

/

Zeigt der Bergfahrer der Talfahrt die blaue Seitenflagge nicht am Ende, sondern in der Mitte des Flaggenstockes, so weist er dieser nicht den Weg für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord.

BGH, Urt. v. 20. April 1970 - II ZR 34/68 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht Duisburg-
Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 34/68

URTEIL

Verkündet am

20. April 1970

Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei Heinrich G. [REDACTED] GmbH, D. [REDACTED],
D. [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer
Rudolf M. [REDACTED], D. [REDACTED], D. [REDACTED]straße [REDACTED], und
Klaus N. [REDACTED], R. [REDACTED], B. [REDACTED], Im B. [REDACTED] [REDACTED],
2. des Kapitäns A. S. [REDACTED] vom Boot "F. [REDACTED]",
zu laden zu Händen der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma N.V. V. [REDACTED] T. [REDACTED] M. [REDACTED], R. [REDACTED],
vertreten durch ihren Directeur B. H. [REDACTED], R. [REDACTED],
Z. [REDACTED]straat [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

1

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 20. April 1970
unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Dr. Schulze,
Stimpel, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

- I. Auf die Revision der Beklagten wird unter
Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen das
Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln
vom 29. Dezember 1967 teilweise geändert und
wie folgt neu gefaßt:

Die Berufungen der Parteien gegen das Urteil
des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort
vom 14. April 1967 werden zurückgewiesen.

Die Sache wird zur Verhandlung und Entschei-
dung über den Betrag des Klageanspruchs an
das Rheinschiffahrtsgericht zurückverwiesen.

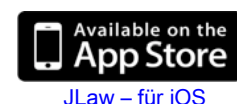
Die Beklagten haben als Gesamtschuldner 2/3,
die Klägerin hat 1/3 der Kosten des Beru-
fungsrechtszuges zu tragen.

- II. Von den Auslagen des Revisionsgerichts fallen
den Beklagten als Gesamtschuldnern und der Klä-
gerin jeweils die Hälfte zur Last. Jede Partei
hat ihre außergerichtlichen Kosten im Revisions-
rechtszuge selbst zu tragen.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand:

Am 18. August 1965 fuhr das der Klägerin gehörende MS "R [REDACTED]" (870 t; 460 PS) mit einer Ladung von 730 t Weizen auf dem Rhein zu Berg. Gegen 14.15 Uhr stieß das Schiff bei km 798,8 in dem sonst freien Revier mit einem Talschleppzug zusammen. Dieser bestand aus dem - im Eigentum der Beklagten zu 1 stehenden und von dem Beklagten zu 2 verantwortlich geführten - Schlepper "F [REDACTED]" (460 PS) und den leeren, nebeneinander gemehrten und auf kurzem Strang hängenden Kähnen "O [REDACTED]" (1.546 t) und "A [REDACTED]" (923 t). MS "R [REDACTED]" wurde bei dem Zusammenstoß schwer beschädigt.

Die Klägerin, die ihren Unfallschaden auf 82.976,47 DM beziffert, wirft dem Beklagten zu 2 nautisch falsches Verhalten vor. Sie behauptet, der Talschleppzug habe entgegen der Weisung des Bergfahrrers, an Backbord vorbeizufahren, seinen Kurs nach Backbord gerichtet und eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord versucht; das Boot habe bis zum Zusammenstoß die blaue Seitenflagge gezeigt. Demgegenüber tragen die Beklagten vor, der Bergfahrer habe dem Talschleppzug den Weg für eine Begegnung Steuerbord an Steuerbord gewiesen, sodann aber entgegen dieser Weisung den Kurs nach Steuerbord geändert.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat erkannt, daß der Klageanspruch dem Grunde nach zu 3/4 berechtigt sei. Mit der Revision erstreben die Beklagten die Abweisung der Klage insoweit, als ihr dem Grunde nach zu mehr als 1/4 entsprochen worden ist. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat zum Unfallhergang festgestellt:

Der Bergfahrer und der Talschleppzug seien zunächst etwa in Strommitte gefahren. Das Boot habe von einer früheren Begegnung her noch die blaue Seitenflagge gezeigt. Auf dem Bergfahrer sei die blaue Seitenflagge "weder ganz ein- noch ganz ausgezogen, zudem noch teilweise um den Flaggenstock gewickelt" gewesen. Als der Bergfahrer und der Talschleppzug noch etwa 500 m voneinander entfernt gewesen seien, habe das Boot, dessen Führung gemeint habe, der Bergfahrer habe die blaue Seitenflagge gesetzt, mit dem Typhon zwei kurze Töne gegeben und den Kurs nach Backbord geändert. Der Bergfahrer habe mit dem Typhon (1 x kurz) erwidert und den Kurs nach Steuerbord gerichtet. Der Signalwechsel sei einmal wiederholt worden. Der Bergfahrer und der Talschleppzug seien aber bis zum Zusammenstoß auf Kollisionskurs geblieben. Die Führung des Bootes habe die mit einem Blinklicht gekoppelten Typhonsignale des Bergfahrers nicht wahrgenommen.

Die Revision rügt Verletzung des § 286 ZPO. Sie meint, das Berufungsgericht habe auf Grund der Aussage des Zeugen V [REDACTED] zu der Feststellung kommen müssen, der Bergfahrer habe die Kursänderung nach Steuerbord erst nach dem zweiten Signalwechsel vorgenommen. Die Revision übersieht, daß der Zeuge das Gegenteil bekundet hat.

2. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß der Bergfahrer dem Talschleppzug die Weisung gegeben habe, an seiner Backbordseite vorbeizufahren. Es meint, ein Bergfahrer weise durch das Setzen der blauen Seitenflagge der Talfahrt nur dann den Weg für eine Begegnung Steuer-

bord an Steuerbord, wenn er die Flagge, wie in § 38 Nr. 3 a RheinSchPVO vorgeschrieben, "am Ende einer Stange" zeige. Das Berufungsgericht ist weiter der Auffassung, daß durch eine "nicht bis zur Unsichtbarkeit eingezogene" blaue Seitenflagge Unklarheit über die Kursweisung des Bergfahrsers entstehen könne. In einem derartigen Falle erlangten aber die in § 38 Nr.4 RhSchPVO als zusätzliche Weisungsmittel vorgesehenen Schallzeichen besondere Bedeutung. Gebe, wie im Streitfall, der Bergfahrer das Schallzeichen für eine Begegnung Backbord an Backbord, so beseitige er dadurch die infolge der unklar gesetzten blauen Seitenflagge entstandene Unsicherheit über den der Talfahrt gewiesenen Weg.

Die Angriffe der Revision gegen diese Ausführungen sind ebenfalls unbegründet.

a) Zeichen und Lichter sind für die Sicherheit des Schiffsverkehrs unentbehrlich. Sie können aber nur dann diesen Zweck erfüllen, wenn sie ausschließlich in der vorgeschriebenen oder zugelassenen Weise gebraucht werden. Nur dann wird jeglicher Zweifel an der Bedeutung eines bestimmten Zeichens oder Lichtes ausgeschlossen. Wie wichtig für den Schiffsverkehr der richtige Gebrauch eines Zeichens oder Lichtes ist, zeigt das in § 25 RheinSchPVO und in § 25 BSchSO ausgesprochene Verbot, andere als die in der jeweiligen Polizeiverordnung vorgesehenen Zeichen und Lichter zu gebrauchen oder sie unter anderen als denjenigen Umständen zu benutzen, für die sie vorgeschrieben oder zugelassen sind. Zu diesem Verbot muß aber im Interesse der Sicherheit des Schiffsverkehrs die Regel treten, daß unter das Verbot fallende Zeichen

und Lichter jedenfalls für den Verkehr unbeachtlich sind, wenn durch sie Weisungen an Dritte erteilt werden sollen. Zutreffend hat daher das Berufungsgericht ausgeführt, daß die blaue Seitenflagge des Bergfahrs kein Zeichen i.S.d. § 38 Nr. 3 a RheinSchPVO darstellte, weil sie nicht, wie in dieser Bestimmung vorgeschrieben, am Ende des Flaggenstockes gezeigt wurde, sondern, wie die Angaben des Beklagten zu 2 im Verklarungsverfahren verdeutlichen, nur etwa in der Mitte des Flaggenstockes saß und damit für andere Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar war, ob die Flagge lediglich nachlässig gesetzt oder aus Nachlässigkeit nicht vollständig eingezogen war. Wenn demgegenüber die Revision die Frage, ob die blaue Seitenflagge des Bergfahrs im Sinne der letztgenannten Bestimmung gesetzt war, nach der Verkehrsauffassung und unter Berücksichtigung der von ihr als Erwidierungszeichen (§ 39 Nr. 2 RheinSchPVO) angesehenen blauen Seitenflagge des Bootes beurteilt wissen will, so kann ihr nicht gefolgt werden. Eine derartige, sich zumindest nicht allein an der Vorschrift des § 38 Nr. 3 a RheinSchPVO orientierende Beurteilung eines Begegnungszeichens kann nur zur Unsicherheit im Verkehr führen.

b) Ist demnach im Streitfall davon auszugehen, daß der Bergfahrer dem Talschleppzug nicht die Weisung erteilt hat, an Steuerbord vorbeizufahren, so konnte sein Verhalten nur dahin verstanden werden, daß er von dem Talschleppzug eine Begegnung Backbord an Backbord gefordert hat (§ 38 Nr. 2 RheinSchPVO). Diese Weisung hat er sodann durch die Abgabe des in § 38 Nr. 4 RheinSchPVO vorgesehenen Schallzeichens bestätigt. Wenn die Führung des Bootes das Zeichen nicht wahrgenommen hat, so geht

das zu ihren Lasten. Auch ist nicht ersichtlich, inwiefern die Erwägung des Berufungsgerichts, der Bergfahrer habe durch das Schallzeichen Klarheit über den dem Talschleppzug gewiesenen Begegnungskurs geschaffen, einen Widerspruch in sich darstellen soll. Sicher ist ein Schallzeichen nach § 38 Nr. 4 RheinSchPVO, das mit dem Hauptzeichen nach § 38 Nr. 2 oder Nr. 3 RheinSchPVO nicht übereinstimmt, unbeachtlich. Vorliegend war ein derartiger Fall aber gerade nicht gegeben.

3. Das Berufungsgericht wirft dem Beklagten zu 2 ein grobfahrlässiges, für den Unfall ursächliches Verhalten vor. Der Beklagte zu 2 habe weder für die Wahrnehmbarkeit der Schallzeichen anderer Fahrzeuge auf seinem Boot gesorgt, noch sich mit Hilfe des Fernglases von der tatsächlichen, ihm bereits mit bloßem Auge unklaren Stellung der blauen Seitenflagge des Bergfahrers vergewissert; auch habe er nicht beachtet, daß der Kurs des Bergfahrers auf die von diesem geforderte Backbordbegegnung hingewiesen habe.

Die Revision meint, das Nichtwahrnehmen der Schallzeichen des Bergfahrers durch den Beklagten zu 2 könne deshalb nicht als kausal für die Kollision angesehen werden, weil die Zeichen gegen § 25 RheinSchPVO verstoßen hätten. Schon letzteres trifft, wie unter 2 b) dargelegt, nicht zu. Unbegründet ist ferner die Rüge, das Berufungsgericht habe nicht festgestellt, auf welche Entfernung der Bergfahrer das erste Schallzeichen gegeben hat. Die Revision übersieht, daß nach den Ausführungen des Berufungsgerichts (BU. S. 10 Mitte) die Entfernung zwischen dem Bergfahrer und dem Talschlepp-

zug bei Abgabe des ersten Schallzeichens etwa 500 m betragen hat. Wenn das Berufungsgericht im Anschluß an diese Feststellung dargelegt hat, der Beklagte zu 2 habe auf das erste Schallzeichen des Bergfahrsers noch sachgemäß reagieren können, so läßt auch diese Erwägung keinen Rechtsfehler erkennen. Schließlich führt die Revision zu Unrecht aus, der Bergfahrer habe keinen klaren Kurs eingehalten. Zwar verliefen die Kurse des Bergfahrsers und des Talschleppzuges zunächst etwa Strommitte (BU. S. 6 unten). Jedoch nahm der Bergfahrer nach den rechtsfehlerfreien Feststellungen des Berufungsgerichts mit der Abgabe des ersten Schallzeichens eine Kursänderung nach Steuerbord vor.

4. Das Berufungsgericht erblickt ein Mitverschulden der Führung des Bergfahrsers lediglich darin, daß sie die blaue Flagge nicht vollständig eingezogen hatte und dadurch das Mißverständnis des Beklagten zu 2 über die Kursweisung des Bergfahrsers bewirkte. Der Revision ist zuzugeben, daß das Berufungsgericht mit dieser Würdigung das Verhalten der Führung des Bergfahrsers nicht erschöpfend beurteilt hat. Dieser ist auch zum Vorwurf zu machen, daß sie, die durch klare Weisungen für eine gefahrlose Begegnung mit dem Talschleppzug zu sorgen hatte, die Ursache des Mißverständnisses des Beklagten zu 2 selbst dann nicht beseitigte, als sie, wie Schiffsführer B. (MS "R.") im Verklarungsverfahren eingeräumt hat, an der blauen Seitenflagge des Bootes erkannte, daß dessen Führung ihre Kursweisung offenbar falsch verstanden hatte. Zudem hätte der Bergfahrer bereits in diesem Augenblick die Maschine stoppen müssen und nicht mit halber Kraft

weiterfahren dürfen, um mehr Zeit für eine Klärung des Mißverständnisses zu gewinnen.

5. Eine Zurückverweisung der Sache zur erneuten Abwägung des beiderseitigen Verschuldens durch das Berufungsgericht ist nicht erforderlich. Vielmehr kann der Senat die nach §§ 92 BSchG, 736 Abs. 1 HGB, 254 BGB vorzunehmende Schuldverteilung selbst durchführen, weil ihm alle hierfür erforderlichen Unterlagen vorliegen (BGH LM § 254 (G) BGB Nr. 3; VersR 1969, 343, 345). Nimmt man in Betracht, daß die Führung des Bergfahrsers die erste Unfallursache gesetzt, die Quelle des von ihr erkannten Mißverständnisses des Beklagten nicht, wie es ihre Pflicht gewesen, beseitigt und die Gefahr einer Kollision nicht durch ein sofortiges Stoppen der Maschine - zumindest - verringert hat, so erscheint es angemessen, daß sie trotz der schweren Fehler des Beklagten zu 2 nicht nur 1/4, sondern - entsprechend der Schuldverteilung des Rheinschiffahrtsgerichts - die Hälfte ihres Unfallschadens zu tragen hat.

Fleck Dr.Schulze Stimpel Dr.Bauer Dr.Kellermann