



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

I ZR 108/10

Verkündet am:  
22. Juni 2011  
Bürk  
Justizhauptsekretärin  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: \_\_\_\_\_ ja

HGB § 420 Abs. 3

Von außen wirkende Verzögerungsursachen, die bei Abschluss des Frachtvertrags für den Absender weder vorhersehbar noch beherrschbar sind und bei denen auch sonst kein Anlass für eine Zurechnung zu seinem Risikobereich besteht, lösen grundsätzlich keine Vergütungspflicht des Absenders nach § 420 Abs. 3 HGB aus.

Wird die Reise eines Schiffes durch eine vorübergehende Sperrung eines Schifffahrtsweges, die nicht dem Verantwortungsbereich des Absenders zugeordnet werden kann (hier: Sperrung des Schifffahrtsweges wegen einer Havarie), verzögert, so steht dem Frachtführer gegen den Absender neben der vereinbarten Fracht kein Anspruch auf zusätzliche Vergütung nach § 420 Abs. 3 HGB zu.

BGH, Urteil vom 22. Juni 2011 - I ZR 108/10 - LG Magdeburg  
AG Magdeburg

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Juni 2011 durch die Richter Prof. Dr. Büscher, Pokrant, Dr. Kirchhoff, Dr. Koch und Dr. Löffler

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil der 2. Zivilkammer des Landgerichts Magdeburg vom 18. Mai 2010 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Der Kläger, ein Binnenschiffer, nimmt die in den Niederlanden ansässige Beklagte auf Zahlung eines Zuschlags zur Frachtvergütung wegen einer Reiseverzögerung in Anspruch.
- 2 Die Beklagte beauftragte den Kläger am 14. Oktober 2005 mit der Beförderung von Flussspat von Amsterdam/Niederlande nach Magdeburg. Wegen einer Sperrung des Dortmund-Ems-Kanals ab dem 11. Oktober 2005 war ein Transportweg über die Ems vorgesehen. Aufgrund eines Schiffsunfalls kam es

am 15. Oktober 2005 auch zu einer Sperrung der Ems. In der Folgezeit führten die Parteien mehrere Telefonate, deren Inhalt streitig ist. Am 17. Oktober 2005 übermittelte die Beklagte dem Kläger den schriftlichen Frachtvertrag. Am 18. Oktober 2005 wurde das Schiff des Klägers in Amsterdam mit dem Gut beladen. Anschließend trat der Kläger die Reise nach Magdeburg an, die wegen der Sperrung der Ems in der Zeit vom 19. bis 29. Oktober 2005 im Hafen von Emden unterbrochen werden musste.

3                Der Kläger ist der Ansicht, die Beklagte schulde ihm für die Zeit des Aufenthalts in Emden pro Tag 306,78 €. Die Sperrung einer Wasserstraße falle in den Risikobereich des Versenders von Transportgut. Im Übrigen habe ihm der Mitarbeiter V. der Beklagten am 18. Oktober 2005 telefonisch die Zahlung eines Zuschlags zur vereinbarten Frachtvergütung zugesagt.

4                Der Kläger hat die Beklagte daher auf Zahlung von 3.067,80 € nebst Zinsen in Anspruch genommen.

5                Die Beklagte ist dem entgegengetreten und hat gemeint, der Kläger könne keine zusätzliche Vergütung verlangen, da er bei Antritt der Fahrt Kenntnis von der Sperrung der Ems gehabt habe. Der geltend gemachte Anspruch ergebe sich auch nicht aus einer zwischen den Parteien zustande gekommenen Zusatzvereinbarung.

6                Das Berufungsgericht hat die in erster Instanz erfolgreiche Klage abgewiesen. Dagegen wendet sich der Kläger mit seiner vom Berufungsgericht zugelassenen Revision, mit der er die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils erstrebt. Die Beklagte beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

7 I. Das Berufungsgericht hat angenommen, dem Kläger stehe die verlangte Zusatzvergütung weder aus § 420 Abs. 3 HGB noch aus einer zwischen den Parteien geschlossenen Zusatzvereinbarung zu. Dazu hat es ausgeführt:

8 Der Kläger habe seine Behauptung nicht bewiesen, er habe mit der Beklagten nach Abschluss des Beförderungsvertrags, aber noch vor Antritt der Reise nach Magdeburg einen Zuschlag zur Fracht vereinbart. Ein Anspruch gemäß § 420 Abs. 3 HGB bestehe ebenfalls nicht. Die Ems sei bereits am 15. Oktober 2005, also vor Beginn der Beförderung am 19. Oktober 2005, gesperrt worden. Der Kläger sei mithin sehenden Auges in die Sperrung hineingefahren. Die dadurch verursachte Liegezeit im Hafen von Emden unterfalle daher nicht dem Schutzbereich des § 420 Abs. 3 HGB. Die eingetretene Verzögerung sei zudem nicht dem Risikobereich der Beklagten zuzurechnen.

9 II. Die gegen diese Beurteilung gerichteten Angriffe der Revision haben keinen Erfolg. Dem Kläger steht der geltend gemachte Anspruch entgegen der Auffassung der Revision nicht gemäß § 420 Abs. 3 HGB zu.

10 1. Die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte, die auch unter der Geltung des § 545 Abs. 2 ZPO in der Revisionsinstanz zu prüfen ist (vgl. BGH, Urteil vom 10. Juni 2010 - I ZR 106/08, TranspR 2010, 303 Rn. 21, mwN), ergibt sich für den gegen die in den Niederlanden ansässige Beklagte gerichteten Anspruch aus Art. 24 Satz 1 Brüssel-I-VO.

- 11            Der Entscheidung ist insoweit die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (Brüssel-I-VO) zugrunde zu legen, der sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch die Niederlande beigetreten sind (Musielak/Stadler, ZPO, 8. Aufl., Vorbem. EG-Verordnungen Rn. 4). Nach Art. 24 Satz 1 Brüssel-I-VO wird das Gericht eines Mitgliedstaats zuständig, wenn sich der Beklagte vor ihm auf das Verfahren einlässt. Das ist hier geschehen. Die Beklagte hat in der mündlichen Verhandlung vor dem Amtsgericht Magdeburg am 27. Juni 2008 zur Sache verhandelt, ohne eine fehlende internationale Zuständigkeit dieses Gerichts zu rügen. Damit ist die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte gemäß Art. 24 Satz 1 Brüssel-I-VO begründet worden.
- 12            2. Die Angriffe der Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Kläger habe keinen Anspruch aus § 420 Abs. 3 HGB auf die von ihm geltend gemachte zusätzliche Vergütung, bleiben ohne Erfolg.
- 13            a) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass sich die Frage, ob dem Kläger die von ihm beanspruchte Zusatzvergütung zusteht, nach § 420 Abs. 3 HGB beurteilt. Der Kläger und die Beklagte haben für ihre Vertragsbeziehungen die Geltung des deutschen Binnenschiffrechts nach Art. 27 Abs. 1 EGBGB wirksam vereinbart. Gemäß § 26 BinSchG finden auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Binnengewässern die Vorschriften des Vierten Abschnitts des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs - das sind die §§ 407 bis 452d HGB - Anwendung. Damit ist § 420 Abs. 3 HGB im Streitfall für die Frage maßgeblich, ob dem Kläger die von ihm verlangte Zusatzvergütung zusteht.

- 14            b) Gemäß § 420 Abs. 3 HGB steht dem Frachtführer neben der Fracht eine angemessene Vergütung zu, wenn nach Beginn der Beförderung und vor Ankunft an der Ablieferungsstelle eine Verzögerung eintritt, die auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Die Vorschrift des § 420 Abs. 3 HGB ergänzt die in Abs. 2 der genannten Bestimmung für dauerhafte Beförderungs- und Ablieferungshindernisse enthaltene Regelung um einen Vergütungsanspruch für zeitweilige Verzögerungen nach dem Vorbild der § 428 Abs. 2 Satz 1 HGB aF, § 28 Abs. 2 Satz 1 Fall 1 KVO sowie § 71 Abs. 2 BinSchG aF (vgl. die Begründung des Regierungsentwurfs eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts, BT-Drucks. 13/8445, S. 54). Entsprechend der Wertung des früheren Rechts gewährt § 420 Abs. 3 HGB dem Frachtführer nur dann einen Anspruch auf eine zusätzliche Vergütung wegen einer bei der Beförderung eingetretenen Verzögerung, wenn diese - entsprechend dem "Sphärengedanken" - in den Risikobereich des Absenders fällt. Dies ist anzunehmen, wenn die Verzögerung auf ein Verhalten des Absenders zurückzuführen ist oder ihren Ursprung im Organisationsbereich des Absenders hat (vgl. MünchKomm.HGB/Czerwenka, 2. Aufl., § 420 Rn. 23; Koller, Transportrecht, 7. Aufl., § 420 HGB Rn. 26).
- 15            Ob auch von außen wirkende unvorhersehbare und von den Parteien des Frachtvertrags nicht beherrschbare Störungsursachen - hierzu zählen beispielsweise die Sperrung eines Beförderungswegs, Hoch- oder Niedrigwasser, Eisgang oder Sturm -, die nicht dem Frachtführer zugerechnet werden können, in den Risikobereich des Absenders fallen, ist in Rechtsprechung und Schrifttum umstritten (verneinend: Schiffahrtsobergericht Köln, TranspR 2009, 43; TranspR 2009, 171; MünchKomm.HGB/Czerwenka aaO § 420 Rn. 21 und 23; v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Aufl., § 420 Rn. 13; grundsätzlich bejahend: Koller aaO § 420 HGB Rn. 26 f.; Th. Braun, Das frachtrechtliche

Leistungsstörungenrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz, 2002, S. 134 f.; Didier, Risikozurechnung bei Leistungsstörungen im Gütertransportrecht, 2001, S. 213 ff.; differenzierend: Heymann/Schlüter, Handelsgesetzbuch, 2. Aufl., § 420 Rn. 11). Soweit ein Anspruch des Frachtführers aus § 420 Abs. 3 HGB für Verzögerungen bejaht wird, deren Ursachen weder für den Absender noch für den Frachtführer vorhersehbar oder beherrschbar waren, wird dies im Wesentlichen damit begründet, dass die Störungsursachen entweder der Sphäre des Absenders oder der des Frachtführers zuzurechnen seien. Falle der die Verzögerung hervorrufende Umstand nicht in die Sphäre des Frachtführers, habe der Absender jede Verzögerung zu vergüten (vgl. Koller aaO § 420 HGB Rn. 26; Th. Braun aaO S. 134; siehe auch Canaris, Handelsrecht, 24. Aufl., § 31 Rn. 53).

16 c) Der Senat schließt sich der Auffassung an, die einen Anspruch des Frachtführers auf eine angemessene Zusatzvergütung aus § 420 Abs. 3 HGB verneint, wenn ein von außen wirkendes, für die Parteien des Frachtvertrags unvorhersehbares und nicht beherrschbares Ereignis die Verzögerung der Transportdurchführung verursacht hat.

17 aa) Der im Streitfall geltend gemachte Anspruch ist entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts allerdings nicht schon deshalb ausgeschlossen, weil der Kläger vor Beginn der Reise zum Ablieferungsort Magdeburg bereits Kenntnis von der Ursache für die später eingetretene Verzögerung hatte und gleichwohl mit der Durchführung des Transports begonnen hat. Dieser Umstand schließt die Anwendung des § 420 Abs. 3 HGB nicht aus. Die Revision weist in diesem Zusammenhang mit Recht darauf hin, dass die Vorschrift nicht die Unkenntnis von den die Verzögerung verursachenden Umständen seitens des Frachtführers oder des Absenders voraussetzt. Ebenso wie § 412 Abs. 3 HGB,

der durch § 420 Abs. 3 HGB ergänzt wird, beruht auch die letztgenannte Bestimmung auf dem "Sphärengedanken", nach dem die Schutzbedürfnisse nur derjenigen Partei aner kennenswert erscheinen, deren Risikobereich die Störungsursache nicht zuzurechnen ist (vgl. BT-Drucks. 13/8445, S. 41). Hat eine Partei allerdings schon bei Abschluss des Frachtvertrags Kenntnis von einer Störungsursache, so kann dies bei der Frage von wesentlicher Bedeutung sein, in wessen Risikobereich die Ursache fällt. Dieser letztgenannte Umstand liegt im Streitfall allerdings nicht vor. Die Parteien haben den Frachtvertrag am 14. Oktober 2005, also vor der Sperrung der Ems, geschlossen.

18           bb) Entgegen der Ansicht der Revision sind die Voraussetzungen für einen Anspruch des Klägers aus § 420 Abs. 3 HGB im Streitfall jedoch nicht erfüllt, weil die zur Verzögerung führende Ursache - Sperrung der Ems vom 15. bis 29. Oktober 2005 wegen eines von einem Dritten verursachten Schiffsunfalls - nicht dem Risikobereich der Beklagten zuzurechnen ist.

19           Neben Verzögerungen, die der Absender verschuldet hat, fallen in seinen Risikobereich diejenigen Umstände, für die er gemäß § 414 Abs. 1 HGB verschuldensunabhängig haftet, sowie alle Verzögerungsursachen, die seiner Sphäre entspringen. Der Anspruch des Frachtführers auf eine angemessene Zusatzvergütung erfordert nach dem klaren Wortlaut des § 420 Abs. 3 HGB - anders als bei einem Anspruch des Frachtführers aus § 412 Abs. 3 HGB - die positive Feststellung, dass die Ursache für die Verzögerung dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen ist. Kann der dafür beweispflichtige Frachtführer (vgl. Koller aaO § 420 HGB Rn. 27; MünchKomm.HGB/ Czerwenka aaO § 420 Rn. 24; v. Waldstein/Holland aaO § 420 HGB Rn. 13) diesen Nachweis nicht erbringen, besteht kein Anspruch aus § 420 Abs. 3 HGB. Steht lediglich fest, dass der die Verzögerung verursachende Umstand nicht in den Risikobereich

des Frachtführers fällt, reicht dies allein nicht aus für einen Anspruch auf angemessene Zusatzvergütung wegen Verzögerung (Schiffahrtsobergericht Köln, TranspR 2009, 43, 44 f.; TranspR 2009, 171, 175; MünchKomm.HGB/Czerwenka aaO § 420 Rn. 24). Hätte der Gesetzgeber solche Umstände, die nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, dem Risikobereich des Absenders zurechnen wollen, so hätte es nahegelegen, ebenso wie in § 412 Abs. 3 HGB und § 419 Abs. 1 Satz 3 HGB die Formulierung zu wählen, dass ein Anspruch auf eine angemessene Zusatzvergütung nicht besteht, wenn die Gründe für die Verzögerung in den Risikobereich des Frachtführers fallen. Die unterschiedlichen Formulierungen in § 412 Abs. 3 HGB und § 419 Abs. 1 Satz 3 HGB einerseits und § 420 Abs. 3 HGB andererseits lassen entgegen der Ansicht der Revision nur den Schluss zu, dass nicht ausnahmslos jeder nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnender Verzögerungsgrund zu einem Anspruch des Frachtführers gemäß § 420 Abs. 3 HGB führt (Schiffahrtsobergericht Köln, TranspR 2009, 43, 44 f.; TranspR 2009, 171, 175).

20           Soweit die Revision unter Hinweis auf die Begründung des Entwurfs des Transportrechtsreformgesetzes (BT-Drucks. 13/8445, S. 41) geltend macht, der Gesetzgeber sei bei der Neuregelung des Frachtrechts davon ausgegangen, dass Umstände, die den Vertragsablauf stören, stets der Risikosphäre des einen oder des anderen Vertragspartners zuzuordnen seien, was zur Folge habe, dass Verzögerungsgründe, die nicht in den Risikobereich des Frachtführers fielen, dem Risikobereich des Absenders zugerechnet werden müssten, rechtfertigt dies keine andere Beurteilung. Die Revisionserwiderung weist zutreffend darauf hin, dass die Gesetzesmaterialien keine hinreichenden Anhaltspunkte enthalten, dass auch "neutrale" Störungsursachen, die nicht per se in den Risikobereich des Absenders oder des Frachtführers fallen und für keine der Parteien vorhersehbar oder beherrschbar sind, im Wege einer wertenden Betrachtung

tung dem Risikobereich des Absenders zugeordnet werden müssen. Dieser von der Revision unterstellte gesetzgeberische Wille hat im Wortlaut des § 420 Abs. 3 HGB gerade keinen Niederschlag gefunden.

21 Die Entstehungsgeschichte des § 420 Abs. 3 HGB spricht ebenfalls für die Annahme, dass von außen wirkende Verzögerungsursachen, die für den Absender bei Abschluss des Frachtvertrags weder vorhersehbar noch beherrschbar sind, keine Vergütungspflicht des Absenders nach § 420 Abs. 3 HGB auslösen. Der Gesetzgeber hat § 428 Abs. 2 Satz 1 HGB aF und § 71 BinnSchG aF als Vorbilder für die neu geschaffene Vorschrift des § 420 Abs. 3 HGB angesehen (Begründung zum Regierungsentwurf, BT-Drucks. 13/8445, S. 54). Die Revision weist zwar zutreffend darauf hin, dass diese Bestimmungen keine Regelung dazu enthielten, wer die verzögerungsbedingten Mehrkosten bei einer Fortsetzung des Transports zu tragen hatte. Entgegen der Auffassung der Revision lässt sich den genannten Regelungen aber entnehmen, dass Nachteile aus Beförderungshindernissen bei fehlendem Verschulden des Absenders grundsätzlich in den Risikobereich des Frachtführers fielen. § 428 Abs. 2 HGB aF bestimmte - abweichend vom allgemeinen Leistungsstörungenrecht -, dass bei Beförderungshindernissen lediglich ein Rücktrittsrecht des Absenders bestand, besondere Ansprüche des Frachtführers im Falle von Beförderungshindernissen dagegen nicht gegeben waren; deren Nachteile gingen vielmehr grundsätzlich zu seinen Lasten (vgl. Schlegelberger/Geßler, Handelsgesetzbuch, 5. Aufl., § 428 Rn. 12; MünchKomm.HGB/Dubischar, 1. Aufl., § 428 Rn. 13). Gemäß § 71 BinnSchG aF war der Schifffrachtführer bei zeitweiligen Beförderungshindernissen grundsätzlich verpflichtet, sein Schiff länger als an sich vorgesehen zur Verfügung zu stellen, ohne dafür eine angemessene Entschädigung zu erhalten (vgl. Goette, Binnenschifffahrtsfrachtrecht, 1995, § 71 Rn. 1). Es ist nicht ersichtlich, dass der Gesetzgeber an dieser Ausgangs-

lage mit der Neuregelung des § 420 Abs. 3 HGB im Grundsatz etwas ändern wollte (vgl. Schiffahrtsobergericht Köln, TranspR 2009, 43, 45; TranspR 2009, 171, 175).

- 22            Dem Frachtführer gebührt somit keine zusätzliche Vergütung für eine Verzögerung, deren Gründe nicht dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Diese gesetzliche Risikoverteilung zu Lasten des Frachtführers kann ohne weiteres durch eine Parteivereinbarung - die von dem Kläger auch behauptet worden ist, von ihm aber nicht bewiesen werden konnte - abbedungen werden.

23 III. Danach ist die Revision des Klägers mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Büscher

Pokrant

Kirchhoff

Koch

Löffler

Vorinstanzen:

AG Magdeburg, Entscheidung vom 11.09.2009 - 162 C 241/07 -

LG Magdeburg, Entscheidung vom 18.05.2010 - 2 S 376/09 -