

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die
Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober
1929 (RGBl 1933 II, 1039) - Warschauer Abkommen
(WA) Art. 25.

Zum Begriff einer Fahrlässigkeit, die nach dem Recht
des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht
(Art. 25 WA).

BGH, Urt. v. 10. Mai 1974 - I ZR 61/73 - OLG Frankfurt (Main)
LG Frankfurt (Main)

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 61/73

URTEIL

Verkündet am
10. Mai 1974
Zug,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Versicherungsgesellschaft "L'Union Compagnie
d'Assurances contre l'Incendie, les Accidents et
Risques divers, Branche Maritime et Transports",
G (S), 4, Rue P, vertreten durch
ihren Direktor Peter B, daselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. und Prof. Dr. -

gegen

die Fluggesellschaft "A Ar", Gene-
raldirektion für Deutschland, F (M),
M Straße, vertreten durch den Leiter der
Generaldirektion Hernán Pa,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. April 1974 durch die Vorsitzende Richterin Dr. Krüger-Nieland und die Richter Alff, Dr. Sprenkman, Dr. Merkel und Dr. Schönberg für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Frankfurt (Main) vom 3. April 1973 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen

Tatbestand

Für die Firma N [REDACTED] S.A. in G [REDACTED] sollten nach dem Luftfrachtbrief der Swissair, Nr. 085-4058269 vom 27. Juni 1968, vier Kisten Uhren von Genf nach Buenos Aires befördert werden. Die vorgesehene Flugroute mit Anschlüssen war in dem Frachtbrief angegeben, die Art des Frachtgutes war in dem Luftfrachtbrief mit "montres" (Uhren) bezeichnet. Jede dieser vier noch verpackten Metallkisten wog etwas über 40 kg. Der Transport von Genf nach Frankfurt (Main) wurde am 4. Juli 1968 von der Swissair ausgeführt. Die Weiterbeförderung war für den 5. Juli 1968 nachmittags vorgesehen und sollte von der Beklagten übernommen werden. Die Swissair übergab die vier Kisten am 5. Juli 1968 gegen 11.45 Uhr der Beklagten gegen Quittung zur Weiterbeförderung. Die Übergabe verlief wie folgt:



Ein Angestellter der Sw [REDACTED] fuhr das Frachtgut mit einem offenen Transportfahrzeug auf die Rampe vor das Frachtgebäude des Frankfurter Flughafens; dort händigte er dem Angestellten Tertel der Beklagten die Fracht- und anderen Begleitpapiere aus und ließ die Fracht auf dem Fahrzeug vor dem Frachtgebäude stehen, wo sie auch nach der Übernahme verblieb.

In dem Fracht- und Bürogebäude steht der Beklagten im Keller ein Frachtraum zur Verfügung. Die Parteien streiten darüber, ob der Angestellte der Beklagten sich mehrmals davon überzeugete, daß das Frachtgut noch auf dem Transporter war, und ferner, ob die Uhrensending nur etwa bis 13.45 Uhr oder bis gegen 15.00 Uhr dort verblieb.

Als der Angestellte der Beklagten die Sendung zur Zollabfertigung bringen wollte, stellte er fest, daß die Kiste mit der Nr. 105 nicht mehr vorhanden war und sich stattdessen ein anderes zur Beförderung bestimmtes Paket auf dem Fahrzeug befand. Die Beklagte hat zugestanden, daß die Kiste Nr. 105 abhanden gekommen ist. Nach der bestrittenen Behauptung der Klägerin sollen sich in ihr Uhren und Uhrwerke im Gesamtwert von 41 144 sfrs befunden haben.

Die Klägerin, bei der die Sendung gegen Gefahren bei der Beförderung versichert war, regulierte nach ihrer Behauptung den Schaden gegenüber der Firma N [REDACTED] durch Zahlung von 45 916 sfrs, davon 4 742 sfrs für Fracht und Gewinnanteil. Sie hat am 3. Juli 1970 gegen die Beklagte einen am 10. Juli 1970 zugestellten Zahlungsbefehl erwirkt und verfolgt damit den nach ihrer Ansicht durch die Abwicklung auf sie übergegangenen Schadensersatzanspruch (unter Abzug eines von der Beklagten gezahlten Betrages von 3 222,40 DM) in Höhe

von 39 279,75 DM.

Die Klägerin nimmt die Beklagte als Luftfrachtführer im Sinne des "Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im Internationalen Luftverkehr" (Warschauer Abkommen - WA) vom 12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II, 1039) in Anspruch. Sie ist der Auffassung, die Beklagte hafte nach Art. 25 WA ohne Begrenzung nach der Höhe (Art. 22 WA), weil der Schaden durch grobe Fahrlässigkeit der Beklagten herbeigeführt worden sei. Der Angestellte der Beklagten hätte die Sendung in den Frachtraum bringen müssen, da es bekannt sei, daß Diebstähle auf Flughäfen häufig seien.

Die Beklagte bestreitet ein grob fahrlässiges Verhalten ihres Angestellten; da die Warensendung als normale Fracht (und nicht als Wertsendung) aufgegeben und befördert worden sei, habe sie entsprechend der auf dem Frankfurter Flughafen geltenden Übung vor dem Frachtgebäude abgestellt werden dürfen.

Das Landgericht hat durch Urteil vom 19. April 1972 die Klage abgewiesen, weil der Angestellte nicht grob fahrlässig die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten verletzt habe.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Zahlungsanspruch weiter. Die Beklagte bittet, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. Das Berufungsgericht geht ebenso wie die Parteien davon aus, daß der Rechtsstreit nach den Bestimmungen des Warschauer Abkommens in der Fassung vom 12. Oktober 1929 zu entscheiden sei.

Das ist richtig, denn in Argentinien ist das Warschauer Abkommen am 19. Juni 1952 (BGBl 1955 II, 4), das Protokoll von Den Haag vom 28. September 1955 am 10. September 1969 (BGBl 1969 II, 2132) in Kraft getreten; das Zusatzabkommen vom 18. September 1961 ist bisher nicht in Kraft getreten. Für die Schweiz sind sämtliche Abkommen in Kraft.

Da der Schadensfall im Jahre 1968 eingetreten ist, ist für die rechtliche Beurteilung die ursprüngliche Fassung des Warschauer Abkommens maßgeblich.

II. Voraussetzung für die Anwendbarkeit der Schadensersatzregelung des Warschauer Abkommens ist, daß es sich um eine "internationale Beförderung" im Sinne des Art. 1 Abs. 1 WA gehandelt hat. Als "internationale Beförderung" ist nach Art. 1 Abs. 2 WA jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien des Beförderungsvertrages der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei Vertragsparteien des Warschauer Abkommens liegt. Da im Streitfall der Abgangsort in der Schweiz, der Bestimmungsort in Argentinien liegt, in beiden Staaten auch das Warschauer Abkommen in Kraft ist, finden auf die Schadensersatzregelung die Vorschriften der Art. 18 ff WA Anwendung.

III. Nach Art. 18 WA hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch den Verlust von Gütern entsteht, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist, und zwar ohne die Beschränkung der Höhe nach (Art. 22 WA), wenn der Schaden durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt wird, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht (Art. 25 WA).

1. Das Berufungsgericht geht, ebenso wie die Parteien, ohne nähere Begründung davon aus, daß die Beklagte Luftfrachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens ist.

Nach herrschender kontinentaleuropäischer Auffassung ist Luftfrachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens, wer sich durch Vertrag im eigenen Namen verpflichtet, Güter auf dem Luftwege zu befördern (vgl. Riese, Luftfracht 1949, 406; Guldemann, Internationales Lufttransportrecht 1965 RdNr.10 zu Art. 1 - S. 24; Schleicher-Reymann-Abraham, Das Recht der Luftfahrt, 3. Aufl. Bd. I Anm. 28 zu Art. 1 S. 273). Den Beförderungsvertrag hat die Natural S.A. in Genf als Absender mit der Swissair geschlossen und nicht mit der Beklagten. Die Beklagte kann aber unter den Voraussetzungen des Art. 30 Abs. 3, 1 Abs. 3 WA in Anspruch genommen werden; Art. 1 Abs. 3 WA setzt voraus, daß eine Beförderung, die von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführen ist, von den Parteien des Beförderungsvertrages als einheitliche Leistung vereinbart worden ist. Das ist im Streitfall mit dem Berufungsgericht aufgrund der tatsächlichen, im wesentlichen im Frachtbrief festgelegten Umstände zu bejahen.

2. Das Berufungsgericht hat die über die Höhe nach Art. 22 WA hinausgehenden Ansprüche der Klägerin aber verneint, weil der Angestellte der Beklagten seine Sorgfaltspflichten nicht grob fahrlässig verletzt habe (Art. 25 WA). Dazu führt das Berufungsgericht im einzelnen aus: Der in Art. 25 WA verwandte Begriff "einer dem Vorsatz gleichstehenden Fahrlässigkeit" sei nach dem anzuwendenden deutschen Recht der groben Fahrlässigkeit gleichzusetzen. Bei Berücksichtigung aller vorgetragenen Umstände, insbesondere der Ver-

hältnisse des Flugfrachtbetriebes als eines Massenbetriebes, könne in dem Verhalten des Angestellten keine besonders grobe Achtlosigkeit gesehen werden. Dabei müsse beachtet werden, daß auch ein Verhalten, das unter normalen Verhältnissen als grob fahrlässig bezeichnet werden könnte, im Flugverkehrsbetrieb noch nicht als leichtfertig anzusehen sei, weil eine individuelle Behandlung des Gutes erschwert oder sogar unmöglich sei. Die Abfertigung auf einem Flughafen bringe es mit sich, daß Luftfrachtgut kurzfristig auch ohne dauernde Bewachung in dem nur beschränkt zugänglichen Abfertigungsgebiet belassen werde; es hieße die Anforderungen an den Abfertiger überspannen, wolle man eine dauernde eigene Bewachung fordern.

Auch wenn man mit der Klägerin davon ausgehe, daß das Frachtgut nicht ohne größeren kriminellen Aufwand abhanden gekommen wäre, wäre es in das Frachtgebäude geschafft worden, so bedeute das Unterlassen noch nicht eine grobe und unentschuldbare Verletzung der Obhutspflicht; wesentlich sei bei allem auch das schwere Gewicht der Kiste (40 kg).

Unerheblich sei, ob die Kisten bis 13.45 Uhr oder bis 15.00 Uhr stehengeblieben seien und ob der Angestellte sich mehrfach von dem Nochvorhandensein überzeugt habe.

Eine erhöhte Obhutspflicht habe nicht bestanden, weil die Kisten weder als Wertsendung deklariert noch als wertvolle Uhrensending erkennbar gewesen seien. Aus der Angabe "montres" habe eine gesteigerte Sorgfaltspflicht nicht hergeleitet werden können.

Erheblich für die Beurteilung sei schließlich, daß der Angestellte die Kisten wegen "übermäßigen" Arbeits-

anfalls nicht in das Frachtgebäude gebracht habe; auch daraus folge, daß die Anforderungen an die Pflichten bei der Abfertigung von Gütern in einem Massenbetrieb beschränkt werden müßten.

Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, daß nach Art. 25 WA im Bereich des Deutschen Rechts Haftungsbeschränkungen des Luftfrachtführers bei grober Fahrlässigkeit ausgeschlossen sind (vgl. BGHZ 27, 101).

Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden und das unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Fall jedem einleuchten mußte (BGHZ 10, 14, 16/17; BGH VersR 67, 127; BGH BB 67, 1102).

Wenn das Berufungsgericht zu dem Ergebnis kommt, auch bei einem besonders hohen Diebstahlsrisiko auf Flughäfen (BU 9) sei es angesichts des Massenbetriebes nicht grob fahrlässig, Frachtgut über 3 Stunden (BU 2,8) ohne Aufsicht und ohne Kontrolle auf der Rampe vor dem Frachtgebäude des Flughafens stehen zu lassen, dann ist dieser Maßstab nicht eingehalten; denn bei Zusammentreffen aller vom Berufungsgericht herangezogenen Umstände, die es teilweise als gegeben unterstellt hat, liegt die Gefahr auf der Hand, daß ein Frachtstück gestohlen wird.

Bei der Bestimmung dessen, was im Bereich der Gepäcksicherung auf dem Flughafen Frankfurt als grob fahrlässiges Verhalten (Unterlassen) des Unternehmers

und seiner Angestellten anzusehen ist, darf nicht nur, wie es das Berufungsgericht getan hat, auf den Massenbetrieb zur Entlastung des Unternehmers abgestellt werden, sondern es ist zu prüfen, welche zumutbaren Mindestmaßnahmen der Unternehmer treffen muß, um dem Vorwurf zu entgehen, er habe grob fahrlässig die ihm obliegenden Sorgfaltspflichten verletzt; hat der Unternehmer keine Sicherungsvorkehrungen veranlaßt und es z. B. jedem Angestellten überlassen, die ihm übergebenen Gepäckstücke nach seinem Gutdünken zu sichern oder, wie die Klägerin behauptet, nichts zu tun und die Gepäckstücke dort, wo sie übergeben worden sind, unbeaufsichtigt auf einer jedem zugänglichen Rampe stehen zu lassen, dann ist das ein grob fahrlässiges Verhalten, das auch durch einen Massenbetrieb nicht entschuldigt werden kann.

Das Berufungsgericht hat nicht beachtet, daß eine bestehende große Diebstahlsgefahr gerade in einem Massenbetrieb Maßnahmen der beteiligten Unternehmer erfordert, diese Gefahr zu mindern, sollen diese nicht dem Vorwurf grob fahrlässigen Handelns ausgesetzt sein.

Das Berufungsgericht wird sich daher mit der Behauptung der Klägerin auseinanderzusetzen haben (GA 20,81), daß Diebstähle von Frachtstücken auf dem Frankfurter Flughafen an der Tagesordnung seien, und daß der Angestellte der Beklagten das später gestohlene Frachtstück von 11.45 Uhr bis gegen 15.00 Uhr unbeaufsichtigt auf der Rampe vor dem Frachtgebäude habe stehen lassen. Unstreitig steht der Beklagten im Keller des Frachtgebäudes ein Raum zur Verfügung; es wird zu erörtern sein, warum der Angestellte die

Frachtstücke nicht in diesen Raum gebracht hat. Nach dem Vortrag der Klägerin, die sich insoweit auf den Vermerk der Kriminalpolizei stützt (Bl. 4 der Akten der Staatsanwaltschaft Frankfurt - Js 1332/68, hat der Angestellte die Frachtstücke nicht in den Kellerraum gebracht, weil er zum Zeitpunkt der Frachtannahme sehr viel zu tun gehabt habe. Dem wird nachzugehen sein; kann dem Angestellten bei der Abwägung verschiedener ihm obliegender Aufgaben kein grob fahrlässiges Verhalten vorgeworfen werden, so kann ein Organisationsmangel der Beklagten in Betracht kommen, der ihr als grob fahrlässiges Verhalten angelastet werden kann, und der darin liegen kann, daß sie es unterlassen hat, ihre Angestellten mit entsprechenden Weisungen bezüglich der Behandlung von Frachtstücken zu versehen, oder daß sie versucht hat, die ihr obliegenden Sicherungspflichten mit einem zu geringen Personalbestand zu erfüllen; es wäre der Beklagten auch als Organisationsverschulden anzulasten, wenn sie nicht angeordnet hätte, Frachtstücke, die nach ihrem erkennbaren Inhalt einer besonderen Diebstahlsgefahr ausgesetzt sind (Uhren-montres), mehr zu sichern als andere Frachtstücke.

Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts (BU 9) ist auch die Behauptung der Klägerin erheblich (GA 82), ein Dieb könne sich auf dem Flughafen un-
schwer einen Gepäckwagen zum Abtransport der Kiste beschafft haben; denn wenn dies der Fall sein sollte, würde der Umstand, daß die Kiste ein Gewicht von 40 kg hatte, nicht als die Diebstahlsgefahr mindernd und damit entlastend herangezogen werden können.

IV. Demnach war das Berufungsurteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden Erwägungen an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz zu übertragen war.

Krüger-Nieland

Alff

Sprenkmann

Merkel

Schönberg