
Datum: 28.10.2008
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 55/07
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:2008:1028.3U55.07.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 15/06 BSch
Schlagworte: Kein gesetzlicher Anspruch des Frachtführers auf zusätzliche Vergütung bei Schifffahrtssperre
Normen: § 420 Abs. 3 HGB, § 313 BGB

Tenor:

Die Berufung der Klägerin gegen das am 26. Februar 2007 verkündete Urteil des Amtsgerichts X - Schifffahrtsgericht - 5 C 15/06 BSch - wird zurückgewiesen.

Auf die Anschlussberufung der Beklagten wird das angefochtene Urteil teilweise abgeändert und wie folgt neu gefasst:

Unter Abweisung der Klage im Übrigen wird die Beklagte verurteilt, an die Klägerin 65,57 Euro nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.12.2005 zu zahlen.

Die Kosten des Rechtsstreits hat die Klägerin zu tragen.

Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar.

Die Klägerin kann die Vollstreckung wegen der Kosten durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120 % des zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung

in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

Die Revision gegen dieses Urteil wird zugelassen, soweit die Berufung der Klägerin zurückgewiesen wird.

Gründe:

I.

Die Klägerin macht als Eigentümerin von MS "I." Ansprüche aus Binnenschiffahrtstransporten gegen die Beklagte geltend.

Aus einem im August 2005 durchgeführten Zementtransport von F nach J begehrt sie 1.656,59 Euro Liegegeld wegen verzögerter Beladung, 613,55 Euro Liegegeld wegen Verschmutzung des Schiffes bei der Beladung und deshalb notwendiger Reinigung, 1.650,00 Euro Reinigungskosten, 65,00 Euro Kosten für Reinigungsmittel, 350,00 Euro Sachverständigenkosten, insgesamt 4.335,14 Euro.

Für einen Transport von E nach F gemäß Vertrag vom 11.10.2005 (Anlage K 5, Bl. 18 d. A.) verlangt die Klägerin restliche Fracht in Höhe von 65,57 Euro sowie 12.271,00 Euro Liegegeld für 20 Tage á 613,55 Euro wegen der Sperrung der G durch ein havariertes Schiff in der Zeit vom 15. bis 29.10.2005.

Der Transport sollte zunächst nach der Ladung ab 12.10.2005 über den H-G-Kanal stattfinden, der bereits am 11.10.2005 bei P gesperrt wurde, weil dort ein Leck in der Kanalüberführung über die M aufgetreten war. Der Zeitraum der Sperrung war zunächst unklar. Als sich herausstellte, dass diese länger andauern würde, einigten sich die Parteien darüber, den Umweg über die Niederlande (G) zu nehmen, und vereinbarten hierfür einen Zuschlag von 0,40 Euro je Tonne zuzüglich eines einmaligen Betrages von 100,00 Euro. Vor der Abfahrt des Schiffes kam es am 15.10.2005 zu einer Schiffshavarie auf der G, in deren Folge die G bis zum 29.10.2005 gesperrt war. MS "I." trat die Reise in E am 05.11.2005 an.

Die Klägerin begründet die verzögerte Abfahrt nach der Aufhebung der G-Sperre damit, dass sich Hunderte von Schiffen diesseits und jenseits der Sperrung angesammelt hatten, so dass der aufgestaute Schiffsverkehr nur langsam über die Schleusen abfahren konnte.

Die Parteien streiten darüber, in wessen Risikosphäre die durch die Sperrung der G bedingte Verzögerung der Reise fällt.

Die Klägerin hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an sie 16.671,71 Euro nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.12.2005 sowie außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 777,50 Euro zu zahlen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt.

Das Schifffahrtsgericht hat die Beklagte zur Zahlung von 2.065,57 Euro nebst Zinsen verurteilt und im Übrigen die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, aus dem Vertrag über den Transport von F nach J sei ein Ersatzanspruch in Höhe von 2.000,00 Euro (65,00 Euro Reinigungsmittel, 350,00 Euro Sachverständigenkosten sowie 1.650,00 Euro Reinigungskosten) begründet, aus dem Vertrag über den Transport von E nach F stehe der Klägerin restliche Fracht in Höhe von 65,57 Euro zu.

Den geltend gemachten Anspruch auf Zahlung von 12.271,00 Euro wegen einer Reiseverzögerung von 20 Tagen hat das Schifffahrtsgericht nicht zuerkannt, weil die zeitweise Sperrung der Schifffahrtsstraße wegen eines Schiffsunfalls für die Klägerin nicht gänzlich unvorhersehbar, unbeherrschbar und unkalkulierbar sei. 13

Gegen das Urteil des Schifffahrtsgerichts hat die Klägerin in zulässiger Weise Berufung eingelegt, die sie auf die Abweisung der Klageforderung von 12.271,00 Euro beschränkt hat. 14

Die Beklagte hat Anschlussberufung eingelegt, mit der sie sich gegen die Verurteilung zur Zahlung von 2.000,00 Euro wegen Verschmutzung des Schiffes durch Zement wehrt. 15

Die Klägerin ist der Ansicht, ihr Vergütungsanspruch auf Zahlung von 12.271,00 Euro sei gemäß § 420 Abs. 3 HGB begründet. 16

Nach der Sperrung des H-G-Kanals am 11.10.2005 und der Sperrung der G am 15.10.2005 sei es – unstreitig – nicht mehr möglich gewesen, von der S-Schiene aus das mitteldeutsche Kanalnetz mit einem Binnenschiff zu erreichen. Die Sperrung als Ursache der Reiseverzögerung sei von außen gekommen und habe sich zuerst unmittelbar im Bereich des Frachtführers ausgewirkt. Dies sei für die Klägerin gänzlich unvorhersehbar und damit weder beherrschbar noch kalkulierbar gewesen. Es sei noch nie vorgekommen, dass über einen längeren Zeitraum sämtliche Verbindungswege der Binnenschifffahrt zwischen dem mitteldeutschen Kanalnetz und der S-Ebene blockiert gewesen seien. Damit habe niemand in der Schifffahrt gerechnet und auch nicht rechnen müssen. Die Ursache falle deshalb nicht in den Risikobereich des Frachtführers. Da das Transportrecht keine neutrale Sphäre kenne, müsse die Ursache zu dem Risikobereich des Absenders zählen. 17

Die Klägerin beantragt, 18

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin weitere 12.271,00 Euro nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz ab dem 19.12.2005 sowie außergerichtliche Rechtsanwaltskosten in Höhe von 777,50 Euro zu zahlen. 19

Die Beklagte beantragt, die Berufung der Klägerin zurückzuweisen und das angefochtene Urteil insoweit abzuändern, als die Beklagte über einen Betrag von 65,57 Euro nebst Zinsen in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 19.12.2005 hinaus zur Zahlung verurteilt wurde. 20

Die Klägerin beantragt die Zurückweisung der Anschlussberufung. 21

Die Beklagte verteidigt das angefochtene Urteil, soweit die Klage abgewiesen wurde, und trägt zur Anschlussberufung weiter vor. 22

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf das erstinstanzliche Urteil und die von den Parteien eingereichten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. 23

II.

1.	25
Die zulässige Berufung der Klägerin hat in der Sache keinen Erfolg.	26
Das Schifffahrtsgericht hat die Klage auf Zahlung von 12.271,00 Euro wegen einer Reiseverzögerung aufgrund der Sperrung der G vom 15. bis 29.10.2005 wegen eines Schiffsunfalls zu Recht abgewiesen.	27
a)	28
Ansprüche der Klägerin nach § 420 Abs. 3 HGB sind nicht begründet. Nach dieser Vorschrift gebührt dem Frachtführer neben der Fracht eine angemessene Vergütung, wenn nach Beginn der Beförderung eine Verzögerung eintritt, deren Gründe dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Die Sperrung des Schifffahrtsweges aufgrund eines durch Dritte verursachten Schiffsunfalls zählt aber nicht zur Risikosphäre des Absenders.	29
Neben Verzögerungen, die der Absender verschuldet hat, fallen in seinen Risikobereich die Umstände, für die er gemäß § 414 HGB haftet, sowie alle Verzögerungsursachen, die seiner Sphäre entspringen. Bereits der Wortlaut der - insoweit von § 412 Abs. 3 HGB abweichenden – Gesetzesfassung spricht dafür, dass Umstände, die für den Absender weder vorhersehbar noch beherrschbar sind, jedenfalls nicht in dessen Risikobereich fallen (vgl. von Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, § 420 Rz. 13). Hätte der Gesetzgeber solche Umstände, die ebenso wenig für den Frachtführer vorhersehbar oder beherrschbar sind, dem Risikobereich des Absenders zurechnen wollen, so hätte er wie in § 412 Abs. 3 HGB und § 419 Abs. 1 HGB die Formulierung gewählt, dass die Gründe für die Verzögerung nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind. Die unterschiedliche Formulierung in § 412 Abs. 3 HGB und § 419 Abs. 1 HGB einerseits und § 420 Abs. 3 HGB andererseits lässt nach Auffassung des Senats nur den Schluss zu, dass nicht ausnahmslos jeder nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnende Verzögerungsgrund zu einem Anspruch des Frachtführers nach § 420 Abs. 3 HGB führen soll.	30
Auch die Entstehungsgeschichte der Vorschrift stützt diese Auffassung. Der historische Gesetzgeber hat § 428 Abs. 2 S. 1 HGB a. F., § 71 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. als Vorbild für die neu geschaffene Regelung des § 420 Abs. 3 HGB angesehen. Nach den genannten Vorschriften kam eine Erhöhung der vereinbarten Vergütung wegen nicht in den Risikobereich des Absenders fallender Umstände nicht in Betracht. So bestimmte § 428 Abs. 2 HGB a. F. abweichend vom allgemeinen Leistungsstörungenrecht lediglich ein Rücktrittsrecht des Absenders, nicht aber besondere Ansprüche des Frachtführers im Falle von Beförderungshindernissen, deren Nachteile vielmehr grundsätzlich zu seinen Lasten gingen (vgl. Schlegelberger-Geßler, § 428 HGB a. F. Rz. 12). Gemäß § 71 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. war der Schiffer verpflichtet, bei zeitweiligen Hindernissen sein Schiff länger als an sich vorgesehen zur Verfügung zu stellen (vgl. Goette, Binnenschifffahrtsfrachtrecht 1995, § 71 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. Rz. 1; Vortisch/Bemm, Binnenschifffahrtsrecht, 4. Aufl. 1991, § 71 Binnenschifffahrtsgesetz a. F. Rz. 3), und zwar ohne dass hierfür ein Ausgleich vorgesehen war. Dass der Gesetzgeber an dieser Ausgangs etwas ändern wollte, ist nicht ersichtlich. Soweit § 420 Abs. 3 HGB der sog. "Sphären-Gedanke" (vgl. Fremuth-Thume, Transportrecht, § 420 HGB Rz. 20 f.) zugrunde liegt, kann dieser nur eingreifen, wenn das Risiko jedenfalls für den Absender besser vorhersehbar oder besser beherrschbar ist als für den Frachtführer (vgl. Heymann-Schlüter, Kommentar zum	31

HGB, § 420 HGB Rz. 11); das ist hier aber gerade nicht der Fall. Auch eine an Sinn und Zweck orientierte Auslegung der Neuregelung führt nicht zu einem anderen Ergebnis. Nach allgemeinen werkvertraglichen Grundsätzen schuldet der Frachtführer den Erfolg grundsätzlich unabhängig von etwaigen Leistungerschwerungen, die der Absender nicht zu vertreten hat.

b) 32

Der Zahlungsanspruch ist auch nicht über eine Vertragsanpassung wegen Störung der Geschäftsgrundlage gemäß § 313 BGB begründet. 33

Die Vorschrift ist nicht anwendbar, wenn sich ein Risiko verwirklicht, das die Vertragspartei selbst zu tragen hat (vgl. BGH NJW 2006, 899). Ein Anspruch auf Vertragsänderung könnte nur dann begründet sein, wenn der Klägerin unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls, insbesondere der vertraglichen oder gesetzlichen Risikoverteilung, das Festhalten am unveränderten Vertrag nicht zugemutet werden könnte (vgl. BGH, 2006, 2771, 2772). Das ist hier jedoch nicht der Fall. 34

Wie oben ausgeführt, gebührt dem Frachtführer keine zusätzliche Vergütung für eine Verzögerung, deren Gründe nicht dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen sind. Diese gesetzliche Risikoverteilung zu Lasten des Frachtführers schließt regelmäßig die Möglichkeit aus, sich bei Verwirklichung des Risikos – hier Sperrung des Schifffahrtswegs infolge Schiffsunfalls – auf den Wegfall der Geschäftsgrundlage zu berufen. Die Parteien hätten ohne Weiteres eine andere Risikoverteilung individualvertraglich vornehmen können oder – wie in der Binnenschifffahrt nicht unüblich – die Geltung der Internationalen Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt (IVTB) vereinbaren können. 35

Nach dem Ergebnis der Erörterung dieser Frage in der mündlichen Verhandlung sind unstreitig solche Vereinbarungen nicht getroffen worden. 36

Haben die Parteien somit die gesetzliche Risikoverteilung gewählt, so könnte allenfalls eine krasse Unbilligkeit zu einem Anspruch auf Vertragsanpassung führen. Hierfür reicht eine – abstrakt immer vorhersehbare – Sperrung des Schifffahrtswegs infolge eines Schiffsunfalls jedenfalls dann nicht aus, wenn diese Sperrung nicht mehr als 14 Tage andauert. 37

2. 38

Der Senat lässt gegen die Zurückweisung der Berufung der Klägerin die Revision zu, da – soweit ersichtlich – bisher höchstrichterlich nicht geklärt ist, welche Verzögerungsgründe dem Risikobereich des Absenders zuzuordnen sind (vgl. die abweichende Auffassung von Koller, Transportrecht, § 420 HGB Rz. 26 m.w.N.; Schifffahrtsobergericht Karlsruhe Transportrecht 2002, 348; Schifffahrtsgericht Mannheim, Transportrecht 2002, 351) und dem Senat eine höchstrichterliche Klärung dieser insbesondere für die Praxis im Bereich der Binnenschifffahrt bedeutsamen Frage erforderlich erscheint. Dies gilt ebenso für die Frage der Anwendung der Regeln über den Wegfall der Geschäftsgrundlage neben § 420 Abs. 3 HGB. 39

3. 40

Die zulässige Anschlussberufung der Beklagten ist begründet. 41

Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Ersatz der Kosten für die Reinigung ihres Schiffes in Höhe von 1.650,00 Euro sowie der Sachverständigenkosten in Höhe von 350,00 Euro gemäß §§ 407, 412 HGB, 280, 276, 278 BGB. Nach diesen Vorschriften hat der Absender Schäden 42

infolge schuldhaft verursachter Verlademängel zu ersetzen.

Die Klägerin hat nicht den ihr obliegenden Beweis geführt, dass die Verschmutzung ihres Schiffes, für deren Beseitigung der von ihr beauftragte Privatgutachter Q in seinem Feststellungsbericht vom 13.10.2005 sowie der Privatgutachter L in seinem Besichtigungsbericht vom 18.10.2005 Reinigungskosten in Höhe von 1.650,00 Euro beziffert haben, von dem von der Beklagten in Auftrag gegebenen Zementtransport von F nach J stammte. 43

Der Transport fand im August 2005 statt. Die Besichtigung des Schiffes durch die beiden Experten erfolgte am 11.10.2005. Beide haben übereinstimmend festgestellt, dass das Schiff, vor allen Dingen in den Aufnahmewinkeln am Tennebaum im Bereich der Laufschiene für das Aluminiumrolllукendach, stark mit teilweise losem und teilweise verfestigtem Zement und Zementklinker verunreinigt war. An den Laufschiene hatte sich beidseitig adhäsiv loser Zement festgesetzt. Unterhalb der Aluminiumlукen hatte sich loser Zement an den freien Flächen und auch über den Nischen angesammelt. Die Unterseiten der Aluminiumlукen waren teilweise mit einem Zementschleier behaftet, was bei Übernahme von empfindlichen Gütern möglicherweise zu Ladungsschäden führen könne, wie der Sachverständige L festgestellt hatte. Diese Zementreste müssen nicht zwingend von dem Zementtransport im August 2005 stammen. Denn unstreitig hatte das Schiff nach dem streitgegenständlichen Transport bis zur Besichtigung durch die Gutachter drei weitere Reisen unternommen: einen Transport einer Partie Weizen, einen Transport von Walzensinter sowie einen Transport von Zementklinker. Vor der Übernahme der Partie Weizen in N ist der Laderaum einschließlich Lükен am 08.08.2005 durch einen Kontrolleur abgenommen und für die Beladung von Weizen freigegeben worden (vgl. Inspektionsreport vom 08.09.2005, Bl. 124 d. A.). Dort ist das Schiff als sauber und frei von Restladung bezeichnet. Wenn das Schiff im September 2005 so sauber war, dass Weizen transportiert werden konnte und danach und vor der Besichtigung durch die Gutachter noch Zementklinker transportiert worden ist und auch vor der Übernahme der Zementpartie im August 2005 eine weitere Zementreise und mehrere Reisen mit Zementklinker durchgeführt worden waren, lässt sich nicht feststellen, dass die Verschmutzungen, für die die Reinigungskosten geltend gemacht werden, von dem Transport im August 2005 stammen. 44

Der Einwand der Klägerin, die bei der Besichtigung am 11.10.2005 festgestellten Zementanhaftungen seien für den Transport der Partie Weizen unerheblich gewesen, durch die Anhaftungen in der Laufschiene des Lükendachs sei eine Verunreinigung des Getreides ausgeschlossen gewesen, ist unbeachtlich, da er im Widerspruch zu den Feststellungen des Gutachters L steht, dass die Behaftung der Unterseiten der Aluminiumlükен mit einem Zementschleier bei Übernahme von empfindlichen Gütern möglicherweise zu Ladungsschäden führen könne. Es ist nicht nachvollziehbar, dass das Schiff für die Übernahme einer Partie Weizen freigegeben worden wäre, wenn die von den Gutachtern festgestellten Zementreste bei der Prüfung des Schiffes vom 09.09.2005 vorhanden gewesen wäre. 45

Auch die Behauptung der Klägerin, die Anhaftungen könnten nicht von Zementklinkern stammen, ist unbeachtlich, denn der von der Klägerin beauftragte Gutachter Q hat eine Verunreinigung auch durch Zementklinker ausdrücklich festgestellt. Im Übrigen ist nicht bewiesen, dass die Zementanhaftungen – falls sie für den Transport von Weizen tatsächlich unerheblich gewesen sein sollten – nicht von einem vor der streitgegenständlichen Reise durchgeführten Zementtransport stammen. Da der Vortrag der Klägerin nicht schlüssig ist, bedurfte es weder der Vernehmung des Schiffsführers T noch der Einholung eines 46

Sachverständigengutachtens.

Da sich eine Verursachung der Verschmutzung durch die Beklagte nicht feststellen lässt, haftet diese auch nicht für die geltend gemachten Sachverständigenkosten in Höhe von 350,00 Euro und die Kosten für die Reinigungsmittel i.H.v. 65,-- €.

4.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 91, 92 Abs. 2, 97 ZPO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit ergeht nach §§ 708 Nr. 10, 711, 713 ZPO.

Berufungsstreitwert: 14.271,00 Euro (12.271,00 Euro für die Berufung, 2.000,00 Euro für die Anschlussberufung).

52