

06.12.2010 - Sorgfaltspflichten des Frachtführer bei diebstahlgefährdeter Ware

Aufgrund des allgemeinen Hinweises in einem Frachtvertrag "ACHTUNG: Diebstahlgefährdete Ware! Wagen wird verplombt!" muss der Spediteur/Frachtführer grundsätzlich nicht davon ausgehen, dass bei der Durchführung der Beförderung eine "besondere Gefahrenlage" besteht, die das Ergreifen besonderer Sicherungsmaßnahmen (insbesondere den Einsatz eines Kastenwagens anstatt eines Planen-Lkw sowie gegebenenfalls den Einsatz eines zweiten Fahrers) erfordert.

In dem jetzt vom Bundesgerichtshof entschiedenen Fall unterlag die Beklagte, die zu festen Kosten mit einem grenzüberschreitenden Straßengütertransport beauftragt war, als Frachtführerin der Haftung nach der CMR. Danach hat sie für den Verlust von Transportgut während ihrer Obhutszeit gemäß Art. 17 Abs. 1 i.V. mit Art. 3 CMR grundsätzlich Schadensersatz zu leisten. Vollen Schadensersatz ? über die Beschränkungen des Art. 23 Abs. 3 und 7 CMR hinaus ? schuldet die Beklagte aber nur dann, wenn die Voraussetzungen des Art. 29 Abs. 1 CMR erfüllt sind. Nach dieser Bestimmung kann sich der Frachtführer nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden verursacht hat. Das Gleiche gilt, wenn seinen Bediensteten oder Verrichtungsgehilfen ein solches qualifiziertes Verschulden zur Last fällt (Art. 29 Abs. 2 Satz 1 CMR).

Ist der Gütertransportschaden ? wie hier ? nach dem Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes am 1. Juli 1998 eingetreten, so reicht bei Anwendbarkeit deutschen Rechts für ein Verschulden, das zur Durchbrechung der Haftungsbegrenzungen der CMR führt, die grobe Fahrlässigkeit nicht mehr aus. Liegt kein Vorsatz vor, ist vielmehr ein leichtfertiges Verhalten erforderlich, zu dem das Bewusstsein hinzukommen muss, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde¹.

Bei dem beschriebenen Sachverhalt liegen nach Ansicht des Bundesgerichtshofs jedoch die Voraussetzungen einer bewussten Leichtfertigkeit nicht vor:

Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine "Leute" in krasser Weise

über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen. Dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt².

Die trichterliche Beurteilung der Frage, ob eine bewusste Leichtfertigkeit vorliegt, kann das Revisionsgericht nur in eingeschränktem Maße nachprüfen. Die Prüfung muss sich darauf beschränken, ob der Trichter den Rechtsbegriff der bewussten Leichtfertigkeit verkannt hat oder ob Verstöße gegen § 286 ZPO, gegen die Denkgesetze oder gegen Erfahrungssätze vorliegen³. Solche Rechtsfehler sind hier gegeben. Das Landgericht, dessen Ausführungen das Berufungsgericht ausdrücklich für zutreffend erachtet hat und auf die es Bezug genommen hat, ist zwar von einem zutreffenden Maßstab der Leichtfertigkeit ausgegangen. Es hat jedoch zu geringe Anforderungen an das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens gestellt. Nach den getroffenen Feststellungen kann kein besonders schwerer Pflichtenverstoß der Beklagten bei der Organisation des von ihr durchzuführenden Transports angenommen werden. Ein qualifiziertes Verschulden des Unterfrachtführers, das sich die Beklagte gemäß Art. 3 CMR zurechnen lassen müsste, haben die Vorinstanzen nicht festgestellt.

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 Einzelfalls ab. Es kommt entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den für den durchzuführenden Transport erforderlichen 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 diebstahlgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten⁴.

Danach haben die Vorinstanzen der Beklagten im Streitfall zu Unrecht vorgeworfen, dass sie bei der Organisation des Transports leichtfertig notwendige Sicherheitsmaßnahmen außer Acht gelassen hat.

Der Beklagten kann nicht als ein schwerwiegendes Organisationsverschulden angelastet werden, nicht dafür gesorgt zu haben, dass der Transport mit einem Koffer-Lkw und nicht mit einem Planen-Lkw durchgeführt wurde. Ohne einen entsprechenden Auftrag bestand für die Beklagte keine generelle Verpflichtung, eine derartige Sicherheitsmaßnahme zu ergreifen⁵.

Bei den transportierten Autoradios handelte es sich zwar um leicht verwertbares und damit besonders diebstahlgefährdetes Gut, das zudem einen ganz erheblichen Wert hatte. Die Beklagte hatte aber unstreitig keine positive Kenntnis von der objektiv gegebenen Gefahrenlage. Ihr musste sich eine derartige Kenntnis auch nicht aufdrängen. Der Hinweis in dem schriftlich erteilten Transportauftrag "ACHTUNG: Diebstahlgefährdete Waren! Wagen wird verplombt!" reichte hierfür nicht aus, da er zu unbestimmt war. Die Beklagte konnte dem Hinweis weder die Art des zu transportierenden Gutes noch dessen Wert entnehmen. Das Bestehen einer "besonderen Gefahrenlage" ergab sich für sie auch nicht ohne weiteres aus der weiteren Angabe im Frachtauftrag, dass 34 Europaletten befördert werden sollten, weil daraus nicht ersichtlich war, dass es sich bei dem Gut um Ware handelte, die tatsächlich einer erhöhten Diebstahlgefahr unterlag. Das mit der Beförderung verbundene objektive Risiko war für die Beklagte damit nicht hinreichend konkret erkennbar. Es wäre vielmehr Sache der Auftraggeberin gewesen, der Beklagten durch klare Angaben im Frachtauftrag die objektiv gegebene besondere Gefahrenlage bei der Durchführung des Transports zu verdeutlichen. Hierfür spricht auch Art. 24 CMR, der es dem Absender ermöglicht, gegen Zahlung eines Zuschlags zur Fracht einen Wert des Gutes im Frachtbrief anzugeben, der den in Art. 23 Abs. 3 CMR bestimmten Höchstbetrag übersteigt, mit der Folge, dass dann der angegebene Betrag an die Stelle des Höchstbetrags tritt.

Es bestand somit für die Beklagte kein Anlass, im Hinblick auf den allgemeinen Hinweis im Frachtauftrag, dass es sich bei dem Gut um "diebstahlgefährdete Waren" handelte, eine besondere Gefahrenlage anzunehmen, die ausnahmsweise den Einsatz eines Kastenwagens anstelle eines Planen-Lkws oder eines zweiten Fahrers erforderlich gemacht hätte.

Die Beklagte trifft auch insofern kein qualifiziertes Organisationsverschulden, als sie es unterlassen hat, dem Unterfrachtführer die Weisung zu erteilen, den Transport ohne Unterbrechung auf einem unbewachten Parkplatz von der Absenderin bis zur Empfängerin des Gutes durchzuführen. Da für die Beklagte kein Anlass bestand, von einer besonderen Gefahrenlage für das Transportgut auszugehen, ist die Übernachtung auf dem unbewachten Autobahnrastplatz in Belgien nicht als grober Pflichtenverstoß anzusehen⁶.

Da es an einem besonders schweren Pflichtenverstoß der Beklagten fehlt, richtet sich der Umfang ihrer Ersatzpflicht nach Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR. Gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR ist die geschuldete Entschädigung auf 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts begrenzt. Weitere Vermögensschäden werden ? abgesehen von Art. 23 Abs. 4 CMR ? nicht ersetzt⁷. Dementsprechend steht der Klägerin kein Anspruch auf Ersatz der ihrer Versicherungsnehmerin im Vorprozess entstandenen Kosten zu. Damit kommt es auf die von der Revision hierzu erhobenen Rügen nicht an. Gleiches gilt für die Rüge der Revision, das Berufungsgericht hätte ein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin gemäß § 425 Abs. 2 HGB in Verbindung mit § 254 BGB annehmen müssen, weil dieser Einwand nur in Betracht kommt, wenn sich die Schadensersatzpflicht nach den §§ 249 ff. BGB richtet.

Bundesgerichtshof, Urteil vom 10.02.2005 ? I ZR 75/08, TranspR 2005, 311, 313 = VersR 2006, 814; Urteil vom 06.06.2007 ? I ZR 121/04, TranspR 2007, 423 Tz. 15 = VersR 2008, 1134<-
 2. BGHZ 158, 322, 328 f.; BGH TranspR 2007, 423 Tz. 17 m.w.N.<-
 3. BGHZ 158, 322, 327; BGH TranspR 2007, 423 Tz. 18<-
 4. BGH, TranspR 2007, 423 Tz. 19 m.w.N.<-
 5. BGH TranspR 2007, 423 Tz. 21<-
 6. vgl. BGH TranspR 2007, 423 Tz. 24<-
 7. vgl. Koller, Transportrecht, 7. Aufl., Art. 23 CMR Rdn. 3; Boesche in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 2. Aufl., Art. 23 CMR Rdn. 2<-