

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung der Regeln
über die Beförderung im internationalen Luftverkehr
vom 12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II, 1039) i.d.F. des
Protokolls vom 28. September 1955 (BGBl 1958 II, 291,
BGBl 1958 II, 312, BGBl 1964 II, 1295)

Art. 25

Zur Frage, unter welchen tatsächlichen Voraussetzungen
anzunehmen ist, daß der Schaden durch eine Handlung oder
Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute ver-
ursacht worden ist, die leichtfertig und in dem Bewußt-
sein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlich-
keit eintreten werde.

BGH, Urt. v. 16. Februar 1979 - I ZR 97/77 - OLG Frankfurt
LG Frankfurt

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

I ZR 97/77

URTEIL

Verkündet am

16. Februar 1979

Zug,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

I. [REDACTED] L. [REDACTED] A. [REDACTED] des E. [REDACTED], C. [REDACTED] V. [REDACTED],
M. [REDACTED], Spanien,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1.

2.

3.

4.

- 2 -

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14.

15.

16.

17.

18.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

19.

20.

21.

22.

23.

24.

25.

26.

27.

28.

29.

30.

31.

32.

33.

34.

35.

36.

37.

38.

39.

40.

41.

42.

43.

44.

45.

Klägerinnen und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. Februar 1979 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Frhr. v. Gamm und die Richter Alff, Schwerdtfeger, Rebitzki und Dr. Zülch

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 5. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 28. Juni 1977 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die B[REDACTED] de C[REDACTED] in L[REDACTED] P[REDACTED], die bei den Klägerinnen gegen Transportschäden versichert ist, übergab der Beklagten am 2. April 1971 zwei Pakete mit Banknoten, die von L[REDACTED] P[REDACTED] über Madrid nach Frankfurt bzw. Stockholm befördert werden sollten. Beide Pakete wurden entgegen der bestehenden Anweisung nicht im Frachtraum der Boeing 747 verstaut, sondern der Chefstewardess übergeben. Diese stellte weder eine Empfangsbescheinigung aus, noch unterrichtete sie den Flugkapitän, dessen Erlaubnis sie

nach den Dienstvorschriften hätte erbitten müssen, wenn sie ein Frachtstück übernehmen wollte. Sie stellte die beiden Pakete in einen Schrank, der sich bei der Einmündung der Zugangstreppe zum oberen Salon befand, schloß diesen aber nicht ab. Nach dem Abflug der Maschine schickte die Beklagte von Las Palmas ein Fernschreiben an ihre Fracht-, Verkehrs- und Importabteilung in Madrid, in dem sie die Ankunft der beiden Banknotenpakete ankündigte und mitteilte, die Pakete seien dem Kabinenchef übergeben worden; ferner bat sie um entsprechende Veranlassung. Der Schichtmeister der Frachtabteilung auf dem Madrider Flughafen ergriff wegen Arbeitsüberlastung keine Sicherheitsmaßnahmen und benachrichtigte weder die Guardia Civil, noch unterrichtete er jemand über den Aufbewahrungsort der Pakete. Nachdem das Flugzeug ausgeladen war und die Passagiere das Flugzeug verlassen hatten, durchsuchten Beamte der Guardia Civil die Maschine, ohne die Devisenpakete zu finden oder ihr Fehlen bemerkt zu haben. Die Chefstewardess hatte die beiden Pakete vergessen, und es kam niemand zu ihr, um die Pakete abzuholen. Erst bei der Zollkontrolle wurde nach Überprüfung der Fracht auf ihre Vollständigkeit im Frachthof festgestellt, daß die beiden Geldpakete fehlten.

Die Klägerinnen leisteten der B[REDACTED] de C[REDACTED] Ersatz; diese trat ihre Schadensersatzansprüche bis zu einer Gesamtsumme von 144.340,- US-Dollar gegen die Beklagte am 16. August 1971 an die Klägerinnen ab. Diese haben Zahlung von 526.880,- DM gefordert.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß sich das Grundurteil auf den Umfang der Abtretung vom 16. August 1971 bezieht. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag aus der Berufungsinstanz, die Klage abzuweisen, weiter. Die Klägerinnen bitten, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

I. 1. Die Vorinstanzen gehen übereinstimmend zutreffend davon aus, daß der Rechtsstreit nach den Vorschriften des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 12. Oktober 1929 (RGBl 1933 II, 1039) - Warschauer Abkommen - WA - in der Fassung des Protokolls vom 28. September 1955 (Gesetz vom 7. August 1958 - BGBl 1958 II, 291, Bekanntmachung vom 7. August 1958 der Neufassung - BGBl 1958 II, 312, in Kraft für die Bundesrepublik Deutschland am 1. August 1963 (Bek. v. 14. August 1964) - BGBl 1964 II, 1295 zu entscheiden ist, weil für Spanien das Protokoll am 6. März 1966 (BGBl 1968 II, 779) in Kraft getreten ist.

2. Die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Warschauer Abkommens sind gegeben: Es handelt sich um eine "internationale Beförderung" im Sinne des Abkommens (Art. 1 WA): nämlich eine Beförderung, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort (L. P.) und der Bestimmungsort (Frankfurt), gleichviel ob eine Unterbre-

chung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei Vertragsparteien (Spanien-Bundesrepublik Deutschland) liegen.

II. Der Schadensersatzanspruch der Rechtsvorgängerin der Klägerinnen beruht auf Art. 18 Abs. 1 WA, wonach der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen hat, der durch den Verlust von Gütern entsteht, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist.

Luftfrachtführer im Sinne des Warschauer Abkommens ist, wer sich durch Vertrag im eigenen Namen verpflichtet, Personen, Gepäck und Güter auf dem Luftweg zu befördern (Senatsurteil v. 10. Mai 1974 - I ZR 61/73 - LM Nr. 9 zu WA = MDR 74, 823 m.w.N.).

Der Ausdruck "Luftbeförderung" umfaßt nach Art. 18 Abs. 2 WA den Zeitraum, während dessen die Güter sich auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeugs oder, bei Landung außerhalb eines Flughafens, an einem beliebigen Ort unter der Obhut des Luftfrachtführers befinden.

Diese Voraussetzungen liegen im Streitfall vor: Die Pakete sind der Beklagten als Luftfrachtführer in Las Palmas übergeben worden, über den Luftfrachtvertrag ist auch ein Luftfrachtbrief (Art. 5) ausgestellt worden, in dem Abgangs- und Bestimmungsort, sowie Absender und Empfänger angegeben sind. Die Pakete sind in Verlust geraten. Die Beklagten haben auch nicht dargelegt, daß die Haftung nach Art. 20 und 21 WA ausgeschlossen sei.

3. Der Umfang der Schadensersatzpflicht richtet sich nach Art. 22 WA: Begrenzung der Haftung auf einen Betrag bis zu 250 Franken für das Kilogramm.

Auch insoweit besteht unter den Parteien kein Streit. Die Rechtsvorgängerin der Klägerinnen hat bei der Aufgabe der Sendungen auch nicht das Interesse an der Lieferung besonders deklariert (Art. 22 Abs. 2 a WA), wodurch die Haftungsbegrenzung bis zu der angegebenen Höhe ausgeschlossen wäre.

III. 1. Die Klägerinnen behaupten aber, die Voraussetzungen des Art. 25 WA lägen vor; danach gelten die in Artikel 22 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen nicht, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im Fall einer Handlung oder Unterlassung der Leute ist außerdem zu beweisen, daß diese in Ausführung ihrer Verpflichtungen gehandelt haben.

2. Das Berufungsgericht hat das Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 25 WA bejaht und dazu unter Bezugnahme auf die Ausführungen des Landgerichts dargelegt, unter leichtfertiger Handlung der Leute des Luftfrachtführers sei eine vorsätzliche Pflichtverletzung zu verstehen, die ohne Rücksicht auf mögliche Folgen begangen werde; die unbewußte grobe Fahrlässigkeit, die nach der alten Fassung des Art. 25 WA von der deutschen Rechtsprechung für ausreichend gehalten worden sei, reiche danach nicht mehr aus, um die summen-

mäßige Haftungsbegrenzung entfallen zu lassen. Der Verletzte müsse das Schädigungsbewußtsein des Luftfrachtführers oder von dessen Leuten beweisen. Bei leichtfertigem Verhalten spreche aber eine gewisse tatsächliche Vermutung dafür, daß auch das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadens- eintritts vorliege. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze habe das Landgericht das Verhalten des Stationsleiters in L P, der Chefstewardess und des Schichtmeisters des Madrider Flughafens mit Recht als in hohem Maße leichtfertig charakterisiert, weil diese Angestellten ihre Dienstpflichten vorsätzlich verletzt hätten; der Stationsleiter habe seine Dienstpflichten dadurch verletzt, daß er die Geldpakete nicht in den Laderaum habe schaffen lassen oder der Vorschrift entsprechend dem Piloten des Flugzeugs anvertraut habe, sondern sie der Chefstewardess überlassen habe, obwohl er gewußt habe, daß diese zur Übernahme von Frachtgut nicht berechtigt sei; eine weitere Pflichtverletzung sei darin zu sehen, daß er weder eine Quittung verlangt noch dem Flugkapitän Mitteilung von der Art und dem Aufbewahrungsort der Sendung gemacht habe. Auch die Chefstewardess habe durch die Übernahme der Geldpakete ihre Dienstpflicht vorsätzlich verletzt; da sie gewußt habe, daß der von ihr gewählte Aufbewahrungsort in einem unverschlossenen Schrank im Durchgang zur oberen Passagierkabine zum sicheren Transport wertvoller Fracht völlig ungeeignet sei, und sie wegen anderer Aufgaben nicht in der Lage sein werde, auf die Pakete zu achten, habe sie leichtfertig im Sinne des Art. 25 WA gehandelt. Der Schichtmeister auf dem Frachthof des Madrider Flughafens hätte auf das Fernschreiben hin die Guardia Civil verständigen und dafür sorgen müssen, daß die Geldsendung bei der Chefstewardess abgeholt werden würde; das Unterlassen von jeglichen Sicherheitsvorkehrungen bedeute demnach eine vor-

sätzliche Pflichtverletzung, die auch leichtfertig gewesen sei. Er habe zwar gewußt, daß der Zolldienst der Guardia Civil auch ohne vorherige Information die Entladung des Flugzeuges und den Transport der Frachtstücke zum Frachthof überwachen und das Flugzeug selbst nach zurückgebliebenen Gütern durchsuchen werde, habe aber damit rechnen müssen, daß dabei eine Sendung, die entgegen jeglichen Vorschriften und Gepflogenheiten der Kabinenchefin übergeben worden sei, möglicherweise nicht gefunden werde. Der Schichtmeister habe demnach die Anordnung von Sicherheitsvorkehrungen leichtfertig unterlassen. Er habe seine Pflichten weiterhin dadurch verletzt, daß er keine erneute Durchsuchung des Flugzeugs und eine gezielte Suche nach der Geldsendung veranlaßt habe, nachdem im Frachthof das Fehlen der Pakete festgestellt worden sei. Auch wenn man dem Stationschef in L. P. zugute halten wollte, daß er die Unterbringung im Cockpit oder der Kabine für sicherer gehalten habe als im Frachtraum, so sei nicht ersichtlich, warum er davon abgesehen habe, sich den Empfang bestätigen zu lassen und die Genehmigung des Flugkapitäns einzuholen. Ebenso wenig lasse sich die Aufbewahrung der wertvollen Sendung in einem unverschlossenen, nicht ständig beaufsichtigten und für Dritte zugänglichen Schrank sowie das Untätigbleiben des Schichtmeisters auf dem Frachthof des Flughafens Madrid rechtfertigen oder anders als bewußte Verletzung der Dienstpflichten charakterisieren.

Es komme nicht darauf an, daß die Geldsendung nicht ausdrücklich als Wertpaket bezeichnet gewesen sei, da die Beteiligten den Wert der Sendung erkannt hätten.

Es sei auch nicht zu beanstanden, wenn das Landgericht aus diesem leichtfertigen Verhalten gefolgert habe, daß bei den Angestellten auch das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit einer Schädigung vorhanden gewesen sei. Es genüge hierzu das Bewußtsein, der Eintritt des Schadens werde wahrscheinlicher sein als sein Ausbleiben. Das gelte vor allem für die Chefstewardess, welche die Pakete ohne weitere Sicherungsmaßnahmen in einen unverschlossenen Schrank gelegt und sich dann nicht weiter um sie gekümmert habe, aber auch für den Schichtmeister, der trotz fernschriftlichen Hinweises nicht um die Empfangnahme der Pakete besorgt gewesen sei. Es könne auch zumindest bei der Chefstewardess und dem Schichtmeister in Madrid nicht festgestellt werden, daß diese ihr Verhalten zum Besten des Eigentümers der Pakete hätten ausrichten wollen.

3. Die Revision ist der Auffassung, das Berufungsgericht komme durch die Beschränkung seiner Feststellungen auf das Merkmal "leichtfertig" letztlich zu dem Ergebnis, daß weiterhin grobe Fahrlässigkeit ausreiche, um die Rechtsfolgen des Art. 25 WA zu begründen. Die subjektive Seite, wie sie in Art. 25 WA gefordert werde, komme dabei zu kurz. Es werde nicht dargelegt, aus welchen Indizien sich prima facie die Möglichkeit ergebe, auf das Bewußtsein der Beteiligten zu schließen, jedenfalls werde der Eintritt eines Schadens wahrscheinlicher sein als sein Ausbleiben. Eine mehr als 50 %ige Wahrscheinlichkeit, daß ein Wertgegenstand gestohlen werde, dürfte nur unter ganz ungewöhnlichen Umständen anzunehmen sein; bei der von den Beteiligten gewählten Art der Verwahrung, möge sie auch vorschriftswidrig und unzweckmäßig gewesen sein, habe sie jedenfalls nicht bestanden; das folge schon daraus, daß trotz sehr umfangreicher Ermittlungen das Abhandenkommen nicht habe aufgeklärt werden können; es sei

nicht einmal eine Rekonstruktion eines möglichen Kausalverlaufs gelungen, sondern das Geschehen ungeklärt geblieben. Es sprächen auch die tatsächlichen Umstände dagegen, daß ein Abhandenkommen der Pakete wahrscheinlich gewesen sei; das ergebe sich zunächst aus der Beschaffenheit der Pakete, die nach ihrer Größe und nach ihrem Gewicht kaum hätten unauffällig entwendet werden können; es folge weiter aus der Art der Verwahrung in einem Schrank im Salon der ersten Klasse, der klein und nur über eine enge Wendeltreppe zu erreichen sei, die jeweils nur von einer Person betreten werden könne. Das Landgericht habe festgestellt, daß der Schrank den Fluggästen nicht zugänglich gewesen sei. Es ergebe sich schließlich durch die ständige Überwachung vor Abflug durch Zoll und nach Ankunft in Madrid durch Guardia Civil; der Flug sei nur kurz (ca. 2 Stunden); eine Zwischenlandung habe es nicht gegeben, so daß die Pakete nur in L P oder Madrid hätten abhanden gekommen sein können.

IV. 1. Die Revision hat keinen Erfolg; das Berufungsgericht ist ohne Rechtsverstoß zu dem Ergebnis gelangt, daß die Voraussetzungen des Art. 25 WA gegeben sind und die Beklagte sich deshalb nicht auf die summenmäßige Beschränkung des Art. 22 WA berufen kann.

Die hier maßgebliche Fassung des Art. 25 WA hat folgenden Wortlaut:

"Die in Art. 22 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist,

die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im Falle einer Handlung oder Unterlassung der Leute ist außerdem zu beweisen, daß diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben."

Sie enthält eine genauere Umschreibung des Tatbestands als die vorangehende Warschauer Fassung, nach der eine Beschränkung oder ein Ausschluß der Haftung entfiel, wenn der Luftfrachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt hatte, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichstand; insbesondere fehlt auch eine Bezugnahme auf das Recht des angerufenen Gerichts, demnach auf nationale Rechte der Mitgliedsstaaten.

Nach der Warschauer Fassung entfielen die Haftungsbeschränkungen bei grober Fahrlässigkeit im Sinne des deutschen Rechts (vgl. BGHZ 27, 101, 106; Senatsurteil v. 10. Mai 1974 - I ZR 61/73 - LM Nr. 9 zu WA m.w.N.). Die jetzige maßgebliche Fassung ist angesichts ihrer freien Formulierung, die das Ergebnis internationaler Verhandlungen ist, aus sich selbst heraus unter Berücksichtigung ihrer Entstehungsgeschichte und insbesondere ihres Zwecks auszulegen (vgl. Senatsurteil v. 19. März 1976 - I ZR 75/74 - LM Nr. 13 zu WA = NJW 76, 1583 zu III, 2 a). Die Frage, inwieweit abgesehen von den Fällen einer vorsätzlichen Schadenszufügung überhaupt noch eine unbegrenzte Haftung des Luftfrachtführers zuzulassen sei, war das umstrittenste Problem, das die Haager Konferenz zu lösen hatte (vgl. dazu Riese ZLR 1956, 1 ff, 30).

Es setzte sich schließlich die Auffassung durch, daß bei einer Erhöhung der Haftungsgrenzen (für Personenschäden auf 200.000 Goldfranken) außer dem achtlosen Verhalten das Bewußtsein zu verlangen sei, aus dem Verhalten werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen (Riese aaO S. 33); die deutsche Delegation ging bei der beschlossenen Fassung davon aus, der Luftfrachtführer hafte auch dann unbegrenzt, wenn eine bewußt grob fahrlässige Schadenszufügung vorliege (Riese aaO). Die Verhandlungen ergeben eindeutig, daß der Ausschluß der Haftungsbeschränkungen gegenüber der Warschauer Fassung erschwert werden sollte; die Neufassung ist ferner nicht an nationale Rechte angelehnt, sondern enthält selbständig formulierte eigene Voraussetzungen (vgl. Liesecke MDR 68, 93, 96). Leichtfertiges Verhalten ist grob fahrlässiges Verhalten, das eine auf der Hand liegende Sorgfaltspflicht außer Betracht läßt. Das weiter erforderliche Bewußtsein ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden entstehen. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist demnach dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt. Dabei ist festzuhalten, daß nicht mit jedem leichtfertigen Verhalten ein solches Bewußtsein - eine solche Erkenntnis der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts - verbunden sein muß; ein solches Bewußtsein kann z.B. eher nahe liegen, wenn es um Schäden an Leib und Leben geht (vgl. z.B. die Beschreibungen zum Begriff des "wilful misconduct" bei Schleicher-Reymann-Abraham, 3. Aufl., Bd. 1 Rdn. 4-6 zu Art. 25, S. 366, 367: "rücksichtsloses und leichtfertiges Handeln im Hinblick auf die möglichen Folgen"; "verbrecherische Fahrlässigkeit, die sich gegen die Sicherheit des menschlichen

Lebens richtet, die vorsätzlich die Augen vor öffentlichen Pflichten verschließt") als bei Sachschäden. Nach Art. 28 Abs. 2 WA ist deutsches Verfahrensrecht als lex fori anzuwenden (vgl. Guldemann, Internationales Lufttransportrecht 1965, Rdn. 13/14 zu Art. 28 WA). Es obliegt danach dem Tatrichter, aus dem äußeren Ablauf, den auslösenden und begleitenden Umständen zu folgern, ob das Bewußtsein von der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts bejaht werden muß.

2. Dem Berufungsgericht kann gefolgt werden, wenn es mit dem Landgericht in den vorsätzlichen Pflichtverletzungen der Angestellten der Beklagten ein leichtfertiges Verhalten im Sinne des Art. 25 WA gesehen hat, d.h. ein Verhalten, das inhaltlich wesentliche Regelungen des Dienstbereichs der Angestellten bedenkenlos beiseiteschiebt: Vorschriften über die Aufbewahrung von Frachtgut, über die Mitteilung an den Flugkapitän, über die Anforderung von Quittungen, über die Behandlung von Anweisungen durch Fernschreiben; schließlich hat das Berufungsgericht zutreffend insbesondere das Verhalten der Chefstewardess (einerseits unzulässigerweise Annahme der Pakete - andererseits deren völliges Vergessen) und das Verhalten des Schichtmeisters in Madrid als besonders leichtfertig festgestellt.

Dagegen ist zweifelhaft, ob das Berufungsgericht den Voraussetzungen, die zur Feststellung des Bewußtseins der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts erforderlich sind, immer voll Rechnung getragen hat. Da das Berufungsgericht das Urteil des Landgerichts insoweit in Bezug nimmt, sind auch dessen Ausführungen in die Prüfung einzubeziehen. Das Landgericht führt aus, bei leichtsinnigem Verhalten

spreche nach der Lebenserfahrung eine gewisse tatsächliche Vermutung dafür, daß auch das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit einer Schädigung vorhanden sei. Da die Angestellten leichtfertig gehandelt hätten, sei auch das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts zu vermuten. Für die Richtigkeit der Vermutung spreche insbesondere, daß die Angestellten der Beklagten den angeblichen Wert der Sendung gekannt und gewußt hätten, daß sie durch die begangenen Pflichtwidrigkeiten einer erhöhten Diebstahlsgefahr ausgesetzt gewesen wäre.

Das Berufungsgericht ergänzt die Ausführungen dahin, es genüge das Bewußtsein, der Eintritt des Schadens werde wahrscheinlicher sein als sein Ausbleiben; das gelte vor allem für die Chefstewardess, die die Pakete ohne weitere Sicherungsmaßnahmen in einen verschlossenen Schrank gelegt und sich dann nicht weiter um sie gekümmert habe, aber auch für den Schichtmeister in Madrid, der trotz fernschriftlichen Hinweises nicht um die Empfangnahme der Pakete besorgt gewesen sei.

Bei der Chefstewardess und dem Schichtmeister könne auch nicht festgestellt werden, daß diese ihr Verhalten zum Besten der Eigentümer der Pakete hätten ausrichten wollen; anders als bei dem Piloten, der nach der Lebenserfahrung schon im eigenen Interesse alles tue, um einen Absturz zu vermeiden und die Passagiere sicher an den Zielort zu bringen, könne hier nicht von einem selbstverständlichen eigenen Interesse des Personals der Beklagten an der sicheren Verwahrung der Pakete ausgegangen werden.

Diese vom Berufungsgericht mehr hilfsweise gebrachte Erwägung berücksichtigt nicht genügend, daß vom Kläger das Bewußtsein des wahrscheinlichen Schadenseintritts zu beweisen ist, daher auch Indizien nur in der Richtung erheblich sind, ob sie auf ein solches Bewußtsein hindeuten. Es kann daher bei Angestellten, die nur mit der Behandlung von Fracht zu tun haben, nicht gesagt werden, bei ihnen ergebe sich schon aus Art und Gegenstand ihrer Tätigkeit ein Indiz für das Schadensbewußtsein.

Das Berufungsgericht hat sich auch nicht näher mit der Frage des Schadensbewußtseins des Stationsleiters in L. P. befaßt; es begegnet Bedenken, aus seinem Verhalten das Bewußtsein eines wahrscheinlichen Schadenseintritts entnehmen zu wollen; nach den Feststellungen des Landgerichts, die sich das Berufungsgericht zu eigen gemacht hat, hat der Stationsleiter seine Dienstpflichten vorsätzlich dadurch verletzt, daß er die Geldpakete nicht in den Laderaum habe schaffen lassen oder der Vorschrift entsprechend dem Piloten des Flugzeugs anvertraut, sondern der Chefstewardess überlassen habe, obwohl er gewußt habe, daß sie zur Übernahme von Frachtgut nicht berechtigt gewesen sei; eine weitere Pflichtverletzung sei darin zu sehen, daß er weder eine Quittung verlangt noch dem Flugkapitän Mitteilung von der Art und dem Aufbewahrungsort der Sendung gemacht habe. Die Vorinstanzen räumen dem Stationsleiter zwar ein, er habe mit der Übergabe der Pakete an die Chefstewardess gerade einen besonders sicheren Transport der Sendung erreichen wollen; sie meinen aber, er habe gewußt, daß die Sicherheitsvorschriften der Beklagten dies nicht zuließen, weil die Chefstewardess sich neben ihren sonstigen Aufgaben nicht um die Überwachung von

Fracht kümmern könne und sie über keinen geeigneten Aufbewahrungsort für wertvolle Fracht verfüge. Nachdem sie ihm mitgeteilt habe, sie wolle die Pakete in den oberen Teil der Kabine legen, sei ihm auch klar gewesen, daß sie nicht dem Flugkapitän zur sicheren Aufbewahrung in der Kanzel übergeben, sondern irgendwo an einem jedermann zugänglichen Ort in der oberen Kabine aufbewahrt werden sollten. Somit sei er sich bewußt gewesen, daß durch die Übergabe der Pakete an die Chefstewardess ein sicherer Transport gerade nicht gewährleistet gewesen sei. Er habe daher leichtfertig gehandelt. Das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts sei damit zu vermuten.

Wie bereits dargelegt, kann aus der Erfüllung des Tatbestandsmerkmals "leichtfertig" für sich allein nicht das weiterhin erforderliche Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts gefolgert werden; vielmehr sind sämtliche Umstände des äußeren Verhaltens darauf zu prüfen, ob sie für ein solches Bewußtsein sprechen.

Das Berufungsurteil erweist sich aber jedenfalls deshalb als richtig, weil es bezüglich der Chefstewardess ohne Rechtsverstoß ein solches Bewußtsein bejaht hat. Das ergibt sich aus deren gesamtem Verhalten. Die Chefstewardess übernahm unter Mißachtung der Vorschriften die Pakete, deren Wert sie kannte; der von ihr gewählte Aufbewahrungsort war völlig ungeeignet; sie kümmerte sich nicht mehr um das Gut und traf auch nach der Landung keine Maßnahmen zur Sicherung. Wer sich so verhält, obwohl er weiß, daß es auf ihn und seine weiteren Maßnahmen entscheidend ankommt, hat das Bewußtsein, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden an dem anvertrauten Gut eintreten.

Die Chefstewardess hat auch in Ausführung ihrer Ver-
richtungen gehandelt (vgl. Guldimann, aaO Anm. 3 zu Art. 25
WA); ihr Verhalten war auch ursächlich für den Schaden, so
daß es nicht mehr darauf ankommt, ob auch weitere Personen,
für die die Beklagte einzustehen hat, ein entsprechender Vor-
wurf trifft.

Da das Berufungsgericht insoweit ohne Rechtsverstoß zu-
treffend die Voraussetzungen des Art. 25 WA bejaht hat, haf-
tet die Beklagte ohne die Beschränkungen des Art. 22 WA.

Die Revision der Beklagten war demnach mit der Kosten-
folge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

v. Gamm

Alff

Schwerdtfeger

Rebitzki

Zülch