

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 36/68

URTEIL

Verkündet am
24. November 1969
Kaufmann,
Justizangestellte

**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

in dem Rechtsstreit

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Streitgehilfin:

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

gegen

1.

2.

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 24. November 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Oldenburg vom 5. Januar 1968 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Die Streithelferin hat ihre in der Revisionsinstanz entstandenen Kosten zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das auf der Werft der Beklagten zu 1 im Handelshafen Wilhelmshaven am Schwimmdock liegende Werkstattsschiff A 1403 der Bundesmarine (ca. 3700 t; 100 m lang, 15,2 m breit) sollte am 17. August 1962 zum Ausrüstungskai verholt werden. Motor und Ruderanlage des Schiffs waren ausgebaut. An Bord befand sich keine Besatzung. Für derartige Verholungen von Schiffen der Bundesmarine, die auf der Werft sind, stellt nach den mit der Werft getroffenen Abreden das Marinearsenal auf Anforderung der Werft die nötigen Schlepper und, falls nötig, Bugsiermeister. Hierfür werden der Werft keine Kosten in Rechnung gestellt.

- 3 -

Für die beabsichtigte Verholung des Werkstattschiffs veranlaßte der bei der Beklagten zu 1 als Schiffsbauobermeister angestellte Beklagte zu 2 die Anforderung von zwei Schleppern. Er besetzte das Schiff mit einem Taklerkommando unter Führung des Taklers M. Die Bundesmarine stellte die Schlepper "Blauort" und "MA 3". Nach dem Eintreffen der Schlepper entschloß sich der Beklagte zu 2, das Schiff nicht nur an den Ausrüstungskai verholen, sondern dabei auch drehen zu lassen, damit die Steuerbordseite an den Kai kam, was für die Arbeiten am Schiff günstiger erschien. Er ließ über den Takler M. den Schlepperführern einen entsprechenden Auftrag übermitteln. Der Schlepper "MA 3" mit Schiffsführer G. (Patent A 4-Kapitän auf kleiner Fahrt) nahm als Kopfschlepper den Bug des Werkstattschiffs an die Trosse, während der Schlepper "Blauort" mit Schiffsführer L. (Patent A 3-Steuermann auf kleiner Fahrt) das Heck auf den Haken nahm. Die Schlepper zogen das Schiff vom Liegeplatz etwa 100 bis 150 m weit bis auf die Höhe des Tonnenhofes. Das Fahrwasser ist dort etwa 110 m breit. Es lagen in dieser Höhe noch drei Schiffe auf der Südseite des Hafens. Die Schlepper führten an dieser Stelle das Drehmanöver durch. Bei diesem stieß der Steven des Schiffs gegen den auf der Nordseite des Hafens stehenden Portalkran der Klägerin und beschädigte ihn. Die Schlepperführer konnten sich beim Drehen nicht sehen, weil ihnen das Schiff die Sicht nahm. Sie hatten Sprechverbindung mit dem auf dem Schiff befindlichen Taklerkommando. Auf Zuruf brachen die Schlepper das Drehmanöver ab, als sich der Steven dem Kran näherte; sie konnten aber die Berührung mit dem Kran nicht mehr verhindern.

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
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Die Klägerin hat ihren Schaden am Kran mit 86 966,89 DM beziffert und mit der Klage die Verurteilung der Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung dieses Betrages begehrt. Auf Streitverkündung der Klägerin ist ihr die Bundesrepublik Deutschland als Nebenintervenientin beigetreten und hat sich ihrem Antrag angeschlossen.

Die Klägerin hat geltend gemacht, die Beklagte zu 1 habe die Schlepper mit der Ausführung des Drehmanövers beauftragt, ohne dafür zu sorgen, daß ein entsprechend ausgebildeter Verhol- oder Bugsiermeister oder ein Patentinhaber die Leitung vom Schiff aus übernahm.

Der Beklagte zu 2 habe die Ausführung des Verholens und Drehens dem nautisch nicht vorgebildeten Takler M. überlassen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie haben geltend gemacht, die Leitung des Manövers habe den Schlepperführern in eigener Verantwortung obgelegen. Diese hätten eine breitere Stelle des Hafens wählen und auch einen Bugsiermeister herbeirufen können. Die Taklermannschaft habe nur den Auftrag gehabt, die Leinen des Schiffs wahrzunehmen. Sie habe auch nicht die Leitung des Manövers übernommen und keine Kommandos gegeben. Die Schlepperführer hätten sich vergewissern müssen, ob zur sachgemäßen Durchführung des Manövers der Einsatz eines Bugsiermeisters oder Patentinhabers nötig sei. Die Beklagten haben ferner die Entstehung eines Schadens bestritten. Der Kran habe nur Schrottwert gehabt.

Das Landgericht hat den Klaganspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgen die Klägerin und ihre Nebenintervenientin den Klagantrag weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht verneint eine fahrlässige Verletzung des Eigentums der Klägerin durch die Beklagten (§ 823 Abs. 1 BGB) sowie die Haftung der Beklagten zu 1 für die Führer der Schlepper als ihre Verrichtungsgehilfen nach § 831 BGB. Diese Auffassung läßt im Ergebnis keinen Rechtsfehler erkennen. Die ihr zugrunde liegenden Feststellungen sind ohne die von der Revision gerügten Verfahrensfehler getroffen.

Nach den im Rahmen des Werftvertrages zwischen der Werft und der Bundesmarine getroffenen Abreden wurden Verholmanöver, die bei der Reparatur oder dem Umbau von Schiffen der Bundesmarine nötig wurden (z.B. Verlegung an einen anderen Kai), von Schleppern der Bundesmarine ausgeführt, ohne daß die Werft hierfür ein Entgelt zu entrichten hatte. Die Werft hatte die Schlepper bei den Dienststellen der Bundesmarine "anzufordern", d. h. anzugeben, welche Wünsche sie bezüglich der Verholung hatte. Hier ist den Schiffsführern der Schlepper nach ihrem Eintreffen bei der Werft mitgeteilt worden, das Schiff solle zum Ausrüstungskai gebracht und dabei gedreht werden, so daß die Steuerbordseite an den Kai kam. Die Schlepper

haben dann das Schiff am Bug und Heck an die Trossen genommen, zum Tonnenhafen gezogen und dort gedreht. Dabei wurde der Portalkran der Klägerin beschädigt. Diese wirft der Beklagten zu 1 vor, sie habe für eine geeignete fachliche Oberleitung des Manövers sorgen müssen, indem sie nicht nur die Schlepper, sondern zugleich auch einen Bugsiermeister der Bundesmarine anforderte, weil ein schwieriges Drehmanöver auf engem Raum gewünscht wurde. Sie habe ihren eigenen Leuten auf dem Schiff (Taklerkommando) untersagen müssen, das Wendemanöver durch Zurufe oder Zeichengebung zu leiten und dies auch durch allgemeine Anweisung sicherstellen müssen. Der Beklagte zu 2 habe das Wendemanöver erst ausführen lassen dürfen, nachdem ein nautischer Fachmann die Leitung übernommen hatte.

Dieser Auffassung ist das Berufungsgericht mit Recht nicht gefolgt. Die Werft stellte für das Verholmanöver lediglich die Taklermannschaft auf dem Schiff. Diese hatte den Auftrag, die Leinen zu bedienen. Das Schiff wurde für das Verholen nach den vertraglichen Abreden zwischen der Werft und der Bundesmarine über die Ausführung solcher Maßnahmen wieder der tatsächlichen Verfügungsgewalt der Eigentümerin überlassen, die es dann mit ihren Schleppern vom Werftgelände in den Hafen brachte und dort drehte. Das Berufungsgericht verweist mit Recht darauf, daß die Werft Bau- und Reparaturaufträge am Schiff ausführen, aber nicht nautische Leistungen erbringen sollte. Diese waren, wenn sie bei Gelegenheit der Werftarbeiten nötig wurden, zur Ersparung der Kosten für die Schleppkraft und evtl. einen Hafenlotsen vertraglich von der Bundesmarine zu erbringen, die über das

nötige Personal und die Schlepper verfügte. Die Verholung war mithin eine im Werkvertrag übernommene, ausschließlich von ihr vorzunehmende Leistung der Bestellerin, mit der sie zur Herstellung des Werkes beizutragen hatte. Der vom Berufungsgericht angestellten Erwägungen über Frachtverträge beim Schleppen oder Gefälligkeitsverträge sowie über die nautische Leitung bei Beteiligung mehrerer Schlepper bedarf es zur rechtlichen Beurteilung des Sachverhalts nicht. Die allgemeine Rechtspflicht, im Verkehr Rücksicht auf die Gefährdung anderer zu nehmen, traf die Bundesmarine, die durch die von ihr eingesetzten Schlepper die Gefahrenquelle für die Hafenanlagen schuf. Die Führer der Schlepper hatten das von der Werft gewünschte Verholen in eigener Verantwortung ohne Leitung und Beaufsichtigung durch die Werft durchzuführen und dabei die nautischen Regeln zu beachten. Sie waren daher auch nicht von der Werft zu einer Verrichtung im Sinne des § 831 BGB bestellt.

Dem Berufungsgericht ist daher zuzustimmen, wenn es ausführt, es sei Aufgabe lediglich der Schlepperführer gewesen, zu prüfen, ob die Durchführung des Drehmanövers die Mitwirkung eines Bugsiermeisters auf dem zu schleppenden Schiff als Leiter des gesamten Vorganges erforderte oder ob sie allein, z. B. weil sie Leute vom Schlepper auf das Schiff schickten, imstande waren, das Manöver sachgemäß durchzuführen. Den Beklagten kann hiernach nicht vorgeworfen werden, sie hätten rechtswidrig und schuldhaft das Eigentum der Klägerin beschädigt, weil sie keinen Bugsiermeister für das Drehen angefordert hätten und das Manöver ohne solchen hätten ablaufen lassen. Eine solche "Anforderung" wäre wohl praktisch gewesen, damit das Wenden prompt und glatt vor sich ging.

Eine Rechtspflicht auf Grund der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht, für die Oberleitung des Manövers zu sorgen, traf die Klägerin nach dem festgestellten Sachverhalt nicht. Somit bedeutet es auch kein "Organisationsverschulden", wenn die Beklagte zu 1 nicht eine allgemeine Anordnung erließ, daß zum Drehen größerer Schiffe durch die Schlepper der Bundesmarine gleich Bugsiermeister angefordert werden müßten und die Manöver erst eingeleitet werden dürften, wenn sie zur Stelle seien.

Auch eine Haftung der Beklagten für das Taklerkommando nach § 831 BGB ist nach den getroffenen Feststellungen zu verneinen. Die Takler waren nur eingesetzt, um die Leinen des geschleppten Schiffs wahrzunehmen. Das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, die Beklagten hätten gewußt und zugelassen, daß sich die Takler bei Verholmanövern durch Kommandos und Zeichen leitend einschalteten und daß ihre Weisungen dann von den Schleppern befolgt wurden. Mischten sich die Takler eigenmächtig in die Schleppmanöver ein, so war die Beklagte zu 1 hierfür nicht nach § 831 BGB haftbar. Denn damit überschritten die Takler nicht nur die Grenzen ihres Auftrages, sondern übernahmen eine ganz andere Tätigkeit als die ihnen aufgetragene, die mit ihrem Aufgabenkreis nach Zweck und Art in keinem inneren Zusammenhang mehr stand (BGH VersR 1963, 1077). Festmacher, die Drehmanöver eines großen Schiffes im Hafenbecken kommandieren, handeln nicht mehr "in Ausführung ihrer Verrichtungen". Derartige Maßnahmen, die nautisch vorgebildeten Personen vorbehalten sind, können nicht den Auftraggebern der Festmacher im Rahmen des § 831 BGB zugerechnet werden.

Eine Haftung der Beklagten ist mit Recht vom
Berufungsgericht verneint worden, so daß die Revision
als unbegründet zurückzuweisen war.

Dr. Kuhn

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann