BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 176/08

Verkündet am:
1. Juli 2010
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

CMR Art. 29 Abs. 1

Aufgrund des allgemeinen Hinweises in einem Frachtvertrag "ACHTUNG: Diebstahlgefährdete Ware! Wagen wird verplombt!" muss der Spediteur/Frachtführer grundsätzlich nicht davon ausgehen, dass bei der Durchführung der Beförderung eine "besondere Gefahrenlage" besteht, die das Ergreifen besonderer Sicherungsmaßnahmen (insbesondere den Einsatz eines Kastenwagens anstatt eines Planen-Lkw sowie gegebenenfalls den Einsatz eines zweiten Fahrers) erfordert.

BGH, Urteil vom 1. Juli 2010 - I ZR 176/08 - OLG Düsseldorf
LG Krefeld

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Juli 2010 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Schaffert und Dr. Koch

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 1. Oktober 2008 aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Klägerin ist Transportversicherer der I. L. GmbH in Willich (im Weiteren: Versicherungsnehmerin). Sie nimmt das beklagte Speditionsunternehmen wegen des Verlustes von Transportgut aus abgetretenem und übergegangenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin auf Schadensersatz in Anspruch.

2 Die Versicherungsnehmerin wurde im August 2004 mit der Beförderung von Autoradios im Gesamtwert von über 260.000 € von Deutschland nach Frankreich beauftragt. Mit der Durchführung des Transports betraute sie die Beklagte, die ihrerseits den ständig für sie fahrenden Frachtführer S.

einsetzte. Der an die Beklagte gerichtete Frachtauftrag vom 12. August 2004 enthielt unter anderem folgende Angaben: "Frachtpauschale: 740 € (all in); Bemerkungen: ACHTUNG: Diebstahlgefährdete Waren! Wagen wird verplombt! … Sollten Sie den Auftrag an einen anderen Frachtführer weitergeben, müssen o.g. Bestimmungen gleichlautend ebenfalls übertragen werden."

3 Der von der Beklagten beauftragte Frachtführer holte das Gut vereinbarungsgemäß am späten Nachmittag des 12. August 2004 mit einem Planen-Lkw vom Warenlager der Versicherungsnehmerin in Willich ab. Gegen 20.00 Uhr fuhr er in Belgien auf einen unbewachten Parkplatz, um dort eine vorgeschriebene Ruhepause zu verbringen. Während der Fahrer in der Führerhauskabine schlief, zerschnitten Diebe die Plane des Transportfahrzeugs und entwendeten insgesamt 356 Autoradios im Gesamtwert von 22.858,76 €.

4 Die Versicherungsnehmerin weigerte sich zunächst, den ihrer Auftraggeberin durch den Diebstahl entstandenen Schaden zu ersetzen. Sie wurde deshalb von der Auftraggeberin auf Zahlung von 23.115,60 € verklagt und vom Landgericht Krefeld entsprechend verurteilt (Urt. v. 28.3.2006 - 12 O 133/05). Die Beklagte und der ausführende Frachtführer waren diesem Rechtsstreit auf Seiten der Versicherungsnehmerin als deren Streithelfer beigetreten.

5 Im vorliegenden Rechtsstreit nimmt die Klägerin die Beklagte in Regress und verlangt für den Verlust der Ware einen Ersatzbetrag in Höhe von 21.960,04 € (22.858,76 € abzüglich des von der Beklagten gezahlten Betrags in Höhe von 898,72 €). Darüber hinaus begehrt sie die Erstattung von Rechtsverfolgungskosten in Höhe von insgesamt 8.538,43 €.

6 Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte hafte für den Verlust des Gutes unbeschränkt, weil sie mit der Beauftragung des Frachtführers S. leicht-

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

fertig gehandelt habe. Die Beklagte habe - unstreitig - gewusst, dass der von ihr beauftragte Frachtführer stets allein fahre und nur einen Planen-Lkw zur Verfügung habe.

7 Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 30.498,47 € nebst Zinsen zu verurteilen.

8 Die Beklagte hat demgegenüber insbesondere vorgebracht, der von ihr beauftragte Frachtführer habe für sie seit vielen Jahren stets sorgfältig und gewissenhaft Transporte durchgeführt. Seine Beauftragung könne ihr daher nicht als ein schwerwiegendes Organisationsverschulden vorgeworfen werden. Die Versicherungsnehmerin treffe jedenfalls ein gravierendes Mitverschulden an der Entstehung des Schadens, weil sie es pflichtwidrig unterlassen habe, vor Beginn des Transportes auf den hohen Wert der Ware hinzuweisen. Bei Erteilung des gebotenen Hinweises hätte sie, die Beklagte, für eine ergänzende Sicherung des Gutes während der Beförderung sorgen können. Zudem habe die Versicherungsnehmerin spätestens bei der Beladung des Transportfahrzeugs gewusst, dass das Gut mit einem Planen-Lkw befördert werden würde. Sie hätte daher von einer Beladung Abstand nehmen müssen, wenn sie gemeint hätte, die Sicherheit des Gutes sei bei einem Transport mit einem Planen-Fahrzeug und nur einem Fahrer nicht gewährleistet.

9 Das Landgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Die dagegen gerichtete Berufung ist erfolglos geblieben.

10 Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Klageabweisung weiter. Die Klägerin beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

11 I. Das Berufungsgericht hat eine unbeschränkte Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Verlust nach Art. 17 Abs. 1, Art. 29 CMR angenommen. Dazu hat es ausgeführt:

12 Für den Transport habe eine "besondere Gefahrenlage" bestanden. Mit dem Warnhinweis im Frachtauftrag "ACHTUNG: Diebstahlgefährdete Waren!" habe die Versicherungsnehmerin der Beklagten eindeutig zu verstehen gegeben, dass der Transport aus ihrer Sicht wegen der Art des Gutes mit besonderen Risiken verbunden sei und deshalb entsprechende Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden müssten. Den sich daraus ergebenden Sicherheitsanforderungen bei der Organisation der Beförderung (insbesondere Einsatz eines Kasten-Lkw, bei Verwendung eines Planen-Lkw Einsatz eines zweiten Fahrers oder Organisation eines durchgehenden Transports ohne Übernachtungsaufenthalt) sei die Beklagte nicht gerecht geworden. Dies rechtfertige die Annahme eines qualifizierten Verschuldens i.S. von Art. 29 Abs. 1 CMR. Entgegen der Auffassung der Beklagten habe das nächtliche Abstellen des Lkw auf einem unbewachten Autobahnrastplatz in Belgien nicht den gebotenen Sicherheitserfordernissen genügt, wie sich schon aus dem Umstand ergebe, dass ein Teil der Ladung entwendet worden sei.

13 Der Schadensersatzanspruch der Klägerin sei nicht wegen eines ihrer Versicherungsnehmerin anzulastenden Mitverschuldens zu kürzen. Entgegen der Auffassung der Beklagten ergebe sich ein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin nicht aus der Tatsache, dass deren Mitarbeiter nicht von einer Beladung des Planen-Lkw abgesehen hätten. Die von der Versicherungsnehmerin unterlassene Wertdeklaration rechtfertige ebenfalls nicht die Annahme eines Mitverschuldens, weil die Beklagte nicht substantiiert dargelegt habe,

dass und auf welche Weise sie bei einer Wertangabe für eine sorgfältigere Behandlung des Transportgutes gesorgt hätte.

14 II. Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben Erfolg. Sie führen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

15 1. Die Revision ist entgegen den von der Revisionserwiderung geäußerten Zweifeln unbeschränkt zulässig. Eine Zulassungsbeschränkung, die sich nicht aus dem Tenor, sondern - wie hier - allein aus den Entscheidungsgründen ergibt, kann nur dann angenommen werden, wenn aus den Gründen mit hinreichender Klarheit hervorgeht, dass das Berufungsgericht die Möglichkeit einer Nachprüfung im Revisionsverfahren nur wegen eines abtrennbaren Teils seiner Entscheidung eröffnen wollte (BGH, Beschl. v. 14.5.2008 - XII ZB 78/07, NJW 2008, 2351 Tz. 16; Urt. v. 26.3.2009 - I ZR 44/06, GRUR 2009, 660 Tz. 21 - Resellervertrag, m.w.N.). Das ist hier nicht der Fall. Das Berufungsgericht hat in den Gründen seines Urteils lediglich das Motiv für seine Zulassungsentscheidung bezeichnet (vgl. BGHZ 90, 318, 320).

16 2. Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Beklagte, die zu festen Kosten mit einem grenzüberschreitenden Straßengütertransport beauftragt war, als Frachtführerin der Haftung nach der CMR unterliegt. Danach hat sie für den Verlust von Transportgut während ihrer Obhutszeit gemäß Art. 17 Abs. 1 i.V. mit Art. 3 CMR grundsätzlich Schadensersatz zu leisten. Vollen Schadensersatz - über die Beschränkungen des Art. 23 Abs. 3 und 7 CMR hinaus - schuldet die Beklagte aber nur dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 29 Abs. 1 CMR erfüllt sind. Nach dieser Bestimmung kann sich der Frachtführer nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden

verursacht hat. Das Gleiche gilt, wenn seinen Bediensteten oder Verrichtungsgehilfen ein solches qualifiziertes Verschulden zur Last fällt (Art. 29 Abs. 2 Satz 1 CMR).

17 Ist der Gütertransportschaden - wie hier - nach dem Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes am 1. Juli 1998 eingetreten, so reicht bei Anwendbarkeit deutschen Rechts für ein Verschulden, das zur Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen der CMR führt, die grobe Fahrlässigkeit nicht mehr aus. Liegt kein Vorsatz vor, ist vielmehr ein leichtfertiges Verhalten erforderlich, zu dem das Bewusstsein hinzukommen muss, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde (BGH, Urt. v. 20.1.2005 - I ZR 95/01, TranspR 2005, 311, 313 = VersR 2006, 814; Urt. v. 6.6.2007 - I ZR 121/04, TranspR 2007, 423 Tz. 15 = VersR 2008, 1134). Hiervon ist auch das Berufungsgericht ausgegangen.

18 3. Die Revision wendet sich mit Erfolg dagegen, dass das Berufungsgericht im Streitfall die Voraussetzungen für das Vorliegen einer bewussten Leichtfertigkeit bejaht hat.

19 a) Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine "Leute" in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfer-

tige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (BGHZ 158, 322, 328 f.; BGH TranspR 2007, 423 Tz. 17 m.w.N.).

20 b) Die tatrichterliche Beurteilung der Frage, ob eine bewusste Leichtfertigkeit vorliegt, kann das Revisionsgericht nur in eingeschränktem Maße nachprüfen. Die Prüfung muss sich darauf beschränken, ob der Tatrichter den Rechtsbegriff der bewussten Leichtfertigkeit verkannt hat oder ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (BGHZ 158, 322, 327; BGH TranspR 2007, 423 Tz. 18). Solche Rechtsfehler sind hier gegeben. Das Landgericht, dessen Ausführungen das Berufungsgericht ausdrücklich für zutreffend erachtet hat und auf die es Bezug genommen hat, ist zwar von einem zutreffenden Maßstab der Leichtfertigkeit ausgegangen. Es hat jedoch zu geringe Anforderungen an das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens gestellt. Nach den getroffenen Feststellungen kann kein besonders schwerer Pflichtenverstoß der Beklagten bei der Organisation des von ihr durchzuführenden Transports angenommen werden. Ein qualifiziertes Verschulden des Unterfrachtführers, das sich die Beklagte gemäß Art. 3 CMR zurechnen lassen müsste, haben die Vorinstanzen nicht festgestellt.

21 aa) Welche Sicherheitsvorkehrungen der Transportunternehmer zur Erfüllung seiner vertraglichen Verpflichtung, das ihm anvertraute Transportgut während der Beförderung vor Diebstahl oder Raub zu bewahren, ergreifen muss, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Es kommt entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den für den durchzuführenden Transport erforderlichen Sorgfaltsanforderungen genügen. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken sind, desto höhere Anforderungen sind an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. Von erheblicher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, ob das transportierte Gut leicht verwertbar

und damit besonders diebstahlgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten (BGH TranspR 2007, 423 Tz. 19 m.w.N.).

22 bb) Danach haben die Vorinstanzen der Beklagten im Streitfall zu Unrecht vorgeworfen, dass sie bei der Organisation des Transports leichtfertig notwendige Sicherheitsmaßnahmen außer Acht gelassen hat.

23 (1) Der Beklagten kann nicht als ein schwerwiegendes Organisationsverschulden angelastet werden, nicht dafür gesorgt zu haben, dass der Transport mit einem Koffer-Lkw und nicht mit einem Planen-Lkw durchgeführt wurde. Ohne einen entsprechenden Auftrag bestand für die Beklagte keine generelle Verpflichtung, eine derartige Sicherheitsmaßnahme zu ergreifen (BGH TranspR 2007, 423 Tz. 21).

24 Bei den transportierten Autoradios handelte es sich zwar um leicht verwertbares und damit besonders diebstahlgefährdetes Gut, das zudem einen ganz erheblichen Wert hatte. Die Beklagte hatte aber unstreitig keine positive Kenntnis von der objektiv gegebenen Gefahrenlage. Ihr musste sich eine derartige Kenntnis auch nicht aufdrängen. Der Hinweis in dem schriftlich erteilten Transportauftrag "ACHTUNG: Diebstahlgefährdete Waren! Wagen wird verplombt!" reichte hierfür nicht aus, da er zu unbestimmt war. Die Beklagte konnte dem Hinweis weder die Art des zu transportierenden Gutes noch dessen Wert entnehmen. Das Bestehen einer "besonderen Gefahrenlage" ergab sich für sie auch nicht ohne weiteres aus der weiteren Angabe im Frachtauftrag, dass 34 Europaletten befördert werden sollten, weil daraus nicht ersichtlich war, dass es sich bei dem Gut um Ware handelte, die tatsächlich einer erhöhten Diebstahlgefahr unterlag. Das mit der Beförderung verbundene objektive Risiko war

für die Beklagte damit nicht hinreichend konkret erkennbar. Es wäre vielmehr Sache der Auftraggeberin gewesen, der Beklagten durch klare Angaben im Frachtauftrag die objektiv gegebene besondere Gefahrenlage bei der Durchführung des Transports zu verdeutlichen. Hierfür spricht auch Art. 24 CMR, der es dem Absender ermöglicht, gegen Zahlung eines Zuschlags zur Fracht einen Wert des Gutes im Frachtbrief anzugeben, der den in Art. 23 Abs. 3 CMR bestimmten Höchstbetrag übersteigt, mit der Folge, dass dann der angegebene Betrag an die Stelle des Höchstbetrags tritt.

25 Es bestand somit für die Beklagte kein Anlass, im Hinblick auf den allgemeinen Hinweis im Frachtauftrag, dass es sich bei dem Gut um "diebstahlgefährdete Waren" handelte, eine besondere Gefahrenlage anzunehmen, die ausnahmsweise den Einsatz eines Kastenwagens anstelle eines Planen-Lkws oder eines zweiten Fahrers erforderlich gemacht hätte.

26 (2) Die Beklagte trifft auch insofern kein qualifiziertes Organisationsverschulden, als sie es unterlassen hat, dem Unterfrachtführer die Weisung zu erteilen, den Transport ohne Unterbrechung auf einem unbewachten Parkplatz von der Absenderin bis zur Empfängerin des Gutes durchzuführen. Da für die Beklagte kein Anlass bestand, von einer besonderen Gefahrenlage für das Transportgut auszugehen, ist die Übernachtung auf dem unbewachten Autobahnrastplatz in Belgien nicht als grober Pflichtenverstoß anzusehen (vgl. BGH TranspR 2007, 423 Tz. 24).

27 4. Da es an einem besonders schweren Pflichtenverstoß der Beklagten fehlt, richtet sich der Umfang ihrer Ersatzpflicht nach Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR. Gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR ist die geschuldete Entschädigung auf 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts begrenzt. Weitere Vermögensschäden werden - abgesehen von Art. 23 Abs. 4 CMR - nicht

ersetzt (vgl. Koller, Transportrecht, 7. Aufl., Art. 23 CMR Rdn. 3; Boesche in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 2. Aufl., Art. 23 CMR Rdn. 2). Dementsprechend steht der Klägerin kein Anspruch auf Ersatz der ihrer Versicherungsnehmerin im Vorprozess entstandenen Kosten zu. Damit kommt es auf die von der Revision hierzu erhobenen Rügen nicht an. Gleiches gilt für die Rüge der Revision, das Berufungsgericht hätte ein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin gemäß § 425 Abs. 2 HGB i.V. mit § 254 BGB annehmen müssen, weil dieser Einwand nur in Betracht kommt, wenn sich die Schadensersatzpflicht nach den §§ 249 ff. BGB richtet.

28 Das Berufungsgericht hat bislang - aus seiner Sicht folgerichtig - keine Feststellungen dazu getroffen, in welcher Höhe der Klägerin ein Wertersatzanspruch nach Art. 23 Abs. 1 und 3 CMR zusteht.

29 III. Das Berufungsurteil kann danach keinen Bestand haben (§ 562 ZPO). Die Sache ist an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, weil sie nicht zur Endentscheidung reif ist (§ 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO). Dem Senat ist eine abschließende Entscheidung in der Sache nicht möglich, weil noch Feststellungen zur Höhe des von der Beklagten geschuldeten Wertersatzes zu treffen sind.

Bornkamm Pokrant Büscher

Schaffert Koch

Vorinstanzen:
LG Krefeld, Entscheidung vom 11.12.2007 - 12 O 3/07 -
OLG Düsseldorf, Entscheidung vom 01.10.2008 - I-18 U 47/08 -