

# Haftung eines Strassenfrachtführers bei einem Raubüberfall - neuere Gerichtspraxis in einigen Ländern

## Einleitung

Diebstahl von beladenen Fahrzeugen und Entwendung der Ware, mit oder ohne Gewalt, stellt wirtschaftlich und gesellschaftlich ein immer grösseres Problem dar.<sup>1</sup> Der Wert der Ware, die in dieser Weise in Verlust gerät, geht jedes Jahr in die Millionenhöhe. Versicherer sind dadurch auch stark betroffen, gleich ob sie als Waren- oder als Haftpflichtversicherer eintreten.

Gerichte werden immer häufiger mit dieser Problematik konfrontiert. Obwohl ein internationales Übereinkommen die Haftung für grenzüberschreitende Transporte reguliert, ist seine Anwendung häufig vom nationalen Recht des zuständigen Gerichtes beeinflusst. Trotzdem herrscht zwischen Gerichten in verschiedenen Ländern Einigkeit in Beurteilung von bestimmten Aspekten der Haftung für beraubte Ware. Für die Versicherer ist wichtig, die Lage und die Trends bei dieser Beurteilung zu kennen. Mit diesem Beitrag wird es versucht, ihnen dabei behilflich zu sein.

## Haftungsschema gemäss dem CMR-Übereinkommen

Gemäss dem CMR-Übereinkommen<sup>2</sup> haftet ein Frachtführer grundsätzlich für jeden Warenschaden der sich ereignet, während sich die Ware in seiner Obhut befindet.<sup>3</sup> Sind bestimmte Bedingungen erfüllt, kann er sich von dieser Haftung befreien, z.B. wenn er beweist, dass der Schaden durch Umstände entstanden ist, die er nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.<sup>4</sup> Im „Normalfall“ haftet der Frachtführer für einen Schaden limitiert bis 8.33 SZR<sup>5</sup> pro Bruttokilogramm der beschädigten oder fehlenden Ware.<sup>6</sup> Beweist der Geschädigte, dass der Frachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, haftet der Frachtführer für den vollen entstandenen Schaden.<sup>7</sup>

Dieses Haftungsschema gilt auch für Schäden, die durch einen Raubüberfall<sup>8</sup> verursacht werden. In anderen Worten, ein Überfall von bewaffneten Räuber, Drohungen und Gewalt gegen den Fahrer

---

<sup>1</sup> Darstellung des Problems, einige Statistiken und eine Übersicht der deutschsprachigen Rechtsprechung in E. Boecker, Lkw-Ladungsverluste in Europa – Eine Bestandsaufnahme, Transportrecht 4-2002, S. 137 ff.

<sup>2</sup> Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr - Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route, 1956. Findet Anwendung auf Verträge 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, wie sie im Verträge angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der Parteien. (Art. 1 Abs. 1 CMR).

Gilt zur Zeit für folgende Länder: Austria, Belarus, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Georgia, Germany, Greece, Hungary, Iran, Ireland, Italy, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Macedonia, Morocco, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Republic of Moldova, Romania, Russian Federation, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Tajikistan, Tunisia, Turkey, Turkmenistan, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Uzbekistan.

<sup>3</sup> Art. 17, Abs. 1 CMR

<sup>4</sup> Art. 17, Abs. 2 CMR

<sup>5</sup> SZR ist die Abkürzung für das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds - Art. 23(7) CMR.

<sup>6</sup> Art. 23, Abs. 3 und Art. 25 CMR

<sup>7</sup> Art. 29, Abs. 1 CMR

<sup>8</sup> Engl. robbery, armed robbery, franz. vol à main armée, ital. rapina

u.ä. befreien den Frachtführer<sup>9</sup> nicht automatisch von seiner Haftung. Das Risiko, überfallen zu werden, stellt auch automatisch kein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden dar, für welches er unbeschränkt haften würde. Viel mehr muss bei jedem Raubüberfall auf Grund der Tatsachen entschieden werden, ob die Haftung besteht und wenn ja, ob sie beschränkt werden darf oder nicht. Gerichtspraxis in verschiedenen Ländern ist dabei nicht ganz einheitlich. Unterschiede liegen vor allem in der Auslegung der Ausdrücke „Umstände, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“ und „ein Verschulden, das dem Vorsatz gleichsteht“.

## **Befreiung von der Haftung beim Raubüberfall**

Die Beweislast, dass ein Ereignis für den Frachtführer unvermeidbar und unabwendbar war, muss er selbst tragen. Ist die ihm anvertraute Ware durch einen Raubüberfall entwendet worden, muss er zuerst diese Tatsache beweisen. Eine detaillierte Schilderung des Vorfalls durch den Fahrer sowie eine Polizeianzeige reichen nicht, es müssen auch weitere Anhaltspunkte dafür festgestellt werden.<sup>10</sup>

Um die Unvermeidbarkeit und die Unabwendbarkeit der Umstände, die den Schaden verursacht haben, zu beweisen verwenden Englische Gerichte den Test „of utmost care“, d.h. sie vergleichen das Verhalten eines konkreten Frachtführers mit dem Verhalten eines „carrier with the standard of knowledge and skill of a competent professional carrier“.<sup>11</sup> Dieses Prinzip von „utmost care“ ist strenger von „reasonable care“ und setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen: der Wahrscheinlichkeit des Schadeneintritts (z.B. bekannte Häufigkeit des Ladungsdiebstahl in Italien, besonders wenn die Ware leicht verkäuflich war), Anwendbarkeit der Massnahmen, die einen Schaden verhindern können (Einsetzen eines zweiten Fahrers, Fahren in Konvoi u.ä.), Rechtmässigkeit (ein Fahrer darf das Gesetz nicht missachten in dem er länger als erlaubt fahren würde, um an einem sicheren Parkplatz zu übernachten) und Einsatz der Fachkenntnis (Sicherheitsanlagen für Lkw's und Übersicht über die bewachten Parkplätze). Ein weiterer Faktor, nämlich übliches Verhalten in der Branche, wird dabei nicht berücksichtigt. Die Nichtberücksichtigung dieser Umstände macht den Unterschied zwischen utmost care und reasonable care oder due diligence.<sup>12</sup>

Von verschiedenen Gerichten wurde es festgehalten, dass bestimmte Situationen ein unabwendbares Ereignis darstellen, was den Frachtführer von der Haftung befreit:

Ein bewaffneter Überfall während der Fahrt stellt ein unabwendbares Ereignis im Sinne des Art. 17 Abs. 2 CMR dar. Aus diesem Grund hat das LG München einen Spediteur von der Haftung freigesprochen, weil er von einem bewaffneten Kriminellen während der Fahrt in Moskau überfallen wurde. Er hatte eine Sendung Bademode transportiert. Wegen Verzollung musste der Fahrer über Wochenende in Moskau bleiben. Als er am Sonntag zur Tankstelle fahren wollte, wurde der Lkw von einem Wolga überholt und durch Schrägfahrt zum Anhalten gezwungen. Ein Täter stieg aus dem Auto und zwang den Fahrer unter Waffengewalt zur Weiterfahrt an einen unbekanntem Platz. Das Gericht war der Meinung, dass der Fahrer, der bei Tageslicht zum Anhalten auf offener Strasse gezwungen wurde, den Raub nicht vermeiden konnte.<sup>13</sup> Auch ein nächtlicher bewaffneter Überfall auf einen fahrenden Lkw in Süditalien (in der Nähe von Bari) ist im allgemeinen unvermeidbar, sofern die konkreten Umstände des Einzelfalls nicht für eine Ausserachtlassung der äussersten, einem besonders gewissenhaften Frachtführer bzw. Fahrer vernünftigerweise noch zumutbaren Sorg-

---

<sup>9</sup> Dem Frachtführer ist in vielen Beispielen ein Spediteur, der wie ein Frachtführer haftet, gleichgestellt.

<sup>10</sup> Deutscher BGH, Transportrecht 9-2001, S. 371. In diesem Sinne hat auch die Italienische Rechtsprechung in den letzten ca 10 Jahren die bisherige Praxis geändert, wonach eine Anzeige, die der Fahrer bei der Polizei machte und ein Urteil, dass eine Strafuntersuchung gegen unbekanntem (ohne Erfolg) abgeschlossen ist (sentenza di „chiusa inchiesta penale“) reichten, um die Tatsache des Raubüberfalles zu beweisen.

<sup>11</sup> M. A. Clarke, International Carriage of Goods by Road: CMR, London 1997, S. 276 ff.

<sup>12</sup> Ibid, S. 278, Note 81

<sup>13</sup> Transportrecht 11/15-1995, 443 ff.

falt sprechen. Da solche Umstände nicht eingetreten sind, hat das Deutsche Bundesgerichtshof den Frachtführer von der Haftung für eine Sendung Reifen befreit.<sup>14</sup>

Das gleiche gilt für die fingierten Polizeikontrollen, auch in den osteuropäischen Ländern. Drei Trailer, beladen mit elektronischen Geräten, waren von Bremen nach Moskau unterwegs. Zwei von denen erreichten sicher den Zielort. Der dritte wurde auf der Strecke von Minsk nach Moskau von einer in Polizeiuniform gekleideten Person angehalten. Der Fahrer wurde unter Drohung mit einer Pistole gezwungen auszusteigen. Er wurde überwältigt, mit einem PKW weggeschafft und für längere Zeit festgehalten. Das LG Bremen hat entschieden, dass die Klage unbegründet war, weil der Schaden für den Frachtführer unabwendbar gewesen sei. Auch ein die äusserste Sorgfalt wahrender Fahrer ist nicht verpflichtet, sein Leben zu riskieren, weshalb ihm - auch bei einem Anlass zu Misstrauen - nicht zuzumuten ist, einen Haltebefehl zu missachten, selbst dann nicht, wenn er im Konvoi fährt. Das Gericht stellte ausserdem fest, dass ein Beifahrer die Sicherheit für Mann, Lkw und Ladung nicht erhöht hätte.<sup>15</sup> Ein gleiches Urteil hat das LG Nürnberg-Fürth in einem Transport von Wilna, Litauen nach Nürnberg gefällt. Der Lkw wurde von einem als Polizist verkleideten Mann in Tschechien angehalten und durch Drohung daran gehindert, den Lkw vor einer Beraubung zu bewahren. Der Frachtführer wurde von seiner Haftung befreit, da ihm ohne Hinzutreten besonderer Umstände (etwa der Wahl einer besonders gefährlichen Strecke) nicht der Vorwurf der Ausserachtlassung der äussersten zumutbaren Sorgfalt gemacht werden konnte. Das Gericht war auch hier der Meinung, dass ein zweiter Fahrer einen Raubüberfall dieser Art hätte nicht verhindern können.<sup>16</sup> In Frankreich wurden 855 Kartons Champagner Moët et Chandon auf ähnlicher Weise geraubt und der Frachtführer von der Haftung befreit: „Le PL est doublé par une voiture avec gyrophare à éclats dont l'un des occupants fait signe au chauffeur de s'arrêter. Pensant à une contrôle de police, l'intéressé s'exécute. Muni d'armes à feu, les passagers de la voiture le menotent et l'enferment dans sa cabine-couchette, s'emparant de la semi-remorque dont le chargement ne sera pas retrouvé. Relevant les circonstances du vol (en plein jour, sur une route nationale à une heure de grande fréquentation, alors que l'ensemble était en mouvement et non à l'arrêt), le tribunal de commerce d'Épernay conclut que les agresseurs ont utilisé un subterfuge difficile à déceler par le conducteur. Ne trouvant par ailleurs aucune faute à reprocher au chauffeur, le tribunal conclut au cas fortuit exonératoire de responsabilité pour son employeur belge.“<sup>17</sup>

Sind gewisse Bedingungen erfüllt, kann der Frachtführer auch für Überfälle auf den in der Kabine schlafenden Fahrer von seiner Haftung befreit werden. Auf einem unbewachten Parkplatz in der Nähe von Bologna wurde ein Fahrer von ins Fahrzeug eingedrungenen Täter überwältigt und gefesselt. Der Lkw wurde in eine Halle gebracht und eine Sendung Bettwäsche entladen. Nach Auffassung des LG Darmstadt, war der Raubüberfall für den Frachtführer unvermeidbar, da sich solche Täter auch von einem zweiten Fahrer hätten nicht abhalten lassen. Ein bewachter Parkplatz war um Bologna nicht vorhanden gewesen und dieses Gebiet zählte nicht zu den Schwerpunkten für Lkw-Ladungsverluste.<sup>18</sup> Zum gleichen Schluss ist das Appellationsgericht Paris in einem Fall gekommen, wo der Fahrer auf der Autobahn zwischen Ancona und Bologna auf einem Rastplatz mit Tankstelle, auf dem sich andere Lastwagen befanden, angehalten hat, sein Fahrzeug von innen abgeschlossen und sich hingelegt hat. Er wurde von vier bewaffneten Männern überfallen, die die Heckscheibe des Fahrerhauses einschlugen. Es wurde nicht erwiesen, dass der Frachtführer damit rechnen musste, dass ein solch gewaltsamer und auch nicht abwehrbarer Überfall auf ihn verübt würde, und dass er dementsprechend Vorsichtsmassnahmen hätte treffen müssen, wie etwa das Aufsuchen eines Halteplatzes, auf dem eine bessere Sicherheit gewährleistet gewesen wäre.<sup>19</sup>

Das Appellationsgericht Douai hat auch einen Frachtführer von der Haftung befreit: „Le parking choisi, sur les conseils du gardien de l'entrepôt, était à proximité immédiate de l'entrepôt. Le conducteur s'est garé entre un autocar et un camion face à une cabine téléphonique. Il est resté dans

<sup>14</sup> Transportrecht 6-1998, 250 ff.

<sup>15</sup> Transportrecht 11/12-1998, 469 ff.

<sup>16</sup> Transportrecht 9-2000, 369 ff.

<sup>17</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr. 2792, 22.3.1999, S. 212

<sup>18</sup> Zitiert gemäss E. Boecker, op. cit, S. 144

<sup>19</sup> Transportrecht 3-2001, S. 130 ff.

la cabine. C'est, abusé par son interlocuteur inconnu qui l'informait très obligeamment d'un accident à l'arrière de la remorque, que le conducteur est sorti de la cabine. Un tel comportement n'a rien eu que de très banal. Cette agression a été perpétrée par quatre individus résolus qui n'auraient pas manqué de s'introduire dans la remorque même si elle n'avait pas été bâchée, au besoin en usant de violences sur le conducteur. A l'évidence, le conducteur ne pouvait éviter un guet-apens mené par quatre individus masqués et déterminés. Il ne pouvait pas non plus remédier au vol qui en serait la conséquence.“ Das Gericht hat auch darauf aufmerksam gemacht, dass es notwendig war, ein unvermeidbares und unabwendbares Ereignis gemäss dem CMR-Übereinkommen zu beweisen, und nicht die „force majeure“ gemäss dem französischen Recht.<sup>20</sup> Für das OLG München ist ebenso ein unabwendbares Ereignis ein bewaffneter Raub eines mit Zigaretten beladenen Lkw, der nach Betriebsschluss auf einem beleuchteten, aber unbewachten und ungesicherten Parkplatz vor dem Firmengelände des Empfängers auf Korsika abgestellt war, wenn zu der Zeit ein gesicherter Parkplatz nicht zur Verfügung stand.<sup>21</sup> Im Gerichtsfall *Cicatiello v. Anglo European Shipping Services Limited* „the carrier was the victim of an armed robbery whilst the driver was sleeping in his cab parked at an insecure service station. However, the carrier was entitled to avoid liability under Article 17(2) because even though there were accessible lorry parks nearby, the evidence was that none provided the necessary security and moreover, there would have been more risk to leave the highway for the purposes of reaching such a park.“<sup>22</sup>

## Beispiele der bejahten Haftung

Die Frage ob ein Parkplatz überwacht und somit sicher war hatte das OLG Hamm zu beantworten. Ein mit einem Fahrer besetzter Lkw wurde nachts auf einem nur von einer Person bewachten Rastplatz in Campogalliano, einem Vorort von Modena, abgestellt. Zwei Täter gelang es in den Lkw einzudringen und den schlafenden Fahrer zu überwältigen. Nach Meinung der Richter war der Verlust dieser Sendung Kalbfleisch nicht unvermeidbar, weil der nur mit einem Fahrer besetzte Lkw in einem verlustgefährdeten Land auf einem von nur einem Wächter bewachten Parkplatz geparkt wurde, der ohne weitere Kontrollen durch Einwurf eines Chips in eine Schranke verlassen werden könne. Das gilt jedenfalls dann, wenn nicht festgestellt werden kann, dass der Überfall auch bei möglicher Besetzung des Fahrzeugs mit zwei Fahrern nicht verhindert worden wäre oder eine Übernachtung an weniger gefährdetem Ort nicht möglich war.<sup>23</sup> In einem ähnlichen Fall hat der Danish Supreme Court die Unvermeidbarkeit von Schäden bei Italientransporten verneint, wenn die Strecke nicht so geplant war, dass in ausreichendem Masse bewachte Parkplätze angefahren werden können.<sup>24</sup>

In einem Fall, welcher vor einem englischem Gericht behandelt wurde, hatte der Fahrer an einer Tankstelle in Italien zwischen neun anderen Lkw's übernachtet. Obwohl der Ort gut beleuchtet war, wurde er überfallen. Die Haftung des Frachtführers wurde bejaht, weil das Gericht die Meinung vertrat, er hätte auf der Autobahn bleiben sollen. Der Frachtführer hatte versucht, sich von der Haftung zu befreien mit der Behauptung, dass die Ware vermutlich speziell für den Diebstahl bestimmt war, so dass sie gestohlen worden wäre trotz allen unternommenen Massnahmen. Das Gericht hielt jedoch diese Hypothese als nicht bewiesen.<sup>25</sup> In einem anderen Fall wollte ein Fahrer, der von Tunesien eine Ladung Markenbekleidung nach Brüssel transportierte, an einem Rastplatz in Frankreich übernachten: „L'agression s'est produite alors que le camion stationnait, en pleine nuit, depuis plusieurs heures, dans un endroit quasiment désert, ouvert au public et non surveillé. La situation ne permet pas de conclure que le transporteur s'est trouvé confronté à des circonstances qu'il ne pou-

<sup>20</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr. 2853, 26.6.2000, S. 486

<sup>21</sup> Transportrecht 3-2001, 125 ff.

<sup>22</sup> (1994) 1 LLR 678. Dieser Entscheidung wird als untypisch für die Englische Judikatur betrachtet.

<sup>23</sup> Transportrecht 4-2000, S. 179 ff.

<sup>24</sup> Lammich-Pöttinger, Gütertransportrecht – Kommentar, Luchterhand, S. 38, Europäisches Transportrecht 1998, S. 52 ff.

<sup>25</sup> Ken Bell (International) v. Eric Bacon Transport Services Limited 22 July 1998 (unreported)

vait pas éviter desquelles il ne pouvait pas obvier. Il pouvait parer au risque, prévisible ou non, d'une agression pendant la nuit, en choisissant de demeurer stationné dans l'enceinte gardée du port ou en rejoignant tout autre parc accessible dans les temps de conduite légalement autorisés. Il ne résulte pas, au contraire, des faits de la cause que ce transporteur ou son préposé, s'est rendu coupable dans les termes de l'article 29 de la CMR, de quelque dol ou d'une faute qui lui soit imputable et qui, d'après la loi française et considérée équivalente au dol. Dans ces conditions et quoi qu'un tel stationnement soit imprudent, il n'est pas démonstratif d'une faute lourde, certaines précautions ayant été prises et l'emploi, par les agresseurs agissant en bande organisée, de moyens d'une extrême violence, ne laissant aucune possibilité de défense.<sup>26</sup>

Einem französischen Appellationsgericht wurde ein Entscheid wegen mangelhaft festgestellten Tatbestand zur neuer Beurteilung zurückgewiesen: „Attendu que, pour exonérer la société X de sa responsabilité, l'arrêt retient que le chauffeur venait de stationner son véhicule en Italie sur une aire de station-service située à 60 kilomètres environ de la frontière française, pour déjeuner et faire sa toilette lorsqu'il a été agressé par deux individus qui, sous la menace d'une arme, ont dérobé le véhicule avec son chargement (de la viande) et que ces fait présentaient un caractère imprévisible et irrésistible. Attendu qu'en se déterminant ainsi, sans rechercher si, en tant que professionnel, le transporteur ne pouvait ignorer les risques encourus par les transporteurs en Italie ainsi que les recommandations des assureurs et de la profession, de ne faire stationner les véhicules de transport de marchandises que dans des parcs gardés et si, malgré ces mises en garde, le chauffeur n'aurait pas pu stationner son véhicule en France pour déjeuner et faire sa toilette au lieu de le faire 60 kilomètres plus loin en Italie, la cour d'appel n'a pas donné la base légale à sa décision.“<sup>27</sup>

Wie schwer es für einen Frachtführer sein kann, sich von seiner Haftung zu befreien, zeigen auch folgende Fälle:

Das mit einem Fahrer besetzte Fahrzeug, das eine Sendung Joghurt von Deutschland transportiert hat, ist in Moskau angekommen, wo der Fahrer sich zwecks Abholung telefonisch bei der Empfängerfirma meldete. Bei dieser kam das Frachtgut nie an. Vielmehr wurde das Transportfahrzeug an einem Strassenrand mit laufendem Motor und eingeschalteter Warnblinkanlage verlassen aufgefunden. Der Fahrer war durch zwei Schüsse in den Kopf und das Schulterblatt von hinten getötet worden. Bei dieser Sachlage ist völlig offen, wie es zum Verlust des Transportgutes kam. Insbesondere steht nicht fest, wo und unter welchen Umständen das Fahrzeug entladen wurde und ob diese Entladung gegen den Willen oder mit Zustimmung des Fahrers erfolgte, der in letzterem Falle die Empfangsberechtigung besonders sorgfältig zu überprüfen hatte. Da der Frachtführer nicht beweisen konnte, dass der Fahrer alle nach den Umstände des Einzelfalles gebotenen Sicherheitsvorkehrungen gegen den Verlust des Transportgutes getroffen hat, konnte ihn das Saarländische OLG von seiner Haftung für diesen Verlust nicht befreien.<sup>28</sup>

Ein polnischer Frachtführer hat sechs Pkw von Bremerhaven nach Sofia befördert. Nach seiner Ankunft in Sofia gegen 22.00 Uhr, erkundigte sich der Fahrer in einem Hotel nach dem Weg zum Warenempfänger. Er bekam keine Auskunft. Bald wurde er von einem Pkw überholt und per Handzeichen zum Anhalten aufgefordert. Die Räuber teilten dem Fahrer mit, dass sie nun Bescheid wüssten, wo die Empfängeradresse sei. Der Fahrer folgte dem Wagen. Nach zwei Kilometern hielt der Pkw erneut an und verlangte vom Fahrer 50 USD für die Hilfestellung. Beide Türen des Pkw-Transporters waren verriegelt. Es wurde vereinbart, 25 USD sofort und weitere 25 bei Ankunft am Zielort zu bezahlen. Als der Fahrer durch das leicht geöffnete Fenster die vereinbarten 25 USD übergeben wollte, hielt einer der Männer den Arm des Fahrers fest. Seinem Komplizen gelang es in der Zwischenzeit, die Scheibe der Beifahrertür einzuschlagen. Der Fahrer wurde überwältigt, gefesselt und in den Kofferraum eines hinzu gekommenen Pkw verbracht. Der Deutsche BGH hob das Urteil des OLG Bremen auf und entschied, dass der Spediteur für den eingetretenen Schaden zu haften habe: Wäre der Fahrer mit einem Stadtplan, einer Wegbeschreibung oder anderen Hilfsmitteln (z.B. Navigationssystem) ausgestattet gewesen, hätte der Zwischenstopp ausbleiben

<sup>26</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr. 2846, 8.8.2000, S. 351

<sup>27</sup> Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr. 2839, 20.3.2000, S. 212 und Europäisches Transportrecht, 6-2000, S. 769 ff.

<sup>28</sup> Transportrecht 11/12-2001, S. 453 ff.

können. Die Kriminellen wären nicht auf das Fahrzeuggespann aufmerksam geworden. Der Raubüberfall wäre damit möglicherweise vermeidbar gewesen.<sup>29</sup>

Der Fahrer eines Lkw wurde in Polen von einem Pkw überholt. Dabei wurde er durch Handzeichen darauf aufmerksam gemacht, dass an seiner Hinterachse eine Reifenpanne sei. Er stoppte, um den angeblichen Reifenschaden zu überprüfen. Dabei wurde er mit einer Pistole bedroht und gefesselt. Das OLG Bremen hat den Frachtführer nicht von der Haftung befreit, weil der polnische Fahrer den sogenannten „Reifentrick“ (Vortäuschung einer Panne) hätte kennen müssen und durch Unterlassen des Anhaltens auf offener Strecke den Überfall möglicherweise hätte verhindern können.<sup>30</sup>

Es kann zusammengefasst werden, dass ein bewachter Parkplatz aufzusuchen ist, denn dieser bietet den Vorteil, dass neben einer Bewachung eine Ein- und Ausgangskontrolle stattfindet.<sup>31</sup> Es gehört zur Sorgfaltspflicht des Frachtführers, sich Kenntnis über bewachte Parkplätze zu verschaffen.<sup>32</sup> Das Bestehen eines sicheren Parkplatzes, den der Frachtführer nicht benutzt hat, ist ein häufiger Grund, die Unabwendbarkeit eines Raubüberfalles zu verneinen. Findet ein Raubüberfall an einem öffentlichen Parkplatz statt da kein sicherer vorhanden war, dann muss das Gericht feststellen, ob der Frachtführer eine Massnahme unterlassen hat, die diesen konkreten Fall verhindert hätte, z.B. Einsatz eines zweiten Fahrers, die Fahrt in Konvoi oder die Wahl einer anderen, weniger gefährlichen Route. Fahrende Lkw gelten in der Regel als weniger gefährdet als geparkte, da eine grössere kriminelle Energie erforderlich ist, um einen fahrenden Lkw zum Halten zu zwingen und zu berauben.<sup>33</sup>

Es werden weitere Faktoren berücksichtigt, z.B. die Art und damit verbundene Absetzbarkeit der Ware, die ein besonderes Raubrisiko auslösen könne, sowie die individuelle Schadensanfälligkeit des Beförderers. Sofern nicht die konkreten Umstände des Einzelfalles für eine Ausser-Achtlassung der äussersten Sorgfalt sprechen, ist von einem unabwendbaren Ereignis auszugehen.<sup>34</sup>

## Unbeschränkte Haftung beim Raubüberfall

Beweist der Geschädigte, dass der Frachtführer den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, haftet der Frachtführer für den vollen entstandenen Schaden.<sup>35</sup> Das gleiche gilt für seine Gehilfen.<sup>36</sup> Das Problem bei dieser Bestimmung liegt darin, dass die Auslegung des Ausdruckes „Verschulden, das dem Vorsatz gleichsteht“, nach dem nationalen Recht des angerufenen Gerichtes erfolgt. Ein zusätzliches Problem liegt darin, dass nur die englische und französische Textfassung massgebend sind:<sup>37</sup> „The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter ... if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.“ „Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre ... si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.“

Um es noch komplizierter zu machen, haben die Begriffe wilful misconduct und dol auch nicht gleichen Umfang.

---

<sup>29</sup> Transportrecht 9/2000, S. 407 ff. und Europäisches Transportrecht, 6-2000, S. 777 ff. Ein Kommentar und Kritik dieses Entscheides in R. Hädrich, Ist ein Raubüberfall vermeidbar? Internationale Transport Zeitschrift 40/2001, S. 48-49

<sup>30</sup> Transportrecht 2001, S. 75 ff.

<sup>31</sup> Lammich-Pöttinger, ibid, S. 37 ff.

<sup>32</sup> Ibid, S. 38

<sup>33</sup> Ibid, S. 39

<sup>34</sup> Ibid, S. 38

<sup>35</sup> Art. 29, Abs. 1 CMR

<sup>36</sup> Art. 29, Abs. 2 CMR

<sup>37</sup> Die deutsche Übersetzung ist manchmal als fehlerhaft bezeichnet - Otmar J. Tuma, Ist grobe Fahrlässigkeit ein Tatbestand des Art. 29 CMR? Europäisches Transportrecht 2/2002, S. 139.

Ein Frachtführer haftet also bei vorsätzlich begangener Handlung oder Unterlassung unbeschränkt. Zum Vorsatz gehört nicht nur der direkte Vorsatz (Wissen und Wollen des rechtswidrigen Erfolgs), was dem Begriff *dol* entspricht, sondern auch der bedingte.<sup>38</sup> Bedingter Vorsatz ist dann gegeben, wenn der Handelnde den rechtswidrigen Erfolg als möglich voraussieht und ihn für den Fall seines Eintritts billigend in Kauf nimmt.<sup>39</sup> Es ist nahezu allgemein anerkannt, dass bedingter Vorsatz auch zur unbeschränkten Haftung gemäss CMR führt.<sup>40</sup>

Neben der absichtlichen Schadenzufügung, umfasst *wilful misconduct* zusätzlich die Verschuldensform der absichtlichen Handlung oder Unterlassung ohne direkte Schädigungsabsicht mit dem Wissen, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird.<sup>41</sup> *Wilful misconduct* ist also breiter als *dol* und umfasst die beiden Formen von Vorsatz sowie das fahrlässige Verhalten mit, und zwar die zur groben Fahrlässigkeit zählende bewusste Fahrlässigkeit.<sup>42</sup>

Bewusste Fahrlässigkeit kommt dann in Frage, wenn der Handelnde mit dem Eintritt des möglichen schädlichen Erfolgs rechnet, aber fahrlässig darauf vertraut, der Schaden werde nicht eintreten.<sup>43</sup> Das Mass der Pflichtwidrigkeit bei bewusster Fahrlässigkeit ist geringer als beim Vorsatz.<sup>44</sup> Grobe Fahrlässigkeit (*faute lourde*) liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt im besonders schweren Masse verletzt worden und unbeachtet geblieben ist.<sup>45</sup> In anderen Worten, handelt grobfahrlässig, wer die elementarsten Vorsichtsgebote unbeachtet lässt, die jeder vernünftige Mensch in der gleichen Lage und unter den gleichen Umständen befolgen würde.<sup>46</sup> Grobe Fahrlässigkeit besteht aus zwei Tatbestandsmerkmalen, nämlich dem objektiven der „Leichtfertigkeit“ und dem subjektiven Merkmal des „Bewusstseins der Schadenswahrscheinlichkeit“, welche kumulativ vorliegen müssen.<sup>47</sup>

Gerichte von vielen Europäischen Ländern, auch die schweizerischen, haben grobe Fahrlässigkeit (auch die „leichte“, wenn der Handelnde mit dem schädlichen Erfolg nicht gerechnet hat, hätte jedoch mit ihm rechnen müssen) im Frachtbereich für ein dem Vorsatz gleichstehenden Verschuldensgrad gehalten.<sup>48</sup> Demzufolge haftet der Frachtführer unbeschränkt für grobfahrlässig verursachte Schäden.<sup>49</sup>

## Beispiele der unbeschränkten Haftung

Es gibt zahlreiche Entscheide in welchen das Übernachten vom Fahrer im Fahrerhaus, in einer als diebstahlsgefährdet bekannten Region auf einem nicht bewachtem Parkplatz (in der Regel italienische Autobahntankstelle), ohne besonderen Sicherheitsvorkehrungen, als ein dem Vorsatz gleichstehendes, grobfahrlässiges Verschulden betrachtet wurde.<sup>50</sup>

Ein LKW war mit 656 Kolli mit Marken-Sporttextilien, im Wert von ca. 300'000 DM von Griechenland nach München unterwegs. Fünf Kilometer vor Forlì/Emilia parkte der Fahrer auf einem unbewachten Rastplatz und legte sich zum schlafen. Gegen 22.00 Uhr wurde die Tür aufgebrochen und der Fah-

<sup>38</sup> H. Jesser, Art. 29 CMR - Welches Verschulden steht dem Vorsatz gleich? *TranspR* 5-1977, S. 174.

<sup>39</sup> *Transportrecht* 10/1996, S. 383.

<sup>40</sup> Koller, *Transportrecht - Kommentar*, 2000, S. 1127.

<sup>41</sup> O.J. Tuma, Art. 29 CMR - Die unendliche Geschichte? *Europäisches Transportrecht*, 1/1998, S. 14. Koller, *ibid*; Clarke, *op. cit.*, S. 378 ff.

<sup>42</sup> Jesser, *ibid*.

<sup>43</sup> *Transportrecht* 10/1996, S. 383 und die dort erwähnte Literatur

<sup>44</sup> *ibid*.

<sup>45</sup> OLG München, Urteil vom 4.12.1996 - 7 U 3479/95 - *Transportrecht* 5/1997, S. 196.

<sup>46</sup> Definition Grobfahrlässigkeit nach Schweizer Rechtsprechung

<sup>47</sup> Thume, Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen nach § 435 HGB im internationalen Vergleich, *Transportrecht* 1/2002, S. 3.

<sup>48</sup> Eine Ausnahme ist Belgien - R. Wijffels, Art. 29,1 CMR - Belgische Störung der Uniformität, *Europäisches Transportrecht*, 1/1998, S. 27. Als Ausnahme wird auch Spanien erwähnt - S. 30.

<sup>49</sup> Tuma, Art. 29 CMR - Die unendliche Geschichte? *Europäisches Transportrecht*, 1/1998, S. 13.

<sup>50</sup> Mehrere Beispiele auch bei Koller, *op. cit.*, S. 1130-1131.

rer mit einer Pistole bedroht. Ein zweiter Täter, bewaffnet mit einem Messer, betrat ebenfalls den LKW. Nachdem der Fahrer gefesselt wurde, fuhren die Täter mit dem LKW los und entluden die Ware.<sup>51</sup> Das Verhalten des Fahrers wurde für grobfahrlässig gehalten. Die Ladung bestand aus hochwertiger Bekleidung, die auf dem Markt jederzeit gut absetzbar ist. Ein bewachter Parkplatz stand in diesem Gebiet nicht zur Verfügung, aber der Einsatz eines zweiten Fahrers bzw. Beifahrers war zwingend geboten. Das Fahrzeug war weder mit einer Alarmanlage noch mit einer Wegfahrsperrung ausgerüstet. Der Fahrer unterliess es zudem noch, den abziehbaren Schalter für den zum Starten erforderlichen Strom, quasi den Zündschlüssel des LKW, heraus zu ziehen.

Im Jahre 1990 beförderte ein österreichischer Frachtführer Damen- und Herrenmäntel von Malta nach München. Um die Ruhezeit einzuhalten, stellte der Fahrer den LKW an der Autobahntankstelle Flaminia bei Rom auf den dortigen Parkplatz gegenüber dem Restaurant ab, verschloss die Türen des Führerhauses und begann zu lesen. Kurz danach wurde die Seitenscheibe eingeschlagen und der Fahrer unter vorgehaltener Pistole gezwungen, sich fesseln zu lassen. Anschliessend entführten die Täter den LKW samt Fahrer, luden in der Nähe Neapels die Ladung ab und liessen den Fahrer und den LKW irgendwo auf offener Strecke zurück. Das Gericht hat im Revisionsverfahren die grobe Fahrlässigkeit bejaht. Diese liegt vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Masse verletzt worden und unbeachtet geblieben ist. 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. Dem Unternehmer musste bekannt sein, dass besonders leicht absetzbare Ware, wie Textilien, einer hohen Diebstahl- und Raubgefahr in Italien ausgesetzt sind. Er hätte den Transport so organisieren sollen, dass Ruhepausen nicht auf ungesicherten Parkplätzen gemacht werden müssen.<sup>52</sup>

„Un chauffeur d'une société française de transport, ayant quitté Brescia en direction de Turin, a décidé de prendre son repos sur une aire de service de Santhia, s'est endormi à bord, se réveillant quand il entendit un bruit de vitre cassée. Les bandits l'ont alors frappé, ligoté, s'emparant de son camion et de son chargement. Le tribunal a retenu la faute lourde au motif que le préposé avait accumulé les négligences graves qu'aucune urgence ne pouvait expliquer: arrêt de nuit en Italie sur une aire de service non gardée, endormissement dans sa cabine qui ne saurait s'analyser en un gardiennage actif, non-enclenchement de l'antivol ni verrouillage des portières. Quant aux instructions de l'assureur (verrouiller tous les accès et enclencher l'antivol en cas d'arrêt du véhicule en Italie, quelle qu'en soit la durée), elles n'étaient, selon eux, valables qu'en cas d'absence du chauffeur, pas lorsqu'il est resté à l'intérieur du véhicule.“<sup>53</sup>

„Un transporteur doit livrer des vêtements de marque. Dans la nuit, alors que le camion stationne sur le parking d'une station-service de l'A5 (dans le Sud de la France), la marchandise est dérobée. Statuant sur la faute lourde, la Cour retient celle-ci. Si l'on ne peut faire grief au voiturier de s'être arrêté la nuit compte tenu des instructions relatives à l'heure d'enlèvement et à la livraison, le fait d'avoir laissé son véhicule, en charge de marchandises de valeur, sur une aire fréquentée par les malfrats, constitue une incurie, d'autant qu'il y avait, non loin, un parking muni d'un système de vidéosurveillance. Le transporteur a dû se préoccuper de la sécurité de son chargement qui n'était pas assurée dans une remorque bâchée et non cadenassée garée toute la nuit sur un parking par définition non gardé, alors qu'il existait à 10 kilomètres du lieu de son arrêt un parking permettant de garer 250 camions, éclairé et muni d'un dispositif de vidéosurveillance.“<sup>54</sup>

Ziemlich atypisch war ein Prozess vor dem OLG Karlsruhe betreffend Grobfahrlässigkeit, weil nicht der Verloader oder der Transportversicherer, sondern der Spediteur gegen seinen Transportversi-

<sup>51</sup> OLG München, Urteil vom 4.12.1995 - 7 U 3479/95, Transportrecht 5/1997, S. 193 ff. In diesem Sinne auch LG Frankfurt/Main, Urteil vom 6.10.1995 - 3/11 S 31/94, Transportrecht 5/1997, S. 197 ff.

<sup>52</sup> OLG Nürnberg, Urteil vom 24.2.0999 - 12 U 4139/94, Transportrecht 2/2000, S. 81 ff.

<sup>53</sup> Trib. com. Paris, 15e chambre, 12.2.1999, Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr. 2792, 22.3.1999, S. 213.

<sup>54</sup> C. Paris, 5e chambre, section A, 9 février 2000, Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr. 2840, 27.3.2002, S. 234.

cherer klagte.<sup>55</sup> Sein Versicherungsvertrag schloss nämlich die Haftung des Transportversicherers bei Nachweis grober Fahrlässigkeit über einen Betrag von DEM 240'000.- hinaus, aus. Das Gericht hat folgendes Verhalten des Frachtführers für grobfahrlässig gehalten: Der deutsche Spediteur besetzte seinen LKW mit nur einem Fahrer und erteilte diesem die Weisung, die notwendige Schlafpause auf einem unbewachten Parkplatz, etwa 50 Kilometer nördlich von Rom, zu absolvieren. Der Fahrer wurde auf diesem Parkplatz, der ca. 70 Meter von einer Tankstelle entfernt lag, von nicht bewaffneten Räubern im Schlaf überrumpelt. Dabei wurde der LKW, der mit optischen und elektronischen Produkten im Wert vom über eine Million DEM, bestimmt für die Navy- und Natostellen in Neapel, beladen war, entwendet. Der Spediteur hat den Prozess verloren und sein Transportversicherer musste nicht mehr als DEM 240'000 bezahlen.

Deutlich seltener sind Überfälle auf fahrende LKWs. Gemäss einem Urteil des österreichischen OGH stellt ein Raubüberfall in Neapel - drei bewaffnete Männer haben den Fahrer bei einer auf Rotlicht geschalteten Ampel zum Verlassen des Fahrzeuges gezwungen - weder höhere Gewalt noch ein unabwendbares Ereignis dar. Der Fahrer wäre verpflichtet gewesen, wegen der besonderen Gefährlichkeit des italienischen Gebietes die Türen des Führerhauses des Lkw während der Durchfahrt durch die Stadt versperrt zu halten. Das Verhalten des Fahrers, während der Fahrt die Beifahrertüre des Führerhauses unversperrt zu halten, wurde als gravierend sorglos qualifiziert.<sup>56</sup>

In wenigen Fällen wurde grobe Fahrlässigkeit und somit die unbeschränkte Haftung des Frachtführers verneint:

En septembre 1995, un transporteur achemine une cargaison de vêtements à destination de Rome. S'étant arrêté en Italie pour dormir sur le parking d'une aire d'autoroute, le chauffeur est agressé et la marchandise volée. Le tribunal refuse le bénéfice des circonstances inévitables et insurmontables de la CMR en raison de l'expérience du transporteur, spécialiste de ces trafics, qui aurait dû envisager le vol et prendre ses précautions. En revanche, ne pas préparer son voyage en fonction des parkings gardés ne suffit pas de caractériser la faute lourde.<sup>57</sup>

Dieser kurze Überblick zeigt, dass in Europa Raubüberfälle vor allem in Italien, aber auch in manchen osteuropäischen Ländern vorkommen. In Westeuropa sind geparkte, nicht bewachte LKW mehr gefährdet. Raubüberfälle finden sehr selten statt.<sup>58</sup>

Es scheint, dass die Schweiz diesbezüglich verschont blieb - weder ein Raubüberfall, der sich in der Schweiz ereignet hat, wurde gerichtlich entschieden, noch hat sich ein Schweizer Gericht mit dieser Problematik auseinander setzen müssen.<sup>59</sup>

## **Zukunft der unbeschränkten Haftung gemäss Art. 29 CMR**

Generell kann festgestellt werden, dass Gerichte immer strengere Massnahmen für das Verhalten vom Frachtführer und vom Fahrer verlangen, auch in den Situationen in welchen die Gewalt gegen den Fahrer ausgeübt worden ist. Bis vor etwa 20 Jahren wurde ein LKW-Raub oft als unabwendbares Ereignis eingestuft und der Frachtführer von der Haftung befreit. In diesen Tagen wenden jedoch die Gerichte bei ähnlichen Sachverhalten oft den zu unbeschränkter Haftung führenden Art. 29 CMR an.<sup>60</sup>

<sup>55</sup> VersR 1995, 1306 ff. Zitiert gemäss E. Boecker, op. cit, S. 144.

<sup>56</sup> Zitiert gemäss Thume, Kommentar zur CMR, Heidelberg 1994, S. 670.

<sup>57</sup> Trib. com. Roubaix-Tourcoing, 16.6.1999, Bulletin des Transports et de la Logistique, Nr.2837, 6.3.2000, S. 171.

<sup>58</sup> Ibid, S. 137.

<sup>59</sup> E. Boecker, op. cit, erwähnt nur ein Entscheid des Appellationsgerichts des Kantons Basel-Stadt, der sich jedoch auf Diebstahl eines Lkw in Italien bezieht.

<sup>60</sup> Tuma, Ist grobe Fahrlässigkeit ein Tatbestand des Art. 29 CMR? Europäisches Transportrecht 2/2002, S. 142.

Ohne Kritik ist diese Entwicklung jedoch nicht geblieben. Sie richtet sich vor allem gegen die generelle Gleichstellung jeglichen grob fahrlässigen Verhaltens mit vorsätzlichem Verhalten.<sup>61</sup> Minder grob fahrlässige Verhaltensweisen sollen demzufolge vom gleichstehenden Verschulden nach Art. 29 CMR ausgenommen werden, da sie nicht einem wilful misconduct bzw. dol entsprechenden Verschuldensgrad mitumfasst werden können.<sup>62</sup> Noch kritischer ist der Standpunkt, dass seitens der Gerichte grob sorgfaltswidriges Verhalten vom Frachtführern teilweise in Abweichung vom allgemeinen zivilrechtlichen Verständnis dieses Rechtsbegriffes angenommen wird.<sup>63</sup>

Eine Trendänderung hat sich jedoch bereits gezeigt. Es überrascht nicht, dass sie in einem „frachtführerfreundlichem“ Land vorgekommen ist. Es wurde nämlich vom höchsten niederländischen Gericht erkannt, dass gemäss niederländischem Recht nicht jede Grobfahrlässigkeit dem Vorsatz gleichsteht, sondern nur die bewusste Leichtfertigkeit.<sup>64</sup> Der angewendete Art. 8:1108-1 des Dutch Civil Code, in welchem das Prinzip der bewussten Leichtfertigkeit oder conscious recklessness enthalten ist, lautet: „The carrier may not invoke any limitation in his liability to the extent that the damage has arisen from his own act or omission, done either with intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.“ In dieser Bestimmung sind das objektive und das subjektive Prinzip kombiniert. In diesen beiden Urteilen hat das Gericht festgestellt, dass das subjektive Verschuldenselement fehlt, so dass die Frachtführer nur beschränkt haften.

Es ist damit zu rechnen, dass auch Deutsche Gerichte, die bisher nicht zu Gunsten von Frachtführern entschieden haben, ihre Haltung in diesem Sinne ändern. Auf Fälle, die sich nach dem 1.7.1998 ereignet haben und die gemäss dem Deutschen Recht entschieden werden, findet das neue Deutsche Transportgesetz Anwendung. Im Gegensatz zum alten Recht, in welchem die grobe Fahrlässigkeit wörtlich dem Vorsatz gleich gestellt wurde, hat der Deutsche Gesetzgeber in Absicht einer Rechtsvereinheitlichung das oben erwähnte Prinzip der bewussten Leichtfertigkeit aus internationalen Transportübereinkommen, die andere Transportarten regulieren, übernommen. Das neue Gesetz sieht vor, dass die Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen entfallen, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Frachtführer oder einer seiner Bediensteten vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen hat.<sup>65</sup> Obwohl es noch keine bundesgerichtliche Urteile gemäss diesem Paragraph gibt, ist zu erwarten, dass durch die Anwendung dieses Paragraphen die Deutschen Gerichte auch „frachtführerfreundlicher“ werden.

Diese Entwicklung, die Haftung für Transportschäden, und somit auch für Schäden durch Raubüberfälle, wenn immer möglich beschränkt zu halten, ist im Interesse der Transportversicherer. Wenn sich die CMR-Haftung praktisch in eine unbeschränkte Haftung umwandeln würde, würde wirtschaftlich für die Kunden immer weniger Bedürfnis nach einer Transportversicherung bestehen.<sup>66</sup>

## **Forderungen gegen den Frachtführer**

Mit welchem Verschuldensgrad ein Schaden verursacht worden ist, wird immer nach den Einzelheiten des Schadenfalles entschieden. Es gibt demzufolge keine Regel, nach welcher ein Raubüberfall immer in eine und dieselbe Gruppe (Haftungsbefreiung, limitierte Haftung, unbeschränkte Haftung) fallen würde.

<sup>61</sup> Jesser, op. cit, S. 171. Tuma, Art. 29 CMR - Die unendliche Geschichte? Europäisches Transportrecht, 1/1998, S. 13.

<sup>62</sup> Jesser, ibid, und die dort erwähnten Quellen.

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> Zwei Urteile des Niederländischen Hoge Raad in Fällen von Diebstahl ganzer Ladungen - Europäisches Transportrecht 1/2001, S. 97 und. 116. F.G.M. Smeele, Dutch case law on art. 29 CMR revisited, ibid, S. 37.

<sup>65</sup> HGB, § 435.

<sup>66</sup> Tuma, Ist grobe Fahrlässigkeit ein Tatbestand des Art. 29 CMR? Europäisches Transportrecht 2/2002, S. 143.

Bezahlt ein Transportversicherer einen durch Raubüberfall verursachten Schaden und beabsichtigt, einen Regress gegen den verursachenden Frachtführer einzuleiten ist ihm zu empfehlen, alle Einzelheiten des Falles in Erfahrung zu bringen. Wird erkannt, dass es sinnvolle (also keine übertriebenen oder absurden) Massnahmen gibt (z.B. sorgfältige Planung der Strecke um eine Übernachtung auf einem unbewachtem Parkplatz zu vermeiden, Ausrüstung des LKWs mit einem Navigationssystem, Einsatz eines zweiten Fahrers), die der Frachtführer unterlassen hat und welche diesen konkreten Überfall hätten verhindern können, lohnt es sich, eine Regressforderung zu stellen.

Ist ein Gerichtsprozess unvermeidbar, stehen dem Kläger mehrere Gerichtsstandorte zur Verfügung.<sup>67</sup> Kann er auswählen, soll er in einem Land einklagen, in welchem die Frachtführerhaftung so ausgelegt ist, dass die Befreiungs- resp. Beschränkungsmöglichkeiten eng gehalten werden.

Dr. Vesna Polić

---

<sup>67</sup> Art. 31 CMR - Der Kläger kann die Gerichte eines Staates anrufen, auf dessen Gebiet der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, oder der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.