

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

SeeStrO Regeln 11, 15, 29

Liegt ein Schiff bei unsichtigem Wetter auf hoher See vor Anker, so muß seine Führung die Verkehrslage grundsätzlich auch mit dem Radargerät beobachten lassen.

BGH, Urt. v. 1. Dezember 1975 - II ZR 68/74 - OLG Hamburg
LG Hamburg

20

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 68/74

URTEIL

Verkündet am

1. Dezember 1975

Fieser,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Rudolf H[REDACTED] KG, [REDACTED] N[REDACTED]-Wu[REDACTED], gesetzlich
vertreten durch ihre persönlich haftenden Gesellschafter
Rudolf H[REDACTED], Trinchen H[REDACTED] und Kurt J[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

den A[REDACTED]-Verein Ha[REDACTED]-C[REDACTED] VVaG, [REDACTED] Ha[REDACTED] [REDACTED],
Gr[REDACTED] E[REDACTED]straße [REDACTED], gesetzlich vertreten durch Walter Ba[REDACTED],

Kläger und Revisionsbeklagten,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 1. Dezember 1975 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 31. Januar 1974 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

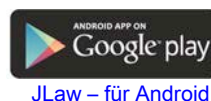
Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 13. Januar 1970 befand sich das vom Kläger versicherte - deutsche - MS "An[REDACTED]" (423 BRT) mit einer Ladung Schnittholz auf der Reise von Turku (Finnland) nach Rotterdam. Gegen 4.25 Uhr fiel nahe des in der Ostsee befindlichen Ge[REDACTED]-R[REDACTED] bei dichtem Nebel das Radargerät aus. MS "An[REDACTED]" ankerte darauf nordwestlich des Ge[REDACTED]-R[REDACTED]-Feuerschiffs außerhalb des dort verlaufenden Zwangswegs. Nach Reparatur des Radargeräts blieb das Schiff wegen des unsichtigen Wetters weiter vor Anker liegen. Das Radargerät wurde nicht wieder eingeschaltet. Gegen 12 Uhr stieß der von der Beklagten bereederte - deutsche - Saugbagger "Heinrich H[REDACTED]" (654 BRT) gegen MS "An[REDACTED]". Dadurch wurden beide Fahrzeuge beschädigt.



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



Der Kläger nimmt - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - die Beklagte wegen der Unfallschäden des Reeders von MS "An[REDACTED]" in Anspruch. Er hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 93.215,92 DM nebst Zinsen und in Höhe dieses Betrags zur Duldung der Zwangsvollstreckung in den - auf neue Reisen ausgesandten - Saugbagger "Heinrich H[REDACTED]" zu verurteilen. Diesem Antrag ist die Beklagte zuletzt noch insoweit entgegengetreten, als der Kläger von den genannten Schäden mehr als 65.823,97 DM nebst Zinsen ersetzt verlangt. Nach ihrer Ansicht hat die Führung des MS "An[REDACTED]" die Kollision jedenfalls dadurch zu einem Viertel mitverschuldet, daß sie das Radargerät nach der Reparatur nicht sofort wieder in Betrieb genommen habe, wodurch es ihr ermöglicht worden wäre, beim Aufzeigen einer Gefahrenlage den Verkehr durch Abgabe von Signalen oder über Sprechfunk zu warnen. Wegen dieses Mitverschuldens sei von der Klageforderung ein Viertel (23.304,67 DM) abzusetzen. Gegen den Restbetrag von 69.911,25 DM rechne sie mit einem Viertel (4.027,28 DM) ihres eigenen Kollisionsschadens auf.

Beide Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision verfolgt die Beklagte den Antrag weiter, die Klage abzuweisen, soweit sie den Betrag von 65.823,97 DM nebst Zinsen übersteigt.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht - vgl. dessen Urteil in VersR 1974, 880/881 - geht davon aus, daß die Schifffahrt die gesamte Ostsee als Fahrwasser benutzt, allerdings

der Zwangsweg in dem hier in Frage stehenden Seegebiet besonders stark befahren werde. Es ist der Ansicht, daß es grundsätzlich der allgemeinen Sorgfaltspflicht eines Schiffsführers entspricht, ein vorhandenes Radargerät zu gebrauchen. Es meint außerdem, daß es die Sicherheit des MS "An[REDACTED]" und der übrigen Schifffahrt erhöht hätte, wenn das hier geschehen wäre. Denn in diesem Falle hätte der Ankerlieger näher kommende Fahrzeuge lange vor dem Entstehen einer Gefahrenlage erkennen und mit erheblicher Aussicht auf Erfolg versuchen können, sie mit der Schiffsglocke oder - vor allem - mit dem Typhon oder über Sprechfunk auf ihn aufmerksam zu machen. Trotzdem, so hat das Berufungsgericht weiter ausgeführt, sei in dem Nichtgebrauch des Radargeräts durch die Führung des MS "An[REDACTED]" kein Verstoß gegen Regel 29 SeeStrO (wonach der Schiffsführer alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen hat, die Seemannsbrauch oder die besonderen Umstände des Falles erfordern) zu erblicken. In diesem Punkte sei den Darlegungen des Sachverständigen Kapitän B[REDACTED] beizutreten, der es schlechthin für übertrieben und auch nicht für üblich halte, von einem in der Ostsee bei unsichtigem Wetter außerhalb der besonders befahrenen Zwangswege vor Anker liegenden Fahrzeug andere Maßnahmen zu verlangen als solche, die sich unmittelbar aus der Seestraßenordnung ergeben würden, nämlich das Führen der Ankerlichter - Regel 11 SeeStrO - und das Läuten der Glocke in bestimmten Abständen - Regel 15 (c) (iv) SeeStrO. Entgegen der Ansicht des Sachverständigen würde allerdings die Radarbeobachtung auf einem Ankerlieger keinen zusätzlichen Mann auf der Brücke erfordern, da insoweit nicht pausenlos beobachtet zu werden brauche. Das ändere jedoch nichts daran, daß das Radargerät das Fahren bei unsichtigem Wetter ermöglichen

oder erleichtern solle und sein Gebrauch vom ruhenden Verkehr nicht verlangt werden könne, solange das nicht von der Seestraßenordnung vorgeschrieben werde. Auch die Seeschiffahrtsstraßenordnung 1971 sehe solches nicht vor.

2. Zu diesen Ausführungen und die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision ist zu bemerken:

Die Seestraßenordnung enthält keine ausdrückliche Bestimmung darüber, wann das Radargerät zu benutzen ist. Jedoch ist es seit langem anerkannt, daß in Fahrt befindliche Schiffe das Radargerät in Betrieb zu nehmen haben, wenn die Voraussetzungen der Regel 16 (a) SeeStrO für eine Ermäßigung der Geschwindigkeit wegen schlechter Sicht vorliegen (BGH, Urt. v. 24. 5. 62 - II ZR 57/61, VersR 1962, 716, 719; Budde/Koch, Die Seestraßenordnung 19. Aufl. Regel 16 Rnr. 37 k). Das folgt aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht eines Schiffsführers (vgl. Regel 29 SeeStrO). Sie gebietet es, daß er zur Sicherheit des eigenen und der fremden Fahrzeuge eine an Bord vorhandene technische Einrichtung gebraucht, die es ermöglicht, die Verkehrslage in aller Regel wesentlich früher als bei optischer Sicht zu erkennen und auf sich anzeigende Gefahren zu reagieren. Grundsätzlich kann nichts anderes gelten, wenn ein Schiff bei unsichtigem Wetter auf hoher See ankert. Auch insoweit gilt der Satz, daß verfügbare moderne technische Hilfsmittel, mit denen sich die Sicherheit ohne unzumutbaren Aufwand wesentlich verbessern läßt, grundsätzlich auch in der Seefahrt auszunutzen sind, ohne daß es entscheidend auf das Fehlen

einer einschlägigen gesetzlichen Regelung oder auf eine Übung ankommen kann, die noch aus einer Zeit weniger weit fortgeschrittener Entwicklung stammt. Allerdings unterscheidet sich die Lage eines auf hoher See ankernden Fahrzeugs von der eines in Fahrt befindlichen Schiffes dadurch, daß es das Radargerät nicht seiner eigentlichen Bestimmung gemäß als navigatorisches Hilfsmittel benötigt und nicht durch eigene Fahrfehler sich oder andere Fahrzeuge gefährden kann. Jedoch stellt ein solcher Ankerlieger für diese, soweit sie sich in Fahrt befinden, ein gefährliches Hindernis dar, zumal nicht auszuschließen ist, daß ihn einzelne Fahrzeuge infolge nicht genügend herabgesetzter Geschwindigkeit oder aus sonstigen Gründen nicht rechtzeitig erkennen oder seine Lage wegen unzureichender Beobachtung oder falscher Auswertung des eigenen Radarbildes nicht zutreffend beurteilen. Deshalb muß grundsätzlich verlangt werden, daß ein bei unsichtigem Wetter auf hoher See ankerndes Schiff sich nicht auf das Führen der Ankerlichter und das Geben der vorgeschriebenen Schallzeichen beschränkt, sondern im Interesse der eigenen Sicherheit wie auch der der anderen Fahrzeuge die Möglichkeiten nutzt, die ihm das Radargerät zur Beobachtung der Verkehrslage bietet, und je nach deren Entwicklung durch zusätzliche Zeichen (vgl. Regel 12 und Regel 15 (c) (iv) Satz 3 SeeStrO) oder mit Hilfe des Sprechfunks auf sich aufmerksam zu machen sucht. Darin kann schon deshalb keine Überspitzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht eines Schiffsführers oder eine für ihn nicht zumutbare Maßnahme gesehen werden, weil, wie das Berufungsgericht dargelegt hat, die Beobachtung des Radargeräts bei einem Ankerlieger keinen zusätzlichen Mann auf der Brücke erfordert. Selbst

wenn das aber, wie der Sachverständige B. gemeint hat, notwendig sein sollte, so könnte dies zu keiner anderen Beurteilung führen. Denn die Brücke muß stets mit derjenigen Zahl von Leuten besetzt werden, die die Sicherheit des eigenen und der fremden Fahrzeuge erfordert. Auch ist es nicht angängig, die erörterte Frage mit dem Sachverständigen allein danach zu beantworten, ob sich das ankernde Fahrzeug innerhalb eines stark oder nur weniger lebhaft befahrenen Seegebiets befindet. Zwar wird eine Gefahrenlage im ersten Falle erfahrungsgemäß öfter als im zweiten auftreten. Da sie aber auch bei diesem möglich ist, erscheint eine unterschiedliche Beurteilung nicht gerechtfertigt. Eine solche kommt vielmehr erst dort in Betracht, wo in aller Regel mit anderen Fahrzeugen nicht zu rechnen ist. Daß es so hier lag, ist nicht ersichtlich. Insbesondere ergibt sich das nicht daraus, daß MS "An." außerhalb eines (wegen Minengefahr für die Schifffahrt eingerichteten) Zwangswegs ankerte. Die Benutzung eines solchen Weges ist nicht durch Rechtsvorschrift geboten, sondern lediglich eine sich aus der seemännischen Praxis ergebende Vorsichtsmaßnahme (BGH, Urt. v. 13. 3. 58 - II ZR 306/56, LM SeeStraßen 0 Nr. 1). Ein Schiffsführer, der außerhalb eines derartigen Weges ankert, kann deshalb nicht damit rechnen, daß alle in dessen Bereich fahrenden Schiffe diesen benutzen. Auch muß er bei unsichtigem Wetter berücksichtigen, daß einzelne Fahrzeuge infolge der Sichtbehinderung außerhalb des Zwangswegs geraten können. Der Senat ist daher der Ansicht, daß die Führung des MS "An." verpflichtet war, das Radargerät nach dessen Reparatur sofort wieder in Betrieb zu nehmen, auch wenn sie mit ihrem Fahrzeug zunächst weiter vor Anker liegen blieb.

3. Dennoch hat die Revision keinen Erfolg. Der Senat folgt der Revisionsbeantwortung und hält es für den Zeitpunkt der Kollision nicht für gerechtfertigt, der Führung von MS "An[REDACTED]" den Vorwurf schuldhafter Pflichtwidrigkeit zu machen. Denn der Gedanke, während des Ankerns auf hoher See bei unsichtigem Wetter das Radargerät zu benutzen, war der seemännischen Praxis noch nicht vertraut. Das zeigt nicht nur die Durchsicht der Erläuterungsbücher zur Seestraßenordnung, sondern auch die gutachtliche Stellungnahme des Sachverständigen B[REDACTED] im vorliegenden Prozeß. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß zur Frage der Benutzung des Radargeräts in solchen oder ähnlichen Fällen bisher keine - allenfalls gegen-
teilige - gerichtliche Entscheidungen ergangen waren. Im Ergebnis hat daher das Berufungsgericht zu Recht angenommen, daß die Führung des MS "An[REDACTED]" weder für den Schaden des Saugbaggers noch für den eigenen Schaden mit verantwortlich gemacht werden kann.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh