Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. April 2000 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Erdmann und die Richter Dr. v. Ungern-Sternberg, Starck, Pokrant und Dr. Büscher

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen - 2. Zivilsenat - vom 6. November 1997 aufgehoben.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Bremen vom 18. März 1997 wird zurückgewiesen.

Die Beklagten tragen als Gesamtschuldner die Kosten der Rechtsmittel.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin, eine Gesellschaft bulgarischen Rechts mit Sitz in Sofia, nimmt die Beklagten wegen des Verlustes von Transportgut auf Schadensersatz und Erstattung gezahlter Frachtkosten in Anspruch.

Die Klägerin erteilte der Beklagten zu 1, die ein Speditionsunternehmen betreibt und deren Komplementärin die Beklagte zu 2 ist, am 29. November und 1. Dezember 1994 zu festen Kosten den Auftrag, sechs Personenkraftwagen im Gesamtwert von 84.294,-- US-$ von Bremerhaven nach Sofia/Bulgarien zu befördern. Die Durchführung der Beförderung übertrug die Beklagte zu 1 dem polnischen Transportunternehmen L. und S. , dessen Fahrer J. die Fahrzeuge am 12. Dezember 1994 an der Ladestelle der Beklagten zu 1 in Bremerhaven übernahm. Kurz vor Erreichen des Ziels in Sofia wurde der Fahrer des polnischen Frachtführers überfallen und der Autotransporter mit den darauf befindlichen PKWs geraubt. Die Ermittlungen der Polizei blieben erfolglos.

Die Klägerin begehrt mit der Klage Zahlung von 84.294,-- US-$ und Rückzahlung der bereits von ihr geleisteten Frachtkosten in Höhe von 9.800,-- DM. Sie hat die Auffassung vertreten, die Beklagten hafteten für den eingetretenen Schaden gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR sowie auf Erstattung der gezahlten Frachtkosten nach Art. 23 Abs. 4 CMR. Die Beklagten hätten nicht hinreichend dargelegt, daß der Verlust durch Umstände eingetreten sei, die der Frachtführer nicht habe vermeiden und deren Folgen er nicht habe voraussehen können. Ihnen sei zumindest vorzuwerfen, daß sie bzw. der polnische

Frachtführer den Fahrer des Autotransporters nicht mit einer überall erhältlichen Straßenkarte von Sofia ausgestattet hätten. Überdies habe der Fahrer nicht einmal die Telefonnummer der Empfängerin gekannt.

Die Beklagten sind dem entgegengetreten und haben geltend gemacht, der Verlust des Transportgutes beruhe auf einem unabwendbaren Ereignis, so daß ihre Haftung nach Art. 17 Abs. 2 CMR entfalle. Dazu haben sie behauptet, der Fahrer habe sich nach seiner Ankunft in Sofia gegen 22.00 Uhr in einem Hotel nach dem Weg zur Klägerin in der A. straße erkundigt. Obwohl in dem Hotel mehrere Personen anwesend gewesen seien, habe er keine Auskunft erhalten. Nachdem er die Fahrt etwa 500 bis 600 m fortgesetzt habe, sei ihm ein rotes Auto aufgefallen, in dem zwei Männer gesessen hätten, die er zuvor in der Hotelhalle gesehen habe. Diese Männer hätten dem Fahrer zugerufen, sie wüßten nunmehr, wo sich die gesuchte Empfängeradresse befinde; er solle ihnen folgen. Nach etwa 2 km seien die Männer von der Schnellstraße abgefahren, hätten angehalten und den Fahrer aufgefordert, ihnen 50,-- US-$ für ihre "Hilfeleistung" zu zahlen. Darauf habe sich der Fahrer nicht eingelassen. Er habe den Männern angeboten, ihnen 25,-- US-$ sofort und weitere 25,-- US-$ nach Ankunft bei der Empfängerin zu geben, womit die Männer sich einverstanden erklärt hätten. Als der Fahrer die Geldscheine aus dem Fenster seines Führerhauses herausgereicht habe, hätten die Männer ihn am Arm festgehalten und versucht, ihn aus dem Führerhaus zu ziehen, was wegen der Verriegelung der Fahrertür aber mißlungen sei. Einem der beiden Täter sei es schließlich gelungen, das Fenster auf der ebenfalls verriegelten Beifahrerseite einzuschlagen, in die Fahrerkabine einzudringen und den Fahrer zu überwältigen. Anschließend sei der Fahrer gefesselt und in den Kofferraum eines zwei-

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

ten, inzwischen hinzugekommenen PKWs, der ebenfalls mit zwei Personen besetzt gewesen sei, geworfen worden.

Das Landgericht hat die Beklagten antragsgemäß verurteilt. Auf die Berufung der Beklagten hat das Berufungsgericht die Klage abgewiesen.

Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat eine Haftung der Beklagten nach Art. 17 Abs. 1, Art. 23 Abs. 4 CMR verneint, da sie sich auf einen Haftungsausschluß gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR berufen könnten. Dazu hat es ausgeführt:

Ein von vier Tätern verübter Raubüberfall stelle grundsätzlich ein unabwendbares Ereignis i.S. von Art. 17 Abs. 2 CMR dar. Die Beklagten hätten diesen Überfall nicht durch besondere Vorsichtsmaßnahmen vermeiden können. Aus dem Umstand, daß der Transport nur mit einem Fahrer durchgeführt worden sei, ergebe sich kein Verschuldensvorwurf gegenüber den Beklagten bzw. ihrem "Unterfrachtführer", da diese Verfahrensweise auch bei der Beförderung wertvoller Güter grundsätzlich vertretbar sei. Dies gelte jedenfalls dann, wenn der Fahrer die Möglichkeit habe, bewachte Parkplätze aufzusuchen und dem Auftraggeber das erhöhte Diebstahlsrisiko bekannt gewesen sei. Ebensowenig könne den Beklagten vorgeworfen werden, daß der Fahrer nicht mit einem

Stadtplan von Sofia ausgestattet gewesen sei, da sich der Überfall gerade nicht ereignet habe, als er sich nach dem Weg zur Klägerin erkundigt habe; der Überfall habe sich vielmehr erst zugetragen, als sich der Fahrer bereits auf der Weiterfahrt in Richtung Sofia befunden habe.

Für das nachfolgende Geschehen treffe den Fahrer kein Verschulden, da er die gebotene Sorgfalt - insbesondere Verriegeln der Türen des Führerhauses - beachtet habe. Es könne ihm auch nicht vorgeworfen werden, daß er überhaupt angehalten habe, da er zum einen den ihn anhaltenden Personen ein Mindestmaß an Vertrauen habe entgegenbringen dürfen und er zum anderen zunächst habe davon ausgehen können, daß er in seinem verriegelten Fahrzeug zwei Männern ausreichenden Widerstand würde entgegensetzen können.

II. Die Revision der Klägerin hat Erfolg. Sie führt zur Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

1. Die Vorinstanzen sind ohne Rechtsverstoß und von der Revisionserwiderung unbeanstandet davon ausgegangen, daß die Beklagte zu 1 zumindest als Fixkostenspediteurin im Sinne des § 413 Abs. 1 HGB (in der bis zum 30. Juni 1998 gültigen Fassung) anzusehen ist und als solche der Haftung nach der CMR unterliegt (vgl. BGH, Urt. v. 13.11.1997 - I ZR 157/95, TranspR 1998, 250 = VersR 1998, 872; Urt. v. 16.7.1998 - I ZR 44/96, TranspR 1999, 19, 20 f. = VersR 1999, 254; Herber/Piper, CMR, Art. 1 Rdn. 28 ff. m.w.N.).

Nach Art. 17 Abs. 1 i.V. mit Art. 3 CMR schuldet der Frachtführer grundsätzlich Schadensersatz für den während seiner Obhutszeit eingetretenen

Verlust des Transportgutes. Der Frachtführer ist von dieser Haftung nach Art. 17 Abs. 2 CMR nur dann befreit, wenn der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die sowohl für ihn selbst als auch für seine Gehilfen (Art. 3 CMR) unvermeidbar waren und deren Folgen keine dieser Personen abwenden konnte. Unvermeidbarkeit i.S. von Art. 17 Abs. 2 CMR ist nur anzunehmen, wenn der Frachtführer darlegt und gegebenenfalls beweist, daß der Schaden auch bei Anwendung der äußersten, dem Frachtführer möglichen und zumutbaren Sorgfalt nicht hätte vermieden werden können (vgl. BGH, Urt. v. 8.10.1998 - I ZR 164/96, TranspR 1999, 59, 61 = VersR 1999, 469).

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 Einzelfalles ab (vgl. BGH, Urt. v. 16.2.1984 - I ZR 197/81, TranspR 1984, 182, 183 = VersR 1984, 551; Urt. v. 28.5.1998 - I ZR 73/96, TranspR 1998, 454, 456 = VersR 1998, 1264). Es kommt entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den aktuell erforderlichen äußersten 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 diebstahlsgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein mußte und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gegeben hat, um vorgeschriebene Pausen einzuhalten (vgl. BGH TranspR 1998, 454, 456).

2. Das Berufungsgericht hat angenommen, der streitgegenständliche Verlust sei für die Beklagten bzw. den von der Beklagten zu 1 eingesetzten Frachtführer, für dessen Verhalten die Beklagten nach Art. 3 CMR einzustehen haben, unvermeidbar i.S. von Art. 17 Abs. 2 CMR gewesen, weil gegen die Beklagten bzw. ihren Unterfrachtführer "kein Verschuldensvorwurf" erhoben werden könne. Den Beklagten bzw. ihrem polnischen Transporteur könne weder die Durchführung des Transportes mit nur einem Fahrer vorgeworfen werden noch, daß dieser nicht mit einem Stadtplan von Sofia ausgestattet gewesen sei.

Auch wenn das Berufungsgericht eingangs der Entscheidungsgründe noch zutreffend davon ausgegangen ist, daß der Eintritt der Haftungsbefreiung eine Unvermeidbarkeit bzw. ein unabwendbares Ereignis voraussetze, so hat es diesen rechtlichen Ausgangspunkt bei seinen folgenden Ausführungen ersichtlich aus dem Blick verloren. Denn es stellt maßgebend darauf ab, daß gegen den Frachtführer kein "Verschuldensvorwurf" erhoben werden könne (BU 7 Abs. 2) bzw. daß den Fahrer kein "Verschulden" treffe (BU 7 Abs. 3). Das Berufungsgericht hat dabei nicht hinreichend beachtet, daß es sich bei der Haftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR um eine verschuldensunabhängige (Gefährdungs-)Haftung mit der Möglichkeit des Unabwendbarkeitsbeweises handelt (vgl. BGH, Urt. v. 28.2.1975 - I ZR 40/74, VersR 1975, 610, 611; Koller, Transportrecht, 4. Aufl., Art. 17 CMR, Rdn. 21). Dies hat ersichtlich dazu geführt, daß es an die von dem Frachtführer darzulegende und gegebenenfalls zu beweisende Entlastung gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR zu geringe Anforderungen gestellt hat.

a) Ob im Streitfall ein Haftungsausschluß nach Art. 17 Abs. 2 CMR - wie die Revision geltend macht - schon deshalb nicht in Betracht kommt, weil der Frachtführer den Transport nur mit einem Fahrer hat durchführen lassen (vgl. dazu BGH, Urt. v. 17.4.1997 - I ZR 131/95, TranspR 1998, 25 = VersR 1998, 82, zu Art. 29 Abs. 1 CMR), bedarf keiner abschließenden Entscheidung. Denn die Anwendung des Art. 17 Abs. 2 CMR scheitert entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts daran, daß der Frachtführer, dem es obliegt, mit der Gewissenhaftigkeit eines ordentlichen Kaufmanns für eine sichere Ankunft der zu transportierenden Güter beim bestimmungsgemäßen Empfänger zu sorgen, weitere naheliegende Sicherheitsvorkehrungen zur Vermeidung eines Raubes oder Diebstahls des Transportgutes nicht ergriffen hat.

b) Nach dem unstreitigen Parteivortrag ist davon auszugehen, daß der Fahrer des Autotransporters bei seiner Ankunft in Sofia die genaue Fahrtroute zur Empfängerin der Personenkraftwagen nicht kannte. Das folgt vor allem aus dem Vorbringen der Beklagten in ihrer Berufungsbegründung, wonach sich der Fahrer in Sofia nicht besonders gut ausgekannt habe; insbesondere sei ihm die im Frachtbrief angegebene Adresse der Empfängerin der Fahrzeuge unbekannt gewesen. Weiterhin steht fest - wie vom Berufungsgericht auch zugrunde gelegt -, daß der Fahrer weder mit einem Stadtplan von Sofia noch mit einer konkreten Beschreibung des Weges zur Empfangsadresse ausgestattet war, die es ihm eventuell ermöglicht hätten, den Weg zur Empfängerin selbst ausfindig zu machen. Das ergibt sich ebenfalls aus dem Beklagtenvortrag. Der Fahrer hat sich deshalb mehrfach nach dem Weg zur Empfängerin erkundigen müssen. Das Berufungsgericht hat gleichwohl eine mangelhafte Organisation der Transportdurchführung seitens des polnischen Frachtführers und der Beklagten zu 1 verneint und angenommen, daß der Verlust des Transportgutes

unvermeidbar im Sinne des Art. 17 Abs. 2 CMR gewesen sei. Diese Beurteilung hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

aa) Das Berufungsgericht hat gemeint, den Beklagten bzw. dem polnischen Transporteur könne nicht vorgeworfen werden, daß der Fahrer keinen Stadtplan von Sofia zur Verfügung gehabt habe, da bei Straßentransporten die Möglichkeit eines kurzfristigen Halts immer als "naturgegeben" hingenommen werden müsse, sei es wegen der Verkehrsbedingungen, wegen kurzfristiger Straßensperren oder Umleitungen oder auch wegen natürlicher Bedürfnisse des Fahrers. Das Berufungsgericht hat des weiteren für bedeutsam gehalten, daß sich der Überfall nicht ereignet habe, als sich der Fahrer im Hotel nach dem Weg erkundigt habe, sondern erst, als er sich bereits auf der Weiterfahrt in Richtung Sofia befunden habe. Die Revision beanstandet mit Recht, daß sich damit eine Haftungsbefreiung nicht begründen läßt. Das Berufungsgericht hat maßgebliche Gesichtspunkte unberücksichtigt gelassen und - wie oben dargelegt - zu geringe Anforderungen an die für einen Haftungsausschluß nach Art. 17 Abs. 2 CMR gebotene äußerste Sorgfalt des Frachtführers gestellt.

bb) Die Revision weist zutreffend darauf hin, daß der Fahrer nicht mehrfach nach dem Weg zur Empfängerin hätte fragen müssen, wenn er einen Stadtplan von Sofia (oder zumindest eine genaue Wegbeschreibung) zur Verfügung gehabt hätte. Die fehlende Ortskenntnis des Fahrers und die dadurch bedingte Nachfrage haben das Risiko eines Raubes erhöht. Denn die Täter, die der Fahrer zuvor in einem Hotel vergeblich nach dem Weg gefragt hatte und die ihn dann zum Anhalten bewogen und überfallen haben, wären möglicherweise nicht auf den Transport aufmerksam geworden. Zumindest hätte der

Fahrer keine Veranlassung gehabt, dem PKW der späteren Täter 2 km zu folgen und auf ihr Zeichen von der Schnellstraße abzubiegen und anzuhalten.

Das mit der fehlenden Ortskenntnis des Fahrers verbundene Sicherheitsrisiko für den streitgegenständlichen Transport hätte der Frachtführer bei Anwendung der gebotenen äußersten Sorgfalt auch erkennen können. Denn er hätte berücksichtigen müssen, daß es sich bei dem Transportgut erkennbar um besonders wertvolles Gut gehandelt hat, das damit auch besonders diebstahlsgefährdet war. Ferner hätte einkalkuliert werden müssen, daß der Fahrer möglicherweise erst bei Dunkelheit in Sofia eintreffen würde, was im Falle der fehlenden Ortskenntnis ebenfalls zu einer Erhöhung des Raubrisikos führen kann, da die meisten Raubüberfälle auf Straßen erfahrungsgemäß bei Dunkelheit stattfinden.

Die Erwägung des Berufungsgerichts, der Überfall auf den PKW-Transporter habe sich erst zugetragen, als sich der Fahrer bereits auf der Weiterfahrt in Richtung Sofia befunden habe, wirkt sich unter den dargelegten Umständen nicht zugunsten der Beklagten aus. Das Berufungsgericht hat bei seiner Sichtweise unberücksichtigt gelassen, daß es sich bei den Tätern gerade um diejenigen Personen gehandelt hat, die in dem Hotel anwesend waren, in dem der Fahrer nach dem Weg gefragt hat.

cc) Die weitere Erwägung des Berufungsgerichts, den Beklagten könne auch deshalb nicht der Vorwurf einer unzureichenden Ausrüstung des Fahrers gemacht werden, weil dieser ein Mobiltelefon zur Verfügung gehabt habe, durch dessen Einsatz er sich hätte "zum Ziel lotsen" lassen können, rechtfertigt ebenfalls nicht die Annahme eines Haftungsausschlusses nach Art. 17 Abs. 2

CMR. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sprachen der polnische Fahrer und der Empfänger der Fracht verschiedene Sprachen. Sie hätten sich deshalb beide nur notdürftig in Russisch verständigen können. Unter diesen Umständen durfte sich der Frachtführer bei Anwendung der nach Art. 17 Abs. 2 CMR gebotenen äußersten Sorgfalt nicht darauf verlassen, daß der Fahrer ohne geeignetes Kartenmaterial allein durch den Einsatz seines Mobiltelefons den Weg zur Empfangsadresse finden würde.

3. Da sich schon aus dem Vortrag der Beklagten ergibt, daß der Raubüberfall nicht unvermeidbar i.S. von Art. 17 Abs. 2 CMR war und der durch den Verlust des Transportgutes entstandene Schaden unstreitig ist, ist der Senat in der Lage, eine abschließende Sachentscheidung zu treffen (§ 565 Abs. 3 Nr. 1 ZPO).

Die Ersatzpflicht für den Verlust des Transportgutes hat ihre Grundlage in Art. 17 Abs. 1 CMR. Der geltend gemachte Anspruch auf Erstattung der von der Klägerin bereits gezahlten Frachtkosten ergibt sich aus Art. 23 Abs. 4 CMR. Der Zinsanspruch ist nach Art. 27 Abs. 1 CMR gerechtfertigt.

Die Haftung der Beklagten zu 2 beruht auf § 161 Abs. 2 in Verbindung mit § 128 HGB.

III. Danach war auf die Revision der Klägerin das Berufungsurteil aufzuheben und unter Zurückweisung der Berufung der Beklagten das landgerichtliche Urteil wiederherzustellen.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1, § 97 Abs. 1, § 100 Abs. 4 ZPO.

Erdmann v. Ungern-Sternberg Starck

Pokrant Büscher