

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag
im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)
Art. 17 Abs. 2, 29

Zur Frage, unter welchen Voraussetzungen das
unbewachte Abstellen eines beladenen Lkw's als
grob fahrlässig zu beurteilen ist (hier: Fahrt-
unterbrechung in Oberitalien).

BGH, Urt. v. 16. Februar 1984 - I ZR 197/81 - OLG München
LG München I

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 197/81

URTEIL

Verkündet am

16. Februar 1984
Roth
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Firma R [REDACTED] GmbH & Co KG, gesetzlich vertreten durch
die Komplementärin Elfriede R [REDACTED] GmbH, diese ge-
setzlich vertreten durch deren Geschäftsführer Ernst
S [REDACTED], L [REDACTED]straße 2, G [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

Firma E [REDACTED] A [REDACTED] Versicherungs AG, Direktion für
Deutschland, gesetzlich vertreten durch den Hauptbe-
vollmächtigten für die Bundesrepublik Deutschland und
das Land Berlin, Herrn Dr. Carlheinz G [REDACTED], S [REDACTED]-
straße 31, M [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

17

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Februar 1984 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Dr. Piper, Dr. Erdmann, Dr. Scholz-Hoppe und Dr. Mees

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts München vom 16. September 1981 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin macht als Transportversicherer wegen des Verlustes von Ladegut Ansprüche aus abgetretenem Recht geltend.

Die Firma P [REDACTED] & O [REDACTED], eine italienische Speditionsgesellschaft, beauftragte die Beklagte mit Frachtvertrag vom 28. März 1979, u.a. eine Sendung von 486 Colli Jeans mit Lkw von L [REDACTED] bei C [REDACTED] (Italien) nach K [REDACTED] bei M [REDACTED] zur Firma h [REDACTED] Sportswear GmbH zu befördern. Der Fahrer der Beklagten fuhr am selben Tage nach Übernahme des Ladegutes gegen 19.30 Uhr ab. In Mailand wich er etwa 5 km von der vorgesehenen Fahrtroute ab, um eine Bekannte zu besuchen; er stellte den Lkw um 21.50 Uhr in der Nähe ihrer Wohnung am Corso Concordia ab.



Dort wurde das Fahrzeug laut Tachografenscheibe 7 Minuten später entwendet. Am nächsten Tag wurde es ausgeraubt wieder aufgefunden. Der Wert des gestohlenen Gutes beträgt 342.279,33 DM.

Die Klägerin zahlte an die Firma h[REDACTED] als deren Transportversicherer 312.525,48 DM. Diesen Betrag verlangte sie aus abgetretenem Recht der Firma P[REDACTED] & O[REDACTED] nunmehr von der Beklagten.

Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, die Beklagte hafte gem. Art. 17, 29 CMR in unbeschränkter Höhe. Der Fahrer der Beklagten habe angesichts der ihm bekannten erhöhten Diebstahlsgefahr in Oberitalien die notwendigen Sicherungsmaßnahmen in grob fahrlässiger Weise vernachlässigt. Er hätte den Lkw nicht in der Innenstadt von Mailand abstellen dürfen, zumindest hätte er aber einen bewachten Parkplatz aufsuchen müssen. Außerdem hätte die Beklagte den Lkw auch mit einem Beifahrer besetzen müssen, damit das Fahrzeug bei Fahrtunterbrechungen bewacht werden konnte.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten und hat gemeint, der Diebstahl sei für sie unabwendbar gewesen. Sie hat behauptet, ihr Fahrer habe den Lkw durch Absperren der Türen, Anschalten des Standlichtes und der Alarmanlage sowie durch Abkoppeln der Bremsschläuche mehrfach gesichert. Da der Diebstahl offensichtlich vorbereitet gewesen und planmäßig organisiert worden sei, hätte er auch durch eine Begleitperson nicht verhindert werden können.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben.

Die dagegen gerichtete Berufung ist erfolglos geblieben.

Mit ihrer Revision erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht hat eine unbeschränkte Haftung der Beklagten nach Art. 17 Abs. 1 CMR bejaht und dazu ausgeführt: Der unstreitig zwischen Übernahme und Ablieferung eingetretene Verlust des Ladegutes sei für die Beklagte nicht gem. Art. 17 Abs. 2 CMR unabwendbar gewesen. Er wäre vermieden worden, wenn der Lkw durch eine zweite Person bewacht worden wäre; es seien keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, daß die Diebe den Lkw im Falle der Bewachung mit Waffengewalt entwendet hätten.

Die Haftungsbeschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR komme der Beklagten gem. Art. 29 CMR nicht zugute, weil sich der Fahrer der Beklagten grob fahrlässig verhalten habe.

II. Diese Ausführungen des Berufungsgerichts halten der rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Das Berufungsgericht hat zutreffend und von der Revision unbeanstandet angenommen, daß ein Beförderungsvertrag vorliegt, auf den das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956 anzuwenden ist (Art. 1 Abs. 1 CMR).

Nach Art. 17 Abs. 1 CMR haftet die Beklagte in ihrer Eigenschaft als Frachtführer grundsätzlich für den hier

zwischen Übernahme und Ablieferung des Ladegutes eingetretenen Verlust. Das Berufungsgericht hat die Klägerin rechtsfehlerfrei als berechtigt angesehen, diesen aufgrund des Frachtvertrages bestehenden Schadensersatzanspruch geltend zu machen. Denn er ist ihr wirksam von der Absenderin, der Firma P [REDACTED] & O [REDACTED], die selbst zur Schadensliquidation im Drittinteresse berechtigt ist (vgl. BGH, Urt. vom 10.4.1974 - I ZR 8 /73 = NJW 1974, 1614, 1616), abgetreten worden. Dies wird von der Revision nicht angegriffen.

2. Entgegen der Auffassung der Revision ist auch nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht einen Haftungsausschluß der Beklagten nach Art. 17 Abs. 2 CMR verneint hat. Nach dieser Bestimmung ist der Frachtführer u.a. dann von seiner Haftung befreit, wenn die Beschädigung des Frachtgutes durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Zur Erlangung der Haftungsbefreiung genügt ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 7 Abs. 2 StVG (BGH, Urt. v. 28.2.1975 - I ZR 40/74 = LM CMR Nr. 7); d.h. der Frachtführer muß dartun und beweisen, daß auch ein besonders gewissenhafter Frachtführer bei Anwendung der äußersten ihm zumutbaren Sorgfalt den Schaden nicht hätte vermeiden können. Danach scheidet eine Unabwendbarkeit jedenfalls immer dann aus, wenn den Frachtführer oder sein Bediensteten ein Verschulden an dem Schadenseintritt trifft. Davon ist im Streitfall aber nach den vom Berufungsgericht bei der Prüfung der Voraussetzungen des Art. 29 CMR rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen (vgl. dazu nachfolgend unter 3 b) auszugehen.

3. Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht weiter angenommen, daß sich die Beklagte gem. Art. 29 CMR nicht

auf die Haftungsbeschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR berufen kann.

a) Nach Art. 29 CMR entfällt die Haftungsbeschränkung, wenn der Frachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht; entsprechendes gilt, wenn der Schaden durch seine Bediensteten oder Verrichtungsgehilfen verursacht worden ist. Wie der Senat in seinem Urteil vom 14. Juli 1983 - I ZR 128/81 - (für den Abdruck in BGHZ bestimmt) entschieden hat, ist unter dem dem Vorsatz gleichstehenden Verschulden im Sinne dieser Regelung grobe Fahrlässigkeit zu verstehen. Die Ausführungen der Revision geben dem Senat keine Veranlassung, von dieser Rechtsprechung abzuweichen.

b) Das Berufungsgericht hat das Verhalten des Fahrers der Beklagten als grob fahrlässig gewertet und dies der Beklagten zugerechnet. Es hat dem Fahrer angelastet, daß er die Fahrt von Lucino aus ohne Beifahrer angetreten und das Fahrzeug sodann in Mailand unbewacht abgestellt habe. Bei Fahrtantritt habe der Fahrer gewußt, daß er unterwegs noch eine Mahlzeit einnehmen würde; er habe erkennen müssen, daß die getroffenen Sicherheitsvorkehrungen (Abschließen des Fahrzeugs, Abkoppeln der Bremsschläuche und das Einschalten der Alarmanlage sowie des Standlichts) nicht ausreichen, wenn spezialisierte Berufsverbrecher das Fahrzeug verfolgen und beobachten, um einen für den Diebstahl günstigen Zeitpunkt abzuwarten; damit habe er umso mehr rechnen müssen, als das beförderte Gut aus Jeans-Ware bestanden habe, die leicht verkäuflich und deshalb von Dieben besonders bedroht sei; auch sei das Fehlen eines Beifahrers für jeden Beobachter sofort erkennbar gewesen.

Die dagegen gerichteten Angriffe der Revision haben keinen Erfolg.

Die tatrichterliche Entscheidung über das Vorliegen einer groben Fahrlässigkeit ist durch das Revisionsgericht nur in beschränktem Umfang nachprüfbar. Die Prüfung muß sich darauf beschränken, ob das Berufungsgericht den Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit verkannt hat und ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (BGHZ 10, 14, 16). Solche Rechtsfehler läßt das Berufungsurteil nicht erkennen. Das Berufungsgericht ist von einem zutreffenden Maßstab der groben Fahrlässigkeit ausgegangen und hat dessen Anforderungen nicht überspannt. Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden und unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall jedem einleuchten mußte (BGHZ 10, 14, 16 f; st. Rspr.).

Im Streitfall hat das Berufungsgericht wegen der besonderen Gefahrenlage ersichtlich erhöhte Anforderungen an die Sorgfaltspflichten gestellt. Dies ist nicht zu beanstanden. Das Berufungsgericht hat als bekannt vorausgesetzt, daß gerade Lkw-Transporte in Oberitalien erhöhte Diebstahlsgefahren ausgesetzt sind; es müsse damit gerechnet werden, daß spezialisierte Berufsverbrecher das Fahrzeug verfolgen und es beobachten, um eine günstige Diebstahlsgelegenheit abzuwarten. Die Beklagte vermutet in ihrer Revision selbst, daß hier eine organisierte Diebesbande am Werk war, die von dritter Seite auf die Ware aufmerksam und offensichtlich auch mit der Alarmanlage vertraut gemacht worden sei. Damit mußte im Streitfall nach den Feststellungen des Berufungsgerichts insbesondere deshalb

gerechnet werden, weil die beförderte Jeans-Ware leicht absetzbar war und daher für Diebe einen besonderen Anreiz bot.

Angesichts dieser besonderen Diebstahlsgefahren war eine erhöhte Aufmerksamkeit geboten. Welche Sicherheitsvorkehrungen dabei im einzelnen zu treffen sind und ob eine Begleitperson erforderlich ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Im Streitfall hat der Fahrer der Beklagten die gebotenen Sorgfaltspflichten erheblich vernachlässigt. Das Berufungsgericht durfte es als in hohem Maße leichtfertig beurteilen, daß er in dem gefährdeten Gebiet ohne zwingenden Anlaß - lediglich um einen privaten Besuch zu machen und dort eine Mahlzeit einzunehmen - von der vorgesehenen Fahrtroute abgewichen ist und den Lkw abends in der Mailänder Innenstadt unbewacht abgestellt hat. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts bilden technische Sicherheitsvorkehrungen allein kein ausreichendes Hindernis, vor allem dann nicht, wenn organisierte Diebesbanden am Werke sind; dies wird im Streitfall durch das Vorgehen der Diebe bestätigt, die das Fahrzeug innerhalb von nur 7 Minuten entwendet haben. Die Sorgfaltspflichten des Fahrers werden unter solchen Umständen nicht überspannt, wenn verlangt wird, daß er den Lkw entweder auf einem hinreichend bewachten Parkplatz oder jedenfalls nicht ohne Bewachung durch einen Beifahrer in dem gefährdeten Gebiet abstellen darf. Anhaltspunkte dafür, daß der Lkw auch trotz einer Begleitperson mit Waffengewalt aus der Mailänder Innenstadt entwendet worden wäre, sind nicht ersichtlich. Das Berufungsgericht konnte daher entgegen der Auffassung der Revision den Beweisantritt der Beklagten, daß es in Oberitalien bereits zu bewaffneten Transportüberfällen gekommen sei, als

unerheblich übergehen. Da es mithin von den Umständen des Einzelfalles und den konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung abhängt, ob Lkw-Transporte durch Oberitalien von einem Beifahrer zu begleiten sind, kommt es auch auf die von der Revision aufgeworfene Frage der wirtschaftlichen Zumutbarkeit nicht an. Aus dem Zusammenhang der Ausführungen des Berufungsgerichts ist zu entnehmen, daß es für Lkw-Transporte nicht stets eine Begleitperson fordert, sondern nur dann, wenn Risiken der vorliegenden Art bestehen. Bei einer so hohen Diebstahlsgefahr wie sie im Streitfall gegeben war, reichen auch die behaupteten und vom Berufungsgericht unterstellte Sicherheitseinrichtungen nicht aus, um den Fahrer vom Vorwurf der groben Fahrlässigkeit zu entlasten.

4. Zutreffend hat das Berufungsgericht der Beklagten das schuldhafte Verhalten ihres Fahrers nach Art. 3 CMR zugerechnet. Er hat trotz geringfügiger Abweichung von der Fahrtroute noch in Ausübung der ihm übertragenen Verrichtung gehandelt. Insoweit erhebt auch die Revision keine Angriffe.

III. Da das Berufungsurteil auch im übrigen keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Beklagten erkennen läßt, war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

v. Gamm

Piper

Erdmann

Scholz-Hoppe

Mees