

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BGB § 823 Ac Bf; BinnSchG §§ 3, 4, 78

Mußte die - unbeschädigt gebliebene - Ladung eines bei einer Kollision beschädigten Schiffes zum Weitertransport übergeschlagen werden, so steht dem Ladungseigentümer wegen der ihm hierdurch entstandenen Kosten kein Schadensersatzanspruch gegen den Schiffer oder den Eigner des anderen Fahrzeugs zu, das den Unfall verschuldet hat.

BGH, Urt. v. 7. Juni 1979 - II ZR 132/77 - Schifffahrtsober-
gericht Karlsruhe
Schifffahrts-
gericht Mainz

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 132/77

URTEIL

Verkündet am

7. Juni 1979

Kaufmann

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der R. K. GmbH, R. Stern,
E.-R., vertreten durch ihre Geschäfts-
führer Dr. Hans-Joachim V., C., Gerd E. H.
und Dr. Hermann He.,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

Streithelferin:

Ernst W. KG, Köstraße, D.,

- Prozeßbevollmächtigter

II. Instanz:

Rechtsanwalt Dr. ,
Hafenstraße 44, Duisburg-Ruhrort -

gegen

1. die Co. Tankfahrt und Lagerungs-GmbH,
N. am Rhein, vertreten durch ihre Geschäfts-
führer Leo B. und Dr. Helmut B.,
2. den Schiffsführer G. MTS "Hel",

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 7. Juni 1979
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer
und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
Schiffahrtsobbergerichts Karlsruhe
vom 7. Juni 1977 wird auf Kosten der
Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war Eigentümerin einer Ladung von
859 t Heizöl, die im Oktober 1973 mit dem MTS "Christoph
W." der Streithelferin von Rotterdam nach Aschaffen-
burg befördert werden sollte. Während der Reise wurde
das Fahrzeug, als es am 30. Oktober 1973 bei unsichtigem
Wetter auf Höhe von Main-km 40 (Frankfurt/M. - Oberhafen)
stilllag, gegen 6.30 Uhr von MTS "Hel." angefahren.
Eigner dieses Schiffes ist die Beklagte zu 1, Schiffs-
führer zur Unfallzeit war der Beklagte zu 2. Durch den
Zusammenstoß entstand am Steuerbordachterschiff (Achter-
piek) des MTS "Christoph W." ein größeres Leck
(ca. 150 cm lang und 20 bis 30 cm breit), dessen unterer
Rand etwa 30 cm über dem Wasserspiegel lag. Da das



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Wasser- und Schiffsahrtsamt Frankfurt/M. die Weiterfahrt des Schiffes mit eigener Kraft untersagte, wurde es am 31. Oktober 1973 zu einem etwa 100 m entfernten Liegeplatz geschleppt; dort wurde zwischen 9 und 17 Uhr die - unbeschädigt gebliebene - Ladung auf ein anderes Fahrzeug übergeschlagen, das sie sodann nach Aschaffenburg verbracht hat.

Durch den Überschlag der Ladung sind Gesamtkosten von 7.316,15 DM entstanden. Hiervon soll - nach der Dispache vom 21. Oktober 1974 - die Ladung 4.049,98 DM tragen. Diesen Betrag verlangt die Klägerin von den Beklagten. Sie hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 4.049,98 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 dinglich mit MTS "Hel[REDACTED]" sowie persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend.

Die Beklagten haben eingeräumt, daß der Beklagte zu 2 die Anfahrung des MTS "Christoph W[REDACTED]" verschuldet hat. Jedoch haben sie bestritten, daß ein Fall der Großen Haverei vorgelegen habe. Deshalb stellt sich nach ihrer Ansicht nicht die Frage, "ob Havarie-grosse-Beiträge (der Ladung) stets und ausnahmslos zu erstatten sind". Im übrigen hafteten sie für reine Vermögensschäden der Klägerin ohnehin nicht.

Die Beklagte zu 1 hat MTS "Hel[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision kann keinen Erfolg haben.

1. Daß die Klägerin und die Streithelferin die Kosten für das Überschlagen der Heizölladung nach den Vorschriften über die Große Haverei (§§ 78 f. BinnSchG) aufgeteilt haben, ist für den Streitfall selbst dann ohne Bedeutung, wenn der Fall der Großen Haverei tatsächlich vorgelegen haben sollte, was die Beklagten substantiiert bestritten haben und das Schiffahrts-obergericht offen gelassen hat. Die §§ 78 f. BinnSchG regeln nur die rechtlichen Beziehungen der Personen, die an der Großen Haverei beteiligt sind (ebenso die §§ 700 f. HGB). Sie begründen hingegen keine Ansprüche zwischen diesem Personenkreis und einem Dritten, der die gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung schuldhaft herbeigeführt hat (vgl. auch Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Bd. I Zweiter Teil § 702 Rnr. 2 und 5; Prüssmann, Seehandelsrecht § 702 Anm. C).

2. Dem Vorbringen der Klägerin läßt sich nicht entnehmen, daß die Ladung hätte übergeschlagen werden müssen, um sie vor einem unmittelbar drohenden Verlust zu retten oder vor einer unmittelbar bevorstehenden Beschädigung zu bewahren. Zwar hat die Klägerin mehrfach vorgetragen, an der Leckstelle sei ein starker Wassereinbruch zu befürchten gewesen, der Schiff und Ladung gefährdet und zu einem sofortigen Überpumpen des Heizöls auf ein anderes Fahrzeug genötigt habe. Jedoch hat sie gegenüber dem Hinweis der Beklagten auf die Lage des Lecks und

auf das erst am Tage nach der Anfahrung und nach der Verfügung eines Fahrverbots erfolgte Überschlagen der Ladung nicht dartun können, wieso diese durch ein Loch, das sich nicht in den Laderäumen, sondern in der Achterpiek befunden und 30 cm über dem Wasserspiegel geendet hat, unmittelbar gefährdet gewesen sein soll, zumal MTS "Christoph W■■■■" sich nicht in Fahrt befand, sondern auf dem Main stilllag. Es ist daher nur zu entscheiden, ob der Ladungseigentümer von dem Eigner und Schiffer des schuldigen Schiffes die Aufwendungen ersetzt verlangen kann, die ihm durch das Überschlagen der Ladung zum Weitertransport an den Bestimmungsort entstanden sind.

3. Entgegen der Ansicht der Revision liegt in einem solchen Falle keine Eigentumsverletzung des schuldigen Schiffsführers im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB vor (für welche der Schiffseigner gem. §§ 3, 4 BinnSchG ebenfalls einzustehen hätte). Das Eigentum kann zwar nicht nur durch eine Beeinträchtigung der Sachsubstanz (woran es hier fehlt) verletzt werden, sondern unter Umständen auch durch eine sonstige, die Eigentümerbefugnisse betreffende tatsächliche Einwirkung auf die Sache (BGHZ 55, 153, 159). Demgemäß hat der Senat in dieser Entscheidung eine Eigentumsverletzung darin erblickt, daß eine Schute, die infolge des Einsturzes einer Ufermauer über acht Monate in einem Fleet "eingesperrt" gewesen ist, als Transportmittel praktisch ausgeschaltet und damit ihrem bestimmungsgemäßen Gebrauch entzogen war. Um einen Eingriff in die Verwendungsbefugnis der Klägerin geht es hier aber nicht. Das ist offenbar auch die Ansicht der Revision. Sie bejaht eine Verletzung des Eigentums der Klägerin an der Heizölladung deshalb, weil das Gut infolge der Anfahrung des

MTS "Christoph W[REDACTED]" nicht mehr "bestimmungsgemäß" habe weiter befördert werden können, sondern eine "unfreiwillige", mit Kosten verbundene Umladung nötig gewesen sei. Sie nimmt demnach eine Eigentumsverletzung im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB bereits dann an, wenn der Eigentümer die Beförderung einer Sache nicht mit einem ganz bestimmten Fahrzeug vollständig durchführen lassen kann, sondern - wegen der Beschädigung dieses Fahrzeugs durch einen Dritten - auf ein anderes Fahrzeug zurückgreifen muß. Das hindert aber den Eigentümer nicht, die Sache gemäß seinen Absichten von dem Absendeort zu dem Bestimmungsort verbringen zu lassen, sondern zwingt ihn nur, hierfür - möglicherweise - finanziell mehr aufzuwenden. Damit wird deutlich, daß es sich insoweit um einen reinen Vermögensschaden handelt, der von einem Dritten nicht nach § 823 Abs. 1 BGB ersetzt verlangt werden kann.

4. Ebensowenig kann die Vorschrift des § 823 Abs. 2 BGB der Klage zum Erfolg verhelfen. Nach dieser Bestimmung ist derjenige, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz schuldhaft verstößt, diesem zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Die Revision meint, ein solches Gesetz sei in der Vorschrift des § 1.04 BinSchStrO zu sehen, gegen welche der Beklagte zu 2 - was unstreitig ist - bei der Anfahrung des MTS "Christoph W[REDACTED]" verstoßen hat. Dem kann nicht gefolgt werden.

§ 1.04 BinSchStrO lautet:

"Über die Bestimmungen dieser Verordnung hinaus haben die Schiffsführer alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die berufliche Übung gebieten, um

- Beschädigungen anderer Fahrzeuge oder Schwimmkörper, Beschädigungen der Ufer, der Strombauwerke (Längswerke, Querwerke) sowie von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße oder an ihren Ufern,
- Behinderungen der Schifffahrt,
- die Gefährdung von Menschenleben

zu vermeiden".

Die Vorschrift will demnach das Leben und die Gesundheit vor Gefahr, die Schifffahrt vor Behinderungen sowie das Eigentum an Fahrzeugen, Schwimmkörpern, Anlagen und Einrichtungen an und in der Wasserstraße einschließlich an dieser selbst schützen. Nicht erkennbar ist hingegen, daß sie auch den Schutz des Vermögens der Personen bezweckt, deren Güter auf der Wasserstraße befördert werden. Auch die Revision vermag hierzu nichts wesentliches vorzutragen. Sicher ist der Schiffsverkehr nicht um seiner selbst willen da, sondern für den Transport von Gütern und Personen. Das gestattet es jedoch noch nicht, den auf bestimmte Rechtsgüter begrenzten Schutzzweck einer schiffahrtspolizeilichen Vorschrift, auf andere Rechtsgüter auszudehnen. Deshalb umfaßt der

"Schutzbereich des § 1.04 BinSchStrO" nicht auch
einen Schaden der vorliegenden Art, wie die Revision
meint.

Stimpel Dr. Schulze Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann