

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 61/73

URTEIL

Verkündet am
17. Januar 1974
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der L [REDACTED] E [REDACTED], Körperschaft des öffentlichen Rechts, gesetzlich vertreten durch den Ältermann Walter A [REDACTED], H [REDACTED], R [REDACTED]straße [REDACTED],
2. des Elblotsen Kapitän Wilfried von H [REDACTED], E [REDACTED], E [REDACTED]straße [REDACTED],

Kläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Reederei Robert B [REDACTED] oHG, vertreten durch ihre Gesellschafter Robert Leopold B [REDACTED] und Kurt B [REDACTED], H [REDACTED], R [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Januar 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 8. März 1973 wird auf Kosten der Kläger zu 1 und 2 zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Kläger verlangen von der Beklagten Schadensersatz wegen des dem Kläger, einem Elblotsen, am 15. Juli 1970, um 1 Uhr an Bord des ihr gehörenden MS "F [REDACTED]" zugestoßenen Unfalls. Die Klägerin, eine Lotsenbrüderschaft, hat dem Kläger, der ihr insoweit seine Ansprüche abgetreten hat, einen Teil des Verdienstausfalls ersetzt.

Der Kläger hatte das Schiff bis Brunsbüttel gelotst, wo ihn der Seelotse ablösen sollte. Dieser war schon an Bord gekommen, hatte aber noch nicht die Brücke erreicht, als sich der Kläger von dem dort stehenden Kapitän verabschiedete und allein über eine der Außentreppen nach unten eilte, um die Ablösung zu beschleunigen. Der Kläger fand die vom Kapitänsdeck weiter zum Hauptdeck führende Treppe nicht und ging deshalb nach achtern um das Brückenhaus

- 3 -

herum. Dabei betrat er das sich ohne Übergang an das Kapitäntsdeck anschließende unbeleuchtete Windendeck und stürzte über einen dort zur Befestigung der Ladebäume in Kniehöhe gespannten sogenannten Faulenzerdraht. Er erlitt einen komplizierten Ellenbogenbruch, der zu mehreren Krankenhausaufenthalten führte und den Kläger mehrere Monate an der Ausübung seines Berufes hinderte.

Die Kläger haben vorgetragen, der Kapitän hätte dem Kläger eine Begleitung stellen oder ihm wenigstens den Weg zur Jakobsleiter beschreiben müssen, insbesondere weil das Schiff nicht ausreichend beleuchtet gewesen sei. Die Kläger haben, soweit im Revisionsrechtszug bedeutsam, beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 18.928 DM und an den Kläger außer einem angemessenen Schmerzensgeld 2.832,90 DM als Verdienstaufschlag, jeweils mit Zinsen, zu zahlen.

Die Beklagte ist der Ansicht, der Kläger habe den Unfall selbst verschuldet. Der Kapitän sei nicht verpflichtet gewesen, dem Kläger den Weg zu weisen, weil er diesen im Ruderhaus habe verschwinden sehen und deshalb habe annehmen dürfen, er werde den ihm bekannten Weg durch das Treppenhaus wählen, auf dem er gekommen war.

Das Landgericht hat die Klage dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt und dem Kläger ein - dementsprechend ermäßigtes - Schmerzensgeld von 3.500 DM zugebilligt. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der von diesem zugelassenen Revision verfolgen die Kläger ihre Anträge auf Zurückweisung der Berufung der Beklagten weiter, der Kläger auch den Antrag aus der Anschlußberufung auf höheres Schmerzensgeld. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.



Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet.

Der Schiffseigner muß auch dafür sorgen, daß der Lotse nach dem Ende seiner Tätigkeit sicher von Bord des Schiffes kommt (BGHZ 27, 79, 81). Die Beklagte würde daher sowohl aus dem Lotsenvertrag wegen positiver Vertragsverletzung nach §§ 675, 611, 618 BGB als auch aus unerlaubter Handlung nach den §§ 823 ff BGB haften, wenn der Kapitän der "F [REDACTED]", für dessen Verschulden sie nach §§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 2, 3 HGB a. F. eintreten muß, die gegenüber dem Kläger bestehenden Fürsorge- und Obhutspflichten schuldhaft vernachlässigt hätte. Das Berufungsgericht nimmt jedoch zu Recht an, daß dem Kapitän eine solche Pflichtverletzung nicht zur Last fällt.

I. Das Berufungsgericht (dessen Urteil abgedruckt ist in VersR 1973, 1116), geht davon aus, daß der Kapitän nach § 57 Abs. 8 der von der Seeberufsgenossenschaft erlassenen Unfallverhütungsvorschriften für Dampf-, Motor- und Segelschiffe (Kauffahrteischiffe) - UVV - (abgedruckt bei Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Band III S. 1284 ff) nicht gehalten war, dem Kläger einen Begleiter für den Weg von der Brücke zur Jakobsleiter zu stellen, und verneint deshalb einen Verstoß des Kapitäns gegen diese Vorschrift. Dem ist entgegen der Meinung der Revision beizutreten.

1. Die auf Grund der §§ 708, 850 RVO von der Seeberufsgenossenschaft bundeseinheitlich erlassenen Unfallverhütungsvorschriften sind revisibles Recht. Die Seeberufsgenossenschaft hat sie im Rahmen der ihr verliehenen

Satzungsgewalt mit Wirksamkeit gegenüber ihren Mitgliedern und den Versicherten erlassen. Sie zählen daher zu den Rechtsnormen (so auch Wannagat, Lehrbuch des Sozialversicherungsrechts Bd. 1, S. 184; Wolff, Verwaltungsrecht III 3. Aufl. S. 198). Solches über den Bezirk eines Oberlandesgerichts hinaus geltendes Satzungsrecht ist nach § 549 ZPO im Revisionsrechtszug nachprüfbar.

2. Unfallverhütungsvorschriften geben wieder, welche Maßnahmen nach der Erfahrung in dem betreffenden Beruf zum Schutz vor Arbeitsunfällen geboten (BGH, Urt. v. 7. 12. 67 - III ZR 178/65, LM Nr. 9 BGB § 839 [Cb]) und daher sowohl auf Grund der Fürsorgepflicht nach § 618 BGB als auch auf Grund der Verkehrssicherungspflicht nach § 823 BGB erforderlich (§ 276 BGB) sind. Nach § 7 Abs. 8 UVV muß "das An- und Vonbordgehen des Lotsen oder anderer Personen ... bei in Fahrt befindlichen Schiffen unter Aufsicht eines Schiffsoffiziers oder eines seemännisch erfahrenen Mannes erfolgen". Das Berufungsgericht begründet seine Ansicht, daß damit über die Sicherung des Lotsen auf seinem Weg von der Brücke bis zur Jakobsleiter nichts ausgesagt wird, damit, sie betreffe schon nach der Überschrift des gesamten § 57 "Zugang zum Schiff", insbesondere aber nach ihrem Sinn, allein den Zeitraum, in dem sich der Lotse auf der Jakobsleiter befinde und die Reling übersteige. Nur diese Vorgänge seien bei einem in Fahrt befindlichen Schiff besonders gefährlich und müßten deshalb von einem seemännisch erprobten Besatzungsmitglied überwacht werden, damit etwa notwendig werdende Hilfsmaßnahmen sofort und sachkundig eingeleitet werden könnten. Dagegen setze die regelmäßig ungefährliche Benutzung der Gänge und Treppen auf einem Schiff nur Ortskenntnis, aber keine seemännische Erfahrung voraus. Diesen auch nach dem

sonstigen Inhalt von § 57 Abs. 1 bis 7 und 9 UVV zutreffenden Ausführungen ist lediglich anzufügen, daß Lotsen nach ihrer Ausbildung stets im Umgang mit Schiffen erfahren sind, und auch aus diesem Grund kein Anlaß dafür zu erkennen ist, in § 57 Abs. 8 UVV vorzusehen, Lotsen allgemein für ihnen unbekannte Wege auf einem Schiff einen seemännisch ausgebildeten Begleiter zu stellen. Das Berufungsgericht hat somit ohne Rechtsirrtum einen Verstoß des Kapitäns gegen § 57 Abs. 8 UVV verneint.

II. Da Unfallverhütungsvorschriften nicht abschließend bestimmen, welche Sorgfalt gegenüber einem Lotsen im Einzelfall zu wahren ist, hätte es jedoch aus anderen Gründen erforderlich (§ 276 BGB) sein können, den Kläger auf dem Weg von der Brücke zur Jakobsleiter begleiten zu lassen oder ihm wenigstens diesen Weg zu beschreiben. Das Berufungsgericht hat jedoch beides als unnötig angesehen, weil die zum Hauptdeck führenden unmittelbar untereinander liegenden Treppen für einen Lotsen bei dem hellen Mondschein zur Zeit des Lotsenwechsels ohne weiteres zu finden gewesen seien. Der Kapitän habe auch nicht damit zu rechnen brauchen, daß der Kläger, nachdem er die vom Kapitänsdeck weiter nach unten führende Treppe nicht gefunden habe, auf dem nicht zum Verkehr bestimmten dunklen Windendeck herumirren werde, statt zurückzukehren und nach dem Weg zu fragen, oder durch die unmittelbar neben der Treppe liegende Tür den Innen- gang aufzusuchen, dessen Beleuchtung durch ein Fenster in der Tür zu erkennen gewesen sei. Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision stand.

Der Revision kann nicht darin gefolgt werden, daß der Kapitän den Kläger wenigstens noch durch einen Zuruf hätte warnen müssen, als dieser, wovon das Berufungsgericht

offenbar ausgeht, für den Kapitän erkennbar, die Brücke über eine der Außentreppen verließ. Bei der Frage, ob die erforderliche Sorgfalt gewahrt worden ist, muß zwar ein objektiver Maßstab angelegt werden. Die für eine Berufsgruppe typischen Kenntnisse und Erfahrungen sind aber zu berücksichtigen, weil sie Anhaltspunkte für das Maß der zu fordernden Sorgfalt gewähren können (BGHZ 39, 281, 283 m. w. N.), bei Lotsen also, daß sie auf Grund ihrer beruflichen Ausbildung und Tätigkeit mit Schiffen und der Benutzung ihrer Einrichtungen, auch bei Dunkelheit und Seegang, regelmäßig vertraut sind. Das Berufungsgericht hat deshalb ohne Rechtsirrtum den Umfang der vom Kapitän zu erfüllenden Pflichten danach bestimmt, welches Verhalten der Kapitän vom Kläger als Lotsen erwarten durfte. Diesem war der Weg über die Außentreppen zwar unbekannt, Da das Berufungsgericht aber anhand der von ihm dargelegten örtlichen Verhältnisse festgestellt hat, der Kapitän habe annehmen dürfen, der Kläger werde diesen für eine mit Schiffen vertraute Person unschwer zu erkennenden und direkt zum Hauptdeck führenden Weg ungefährdet zurücklegen, konnte es besondere Maßnahmen zum Schutz des Klägers unter diesem Gesichtspunkt als unnötig ansehen.

Die Revision rügt vergeblich, das Berufungsgericht hätte die von den Klägern angetretenen Beweise über die unzureichende Beleuchtung des Schiffes auf dem Weg des Klägers von der Brücke zum Hauptdeck erheben müssen. Darauf wäre es nur angekommen, wenn der Kapitän damit hätte rechnen müssen, daß der Kläger deswegen den Weg verfehlen und dann auf das unbeleuchtete Windendeck geraten könne. Das Berufungsgericht hat dies verneint, weil das zur Zeit des Lotsenwechsels herrschende helle Mondlicht genügt hätte, um mit Hilfe des im Freien liegenden Geländers

die vom Kapitäns- zum Hauptdeck führende Treppe zu finden. Gegen diese mögliche tatrichterliche Würdigung ist aus Rechtsgründen nichts einzuwenden. Es ist unter diesen Umständen unerheblich, ob - wie die Revision meint - der Spanndraht auf dem Windendeck nach dem Beginn der Reise hätte entfernt werden müssen.

III. Das Berufungsgericht hat hiernach rechtsirrtumsfrei entschieden, daß die Beklagte nicht für den Schaden des Klägers eintreten muß.

Stimpel

Liesecke

Dr. Bauer

Dr. Tidow

Bundschuh