

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BGB § 631

Eine Maschinenfabrik, die den Auftrag zur Ausbesserung eines Schiffsmotors annimmt, hat die vertragliche Pflicht, dem Schiff ihren Schiffsanlegeplatz in einem ordnungsgemäßen Zustand zur Verfügung zu stellen. Befindet sich ihre Kaianlage im Umbau, so hat sie im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren provisorische Maßnahmen zu treffen.

BGH Urt. v. 18. Oktober 1962 - II ZR 3/61 - OLG Schleswig
LG Kiel

Verkündet
am 18. Oktober 1962

Schwingen, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des A[REDACTED]-Vereins H[REDACTED]-C[REDACTED], Versicherung
für Küstenfrachtschiffe a.G., vertreten durch den
Vorstand H[REDACTED]-Al[REDACTED], G[REDACTED] E[REDACTED]straße [REDACTED],
Klägers und Revisionsklägers,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die MaK Ma[REDACTED] K[REDACTED] Aktiengesellschaft, vertre-
ten durch ihren Vorstand, K[REDACTED]-F[REDACTED], Fa[REDACTED]-
[REDACTED] Straße [REDACTED] - [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 4. Oktober 1962 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
1. Zivilsenats des Schleswig-Holsteinischen Oberlan-
desgerichts in Schleswig vom 29. September 1960 wird
auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger ist ein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, dem auch der Eigner des Motorschiffes "Hi- R-", Kapitän T, als Mitglied angehört. Die "Hi- R-" wurde, als sie wegen Überholung eines Motors bei der Beklagten an deren Kaianlage lag, in der Nacht vom 9. auf den 10. Januar 1955 und am Morgen des 10. Januar 1955 durch böigen Süd- bis Südweststurm gegen die Kaianlage geschlagen und beschädigt. Die Reparaturkosten für diese Schäden und den Nutzungsausfall für die Reparaturzeit mit zusammen 15.475,20 DM verlangt die Klägerin aus übergegangenem bzw. abgetretenem Anspruch des Kapitäns T von der Beklagten wegen Vertragsverletzung und Verletzung der Verkehrssicherungspflicht ersetzt.

Die Beklagte ersetzte um die Jahreswende 1954/55 die alte Kaianlage durch eine neue. T, der Dauerkunde der Beklagten war und beabsichtigte, die Motoranlage seines Schiffes bei der Beklagten überholen zu lassen, sah, als er auf der Fahrt von der Ho-Schleuse nach Wa-F passierte, daß an der Kaianlage gearbeitet wurde. Er fragte deshalb fernmündlich bei der Beklagten an, ob er an der neuen Kaianlage sicher liegen könne. Dies wurde ihm vom Leiter der Reparaturabteilung der Beklagten B bestätigt. Nach Rückkehr von Wa machte T am 30. Dezember 1954 an der Kaianlage fest, und zwar hinter einem Motorbagger und einem Werkstattschiff, die in einem Abstand vom Kai noch mit Ausbaggern und Entfernen alter Pfähle beschäftigt waren. An der Kaianlage fehlten noch die Schlengel, waagerechte Schutzbalken vor der Kai-mauer und den senkrechtstehenden Reibepfählen der Anlage.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



Der Kapitän beanstandete gegenüber B. das Fehlen der Schlengel und erhob Bedenken gegen den Ausbau des Motors. Er verlangte, daß wenigstens ein auf dem Kai liegender etwa 20 Meter länger und ungefähr 30 cm Durchmesser starker Baumstamm zwischen das Schiff und die Kaimauer in das Wasser gelegt werde. Obwohl der Abteilungsleiter B. die Bauabteilung der Beklagten von dieser Forderung des Kapitäns unterrichtete und auch diese deswegen mehrfach erinnerte, unterblieb die Maßnahme, weil die Bauabteilung sie für zwecklos hielt. T. verlangte auch, Autoreifen als Fender vor die Reibepfähle zu hängen. Das geschah ebenfalls nicht. Die Schiffsführung ließ daraufhin mehrere Reibehölzer zusammenbinden, auf Gummireifen hängen und diese als Reibhölzer zwischen dem Schiff und der Kaimauer anbringen. Die Beklagte begann danach mit der Demontage des Schiffsmotors. Am Sonnabend, dem 8. Januar 1955, fuhr der Schiffeigner nach Kö. bei Ha., um an einer Mitgliederversammlung der Klägerin teilzunehmen. An Bord der "H. R." verblieben der Steuermann H. sowie die übrige aus insgesamt sechs Personen bestehende Besatzung. In der Nacht vom Sonntag, dem 9. zum Montag, dem 10. Januar 1955, drehte der Wind auf Südwest und frischte auf, bis er in den Vormittagsstunden des 10. Januar 1955 Böen von erheblicher Stärke erreichte. Durch den Sturm wurde das Schiff mehrfach auf die Befestigung der Reibepfähle gestoßen und erlitt Schäden in Höhe des vorderen Laderaums sowie achtern im Bereich der Kajüte an der Steuerbordseite.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist ohne Erfolg geblieben. Mit der Revision verfolgt der Kläger seinen Klageantrag weiter. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Der Schaden sei dadurch entstanden, daß bei den böigen Süd- und Südwestwinden am Montag, dem 10. Januar 1955, die ab 5 Uhr morgens Windstärke 5 bis 6 erreicht hätten und nach 9 Uhr auf Windstärke 7 bis 8 angestiegen seien, das Schiff von seitlich angreifenden Wind und Wellen hin- und hergeworfen worden sei; wenn es nach der Landseite geschleudert worden sei, sei es mit dem über dem Wasser liegenden Teil und, wenn es nach der Seeseite geworfen worden sei, mit dem unter der Wasserlinie liegenden Teil gegen die Reibepfähle an der Kaimauer geschlagen worden. Im angefochtenen Urteil ist dahingestellt geblieben, ob die Schäden am Schiff ganz oder teilweise vermieden worden wären, wenn die damals noch fehlenden Schlengel vorhanden gewesen wären. Eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht komme, so meint das Berufungsgericht, nicht in Frage, da die Kaianlage damals noch im Umbau begriffen gewesen und dem allgemeinen Verkehr noch nicht zur Verfügung gestellt worden sei; Kapitän T. habe die mit dem unfertigen Zustand der Kaianlage verbundene, ihm bekannte Gefahr in Kauf genommen. Aber auch eine vertragliche Haftung scheide aus. Aus dem der Beklagten erteilten Reparaturauftrag ergebe sich keine Verwahrungs- und Obhutspflicht der Beklagten für das Schiff im ganzen, insbesondere nicht, was seine Sicherheit gegen Gefahren von der See her betreffe. Zur Übernahme einer solchen Verpflichtung sei die Beklagte gar nicht in der Lage gewesen, da sie als Maschinenfabrik über kein seemännisch ausgebildetes Personal verfüge; allein die Schiffsbesatzung, die an Bord geblieben sei, sei imstande gewesen, die erforderlichen Maßnahmen für sicheres Liegen

zu treffen, und der Kapitän habe sie seiner Meinung nach auch getroffen. Der Schadensersatzanspruch könne auch nicht darauf gestützt werden, daß der Betriebsleiter B. bei der Beklagten dem Kapitän auf dessen Verlangen versprochen habe, einen Baumstamm zwischen Kai und Schiff legen und alte Autoreifen als Fender vor die Reibepfähle hängen zu lassen, und dieses Versprechen nicht gehalten habe. Es könne dahingestellt bleiben, ob B. bevollmächtigt gewesen sei, solche Zusagen zu machen. Denn nach den Gutachten des Sachverständigen K. sei es zum mindesten zweifelhaft, ob derartige Maßnahmen einen Schaden überhaupt hätten verhindern oder wenigstens mindern können; die beiden anderen Gutachter hätten ebenfalls übereinstimmend derartige Maßnahmen als unzulängliche und unwirksame Gegenmittel bezeichnet. Im übrigen habe der Kapitän, obwohl solche Maßnahmen nicht getroffen worden seien, den Ausbau des Motors zugelassen. Die Schäden wären anscheinend nur zu vermeiden gewesen, wenn das Schiff vor dem Sturm rechtzeitig in den Schutz der L.-Werft verholt worden wäre, was möglich gewesen wäre, da der Sturm rechtzeitig gemeldet worden sei. Dieses Hinausschleppen sei allein Sache der Schiffsführung gewesen.

II. Ein bemanntes Schiff auf flottem Wasser steht grundsätzlich unter der alleinigen Verantwortung der Schiffsführung. Daran ändert ~~etwas~~ nichts, wenn der Schiffsmotor ausgebaut ist. Die Sorge für das Schiff als solches oblag hier ausschließlich der Schiffsführung, nicht der Beklagten. Das wird auch von der Revision nicht in Zweifel gezogen.

Die Frage, die sich hier allein stellt, ist die Verantwortlichkeit der Beklagten für die Ordnungsmäßigkeit der

Kaianlage, die zu ihren Betriebsanlagen gehört. Bringt die Durchführung eines Reparaturauftrages es mit sich, daß ein Schiff an einer Kaianlage des Reparaturbetriebes anlegt und dort liegen bleibt, so entspringt aus dem Werkvertrag (§ 631 BGB) für den Reparaturbetrieb die Nebenverpflichtung, die Kaianlage dem Schiff in einem Zustand zur Verfügung zu stellen, der bei ordnungsgemäßer Benutzung der Anlage das sichere Anlegen und Liegen des Schiffes, soweit möglich und zumutbar, gewährleistet. Welche Eigenschaften und Vorrichtungen eine Kaianlage besitzen muß, hängt von der Art der sie benutzenden Schiffe und von betrieblichen und nautischen Erfahrungen ab, wobei auch die Umstände des Einzelfalles eine Rolle spielen können. Im vorliegenden Falle ist außer Streit, daß zur ordnungsgemäßen Einrichtung der Kaianlage die Anbringung von Schutzbalken (Schlengeln) vor der Kaimauer und den Reibepfählen gehört hätte. Die Kaianlage war jedoch im Umbau begriffen, die Anbringung der Schlengel war noch nicht möglich gewesen. Wenn, wie hier, die Schiffsführung weiß, daß sich die Kaianlage noch nicht in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet, sie aber trotzdem benützen will, so hat sie in erster Linie selbst alle Überlegungen anzustellen, um rechtzeitig die Maßnahmen ergreifen zu können, um das Schiff vor den vom Wasser her drohenden Gefahren zu schützen. Das liegt im Rahmen ihrer Sorgfaltspflicht, die sie auch im eigenen Interesse beachten muß. Es kann daher der Revision nicht zugegeben werden, wenn sie meint, nur die Beklagte habe gewußt oder wissen müssen, wann für ein am Kai liegendes Schiff eine gefährliche Lage habe entstehen können. Im Gegenteil, die Kenntnis von der Einwirkung von Wind und Wellen auf das Schiff ist wesentlicher Bestandteil der seemännischen Praxis und Erfahrung der Schiffsführung, mag sich

das Schiff auf offener See, in einer Meeresbucht, auf Reede, im Hafen, am Kai oder wo nur immer in flottem Wasser befinden. Die beklagte Maschinenfabrik, die kein seemännisches Personal besitzt, ist weit weniger in der Lage, diese Gefahren beurteilen zu können. Doch konnte auch von der Beklagten verlangt werden, daß sie, solange der Umbau der Kaianlage noch nicht vollendet war, sie aber trotzdem das Anlegen und Liegenbleiben des Schiffes gestattete, im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren provisorische Maßnahmen traf, die dem Schutz des Schiffes vor den von der unfertigen Kaianlage ausgehenden Gefahren dienten und vom Land aus getroffen werden konnten. Dabei mußte sie mangels genügender eigener Sachkunde gerade die Wünsche und Forderungen der Schiffsführung berücksichtigen. Sie hätte daher, auch wenn ihr Betriebsleiter Beuge dies nicht versprochen hätte (so daß es auf die Frage seiner Bevollmächtigung gar nicht ankommt), dem Verlangen des Kapitäns T. entsprechen müssen, zwischen Schiff und Kai den vorhandenen Baumstamm ins Wasser zu legen und vor die Reibepfähle Autoreifen als Fender zu hängen. Daran ändert nichts, daß Kapitän T. schließlich den Motor hat ausbauen lassen, obwohl seine Forderungen nicht erfüllt waren. Die Beklagte hat selbst nicht vorgebracht, daß T. seine Forderungen habe fallen lassen, weil er sich überzeugt habe, daß die von ihm gewünschten Maßnahmen zwecklos gewesen wären.

Das Berufungsgericht hat jedoch den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unterlassen der von Kapitän T. verlangten Maßnahmen und dem eingetretenen Schaden verneint. Daran ist das Revisionsgericht gebunden.

Unter dem rechtlichen Gesichtspunkt der Verkehrssi-

cherungspflicht können von der Beklagten keine anderen Maßnahmen verlangt werden als die, zu denen sie vertraglich verpflichtet war. Es braucht daher auf diese Frage nicht näher eingegangen zu werden.

III. Hiernach ist die Revision unbegründet.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke