. 6. 2015 und nicht die Ablieferung bei der GmbH am 14. 7. 2015 gemeint sein. Demnach sei die Einbringung der Klage am 8. 7. 2016 verspätet erfolgt und der Anspruch erloschen. Selbst wenn man die Ablieferung bei der GmbH am 14. 7. 2015 für maßgeblich halten wollte, wäre für die Klägerin im Hinblick auf die Verjährungsfrist des § 64 AÖSp nichts zu gewinnen. § 662 UGB betreffe nur den Verfall und stehe einer vertraglichen Verkürzung der Verjährung – etwa durch die AÖSp – nicht entgegen. Nach § 64 AÖSp würden alle Ansprüche gegen den Spediteur in sechs Monaten verjähren. Die Verjährung beginne mit der Kenntnis des Berechtigten vom Anspruch, spätestens jedoch mit der Ablieferung des Gutes zu laufen. Im Hinblick auf die am

29. 6. 2015 erfolgte Schadensmeldung sei der Anspruch bis zur Klagseinbringung am 8. 7. 2016 auch nach § 64 AÖSp verjährt, was zur Klagsabweisung führen müsse.

Das **Berufungsgericht** gab der Berufung der Klägerin nicht Folge. Es vertrat ebenfalls die Rechtsansicht, dass § 662 Abs 1 UGB zwar die einjährige Verfallsfrist des § 612 UGB betreffe, aber einer vertraglichen Verkürzung der in den §§ 439, 414 UGB geregelten einjährigen Verjährungsfrist durch § 64 AÖSp nicht entgegenstehe. Bei bekanntem Schadensort sei im Fall einer multimodalen Beförderung auch für den Beginn der Verjährungsfrist die Übernahme- und Auslieferung am Ende der betreffenden Teilstrecke maßgeblich. Das Erstgericht habe daher ebenfalls zutreffend erkannt, dass für die Haftungsbefreiung nach einem Jahr (§§ 611 Abs 1 Satz 1 und 612 UGB) die Auslieferung im „Löschungshafen“ maßgeblich sei. Zusammenfassend sei daher der Ersatzanspruch der Klägerin nach dem Spediteurrecht verjährt und nach dem Seefrachtrecht verfristet.

Das Berufungsgericht sprach aus, dass die ordentliche Revision mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage im Sinn des § 502 Abs 1 ZPO nicht zulässig sei.

Gegen dieses Urteil richtet sich die außerordentliche **Revision** der Klägerin wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag auf Abänderung dahin, dass dem Klagebegehren stattgegeben werde. Hilfsweise stellt die Klägerin auch einen Aufhebungsantrag.

Die Beklagte und deren Nebenintervenientin erstatteten eine – ihnen freigestellte – **Revisionsbeantwortung** mit dem Antrag, die Revision der Klägerin zurückzuweisen, hilfsweise dieser keine Folge zu geben.



Die Revision ist zur Klarstellung der Rechtslage zulässig; sie ist allerdings nicht berechtigt.

**A. Forderungsübergang nach § 67 Abs 1 VersVG:**

1. Alle Parteien gehen im Revisionsverfahren übereinstimmend davon aus, dass die GmbH und die Beklagte für den zu beurteilenden Transport die Geltung der AÖSp wirksam vereinbart haben. Daraus folgt auch die im Revisionsverfahren ebenfalls unstrittige Anwendung österreichischen Rechts (§ 65 lit c AÖSp).

2. Versichert der Auftraggeber – wie hier die GmbH – selbst, so ist nach § 37 lit d AÖSp jeder Schadenersatzanspruch aus den durch diese Versicherung gedeckten Gefahren gegen den Spediteur ausgeschlossen, geht also nicht auf den Versicherer über. § 37 lit d AÖSp ist eine vom Auftraggeber zugunsten des Spediteurs vorgenommene Haftungsfreizeichnung und kein Vertrag zu Lasten des Versicherers. Der letzte Halbsatz des § 37 lit d AÖSp („geht also nicht auf den Versicherer über“) hat keinen eigenständigen Regelungsgehalt, sondern ist die nach Ansicht der Vertragsparteien aus der vorangehenden Haftungsfreizeichnung (vermeintlich) resultierende Rechtsfolge (7 Ob 2/16v).

3. Hat der Versicherungsnehmer seinen Anspruch gegen den Dritten – wirksam – aufgegeben, so entfällt damit auch der Regressanspruch des Versicherers gegen den Dritten. Die in diesem Fall an diese Haftungsfreizeichnung anknüpfenden Rechtsfolgen erschließen sich nicht über das Rechtsinstitut des Vertrags zu Lasten eines Dritten, sondern aus dem dafür einschlägigen Regelungskonzept des § 67 VersVG. Der Versicherer ist demnach gegen Dispositionen zu seinen Lasten insofern geschützt, als er in (analoger)

Anwendung des § 67 Abs 1 letzter Satz VersVG von seiner Leistungspflicht befreit ist, soweit die Haftungsfreizeichnung durch den Versicherungsnehmer einen – hier allerdings nicht zu prüfenden – Verstoß gegen das Aufgabeverbot darstellt (7 Ob 2/16v).

4. Soweit demnach im vorliegenden Fall § 37 lit d AÖSp zum Tragen käme, dieser Bestimmung also keine zwingende transportrechtliche Regelung entgegenstünde, würde der Regressanspruch der Klägerin gegen die Beklagte schon aus diesem Grund entfallen. Das Erstgericht ist im vorliegenden Fall aus näher dargestellten Erwägungen von der Unwirksamkeit des § 37 lit d AÖSp und demnach vom erfolgten Forderungsübergang auf die Klägerin ausgegangen. Ob diese Rechtsansicht zutrifft, ist aber nicht zu prüfen, weil, wie zu zeigen sein wird, selbst ein gegebenenfalls auf die Klägerin übergegangener Anspruch jedenfalls verjährt ist.

#### **B. Transportrechtliche Verfalls- und Verjährungsbestimmungen:**

1. Ansprüche gegen den Spediteur wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren gemäß § 414 Abs 1 UGB in einem Jahr. Die Verjährungsfrist kann durch Vertrag verlängert werden. Die Verjährung beginnt nach § 414 Abs 2 UGB im Falle der Beschädigung oder Minderung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des Verlusts oder der verspäteten Ablieferung mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen. Auf die Verjährung der Ansprüche gegen den Frachtführer wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes finden nach § 439 Satz 1 UGB die Vorschriften des § 414 UGB entsprechende Anwendung.

2. Nach § 64 AÖSp verjähren alle Ansprüche gegen den Spediteur, gleichviel aus welchem Rechtsgrund und unabhängig vom Grad des Verschuldens, in sechs Monaten (vgl. RIS-Justiz RS0106911). Auch grobe Fahrlässigkeit schließt die kurze Verjährungsfrist des § 64 AÖSp nicht aus (RIS-Justiz RS0049684). Die Verjährung beginnt mit der Kenntnis des Berechtigten von dem Anspruch, spätestens jedoch mit der Ablieferung des Gutes. § 414 UGB ist dispositiv, weshalb abweichende vertragliche Vereinbarungen zulässig sind. Daher wird bei Zugrundelegung der AÖSp die Verjährungsfrist zufolge § 64 AÖSp für sämtliche Ansprüche auf sechs Monate verkürzt (1 Ob 2374/96s; *Csoklich* in *Jabornegg/Artmann*<sup>2</sup> § 414 Rz 6; *Bauer* in *U. Torggler*, UGB<sup>2</sup> [2016] § 414 Rz 6).

3. Nach der das Seefrachtrecht betreffenden Regelung des § 612 UGB wird der Verfrachter von jeder Haftung für Verluste oder Beschädigungen der Güter frei, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Auslieferung der Güter oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird. Ist – wie hier – ein Konnossement (Bill of Lading) ausgestellt, so können nach § 662 Abs 1 UGB die Verpflichtungen des Verfrachters (ua) aus § 612 UGB durch Rechtsgeschäft im Voraus nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden.

4. Die Vorinstanzen sind – abgeleitet aus 7 Ob 145/10i – davon ausgegangen, dass die durch § 662 Abs 1 UGB erfolgte Zwingendstellung der Frist des § 612 UGB zu Lasten des Verfrachters der Anwendung des § 64 AÖSp nicht entgegenstehe, weil es sich bei letztgenannter Bestimmung und im Gegensatz zu § 612 UGB um keine Haftungsbeschränkung, sondern (nur) um eine

Verjährungsbestimmung handle, die auf den Anspruch an sich keinen Einfluss habe. Der Fachsenat vermag sich dieser Ansicht nicht anzuschließen: Zunächst betraf die Entscheidung 7 Ob 145/10i nicht die Beurteilung der hier fraglichen Reichweite des § 662 Abs 1 UGB, sondern das Verhältnis des § 64 AÖSp zu § 51 lit b AÖSp. Außerdem handelt es sich bei Verfall und Verjährung – gemessen an ihrer praktischen Bedeutung und abgesehen vom Fortbestand einer Naturalobligation – um im Wesentlichen gleichartige Rechtsinstitute. Versteht man daher § 612 iVm § 662 UGB als zu Lasten des Verfrachters zwingende Verfallsklausel, dann stellt auch die Vereinbarung der kürzeren Verjährungsfrist des § 64 AÖSp eine erhebliche, dem § 662 UGB widersprechende und daher unzulässige Beschränkung der Anspruchsverfolgung durch den Auftraggeber dar (idS wohl auch die deutsche RspuL zu § 612 HGB aF II ZR 351/56 = NJW 1959, 720 [Schiedsklausel]; *Rabe*, Seehandelsrecht<sup>4</sup> § 612 HGB Rz 14; *Schaps/Abraham*, Das Seerecht I<sup>4</sup> § 612 HGB Rz 9). Der Fachsenat geht daher davon aus, dass die Vereinbarung der kürzeren Verjährungsfrist des § 64 AÖSp eine dem § 662 UGB widersprechende und in dessen Anwendungsbereich unzulässige Verkürzung der Verfallsfrist des § 612 UGB darstellt.

5. Der Anwendungsbereich des § 662 UGB wird allerdings durch § 663 UGB deutlich eingeschränkt. Nach § 663 Abs 2 Z 2 UGB findet nämlich § 662 UGB auf die Verpflichtungen, die dem Verfrachter hinsichtlich der Güter in der Zeit vor ihrer Einladung und nach ihrer Ausladung obliegen, gerade nicht (mehr) Anwendung, verwirklicht sich doch in diesen Bereichen keine Seegefahr mehr, sondern es liegt noch oder bereits wieder ein Landschaden vor (*Schaps/Abraham*, Das Seerecht I<sup>4</sup> § 663 HGB Rz 7). Es darf

daher die Haftung des Verfrachters hinsichtlich der Güter für die Zeit vor ihrer Einladung und nach ihrer Ausladung von § 662 UGB abweichend vertraglich verkürzt werden, weshalb der Vereinbarung der kürzeren Verjährungsfrist des § 64 AÖSp für diese Zeiträume kein Hindernis entgegensteht.

6. Nach Art 32 Abs 1 CMR verjähren Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist jedoch drei Jahre. Nach Art 41 Abs 1 CMR ist grundsätzlich jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung.

7. Als Zwischenergebnis sei im gegebenen Zusammenhang festgehalten: Soweit der Schaden nicht nach der CMR zu beurteilen ist, sondern sich die Verjährung nach den §§ 414, 439 Satz 1 UGB richtet oder der Schaden an der Ladung nach Seefrachtrecht zu beurteilen ist und die Zeit vor ihrer Einladung und nach ihrer Ausladung betrifft (§ 663 Abs 2 Z 2 UGB), kann durch die Vereinbarung des § 64 AÖSp die Verjährungsfrist wirksam auf 6 Monate verkürzt werden.

### **C. Der multimodale Transport:**

Hat der erteilte Transportauftrag von vornherein die Beförderung mit verschiedenen Beförderungsmitteln zum Gegenstand (Lastkraftwagen, Eisenbahn, Schiff), richtet sich die Ersatzpflicht des mit der Beförderung über die gesamte Strecke beauftragten Frachtführers nach der für das jeweilige Beförderungsmittel geltenden Haftungsordnung. Dieses „Network-System“ ist für die Ermittlung der Haftungsordnung bestimmend. Es ist daher nach bisher herrschender Rechtsprechung bei bekanntem Schadensort auf den zwischen den Parteien des multimodalen Frachtvertrags hypothetisch

abgeschlossenen Vertrag über die Beförderung auf derjenigen Teilstrecke abzustellen, auf der der Schaden eingetreten ist (6 Ob 349/97k [Ort des Verlustes]; 7 Ob 145/10i). Anstelle des Übernahme- und Auslieferungsorts der multimodalen Beförderung treten der Ort des Beginns und des Endes der betreffenden Teilstrecke (RIS-Justiz RS0062353 [T3]; RS0126555).

#### **D. Die (möglichen) Teilstrecken:**

1. Nun könnte sich bei einem multimodalen Transport, der lediglich in Teilstrecken (und nicht auch noch in Zwischenbereiche) zerlegt werden kann, bei dem also die Umladung nicht gesondert vereinbart wurde und diese auch kein für einen Hafenterminal ungewöhnliches Transportmittel erforderte, das Aus- und Umladen des Gutes im Hafen noch der Seestrecke zuordnen lassen, ist doch ein solcher Vorgang für den Transport zur See typisch (vgl dazu I ZR 325/02 = BeckRS 2005, 14495; I ZR 138/04 = BeckRS 2007, 18408; ferner I ZR 128/15 = BeckRS 2016, 116079; *Thume* in MüKo UGB<sup>3</sup> § 407 Rz 29a; *Kirchhof* in BeckOK HGB<sup>16</sup> § 407 Rz 9; *Ramming*, Hamburger Handbuch Multimodaler Transport, § 28 Rz 949; *ders*, Teilstrecken einer multimodalen Beförderung und ihre Abgrenzung, TranspR 2007, 89; *Reuschle* in *Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn*, HGB<sup>3</sup> § 452 Rz 20; *Kopper*, Der multimodale Ladeschein im internationalen Transportrecht, 82 [Containerhafen]; *Koller*, Transportrecht<sup>9</sup> § 452 HGB Rz 15a, 15d; *Schütz/Schärmer*, Transportrecht 220; tw aA etwa *Martiensen*, Multimodaltransport und Güterumschlag in Seehäfen im Lichte neuerer Rechtsprechung, VersR 2008, 888). Bei der Seefracht ist die Ausladung nach deren Beförderung aus dem Frachtraum über die Reling mit dem Absetzen am Kai oder in einen Leichter abgeschlossen (vgl

*Schaps/Abraham*, Das Seerecht I<sup>4</sup> § 663 HGB Rz 11; *Enge*, Transportversicherung [1983] 321). Es steht fest, dass die Beschädigung des Containers und der Ware nicht während des eigentlichen Seetransports am Schiff, sondern erst nach der „Ausladung“ (Löschung) durch den Zusammenstoß zweier Portalhubstapelwagen im Zuge der Manipulation zur Umladung im Hafenterminal erfolgte. Für diesen Zeitraum gilt daher § 663 Abs 2 Z 2 UGB, der die wirksame Vereinbarung der kürzeren Verjährungsfrist des § 64 AÖSp ermöglicht.

2. Wollte man – wie von der Nebenintervenientin in ihrer Revisionsbeantwortung vertreten – die Umladung des Containers im Hafenterminal nach der Ausladung und vor der Verladung auf die Schiene, also den Hafenumschlag, als eigene Teilstrecke werten (idS allenfalls 7 Ob 145/10i; vgl auch 7 Ob 147/10h), führt auch dies zu keinem abweichenden Ergebnis. Auf diese Teilstrecke finden jedenfalls die CMR keine Anwendung. Nach österreichischem Recht unterliegen nämlich der CMR (nur) 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 Z 1 CMR). Weiters sind auf eine derartige entgeltliche Beförderung mit hier nicht in Betracht kommenden Ausnahmen auch die CMR anzuwenden, sofern der vertragliche Ort der Übernahme oder der vertragliche Ort der Ablieferung des Guts im Inland liegen (§ 439a UGB). All dies trifft für den Bereich des Hafenterminals in H\*\*\*\*\* (BRD) nicht zu (vgl 7 Ob 145/10i). Damit wäre auf die allgemeinen Bestimmungen des UGB, nämlich §§ 439 iVm 414 UGB, zurückzugreifen, nach denen Ansprüche aus dem Frachtvertrag zwar innerhalb eines Jahres verjähren, doch

kann die Verjährungsfrist durch Vereinbarung verkürzt werden. Durch die Vereinbarung der AÖSp käme es dann wiederum zur Fristverkürzung auf sechs Monate.

#### **E. Ergebnis:**

Die Rechtsprechung zum multimodalen Transport, wonach sich die Ersatzpflicht des mit der Beförderung über die gesamte Strecke beauftragten Frachtführers nach der für das jeweilige Beförderungsmittel geltenden Haftungsordnung richtet (vgl Punkt C.), diene nach bisherigem Verständnis zur Klärung der „Ersatzpflicht des mit der Beförderung über die gesamte Strecke beauftragten Frachtführers“ und der „für das jeweilige Beförderungsmittel geltenden Haftungsordnung“. Die Vorinstanzen meinen, dass diese auf Teilstrecken bezogene Betrachtungsweise auch für jenen Zeitpunkt gelten müsse, mit dem Verfalls- und Verjährungsfristen zu laufen beginnen, weshalb es insoweit auf die Ablieferung oder die Übergabe am Ende einer bestimmten Teilstrecke und nicht auf die Ablieferung beim Auftraggeber (Empfänger) am Ende des Transports ankomme. Ob nun diese auf Teilstrecken bezogene Betrachtungsweise tatsächlich ganz generell, etwa auch im Fall der vereinbarten Geltung der (verjährungsrechtlichen Regelungen der) AÖSp oder von AGB, immer auch für den Beginn des Laufs von Verfalls- und Verjährungsfristen maßgeblich ist, muss im gegebenen Zusammenhang nicht beurteilt werden. Gleichgültig, ob man nämlich den Schaden noch der Seestrecke oder einer eigenen Teilstrecke (Umladung) zurechnet, kommt es zufolge Anwendung der jeweils disponiblen Regelungen des § 663 Abs 2 Z 2 UGB (vgl Punkt D.1.) oder der §§ 439 iVm 414 UGB (vgl Punkt D.1.) zur wirksamen Vereinbarung der auf sechs Monate verkürzten Verjährungsfrist des § 64 AÖSp. Selbst wenn man dann erst vom Zeitpunkt der Ladungszustellung bei



der GmbH am 14. 7. 2015 ausgeht, erfolgte die Klageerhebung am 8. 7. 2016 erst nach Ablauf von sechs Monaten. Ein gegebenenfalls auf die Klägerin übergegangener Anspruch ist daher jedenfalls verjährt. Abschließend sei noch erwähnt, dass die (auch von den Parteien nicht aufgegriffene) Frage, ob die Frist von sechs Monaten nach AÖSp oder die im Konnossement genannte Frist von neun Monaten gilt, mangels Relevanz dahingestellt bleiben kann, weil die längere Frist ebenfalls abgelaufen ist.

**F. Kostenentscheidung:**

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 50, 41 ZPO.

Oberster Gerichtshof,  
Wien, am 20. April 2018  
Dr. K a l i v o d a  
Für die Richtigkeit der Ausfertigung  
die Leiterin der Geschäftsabteilung: