

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 2/68

URTEIL

Verkündet am

20. Oktober 1969
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Freien Hansestadt B[REDACTED], vertreten durch die Senats-
kommission für das Personalwesen, B[REDACTED], Auf der B[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die P[REDACTED] S[REDACTED] GmbH, H[REDACTED], vertreten durch
ihren Geschäftsführer Otto E. S[REDACTED], H[REDACTED], J[REDACTED]-
[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. Oktober 1969 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Kuhn und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Fleck und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 28. November 1967 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 7. Juni 1965 gegen 22 Uhr wollte das Boot "Bremen 5" der Wasserschutzpolizei Bremen überprüfen, ob das an der Pier der Klöckner-Hütte unter Ausbringung eines Landgangs-Stegs vertäut liegende MS "Transcanada" die polizeiliche Genehmigung für das Zeigen eines von ihm gesetzten Signals ("Fahrtverminderung" §§ 19 Abs. 6, 23 SSchSO) besaß. Zu diesem Zweck wollte der Polizeihauptwachtmeister F. vom Boot "Bremen 5" über die an der Wasserseite des MS "Transcanada" außenbords hängende, etwa 6 m lange Lotsenleiter (Fallreep aus Tauen mit hölzernen Stufen) an Bord gehen. Als er die Reling fast erreicht hatte, stürzte er ab, schlug mit dem Kopf auf die Scheuerleiste des Bootes, fiel ins Wasser und ertrank.

Die Klägerin hat die auf sie wegen der geleisteten und zu leistenden Versorgungsbezüge übergegangenen Schadensersatzansprüche der Witwe und Kinder des Verunglückten

- 3 -

in Höhe von 3/4 gegen die Beklagte geltend gemacht und die Zahlung von 4.667,04 DM sowie die Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zum Ersatz von 3/4 des weiterhin entstehenden Schadens begehrt. Sie hat behauptet, mindestens die zwei obersten Sprossen (= etwa 1 m) der Lotsenleiter seien über die Reling innenbords gezogen gewesen und hätten sich plötzlich, als F. fast die Reling erreicht hatte, von dieser mit einem Ruck gelöst, so daß die Leiter ein Stück heruntergefallen sei. Hierdurch sei F. abgestürzt. Die Leiter habe ordnungsmäßig mit sämtlichen Sprossen über die Reling herabhängen oder eingeholt werden müssen.

Die Beklagte hat bestritten, daß die Lotsenleiter teilweise über die Reling zurückgezogen gewesen sei. F. habe über den beleuchteten Landgangs-Steg gehen müssen oder durch Zuruf oder Signal seine Absicht, die Lotsenleiter zu benutzen, ankündigen müssen.

Das Landgericht hat den Schadensersatzanspruch zur Hälfte und damit die Klage zu 2/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Klage abgewiesen. Hiergegen richtet sich die Revision der Klägerin, mit der sie ihren Klageantrag weiterverfolgt. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hält die Ansicht des Berufungsgerichts für verfehlt, die Verkehrssicherungspflicht sei nicht durch die Schiffsführung von MS "Transcanada" verletzt worden, wenn die Lotsenleiter, wie das Berufungsgericht



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

unterstellt, um einige Sprossen über die Reling gezogen und in dieser Lage ungesichert gewesen sei. Die Auffassung des Berufungsgerichts läßt aber keinen Rechtsirrtum erkennen.

Für die rechtliche Beurteilung ist entscheidend von den besonderen Verhältnissen des Personenverkehrs mit den im Hafen liegenden Seeschiffen auszugehen. Das Berufungsgericht hat auf Grund gutachtlicher Äußerungen hierzu festgestellt, daß im Seehafen-Personenverkehr eine außenbords hängende Lotsenleiter nicht als eine Verkehrseröffnung zum Schiff betrachtet wird und daß es seemännischer Übung entspricht, sich durch Signal oder Zuruf anzukündigen, wenn Lotsen, Polizei- oder Zollbeamte über solche Leitern an Bord gehen wollen. Die Polizei- und Zollbeamten benutzen diese Leiter, die an sich für den Lotsen bestimmt ist (vgl. § 57 (8) der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft), häufig, aber immer wird dabei vorausgesetzt, daß sie in diesem Zeitpunkt an Bord erwartet werden, die Leiter also für die Benutzung durch sie bereitgestellt ist. Wer unangemeldet oder unbefugt die Leiter benutzt, handelt, wie das Berufungsgericht zutreffend auf Grund der einwandfrei festgestellten tatsächlichen Verhältnisse des Hafenverkehrs annimmt, auf eigene Gefahr. § 50 Abs. 5 SSchSO, den die Revision anführt, ergibt nichts Gegenteiliges. Leitern müssen dann, wenn sie als Landgang benutzt werden, verkehrssicher sein. Hier war ein Steg für den Landgang angebracht und beleuchtet. Die Lotsenleiter war deutlich erkennbar nicht der vom Schiff vorgesehene Landgang. Sie war für den Gebrauch des Lotsen ausgebracht und hängen geblieben. Sie sollte ersichtlich ihrem Zweck entsprechend wieder vom Lotsen benutzt wer-

den, wenn er beim Auslaufen an Bord kam und war dann auf ihre Sicherheit zu kontrollieren. Der Grundsatz, daß Polizei- und Zollbeamte jederzeit das verkehrssichere Betreten des Schiffes ermöglicht werden muß, ist mit Recht vom Berufungsgericht dahin verstanden worden, daß das Schiff für die ordnungsmäßige Ausbringung der Lotsenleiter sorgen muß, wenn es die Absicht, an Bord zu gehen, erkannt hat und sie hierfür zur Verfügung stellen will. Die bloße Tatsache, daß eine Lotsenleiter von der Reling herunterhängt, ist auch für Polizei- oder Zollbeamte kein Zeichen, sie könnten sie zu beliebiger Zeit ohne Kenntnis der Schiffsbesatzung unter deren Verantwortung für ihre Sicherheit als Zugang benutzen. Die Unterlassung des Einholens oder der Kontrolle der Leiter und das - unterstellte - Hochziehen einiger Sprossen über die Reling können hiernach nicht als Verletzung der allgemeinen Rechtspflicht angesehen werden, Gefahren abzuwenden, die von einer Sache drohen.

Dr. Kuhn

Liesecke

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Kellermann