

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

RheinSchPV 1983 v. 16. August 1983 § 6.32

Die Voraussetzungen des § 6.32 Nr. 2 Abs. 1 RheinSchPV 1983 für eine Radarfahrt bei unsichtigem Wetter sind nicht gegeben, wenn der Inhaber des Radarschiffer-Zeugnisses zwar im Steuerhaus anwesend ist, jedoch die Aufgaben des Radarbeobachters nicht selbst wahrnimmt.

BGH, Urt. v. 19. Dezember 1988 - II ZR 29/88 - Rheinschiffahrts-
obergericht
Karlsruhe

Rheinschiffahrts-
gericht Mannheim

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 29/88

URTEIL

Verkündet am:
19. Dezember 1988
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma O [REDACTED] T [REDACTED] S [REDACTED], G [REDACTED] stift [REDACTED],
D [REDACTED] (Niederlande),
2. des Schiffsführers Hans Peter S [REDACTED], B [REDACTED],
Z [REDACTED] (Niederlande),

Beklagten, Revisionskläger und
Anschlußrevisionsbeklagten,

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

g e g e n

die R [REDACTED]-K [REDACTED] R [REDACTED] und S [REDACTED] GmbH, vertreten durch
den Geschäftsführer Dieter K [REDACTED], K [REDACTED]straße [REDACTED], D [REDACTED] 17
(H [REDACTED]),

Klägerin, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

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

WI

25

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. Dezember 1988 durch den Vorsitzenden Richter Boujong und die Richter Dr. Bauer, Brandes, Dr. Henze und Stodolkowitz

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten und die Anschlußrevision der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 22. Dezember 1987 werden zurückgewiesen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens haben die Beklagten 3/4 und die Klägerin 1/4 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eigentümerin des MS "O S" (85 m lang; 9,5 m breit; 1.831 t; 1.000 PS). Das Schiff fuhr am 7. Dezember 1983 gegen 3.30 Uhr auf dem Oberrhein in der Ortslage Oberhausen mit einer Ladung von 1.130 t Kies bei starkem Nebel zu Tal. Die nautisch verantwortliche Führung



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

lag bei dem Lotsen S [REDACTED], der von dem Radar-Einmannsteuerstand aus das Schiff fuhr und zur Orientierung das Radargerät benutzte. Ungefähr auf Höhe von Strom-km 392,5 stieß MS "O [REDACTED] S [REDACTED]" rechtsrheinisch mit dem Steuerbordvorschiff gegen das Steuerbordvorschiff des zu Berg kommenden MTS "M [REDACTED]" (80 m lang, 8,2 m breit; 1.216 t; 565 PS; Ladung: 1.154 t Heizöl). Am Ruder dieses Fahrzeugs stand der Lotse P [REDACTED], der ebenfalls mit Radarhilfe fuhr, aber kein Radarschifferzeugnis besaß. Inhaber eines solchen war hingegen der Schiffsführer des MTS "M [REDACTED]". Dieser lag auf einer Bank im Steuerhaus und schlief zeitweise.

Die Klägerin verlangt von der Eignerin des MTS "M [REDACTED]" (der Beklagten zu 1) sowie von dem Schiffsführer dieses Fahrzeugs (dem Beklagten zu 2) ihren Unfallschaden ersetzt. Nach ihrem Vortrag hat sich MS "O [REDACTED] S [REDACTED]" - rechtsrheinisch fahrend - mehrmals über Sprechfunk als Talfahrer gemeldet, von MTS "M [REDACTED]" zunächst aber keine Antwort erhalten. Erst auf eine Entfernung zwischen 300 und 400 m habe der Bergfahrer von dem Talfahrer eine Steuerbordbegegnung verlangt. Zu diesem Zeitpunkt habe der Abstand des Bergfahrers zum rechten Ufer etwa 100 m und der des Talfahrers ca. 80 m betragen. Auf MS "O [REDACTED] S [REDACTED]" habe man darauf die Geschwindigkeit verlangsamt und nach Backbord auszuweichen versucht. Die Kollision habe man aber nicht mehr vermeiden können, zumal MTS "M [REDACTED]" nur langsam nach rechtsrheinisch gegangen sei. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 73.692,11 DM nebst Zinsen zu verurteilen, die Beklagte zu 1 im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes sowohl persönlich haftend als auch bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das MTS "M [REDACTED]".

Demgegenüber meinen die Beklagten, ein Verschulden an dem Zusammenstoß treffe allein die Führung des Talfahrers. Der Bergfahrer habe auf Höhe von Strom-km 393 den in diesem Bereich üblichen Übergang nach rechtsrheinisch gemacht und sei danach - das weiße Funkellicht und die blaue Seitentafel zeigend - in geringem Abstand zu den rechtsrheinischen Krippen gefahren. Er habe den Talfahrer erstmals etwa 1.000 m oberhalb auf dem Radarschirm ins Bild bekommen, mehrfach von ihm über Sprechfunk entsprechend der gegebenen Kursweisung eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord verlangt und die eigene Maschinenkraft auf langsame Fahrt reduziert. Dieser habe sich jedoch erst auf eine Entfernung von ca. 400 m gemeldet, seinen rechtsrheinischen Kurs aber nicht geändert, obwohl er die Steuerbordkursweisung des Bergfahrers noch hätte befolgen können. Zum Zusammenstoß sei es ganz rechtsrheinisch gekommen.

Die Beklagte zu 1 hat MTS "Margus" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschiffahrtsgericht und das Rheinschiffahrts-obergericht haben - unter Abweisung der Klage im übrigen - den Klageanspruch dem Grunde nach zu 3/4 für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision erstreben die Beklagten die vollständige Abweisung der Klage. Die Klägerin verfolgt mit ihrer Anschlußrevision den abgewiesenen Teil der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Rheinschiffahrtsobergerichts hat der Beklagte zu 2 gegen § 6.32 Nr. 2 Satz 1 RheinSchPV in der zum Unfallzeitpunkt geltenden Fassung vom 16. August 1983 - BGBl. I 1145 Anlagenband - verstoßen. Nach dieser Vorschrift "dürfen Fahrzeuge nur dann (bei unsichtigem Wetter) mit Radar fahren, wenn sich eine Person, die das Zeugnis nach der Verordnung über die Erteilung von Radarschiffer-Zeugnissen für den Rhein besitzt, und eine zweite Person, die mit der Verwendung von Radar in der Schifffahrt hinreichend vertraut ist, ständig im Steuerhaus aufhalten". Diese Voraussetzungen waren nach Meinung des Rheinschiffahrtsobergerichts hier nur teilweise erfüllt, weil der Inhaber des Radarschifferzeugnisses, der Beklagte zu 2, den Radarschirm nicht ständig beobachtet und ausgewertet, sondern auf einer Bank im Steuerhaus geschlafen hat.

Dem ist entgegen der Auffassung der Revision zuzustimmen. Zu Unrecht meint sie, der Regelung des § 6.32 Nr. 2 Satz 1 RheinSchPV 1983 werde bereits genügt, wenn der Inhaber des Radarschifferzeugnisses im Steuerhaus "ständig präsent und nötigenfalls ansprechbar sei". Damit wird sie den allseits anerkannten Notwendigkeiten für eine sichere Radarfahrt, von denen § 6.32 Nr. 2 Satz 1 RheinSchPV 1983 unzweifelhaft nicht abgehen will, nicht gerecht. Eine solche Fahrt erfordert neben bestimmten technischen Voraussetzungen (vgl. § 4.06 Nr. 1 a - c RheinSchPV 1983) einen Radarbeobachter, der das Radarschifferzeugnis besitzt (vgl. auch Art. 6 der

Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Erteilung von Radarschifferzeugnissen für den Rhein vom 23. Dezember 1964 - BGBl. II 2010 - in seiner Neufassung durch Art. 14 Abs. 2 der Einführungsverordnung zur Rheinschifferpatentverordnung vom 26. März 1976 - BGBl. I 757), also in Theorie und Praxis hinreichend geschult und geprüft ist, ferner über eine gründliche Kenntnis der mit Radar zu durchfahrenden Strecke verfügt und außerdem den Radarschirm ständig im Auge hat (vgl. auch Merkblatt der Rheinzentralkommission für die Fahrt bei unsichtigem Wetter auf dem Rhein - Guide Radar - 1963 S. 10 ff.; Rheinzentralkommission, Das Flußradar 1964 Nr. 2.2 und 2.5; Pabst und Schwoll in ZfB 1970, 50 ff.). Das ergibt sich daraus, daß das Radarbild mit jedem Antennenumschwenk neu gezeichnet wird und nur eine ununterbrochene Betrachtung und Auswertung der einzelnen Bilder, insbesondere ihrer jeweiligen Änderungen, es dem geschulten und streckenkundigen Beobachter erlaubt, sich einen zuverlässigen Überblick über die örtliche Lage und die Verkehrssituation, wie über den Kurs, die Geschwindigkeit und den Abstand der einzelnen Fahrzeuge im Revier, zu verschaffen und die danach gebotenen Maßnahmen zu treffen oder, sofern die Führung des Fahrzeugs nicht auch in seinen Händen liegt, dem Schiffsführer vorzuschlagen. Diese Aufgaben kann der Inhaber des Radarschifferzeugnisses nicht erfüllen, wenn er im Steuerhaus lediglich anwesend ist (oder wie hier sogar schläft), also ohne selbst die ständige Betrachtung und Auswertung der Radarbilder vorzunehmen. Ihn kann deshalb § 6.32 Nr. 2 Satz 1 RheinSchPV 1983, der die persönlichen Bedingungen für die Zulässigkeit der Radarfahrt auf dem Rhein bei unsichtigem Wetter festlegt (vgl. BGHZ 61, 235, 236), sinnvoller-

weise nicht meinen. Stattdessen ist die Vorschrift im Hinblick auf die vorstehend dargelegten Notwendigkeiten für eine sichere Radarfahrt dahin auszulegen, daß der Inhaber des Radarschifferzeugnisses sich im Steuerhaus nur dann in ihrem Sinne "aufhält", wenn er dort zugleich die Aufgaben des Radarbeobachters wahrnimmt. Offen kann bleiben, ob er die Radarbeobachtung bei einer überschaubaren und ungefährlichen Lage sowie nach vorheriger Einweisung für kurze Zeit jener zweiten, mit der Verwendung von Radar in der Schifffahrt hinreichend vertrauten Person überlassen darf, die sich beim Fehlen eines Radar-Einmannsteuerstandes zum Zwecke der Unterstützung des Radarbeobachters und aus Sicherheitsgründen ebenfalls ständig im Steuerhaus aufhalten muß (§ 6.32 Nr. 1 RheinSchPV 1983). Denn um einen derartigen Sachverhalt geht es hier nicht.

2. a) Nach dem Senatsurteil BGHZ 61, 235, 237 (= VersR 1974, 134, 135) ist die Fahrt mit Radar auf dem Rhein bei unsichtigem Wetter nur erlaubt, wenn die hierfür vorgeschriebenen technischen und persönlichen Bedingungen erfüllt sind. Wie vorstehend unter Nr. 1 ausgeführt, ist dies hier zu verneinen. Infolgedessen hätte MTS "M[REDACTED]" die Fahrt nur fortsetzen dürfen, wenn es die optische Sicht erlaubt hätte (BGHZ a.a.O.; Senatsurt. v. 13. Januar 1986 - II ZR 55/87, VersR 1986, 546). Das war, wie dem Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts sowie auch den unwidersprochenen Angaben der Zeugen P[REDACTED] und Pl[REDACTED] (beide von MTS "M[REDACTED]") zu den Sichtverhältnissen zu entnehmen ist, vorliegend nicht der Fall (vgl. auch § 6.30 Nr. 2 RheinSchPV 1983). Das Berufungsgericht hat deshalb mit Recht ange-

nommen, daß ein Anscheinsbeweis zu Gunsten der Klägerin dahin streitet, daß es durch die schuldhaft fehlerhafte Fortsetzung der Fahrt seitens des MTS "M[REDACTED]" zu der Kollision mit dem MS "O[REDACTED] S[REDACTED]" gekommen ist (vgl. Senatsurt. v. 20. September 1973 - II ZR 137/72, LM RheinschiffahrtspolizeiVO v. 24.12.1954 Nr. 63 und v. 13. Januar 1986 - II ZR 55/87, VersR 1986, 546). Demnach war es Sache der Beklagten, diesen Anscheinsbeweis zu erschüttern bzw. nachzuweisen, daß sich MTS "M[REDACTED]" so verhalten hat, wie es ein die Fahrt erlaubterweise fortsetzender Bergfahrer getan hätte (vgl. Senatsurt. v. 20. September 1973 - II ZR 31/72, VersR 1974, 134, 135 - insoweit in BGHZ 61, 235 ff. nicht abgedruckt - und v. 13. Januar 1986 - II ZR 77/86 a.a.O.). Das ist ihnen, wie sich aus den Feststellungen des Berufungsgerichts ergibt, nicht gelungen.

b) Das Rheinschiffahrtsobergericht hält es für bewiesen, daß man auf MTS "M[REDACTED]" den Talfahrer erkannt hat, als sich dieser noch etwa 1.200 - 1.300 m oberhalb befunden hat. Es hat nicht feststellen können, daß der Bergfahrer alsbald versucht hat, den Talfahrer über Funk anzusprechen, auch nicht ob etwaige Durchsagen wegen eines zeitweiligen Defekts der Sprechfunkanlage des MTS "M[REDACTED]" nicht abgestrahlt worden sind und weshalb man auf dem Fahrzeug die Absprache des Talfahrers mit einem zweiten, MTS "M[REDACTED]" nachfolgenden Bergfahrer (MTS "N[REDACTED]") über eine Backbordbegegnung nicht gehört hat. Für erwiesen sieht es das Rheinschiffahrtsobergericht an, daß der Talfahrer eine Funkweisung des MTS "M[REDACTED]", Steuerbord an Steuerbord zu begegnen, erstmals empfangen hat, als er noch ca. 400 m oberhalb

dieses Fahrzeugs war. Zu jenem Zeitpunkt sei der Talfahrer etwa 80 m aus dem rechten Ufer gefahren. Er habe versucht, die Kursweisung des MTS "M[REDACTED]", das sich zumindest noch in Fahrwassermitte befunden habe, zu befolgen. Aus der Art und Weise der nunmehr wiederholten Kursweisung des MTS "M[REDACTED]" sei zu schließen, daß die verlangte Steuerbordbegegnung dem Talfahrer Schwierigkeiten bereitet habe. Daß er MTS "M[REDACTED]" noch hätte freifahren können, lasse sich wegen der - bei Empfang einer ersten Kursweisung des MTS "M[REDACTED]" durch den Talfahrer - unbekannten Lage der Fahrzeuge zueinander nicht feststellen. Festzuhalten sei, daß keines der Fahrzeuge im Verlaufe der Annäherung Schallzeichen gegeben hat. Bei der Kollision hätten der Talfahrer eine Backbord-schräglage zum linken Ufer hin, der Bergfahrer eine solche in Richtung rechtes Ufer gehabt.

Aus diesen Feststellungen läßt sich nichts für eine Erschütterung des gegen die Beklagten sprechenden Anscheinsbeweises entnehmen. Insbesondere geben sie nichts für die Ansicht der Revision her, MTS "M[REDACTED]" habe dem Talfahrer rechtzeitig die Weisung erteilt, an der Steuerbordseite vorbeizufahren, ihm dort auch einen geeigneten Weg freigelassen, wogegen dieser die erteilte Kursweisung nicht habe befolgen wollen. Vielmehr ist ihnen das Gegenteil zu entnehmen und dem Bergfahrer mit dem Rheinschiffahrtsobergericht außerdem vorzuwerfen, keine Schallzeichen gemäß § 6.32 Nr. 5 oder gemäß § 6.04 Nr. 4 RheinSchPV 1983 gegeben zu haben, obwohl eine Gefahrenlage schon wegen der zunächst fehlenden Sprechfunkverbindung bestanden und sich der Talfahrer ferner im rechtsrheinischen Teil des Fahrwassers

genähert hat, wo der Bergfahrer nach seinem Übergang von links- nach rechtsrheinisch seinen Kurs nehmen wollte.

3. Nach Ansicht des Rheinschiffahrtsobergerichts hat der Talfahrer die Kollision mitverschuldet. Er habe es pflichtwidrig unterlassen, das Dreitonzeichen zu geben und die Geschwindigkeit herabzusetzen (Verstoß gegen § 6.32 Nr. 4 RheinSchPV 1983). Das sei geboten gewesen, nachdem er von dem bereits auf ca. 1.800 m erkannten Bergfahrer über einen längeren Zeitraum keine Weisung über den Begegnungskurs erhalten habe. Auch hätte sich durch diese Maßnahmen die Kollision vermeiden lassen, weil dann mehr Zeit und eine größere Strecke für Ausweichmanöver zur Verfügung gestanden hätten. Dem ist entgegen den Ausführungen der Anschlußrevision zuzustimmen. Wegen der fehlenden Sprechfunkverbindung zu MTS "M[REDACTED]" und der damit verbundenen Unsicherheit über den Begegnungskurs bestand eine Gefahrenlage, welcher der Talfahrer durch Schallzeichen und Verminderung der Geschwindigkeit hätte begegnen müssen. Die Verfahrensrügen, welche die Revision gegen die ein Verschulden des Talfahrers begründenden Feststellungen des Rheinschiffahrtsobergerichts erhebt, hat der Senat geprüft, jedoch für unbegründet erachtet. Von näheren Ausführungen zu diesem Punkt sieht er gemäß § 565 a ZPO ab.

4. Die Abwägung der Schwere des auf beiden Seiten obwaltenden Verschuldens (§ 92 c Abs. 1 BSchG) durch das Rheinschiffahrtsobergericht läßt keinen Rechtsfehler erkennen. Auch die Revision und die Anschlußrevision haben einen solchen nicht aufzuzeigen vermocht.

5. Danach erweisen sich sowohl die Revision der Beklagten als auch die Anschlußrevision der Klägerin als unbegründet.

Boujong

Dr. Bauer

Brandes

Dr. Henze

Stodolkowitz