

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 251/94

Verkündet am:
17. April 1997
Führinger
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk : ja
BGHZ : nein

CMR Art. 9 Abs. 1

Ein ordnungsgemäß ausgestellter und unterzeichneter CMR-Frachtbrief erbringt nach Art. 9 Abs. 1 CMR den widerleglichen Beweis für Abschluß und Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Transportgutes und führt insoweit zur Beweislastumkehr. Einem nur von einer Partei unterschriebenen CMR-Frachtbrief kann der Beweiswert einer allgemeinen Urkunde nach dem jeweils anwendbaren Prozeßrecht zukommen. Auf der Grundlage deutschen Prozeßrechts führt dies im Rahmen von § 286 Abs. 2 ZPO zur Anwendung des § 416 ZPO.

VVG § 62 Abs. 2, § 6

- a) Der bei einem Transportunternehmen angestellte Fahrer ist in der Haftpflichtversicherung grundsätzlich nicht Repräsentant des Frachtführers oder Spediteurs.
- b) Zur Frage des grob fahrlässigen Auswahl- und Überwachungsverschuldens eines Frachtführers hinsichtlich eines für eine Beförderung in Oberitalien eingesetzten Lkw-Fahrers.

BGH, Urt. v. 17. April 1997 - I ZR 251/94 - OLG Karlsruhe
LG Freiburg

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. April 1997 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Erdmann und die Richter Dr. v. Ungern-Sternberg, Prof. Dr. Ullmann, Dr. Bornkamm und Pokrant

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe - 9. Zivilsenat in Freiburg - vom 11. Mai 1994 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger begehrt im Wege der Feststellungsklage Versicherungsschutz aus einem Versicherungsvertrag, den er im März 1990 mit der Beklagten geschlossen hat. Gegenstand der Versicherung ist die Haftung des Klägers als Frachtführer im gewerblichen Güterkraftverkehr nach der CMR. Gemäß Ziff. 2.1 der dem Vertrag zugrundeliegenden Allgemeinen Versicherungsbedingungen (AVB) umfaßt die Versicherung die Befriedigung berechtigter und die Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche gegen den Versicherungsnehmer.

Nach den Angaben des Klägers hat sein Fahrer S. am 13. April 1992 bei der Spedition A. in Freiburg für einen Transport zur Firma L. in Modena - neben weiterem Transportgut - 24 Paletten Uhren geladen. Nach der Verladung der Ware bei der Spedition T. in Varese sei der Fahrer gegen Abend des 14. April 1992 bei der ersten Abładestelle in Mailand angekommen. Dort habe er - was unstrittig ist - nicht mehr abladen können; man habe ihm nahegelegt, den Wagen auf der gegenüberliegenden Straßenseite an einem mit Portier besetzten Tor abzustellen. Der Fahrer habe den Lkw daraufhin dort abgestellt, um essen zu gehen. Vor dem Verlassen des Lkws habe er noch das in dem Lastzug eingebaute Diebstahlssicherungsgerät (MED-Gerät) in Betrieb gesetzt und den Portier gebeten, das Fahrzeug mit seiner Videokamera zu beobachten. Als der Fahrer nach etwa zwei Stunden zurückgekehrt sei, habe er das Fahrzeug nicht mehr vorgefunden. Erst einige Tage später sei der Lkw wiedergefunden worden. Die 24 Paletten mit Uhren hätten gefehlt, während das übrige Transportgut vollständig vorhanden gewesen sei.



Die bestimmungsgemäße Empfängerin der Uhren in Modena hat den Kläger zusammen mit der Spedition T. in Varese, die die Verzollung übernommen hatte, wegen des Verlustes der Uhren vor einem italienischen Gericht auf Zahlung von 164.139,28 DM verklagt.

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, die Beklagte sei verpflichtet, ihm für diese Inanspruchnahme Versicherungsschutz zu gewähren. Er habe den Schaden nicht schuldhaft mitverursacht. Ebensowenig könne ihm eine Obliegenheitsverletzung vorgeworfen werden. Seinen Fahrer habe er sorgfältig ausgewählt und überwacht. Er habe ihn auch über die gegen Diebstahl erforderlichen Verhaltensweisen unterrichtet.

Der Transport der Uhren sei bis Modena als CMR-Transport versichert gewesen, da es sich um einen durchgehenden Transport ab Freiburg gehandelt habe. Soweit im CMR-Frachtbrief Varese als Bestimmungsort angegeben sei, beruhe dies auf einem Irrtum.

Der Kläger hat zuletzt beantragt,

festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, ihn in dem Umfang, den der Versicherungsvertrag für den gewerblichen Güterkraftverkehr Nr. vom 7. März 1990 für die Versicherung von Ansprüchen nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vorsieht, durch Befriedigung berechtigter und die Abwehr unberech-

tigter Schadensersatzansprüche einschließlich Prozeßkosten freizustellen wegen des Abhandenkommens von 24 Paletten Uhren (4.446 kg, 164.139,28 DM) auf dem Transport von Freiburg nach Modena vom 13. April 1992 mit dem Lastzug / gemäß Sendung 4 des Spediti-
ons-Bordereau nebst Ansprüchen aus den Zolldokumenten.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Sie hat ihre Einstandspflicht in Abrede gestellt, weil der Diebstahl nach Ablieferung des Transportgutes bei der im CMR-Frachtbrief angegebenen Empfängerin T. in Varese erfolgt sei und der Verlust damit nicht unter den Versicherungsschutz falle. Darüber hinaus hat sie eingewandt, auch deshalb nicht zur Leistung verpflichtet zu sein, weil der Kläger und dessen Fahrer, der sein Repräsentant sei, den Diebstahl grob fahrlässig verursacht hätten. Die vorgeschriebenen Diebstahlssicherungen hätten im entwendeten Lkw ebenso gefehlt wie eine ordnungsgemäße Instruktion und Kontrolle des Fahrers. Sofern, wie vom Kläger behauptet, ein MED-Gerät eingebaut gewesen sei, habe der Fahrer es jedenfalls schuldhaft versäumt, das Gerät vor Verlassen des Fahrzeugs in Betrieb zu setzen.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Die Berufung der Beklagten ist ohne Erfolg geblieben.

Mit der Revision verfolgt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Beklagte in Übereinstimmung mit dem Landgericht für verpflichtet gehalten, den Kläger gemäß Ziff. 2.1 der dem Versicherungsvertrag vom 7. März 1990 zugrundeliegenden AVB von allen Schadensersatzansprüchen aus dem streitgegenständlichen Transport freizustellen. Dazu hat es unter Bezugnahme auf die Entscheidungsgründe des erstinstanzlichen Urteils ausgeführt:

Aufgrund der vom Landgericht durchgeführten Beweisaufnahme stehe fest, daß der CMR-Transport noch nicht mit dem Abstellen des Lkws in Varese beendet gewesen sei; entgegen der Eintragung im CMR-Frachtbrief sei Modena als Bestimmungsort für das in Verlust geratene Transportgut vereinbart gewesen. Der Frachtführer habe die Obhut über das beförderte Gut nicht aufgegeben und die Spedition T. in Varese auch nicht in die Lage versetzt, darüber die tatsächliche Gewalt auszuüben.

Die Beklagte könne ihren Klageabweisungsantrag auch schon deshalb nicht auf das Argument der bereits erfolgten Ablieferung stützen, weil sich die zuerkannte Feststellung nur auf ihre Haftung im Rahmen der CMR beziehe, so daß sie für den Fall, daß die Haftung des Klägers nach den Grundsätzen der CMR im Schadensersatzprozeß nicht nachgewiesen werden könne, auch nicht einstandspflichtig wäre.

In den dem Versicherungsvertrag zwischen den Parteien zugrundeliegenden AVB sei klargestellt, daß eine Eintrittspflicht der Beklagten nur für diejenige Haftung des Versi-

versicherungsnehmers ausgeschlossen sei, die dieser selbst, seine gesetzlichen Vertreter, Prokuristen sowie die selbständigen Niederlassungsleiter vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hätten. Der bei dem Kläger angestellt gewesene Fahrer S. habe nicht zu diesem Personenkreis gehört, weil er nicht als Repräsentant des Klägers im Rahmen des Versicherungsverhältnisses angesehen werden könne. Ihm sei nicht die Obhut an dem Lastzug in Form einer ständigen Betreuung vollständig überlassen worden. Der Fahrer sei lediglich Erfüllungsgehilfe des Klägers gewesen. Ein vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten von Erfüllungsgehilfen führe nur in den Fällen des grob fahrlässigen Auswahl- oder Überwachungsverschuldens des Versicherungsnehmers zu einem Haftungsausschluß für den Versicherer. Dies könne nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme jedoch nicht festgestellt werden.

Der Kläger habe auch der allgemeinen Obliegenheit nach Ziff. 6.5 AVB genügt, für eine ordnungsgemäße Sicherung gegen Diebstahl Sorge zu tragen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, daß der für den streitgegenständlichen Transport eingesetzte Lkw mit einer Diebstahlssicherungseinrichtung ausgerüstet gewesen sei.

II. Diese Beurteilung hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung im Ergebnis stand.

Die Beklagte ist aufgrund des Versicherungsvertrages vom 7. März 1990 verpflichtet, den Kläger von Schadensersatzansprüchen freizustellen, die gegen ihn wegen des Verlustes von Transportgut geltend gemacht werden, der während

der Beförderung vom 13./14. April 1992 von Freiburg nach Modena eingetreten ist.

1. Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, daß der streitgegenständliche Schadensfall gem. Ziff. 2.1 AVB von der Versicherung umfaßt wird. Die Revision beruft sich ohne Erfolg darauf, eine Inanspruchnahme des Klägers nach Art. 17 Abs. 1 CMR scheitere bereits deshalb, weil der Schaden erst nach Beendigung des CMR-Transportes eingetreten sei.

a) Der Beklagten ist die Berufung auf die Beendigung des CMR-Transportes allerdings - anders als das Berufungsgericht gemeint hat - nicht von vornherein deshalb versagt, weil sich der zugesprochene Klageanspruch ohnehin nur auf ihre Haftung im Rahmen der CMR beziehe, so daß für den Fall, daß im Schadensersatzprozeß die Haftung des Klägers nach den Grundsätzen der CMR nicht nachgewiesen werden könne, sie auch nicht einstundspflichtig wäre. Die Revision weist insoweit zutreffend darauf hin, daß die Frage der Beendigung der CMR-Haftung schon im Deckungsprozeß zu berücksichtigen ist. Für die Frage des Entstehens von Versicherungsschutz ist es erforderlich, aber auch ausreichend, daß der Dritte seinen Anspruch mit einem in den Schutzbereich des Versicherungsvertrages fallenden Rechtsverhältnis begründet (vgl. RGZ 159, 16, 19 f.; BGH, Urt. v. 22.6.1967 - II ZR 217/64, VersR 1967, 769; Prölss/Martin/Voit, Versicherungsvertragsgesetz, 25. Aufl., § 149 Anm. 1 b cc). Ist dies der Fall, so erfaßt die Versicherung sowohl die Befriedigung berechtigter als auch die Abwehr unberechtigter Schadensersatzansprüche gegen den Versicherungsnehmer (vgl. Ziff. 2.1 AVB; §§ 149, 150 VVG). Gegenstand der vorliegen-

den Versicherung ist die Haftung des Versicherungsnehmers als Frachtführer im gewerblichen Güterkraftverkehr nach der CMR.

Das Vorbringen der Beklagten, es handele sich um keinen CMR-Haftungsfall, ist daher bereits im vorliegenden Deckungsprozeß zu berücksichtigen. Die Beklagte hatte Veranlassung, die CMR-Haftung anzuzweifeln. Denn der Kläger hat selbst eine Ablichtung des maßgeblichen CMR-Frachtbriefes vorgelegt, in dem Varese als Auslieferungsort für das in Verlust geratene Transportgut angegeben ist. Wäre das richtig und eine Ablieferung i.S. von Art. 17 Abs. 1 CMR bereits in Varese bei der Spedition T. erfolgt, so fiel der Schadensfall, da der Diebstahl sich erst nach der Zollabfertigung in Varese, nämlich in Mailand, ereignete, nicht mehr unter das versicherte Risiko, so daß die Beklagte auch nicht verpflichtet wäre, die von der Firma L.-

gegen den Kläger erhobene Schadensersatzklage abzuwehren. Im Deckungsprozeß ist daher schon abschließend zu entscheiden, ob der Kläger noch als CMR-Frachtführer tätig war, als das Transportgut in Mailand entwendet wurde. Stünde das behauptete Haftpflichtereignis in keinerlei Beziehung zum versicherten Risiko, so wäre die im Deckungsprozeß erhobene Klage als unbegründet abzuweisen (vgl. RGZ 159, 16, 19 f.; BGH, Urt. v. 1.2.1968 - II ZR 79/65, VersR 1968, 289).

b) Das Berufungsgericht hat jedoch in Übereinstimmung mit dem Landgericht aufgrund des Ergebnisses der Beweisaufnahme angenommen, der Kläger und seine Auftraggeberin, die Spedition A. , hätten vereinbart, daß der streitgegenständliche Transport, entgegen der hiervon abweichenden

Eintragung im CMR-Frachtbrief, durchgehend zu der Firma L.- in Modena habe führen sollen. Dementsprechend sei die für die Beendigung der Haftung des Klägers nach Art. 17 Abs. 1 CMR maßgebliche Ablieferung bei Eintritt des Verlustes der 24 Paletten mit Uhren noch nicht erfolgt gewesen.

Hiergegen wendet sich die Revision mit der Begründung, die Frage, wer Empfänger des Transportgutes sei und an wen demzufolge die Ablieferung im Sinne des Art. 17 Abs. 1 CMR zu erfolgen habe, beurteile sich vorliegend ausschließlich nach dem Inhalt des Frachtbriefes. Dem kann nicht beigetreten werden.

aa) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, daß sich die Rechte und Pflichten des Frachtführers nach den mit dem Auftraggeber im Frachtvertrag getroffenen Vereinbarungen richten. Die Ausstellung eines Frachtbriefes hat - von einzelnen Eintragungen abgesehen (vgl. Herber/Piper, CMR, Art. 4 Rdn. 5) - für das Zustandekommen und den Inhalt eines Güterbeförderungsvertrages grundsätzlich keine konstitutive Wirkung, wie sich insbesondere aus Art. 4 Satz 2 CMR ergibt. Danach berührt das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages. Dieser bleibt vielmehr den Bestimmungen der CMR unterworfen.

Ein ordnungsgemäß ausgestellter und unterzeichneter Frachtbrief erbringt nach Art. 9 Abs. 1 CMR allerdings den widerleglichen Beweis für Abschluß und Inhalt des Beförderungsvertrages und für die Übernahme des Transportgutes (vgl. BGH, Urt. v. 16.10.1986 - I ZR 149/84, TranspR 1987, 96, 97 = VersR 1987, 304; Urt. v. 8.6.1988

- I ZR 149/86, TranspR 1988, 370, 371 = VersR 1988, 952; Koller, Transportrecht, 3. Aufl., Art. 9 CMR Rdn. 2; Freimuth/Thume, Art. 9 CMR Rdn. 2) und führt insoweit zur Beweislastumkehr (vgl. BGH, Urt. v. 9.2.1979 - I ZR 67/77, VersR 1979, 466, 467; Herber/Piper aaO Art. 9 Rdn. 1).

Im vorliegenden Fall entfällt die Beweiswirkung des Art. 9 Abs. 1 CMR jedoch, weil der Frachtbrief nur von der Spedition A. und nicht auch vom Kläger unterzeichnet worden ist. Die maschinenschriftliche Eintragung des Namens "F. " in Feld 23 des maßgeblichen CMR-Frachtbriefes ist kein wirksamer Ersatz der Unterschrift im Sinne von Art. 5 Abs. 1 Satz 2 CMR. Ein nur von einer Partei unterschriebener Frachtbrief ist beweisrechtlich indessen nicht völlig unerheblich. Ihm kann der Beweiswert einer allgemeinen Urkunde nach dem jeweils anwendbaren Prozeßrecht zukommen (vgl. Herber/Piper aaO Art. 9 Rdn. 18; Koller aaO Art. 5 CMR Rdn. 3; Helm, VersR 1988, 548, 550). Auf der Grundlage deutschen Prozeßrechts führt dies im Rahmen des § 286 Abs. 2 ZPO zur Anwendung des § 416 ZPO, der die äußere Beweiskraft von Privaturkunden regelt.

bb) Es ist danach revisionsrechtlich nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht aufgrund des Ergebnisses der erstinstanzlich durchgeführten Beweisaufnahme festgestellt hat, daß der Kläger und seine Auftraggeberin A. - entgegen der anders lautenden Eintragung im Frachtbrief - einen einheitlichen Transport der Uhren zur Firma L. in Modena vereinbart haben.

Die tatrichterliche Beweiswürdigung wird von der Revision ohne Erfolg in Zweifel gezogen. Der von ihr angeführte

Umstand, daß nach den Aussagen der Zeugen S. und G. bei früheren Transporten von der Spedition T. in Varese teilweise neue Frachtbriefe für den restlichen Transport nach Modena ausgestellt worden seien, ist vom Berufungsgericht in seine Erwägungen einbezogen worden. Ein revisibler Rechtsfehler wird von der Revision insoweit nicht aufgezeigt. Es ist revisionsrechtlich nicht zulässig, die eigene abweichende Tatsachenwürdigung der Revision an die Stelle derjenigen des Berufungsgerichts zu setzen. Im übrigen ist nicht ohne weiteres auszuschließen, daß auch bei Ausstellung eines weiteren Frachtbriefes von einer bloßen Fortsetzung des alten Frachtvertrages auszugehen ist (vgl. RGZ 114, 308, 312 ff. für einen Eisenbahntransport).

Soweit das Berufungsgericht bei seiner Beweiswürdigung mit berücksichtigt hat, daß es für die Beteiligten keinen nachvollziehbaren Grund gegeben habe, den CMR-Transport bereits am Verzollungsort Varese enden zu lassen, obwohl der Kläger die Partie Uhren noch nach Modena weiterzubefördern hatte, ist auch dies revisionsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. auch BGH, Urt. v. 25.10.1995 - I ZR 230/93, TranspR 1996, 118, 119 = VersR 1996, 736). Denn der Inhalt eines Rechtsgeschäfts ist auch unter Berücksichtigung des Vertragszwecks und der für die Parteien bestehenden Interessenlage zu ermitteln (vgl. BGHZ 109, 19, 22).

2. Ohne Rechtsverstoß hat das Berufungsgericht auch angenommen, daß der von der Beklagten grundsätzlich zu gewährende Versicherungsschutz weder wegen Vorliegens eines in den Versicherungsbedingungen geregelten Ausschlußtatbestandes noch wegen einer dort vorgesehenen Obliegenheitsverletzung entfallen ist.

a) Nach Ziff. 3.1.1 AVB sind vom Versicherungsschutz Ansprüche aus Schäden ausgeschlossen, die der Versicherungsnehmer, seine gesetzlichen Vertreter, Prokuristen oder selbständige Leiter von Niederlassungen vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht haben. Das Berufungsgericht hat dazu ausgeführt, daß der Fahrer S. des Klägers diesem Personenkreis nicht zuzurechnen sei. Eine Repräsentantenhaftung scheide schon deshalb aus, weil sich die Ausschlußregelung nicht auf den Repräsentanten beziehe. Im übrigen sei der Fahrer aber auch nicht als Repräsentant anzusehen.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe rechtsfehlerhaft die Repräsentantenstellung des Fahrers S. verneint. Sie macht insoweit geltend, dessen Repräsentantenstellung ergebe sich daraus, daß er während des Transports die alleinige Obhut über Lkw und Ladung gehabt habe und bei unvorhergesehenen Ereignissen während der Fahrt zu den einzelnen Bestimmungsorten in Italien völlig auf sich alleingestellt gewesen sei. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ist Repräsentant, wer in dem Geschäftsbereich, zu dem das versicherte Risiko gehört, aufgrund eines Vertretungs- oder ähnlichen Verhältnisses an die Stelle des Versicherungsnehmers getreten ist. Die bloße Überlassung der Obhut über die dem Versicherungsschutz unterfallenden Gegenstände reicht dafür noch nicht aus. Repräsentant kann nur sein, wer befugt ist, selbständig in einem gewissen, nicht ganz unbedeutenden Umfang für den Versicherungsnehmer zu handeln und dabei auch seine Rechte als Versicherungsnehmer wahrzu-

nehmen. Eine Berechtigung zur Verwaltung des Versicherungsvertrages ist hingegen nicht erforderlich (BGHZ 107, 229, 230 f.; BGH, Urt. v. 25.3.1992 - IV ZR 17/91, VersR 1992, 865; Urt. v. 21.4.1993 - IV ZR 34/92, VersR 1993, 828, 829). Der Fahrzeugführer wird von der Rechtsprechung grundsätzlich weder in der Haftpflicht- noch in der Transportversicherung als Repräsentant des Fahrzeughalters, Transportunternehmers oder Wareninteressenten angesehen (vgl. BGH, Urt. v. 17.12.1964 - II ZR 17/63, VersR 1965, 149; Urt. v. 24.2.1986 - II ZR 172/85, VersR 1986, 696; OLG Hamm VersR 1993, 1519, 1520). Dem entspricht auch die Regelung der Ziff. 9.3 AVB, nach der Fahrer begrifflich den Erfüllungsgehilfen zugeordnet werden, deren vorsätzliche oder grob fahrlässige Schadensverursachung sich der Versicherungsnehmer nur dann zurechnen lassen muß, wenn ihn persönlich, seine gesetzlichen Vertreter, Prokuristen oder eigenständigen Niederlassungsleiter ein qualifiziertes Auswahl- oder Überwachungsverschulden trifft (Ziff. 3.1.2 AVB).

Danach begegnet die Annahme des Berufungsgerichts, der Fahrer S. sei bei Eintritt des Schadensfalles nicht Repräsentant des Klägers gewesen, im Ergebnis keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Nach den tatsächlichen Feststellungen des Landgerichts, auf die das angefochtene Urteil gemäß § 543 Abs. 1 ZPO in zulässiger Weise Bezug genommen hat, war der Fahrer S. ein weisungsgebundener Arbeitnehmer des Klägers ohne eigene Entscheidungsbefugnis. Die Fahrtroute war ihm vorgegeben worden. Die Einhaltung der erteilten Weisungen konnte durch die dem Fahrer auferlegten ständigen Telefonkontakte zur Freiburger Spedition A. kontrolliert werden. Eine derart weisungsgebundene Hilfsperson hat weder die alleinige Obhut über das Trans-

portgut inne noch ist sie befugt, in nennenswertem Umfang eigenständig für den Versicherungsnehmer zu handeln.

Unter diesen Umständen kann auf sich beruhen, ob der Repräsentant im Sinne der angeführten Rechtsprechung überhaupt dem in Ziff. 3.1.1 AVB genannten Personenkreis zuzurechnen ist.

b) Das Berufungsgericht hat auch ohne Rechtsverstoß das Vorliegen eines Ausschlußtatbestands nach Ziff. 3.1.2 AVB sowie eine Obliegenheitsverletzung des Klägers gemäß Ziffer 6.5 AVB mit der Freistellungsfolge nach Ziffer 8.1 AVB i.V. mit §§ 6, 62 Abs. 2 VVG verneint.

aa) Die Revision rügt ohne Erfolg, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß dem Kläger eine eigene grob fahrlässige Obliegenheitsverletzung vorzuwerfen sei, weil er seinen Fahrer unzureichend angewiesen habe, wie er sich im Falle eines vorübergehenden Verlassens des beladenen Lkws zu verhalten habe, und daß darüber hinaus Anhaltspunkte fehlten, daß der Kläger die Einhaltung seiner Anweisungen durch den Fahrer in irgendeiner Weise überwacht habe.

Grobe Fahrlässigkeit liegt nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden und unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall jedem einleuchten mußte (vgl. BGHZ 10, 14, 16 f.; 89, 153, 161; BGH, Urt. v. 16.2.1984 - I ZR 197/81, TranspR 1984, 182, 183 = VersR 1984, 551, 552; Urt. v. 27.6.1985

- I ZR 40/83, TranspR 1985, 338, 339 = VersR 1985, 1060, 1061).

Die tatrichterliche Beurteilung des Vorliegens 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 und ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen (BGH TranspR 1984, 182, 183 = VersR 1984, 551, 552). Solche Rechtsfehler läßt das Berufungsurteil nicht erkennen.

Das Berufungsgericht hat zur Einweisung und Überwachung des Fahrers S. durch den Kläger zwar nicht ausdrücklich eigene Feststellungen getroffen. Es hat aber in prozessual zulässiger Weise auf die Entscheidungsgründe des Landgerichts Bezug genommen und diese damit zum Gegenstand des angefochtenen Urteils gemacht (§ 543 Abs. 1 ZPO). Das Landgericht hat festgestellt, daß der Fahrer S. bis zu dem streitgegenständlichen Schadensereignis bereits mehr als vier Jahre für den Kläger tätig war und stets zuverlässig gearbeitet hatte. Anlaß zu Beanstandungen habe es nicht gegeben. Insbesondere seien bei den in der Regel nach Italien führenden Transporten nie Verluste durch Diebstahl aufgetreten. Der Fahrer habe zudem die Anweisung gehabt, für notwendige Ruhepausen bewachte Parkplätze aufzusuchen und, wenn das nicht möglich sein sollte, besondere Sorgfalt anzuwenden, beispielsweise durch Abstellen des beladenen Wagens in der Nähe von anderen mit Fahrern besetzten Lkws. Die Route sei jeweils vorab im einzelnen mit der A. festgelegt worden. Im konkreten Fall hätte der Fahrer nor-

malerweise noch den bewachten Speditionshof bei der Verzollungsstelle für Bergamo erreichen können. Ferner habe zwischen der Auftraggeberin des Klägers, der A. , und dem Fahrer während der Fahrt ständiger telefonischer Kontakt bestanden, der eine weitgehende Kontrolle des Transportablaufs habe ermöglichen sollen.

Diese Feststellungen, die von der Beklagten in der Berufungsinstanz nicht im einzelnen angegriffen worden sind, so daß das Berufungsgericht sie ohne Rechtsverstoß zur Grundlage seiner Entscheidung machen konnte, stehen der Annahme einer grob fahrlässigen Obliegenheitsverletzung des Klägers wegen unzureichender Instruktion und Überwachung des Fahrers S. entgegen. Der Kläger durfte sich unter den vom Landgericht festgestellten Umständen auch ohne ausdrückliche schriftliche Anweisung darauf verlassen, daß sein im Italienverkehr erfahrener Fahrer die zur Sicherung des Fahrzeugs und der Ladung gebotenen Sicherheitsvorkehrungen treffen würde, zumal dieser auch während des Transports die Möglichkeit hatte, mit der Auftraggeberin des Klägers telefonischen Kontakt aufzunehmen, um gegebenenfalls von dieser Anweisungen einzuholen.

Da der Fahrer S. mehr als vier Jahre im Italienverkehr tätig war, kann davon ausgegangen werden, daß ihm gesicherte Parkmöglichkeiten bekannt waren. Mit den vom Landgericht festgestellten Anweisungen an den Fahrer, für Ruhepausen nur bewachte Parkplätze aufzusuchen und besondere Sorgfalt anzuwenden, wenn dies nicht möglich sein sollte, sowie unter Berücksichtigung des bestehenden Telefonkontaktes zwischen Fahrer und A. hat der Kläger im konkreten Fall jedenfalls nicht grob fahrlässig gegen seine

Auswahl- und Überwachungspflichten gem. Ziff. 3.1.2 AVB sowie seine Obliegenheitsverpflichtung aus Ziff. 6.5 AVB verstoßen.

bb) Auch die weitere Rüge der Revision greift nicht durch, das Berufungsgericht habe nicht erwogen, ob der Transport angesichts der auch von dem Kläger erkannten erhöhten Diebstahlsgefahr für beladene Transportfahrzeuge in Oberitalien mit zwei Fahrern hätte durchgeführt werden müssen.

Ob ein grobes Organisationsverschulden des Frachtführers allein schon dann anzunehmen ist, wenn er einen durch Oberitalien führenden Lkw-Transport nur mit einem Fahrer besetzt, läßt sich nicht generell sagen. Dies hängt vielmehr von den Umständen des Einzelfalls und den konkreten Möglichkeiten einer Unterbrechung an gesicherten Stellen ab (BGH TranspR 1984, 182 = VersR 1984, 551, 552; BGH, Urt. v. 17.4.1997 - I ZR 131/95 - zur Veröffentlichung vorgesehen).

Nach den vom Berufungsgericht auch insoweit in Bezug genommenen Feststellungen des Landgerichts, welche die Beklagte in der Berufungsinstanz ebenfalls nicht konkret bestritten hat, wurde die Route - wie bereits ausgeführt - jeweils vor Fahrtantritt im einzelnen mit einem Mitarbeiter der A. festgelegt. Im konkreten Fall hätte der Fahrer S. bei planmäßigem Verlauf des Transports noch den bewachten Speditionshof bei der Verzollungsstelle für Bergamo erreichen können. Unter diesen Umständen stellt die Durchführung des streitgegenständlichen Transports mit nur einem Fahrer keine grobe Obliegenheitsverletzung des Klägers dar. Es war Vorsorge getroffen, daß der Fahrer die erforderliche

Ruhepause auf einem gesicherten Platz verbringen konnte.
Zudem bestand die Möglichkeit einer telefonischen Kontaktaufnahme zur A. , um sich von dieser eine konkrete Verhaltensmaßregel geben zu lassen.

3. Auf die Darlegungen der Revision zu dem von ihr angenommenen grob fahrlässigen Verhalten des Fahrers S. kommt es mangels dessen Repräsentantenstellung für die Entscheidung nicht an.

III. Die Revision war nach alledem mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Erdmann	RiBGH Dr. v. Ungern-Sternberg ist infolge Urlaubs an der Unterschriftsleistung verhindert.	Ullmann
---------	--	---------

Erdmann

Bornkamm

Pokrant