

BGHZ: . . nein

Zur Haftung des Frachtführers nach Art. 17 CMR.

BGH, Urt. v. 21. Dezember 1966 - Ib ZR 154/64 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

Ib ZR 154/64

URTEIL

Verkündet am
21. Dezember 1966
Wüst,
Justizhauptsekretär

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

des Kaufmanns Karl H. [REDACTED] - in gleichnamiger Firma -
in K. [REDACTED]/Rheinland, C. [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Frhr. von [REDACTED] -

gegen

die Firma D. [REDACTED] Kupferhütte AG, D. [REDACTED], W. [REDACTED]-
straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, die Direktoren
Dr. Heinrich Sch. [REDACTED], Karl H. [REDACTED] und Dr. Günter H. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -.

- 2 -

Der Ib-Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Dezember 1966 unter Mitwirkung der Senatspräsidentin Dr. Krüger-Nieland und der Bundesrichter Pehle, Dr. Mösl, Alff und Dr. Simon

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 22. Oktober 1964 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 17. Mai 1962 beauftragte die Klägerin die Speditionsfirma E [REDACTED] und R [REDACTED] in D [REDACTED], 25 to Kobaltmetall, verpackt in 250 Eisentrommeln, mit Lastkraftwagen von Duisburg nach Rotterdam zu befördern; dort sollte das Frachtgut spätestens am 21. Mai 1962 von einem nach Finnland auslaufenden Motorschiff übernommen werden. Die "Spediteuranweisung" der Klägerin enthielt in der Spalte "Versicherung" den Vermerk: "Bis fob Rotterdam decken wir".

Die Firma E [REDACTED] und R [REDACTED] beauftragte den Beklagten, einen Fuhrunternehmer, mit der Ausführung des Transports. Am 18. Mai 1962 wurden die 25 to Kobalt auf einen Lastzug und einen Lastwagen des Beklagten verladen, und zwar 7 to auf den Motorwagen und 10 to auf den Anhänger



des Lastzuges, die übrigen 8 to auf den Lastwagen; die Fahrzeuge fuhren am selben Tage noch bis Kaldenkirchen. Am nächsten Tage, einem Samstag, erledigten die Fahrer die Zollformalitäten und stellten sodann die Fahrzeuge jenseits der niederländischen Grenze auf dem Gelände einer Tankstelle ab; da die Weiterfahrt erst für den Sonntag vorgesehen war, verließen sie am Nachmittag des Samstags die Fahrzeuge, ohne für eine Bewachung zu sorgen oder sich zu vergewissern, ob die Tankstelle während des für die Abstellung vorgesehenen Zeitraums in Betrieb sein würde; die Fahrzeuge waren abgeschlossen und vom Zoll verplombt.

Am Sonntag, dem 20. Mai 1962 gegen 17.00 Uhr stellte der Sohn des Beklagten fest, daß der Lastzug vom Abstellplatz verschwunden war. Es wurde ermittelt, daß das Fahrzeug in der Nacht vom Samstag zum Sonntag vom Platz gefahren worden war, als die Tankstelle außer Betrieb war. Der Lastzug wurde später in der Nähe der belgischen Grenze auf niederländischem Gebiet leer aufgefunden; die Täter und das gestohlene Gut wurden nicht ermittelt.

Der Beklagte war bei einer niederländischen Versicherung versichert, jedoch nicht mit dem Motorwagen des Lastzuges, da dieser kurze Zeit vorher ausgetauscht worden und der Versicherung noch nicht gemeldet war.

Die Klägerin macht den Beklagten als Frachtführer für den Verlust der 17 to Kobalt haftbar; sie hat sich die Ansprüche der Speditionsfirma E [REDACTED] und R [REDACTED] gegen den Beklagten aus dem Frachtvertrag abtreten lassen. Die Klägerin berechnet ihren Schaden nach einem Marktpreis von 13,20 DM je kg Kobalt und hat danach

beantragt,

den Beklagten zur verurteilen, an sie
224.400,-- DM nebst 8 v.H. Zinsen seit
dem 3. August 1962 zu zahlen.

Der Beklagte hat beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er ist der Auffassung, sein Personal treffe kein Verschulden. Da die Zollstelle für den Warenverkehr ab Samstagmittag über das Wochenende geschlossen sei und die Waren in den frühen Morgenstunden des Montag habe in Rotterdam sein müssen, sei es unumgänglich gewesen, die Fahrzeuge über Nacht auf niederländischem Boden abzustellen. Es sei üblich, Lastwagen abgeschlossen auf geeigneten Plätzen in Grenznähe zu parken, wenn die Ladung - wie hier - nicht als Schmuggelgut in Betracht komme. Im übrigen habe der vorliegende Diebstahl politische Hintergründe und sei daher unvorhersehbar und unabwendbar gewesen; unter den obwaltenden Umständen hätte auch eine Bewachung die Täter nicht von ihrem Vorhaben abgehalten. Gegebenenfalls komme ein überwiegendes Mitverschulden der Klägerin in Betracht, die ihn nicht auf die besonderen Gefahren einer Beförderung von Kobalt hingewiesen habe. Außerdem habe die Klägerin durch die Selbstversicherungsklausel zum Ausdruck gebracht, daß sie den Transport auf ihre eigene Gefahr durchführen lassen und daher auch ihn, den Frachtführer, von der Haftung freistellen wolle.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; das Oberlandesgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und hat die Sache zur Entscheidung

über die Schadenshöhe an das Landgericht zurückverwiesen. Mit seiner Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, begehrt der Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß sich die Haftung des Beklagten nach den Vorschriften des Übereinkommens vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route - CMR) bestimmt; die Bundesrepublik Deutschland hat diesem Übereinkommen mit Gesetz vom 16. August 1961 (BGBl II 1119) zugestimmt.

Nach Art. 1 Abs. 1 CMR gilt das Übereinkommen für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. Da das Übereinkommen für die Niederlande am 2. Juli 1961 und für die Bundesrepublik Deutschland am 5. Februar 1962 in Kraft getreten ist (Bek. vom 28. Dezember 1961 - BGBl 1962 II 12), sind die Vorschriften der CMR für den hier in Rede stehenden Transport vom Mai 1962 anwendbar.

II. Nach Art. 17 Abs. 1 CMR haftet der Frachtführer für den Verlust des Gutes, sofern dieser zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Abliefe-

rung eintritt; gemäß Abs. 2 ist er - nach dem hier allein in Betracht kommenden Tatbestand der Vorschrift - von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte (.. des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier); der Beweis, daß der Verlust durch solche Umstände verursacht worden ist, obliegt nach Art. 18 Abs. 1 CMR dem Frachtführer. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler dargelegt, daß der Beklagte sich auf die Haftungsbefreiung nach dieser Vorschrift nicht berufen kann, da er den Entlastungsbeweis nicht geführt hat.

1. Die Klägerin ist berechtigt, den aus dem Frachtvertrag herzuleitenden Schadensersatzanspruch geltend zu machen, da ihr - von der Revision unbeanstandet - dieser Anspruch von der Partnerin des Frachtvertrages, der Speditionsfirma E [REDACTED] und R [REDACTED] abgetreten worden ist.

2. Es handelt sich bei der Haftung des Frachtführers nach Art. 17 CMR um eine Gefährdungshaftung, wobei für den vorliegenden Fall dahingestellt bleiben kann, ob nicht nur ein Fall "höherer Gewalt", sondern jedes unabwendbare Ereignis zum Haftungsausschluß führen kann (vgl. dazu: Begründung zum Regierungsentwurf des Zustimmungsgesetzes zur CMR - BTDrucks. III/1144 S. 40; Pracht, CMR-Handbuch Art. 17 Anm. 8; Züchner, Betrieb 1965, 59; Voigt, VersPrax 1962, 34; Kursidem, Zeitschrift für Verkehrsrecht 1964, 62, 64). Auf diese im Schrifttum umstrittene Frage kommt es hier deshalb nicht an, weil der Schaden nicht auf einem innerbetrieblichen Ereignis be-

ruht, bei dem der Beklagte sich nicht auf höhere Gewalt berufen könnte, sondern weil unstreitig ein von außen wirkendes Geschehnis den Schaden verursacht hat. Jedenfalls kann der Auffassung der Revision, aus der genannten Vorschrift sei nur eine dem § 429 HGB entsprechende Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast zu entnehmen, nicht gefolgt werden.

Danach ist davon auszugehen, daß ein Ereignis - entsprechend der Auslegung des Begriffs des "unabwendbaren Ereignisses" im Eisenbahn-Haftpflichtrecht - auch im hier zu entscheidenden Zusammenhang dann unabwendbar ist, wenn es auch durch Anwendung äußerster nach den Umständen möglicher Sorgfalt nicht abgewendet werden konnte; an dem Merkmal der Unabwendbarkeit fehlt es schon dann, wenn die Beobachtung jeder nach den Umständen möglichen Sorgfalt eine auch an sich nicht voraussehbare Schadensursache unwirksam gemacht haben würde (BGH VRS 5, 331; 7, 185; Finger, EVO 3. Aufl. § 82 Anm. 21, § 3 Anm. 9).

3. Bei Anlegung dieses Maßstabes ergibt sich, daß das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler den Verlust der Ladung nicht als auf einem unabwendbaren Ereignis beruhend angesehen hat.

a) Auf die Darlegungen des angefochtenen Urteils, ob der Beklagte die von einem ordentlichen Frachtführer zu verlangende Sorgfalt angewendet hat, kommt es dabei nicht an, da die Haftung des Beklagten nicht auf die Fälle schuldhafter Schadenszufügung beschränkt ist. Das Berufungsgericht hat jedenfalls rechtlich bedenkenfrei dar- . . gelegt, der Diebstahl der Ladung sei deshalb nicht als

unabwendbar zu betrachten, weil der Lastzug während der Nacht unbewacht auf dem Gelände einer Tankstelle jenseits der Grenze stand, die nachts nicht in Betrieb war, so daß die Täter hätten damit rechnen können, bei der Entführung des Fahrzeugs unbemerkt zu bleiben und anschließend noch genügend Zeit zu haben, die Beute in Sicherheit zu bringen. Diese Auffassung liegt im Rahmen tatrichterlicher Würdigung und ist aus Rechtsgründen nicht angreifbar.

b) Die Revision kann auch nicht mit den auf § 286 ZPO gestützten Verfahrensrügen durchdringen, wonach das Oberlandesgericht entscheidungserhebliches Vorbringen des Beklagten nicht berücksichtigt habe. Die Darlegung des Berufungsgerichts, ein Diebstahl der vorliegenden Art stelle nach Motiv, Planung und Ausführung ein durchaus ungewöhnliches Vorkommnis dar und könne nicht mit einem normalen Auto- und Frachtgutdiebstahl verglichen werden, besagt nichts darüber, ob es sich dabei um ein unabwendbares Ereignis im Rechtssinne handelt, da nicht jedes unvorhersehbare Ereignis auch unabwendbar ist. Es kommt auch entgegen der Ansicht der Revision nicht darauf an, ob sich im weiteren Umkreis von Venlo oder gar auf der ganzen Strecke von Venlo bis Rotterdam kein bewachter Parkplatz befindet, ob ferner auch die Firma E [REDACTED] und R [REDACTED] den hier in Rede stehenden Parkplatz benutzt und ob es üblich sei, Lastwagen abgeschlossen ohne Bewachung in der Nähe der Grenze zu parken; denn alle diese Beweisangebote könnten allenfalls die Einhaltung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, nicht aber die Unabwendbarkeit des Diebstahls dartun. Auch der Vortrag, dem Beklagten sei wirtschaftlich nicht zuzumuten gewesen, für 40 Stunden einen Wachmann mit einer Entlohnung von mindestens 100,-- DM

(bei einem Frachtlohn von insgesamt nur 400,-- DM) anzustellen, ist in diesem Zusammenhang unerheblich, da er davon ausgeht, der Lastzug habe notwendigerweise über das Wochenende auf diesem Platz abgestellt werden müssen und habe nicht etwa noch am Samstag bis Rotterdam gefahren und dort auf dem Hafengelände abgestellt werden können. Damit erübrigt sich auch ein Eingehen auf die Vermutung des Beklagten, es habe sich um einen politischen Anschlag auf das für die Herstellung von Kernwaffen wichtige Metall Kobalt gehandelt, bei dessen Ausführung die Täter vor nichts anderem als allenfalls einem "bis an die Zähne bewaffneten Polizeikordon mit schußbereiten Maschinenpistolen" zurückgeschreckt wären.

Danach war das Vorbringen des Beklagten nicht geeignet darzutun, daß der Diebstahl auch bei Anwendung der äußersten nach den Umständen möglichen Sorgfalt nicht hätte abgewendet werden können.

III. Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht ferner dargelegt, daß die Haftung des Beklagten nicht durch Vereinbarung zwischen den Parteien ausgeschlossen worden sei. Dabei kann für die Entscheidung dieses Falles dahingestellt bleiben, ob eine solche Vereinbarung schon deshalb keine Wirkung haben könnte, weil die Bestimmungen der CMR zwingendes Recht enthalten (Art. 41 CMR), oder ob ungeachtet dieser Vorschrift ein Verzicht auf die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen möglich wäre. Denn jedenfalls ist der Auffassung des Oberlandesgerichts zuzustimmen, daß der Selbstversicherungsklausel des Absenders nicht ohne weiteres die Freistellung des Frachtführers von seiner Haftung entnommen werden kann. Die von der Klägerin abgeschlossene Güterschaden-Transportversicherung ist eine

reine Sachschadenversicherung, während die (KVO-)Versicherung des Fuhrunternehmers eine reine Haftpflichtversicherung ist. Für den Fall, daß das Haftpflichtrisiko des Frachtführers durch eine Versicherung gedeckt ist, hat daher der Bundesgerichtshof bereits ausgesprochen, daß die Transportversicherung des Versenders und die Haftpflichtversicherung des Frachtführers nicht im Verhältnis der Doppelversicherung (§ 59 VVG) stehen; vielmehr beruhe der § 67 VVG gerade auf dem auch rechtspolitisch wichtigen Grundgedanken, daß derjenige, der einen Haftpflichttatbestand setzt, auch dann, wenn der Geschädigte sachversichert ist, hieraus verpflichtet bleibt und sich selbst gegen die ihm drohenden Haftpflichtverbindlichkeiten durch eine Haftpflichtversicherung decken muß (BGH LM VVG § 59 Nr. 1). Dieser Gesichtspunkt gilt unabhängig davon, ob der Frachtführer tatsächlich eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat oder nicht. Dazu kommt, daß die Klägerin die Selbstversicherungsklausel nur gegenüber dem Spediteur erklärt hat, der sie unstreitig nicht an den Beklagten - den Frachtführer - weitergegeben hat.

Demgegenüber greift der von der Revision angeführte Gesichtspunkt, das Haftungsrisiko müsse in einem angemessenen Verhältnis zur Gewinnmöglichkeit stehen, nicht durch; Art. 23 Abs. 3 CMR begrenzt die Haftung des Frachtführers auf höchstens 25 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts; die Klägerin verlangt nur 13,20 DM, bleibt also mit ihrer Forderung innerhalb der Haftungsgrenze der CMR. Das von der Revision angeführte Urteil (BGH VersR 1960, 729) betrifft den völlig anders gelagerten Fall der Erstreckung eines vereinbarten Haftungsausschlusses auf

einen Dritten in der Binnenschifffahrt.

IV. Die Revision erblickt ein überwiegendes oder doch zumindest mitwirkendes Verschulden der Klägerin (§ 254 BGB) darin, daß diese den Beklagten nicht über "die wirtschaftliche, politische und strategische Bedeutung von Kobalt" aufgeklärt und ihn auch nicht auf die Notwendigkeit besonderer Sicherungsmaßnahmen hingewiesen habe.

Das Berufungsgericht hat dazu ausgeführt, der Beklagte habe Art und Gewicht des Frachtgutes gekannt und habe daraus ohne zusätzliche Hinweise erkennen können, daß er den Lastzug nicht über Nacht ohne Aufsicht auf einem frei zugänglichen Platz jenseits der Grenze aufstellen dürfe. Diese Darlegungen halten dem Angriff der Revision stand, weil nicht dargetan oder ersichtlich ist, daß der Tatrichter seine Beurteilung auf rechtsirrigte Erwägungen gestützt hätte.

V. Da das angefochtene Urteil auch im übrigen keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Beklagten ersehen läßt, war dessen Revision als unbegründet zurückzuweisen. Da die Entscheidung über die Kosten der Vorinstanzen dem Schlußurteil vorbehalten worden ist, war nur über die Kosten des Revisionsverfahrens zu entscheiden, die der Beklagte nach § 97 ZPO zu tragen hat.

Krüger-Nieland

Pehle

Mösl

Alff

Simon