

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 57/71

URTEIL

Verkündet am

25. Januar 1973

Werner,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der N. V. R [REDACTED] K [REDACTED], R [REDACTED], W [REDACTED] [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch den Direktor P. G. T [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin
und Revisionsbeklagten,

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

gegen

1. die TMS "R [REDACTED]" H [REDACTED] L [REDACTED] T [REDACTED] & Co.,
Schiffahrt KG, H [REDACTED], gesetzlich vertreten durch
die persönlich haftende Gesellschafterin, die H [REDACTED]
[REDACTED] L [REDACTED] Dr. Jürgen B [REDACTED] & Co., diese wiederum
gesetzlich vertreten durch den persönlich haftenden
Gesellschafter Dr. Jürgen B [REDACTED], H [REDACTED],
E [REDACTED]straße [REDACTED],
2. den Matrosen Walter D [REDACTED] von TMS "R [REDACTED]",
zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten, Revisionsbeklagten
und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 25. Januar 1973
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

- I. Die Revision der Klägerin gegen das Urteil
des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom
27. November 1970 - AZ: 3 U 29/70 - wird
zurückgewiesen.
- II. Auf die Revision der Beklagten wird - unter
Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen -
das genannte Urteil teilweise geändert und,
wie folgt, neu gefaßt:
 1. Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil
des Rheinschiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort
vom 14. November 1969 - AZ: 5 C 63/69 - wird
zurückgewiesen.
 2. Auf die Berufung der Beklagten wird dieses
Urteil dahin abgeändert, daß der Klageanspruch
dem Grunde nach zu 1/4 für gerechtfertigt er-
klärt wird. Im übrigen wird die Berufung
zurückgewiesen.
 3. Die Klägerin trägt 3/4 der Kosten des Beru-
fungsrechtszugs, die Beklagten als Gesamt-
schuldner 1/4.
 4. Soweit der Klageanspruch dem Grunde nach für
gerechtfertigt erklärt worden ist, wird die
Sache zur Verhandlung und Entscheidung über
den Betrag dieses Anspruchs an das Rhein-
schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort zurück-
verwiesen.
- III. Von den Kosten des Revisionsverfahrens fallen der
Klägerin 3/4, den Beklagten als Gesamtschuldnern
1/4 zur Last.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand

Die Klägerin ist Eignerin des MS "H[REDACTED]" (67 m lang; 8,2 m breit; 985 t; 560 PS). Der Beklagten zu 1 gehört das TMS "R[REDACTED]" (77 m lang; 8,2 m breit; 1134 t; 560 PS).

Am 12. April 1968 fuhr TMS "Reinsbüttel" mit einer Ladung von 1.026 t Benzin rheinabwärts. Gegen 15 Uhr wollte es eine auf Höhe von Monheim liegende starke Linksbiegung des Stromes passieren. Dort kam zu gleicher Zeit MS "H[REDACTED]" mit einer Stückgutladung von 690 t zu Berg. Dieses Schiff hatte wegen des an Bord befindlichen Zollversandguts die zu dessen zollamtlicher Überwachung vorgeschriebene grüne Flagge gehißt. Es führte die Flagge an einem Antennenmast, der 8 m hinter der Stange für die blaue Seitenflagge an der Steuerbordaußenwand der Ruff befestigt war, und zwar etwa in Höhe dieser Stange. Diese Anordnung der grünen Flagge hatte zur Folge, daß man sie auf TMS "R[REDACTED]", wo der Beklagte zu 2 den sich vorübergehend in seiner Wohnung aufhaltenden Schiffsführer im Steuerstuhl vertrat, für die - tatsächlich nicht gesetzte - blaue Seitenflagge des Bergfahrers hielt, deshalb die eigene blaue Seitenflagge zeigte und den Kurs nach Backbord richtete, um "weisungsgemäß" an der Steuerbordseite des Bergfahrers vorbeizufahren. MS "H[REDACTED]" änderte aber seinerseits den Kurs nach Steuerbord, weil es den Talfahrer - gemäß der (durch Nichtzeigen der blauen Seitenflagge) tatsächlich gegebenen Kursweisung - an der Backbordseite passieren

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

lassen wollte. Da damit beide Fahrzeuge auf das linke Ufer zuhielten, kam es in der Nähe des diesem vorgelagerten Grundes (Kolksort) etwas unterhalb des Scheitelpunkts der Linksbiegung bei Strom-km 715 zur Kollision. Dabei stieß TMS "R[REDACTED]" mit dem Steven gegen die Backbordhinterseite des MS "H[REDACTED]". Hierdurch entstanden an beiden Fahrzeugen nicht unerhebliche Schäden.

Die Klägerin nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner auf Ersatz ihres Unfallschadens, den sie auf insgesamt 132.477,61 hfl beziffert, in Anspruch, und zwar die Beklagte zu 1 dinglich haftend mit TMS "R[REDACTED]" und im Rahmen des § 114 BinnSchG auch persönlich haftend sowie den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend. Sie wirft dem Beklagten zu 2 in erster Linie vor, daß er die grüne Zollflagge des Bergfahrs für dessen blaue Seitenflagge gehalten und deshalb die tatsächliche Weisung des Bergfahrs, an seiner Backbordseite vorbeizufahren, mißachtet habe.

Die Beklagten stellen jedes fehlerhafte Verhalten des Beklagten zu 2 in Abrede. Nach ihrer Ansicht hat allein die Führung des MS "H[REDACTED]" den Schiffszusammenstoß verschuldet. Ihr sei vor allem vorzuwerfen, daß sie durch ein vorschriftswidriges Anbringen der grünen Zollflagge bei dem Talfahrer den Eindruck erweckt habe, der Gegenkommer zeige die blaue Seitenflagge und weise ihm den Weg für eine Steuerbordbegegnung.

Die Beklagte zu 1 hat TMS "R[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Rheinschifffahrtsgericht und das Rheinschifffahrts-obergericht haben - unter Abweisung der Klage im übrigen - den Klageanspruch dem Grunde nach zu 1/3 für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil der Klage weiter. Die Revision der Beklagten richtet sich dagegen, daß der Klage teilweise stattgegeben worden ist.

Entscheidungsgründe

Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß sowohl der Bergfahrer als auch der Talfahrer durch nautisch fehlerhaftes Verhalten den Schiffszusammenstoß schuldhaft verursacht haben. Dem ist beizupflichten:

I. Verschulden des MS "H[REDACTED]"

1. Nach § 82 Abs. 1 Satz 2 der Allgemeinen Zollordnung (AZO) vom 29. November 1961 - BGBl. I, 1937 - müssen Schiffe, die Zollversandgut an Bord haben, für das ein Versandschein ausgestellt ist, bei Tag als Zollzeichen eine grüne Flagge führen, deren Länge 1,5 m und deren Breite am oberen Ende (am Flaggenstock) 0,75 m, am unteren Ende 0,30 m beträgt; die Flagge ist am Flaggenstock am Heck, gegebenenfalls unter der Nationalflagge zu hissen. Diese Vorschrift hat nicht nur zollrechtliche, sondern auch verkehrsrechtliche Bedeutung.

Denn sie läßt, wie das Berufungsgericht zutreffend dargelegt hat, eine Ausnahme von dem in § 25 RheinSchPolVO 1954 (jetzt: § 3.05 Nr. 1 RheinSchPolVO 1970) enthaltenen Verbot zu, andere als die in dieser Polizeiverordnung vorgesehenen Zeichen und Lichter zu gebrauchen oder diese unter anderen als denjenigen Umständen zu benutzen, für die sie vorgeschrieben oder zugelassen sind (ebenso Kahlitz, Das Verkehrsrecht auf Binnenwasserstraßen Bd. II Anm. 2 zu § 25 RheinSchPolVO; vgl. auch § 6 Abs. 1 Satz 4 SeeSchStrO 1971). Diese Ausnahmenvorschrift kann jedoch nicht, wie die Revision der Klägerin meint, über ihren Wortlaut hinaus dahin ausgedehnt werden, daß die grüne Zollflagge auch an anderer Stelle wie am Flaggenstock am Heck geführt werden darf. Dem steht vor allem der Gesichtspunkt entgegen, daß der vorschriftsmäßige Gebrauch der für den Schiffsverkehr vorgesehenen Zeichen und Lichter für dessen Sicherheit unentbehrlich ist und deshalb jede andere als die vorgeschriebene Anbringung oder Abgabe eines Zeichens oder Lichtes, schon um dadurch mögliche Verwechslungen oder Unsicherheiten zu vermeiden, nicht gestattet sein kann. Soweit die Revision der Klägerin für das Setzen der grünen Zollflagge etwas anderes aus den Vorschriften des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 - BGBl. I, 79 - herleitet, kann ihr nicht gefolgt werden. Dieses Gesetz regelt allein die Führung der Nationalflagge auf deutschen See- und Binnenschiffen, besagt mithin überhaupt nichts darüber, wo die grüne Zollflagge zu hissen ist. Auch enthält das Flaggenrechtsgesetz nicht, wie die Revision der Klägerin darzulegen sucht, unterschiedliche Regelungen

über den Ort der Anbringung der Nationalflagge zwischen See- und Binnenschiffen. Vielmehr schreibt es für beide Schiffsarten vor, daß die Flagge "in der üblichen Art und Weise" zu führen ist (§ 8 Abs. 1, § 14 Abs. 2). Das geschieht aber bei beiden Schiffsarten am achteren Flaggenstock und, wo ein solcher fehlt, am (achteren) Mast (vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. I S. 336 sowie §§ 3 und 7 Abs. 3 der - inzwischen allerdings aufgehobenen - Verordnung über die Flaggenführung der Schiffe vom 17. Januar 1936 - RGBI. I, 15).

2. Die Führung des MS "H[REDACTED]" hat durch das vorschriftswidrige Setzen der grünen Zollflagge nicht nur gegen § 25 RheinSchPolVO 1954 verstoßen, sondern auch, was das Berufungsgericht nicht erörtert hat, die jedem Schiffer obliegende allgemeine Sorgfaltspflicht verletzt (§ 4 RheinSchPolVO 1954). Denn zu dieser Pflicht gehört es, im Interesse eines sicheren Schiffsverkehrs dafür zu sorgen, daß die Zeichen und Lichter eines Fahrzeugs gut sichtbar sind und die Gefahr von Verwechslungen, soweit wie möglich, ausgeschlossen ist (vgl. nunmehr auch § 3.05 Nr. 4 RheinSchPolVO 1970). Dieser Pflicht ist die Führung des MS "H[REDACTED]" nicht nachgekommen. Das ergibt sich aus der Feststellung des Berufungsgerichts, daß es aufgrund der Art und Weise, wie die grüne Zollflagge auf MS "H[REDACTED]" befestigt war (in Höhe der Stange für die blaue Seitenflagge an dem 8 m hinter dieser Stange an der Steuerbordaußenwand der Ruff montierten Antennenmast), zu Verwechslungen zwischen dieser und der blauen

Seitenflagge habe kommen können. Hierzu hat das Berufungsgericht näher ausgeführt, die grüne Zollflagge habe beim Auswehen nach Steuerbord weitgehend den Raum ausgefüllt, der sonst von der (gesetzten) blauen Seitenflagge eingenommen werde, und sich dabei - wie diese - deutlich von den Aufbauten des Schiffes abgehoben; auch unterschieden sich die beiden Flaggen trotz ihrer unterschiedlichen Größen und Farben nicht so stark voneinander, um auf größere Entfernungen die Gefahr einer Verwechslung (bei einem irreführenden Zeigen der grünen Zollflagge) auszuschließen.

Diese Feststellungen muß auch die Revision der Klägerin hinnehmen. Sie sucht deshalb in diesem Punkte die Führung des MS "H[REDACTED]" mit dem Gedanken zu entlasten, der Verkehr müsse immer mit der Möglichkeit rechnen, daß ein bestimmtes Flaggensignal nicht die erwartete und übliche, sondern eine andere Bedeutung habe. Das ist in dieser Allgemeinheit schon deshalb nicht richtig, weil der Verkehr, wie die Vorschrift des § 25 RheinSchPolVO 1954 zeigt, grundsätzlich darauf vertrauen kann, daß ein an der vorgeschriebenen Stelle und in der vorgesehenen Weise gegebenes Zeichen allein die ihm durch die Schifffahrtspolizeiverordnung zugeordnete Bedeutung hat. Im übrigen könnte dieser Gedanke nur dann zu einer Entlastung der Führung des MS "H[REDACTED]" führen, wenn sie ihrerseits darauf hätte vertrauen können, der Verkehr werde die - falsch gesetzte - grüne Zollflagge mit der blauen Seitenflagge nicht verwechseln oder einen etwaigen Irrtum mit Bestimmtheit noch rechtzeitig bemerken.

Das war aber, wie das Berufungsgericht verfahrensrechtlich einwandfrei festgestellt hat, nicht der Fall.

3. Nach § 38 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954 muß der Bergfahrer, der den Talfahrer an seiner Backbordseite vorbeifahren lassen will, zusätzlich einen kurzen Ton geben, wenn zu befürchten ist, daß der Talfahrer die ihm nach § 38 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 (durch Nichtzeigen der blauen Seitenflagge) erteilte Weisung für eine Backbordbegegnung nicht verstanden hat, oder die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Hierzu hat die Klägerin vorgetragen, MS "H[REDACTED]" habe das Schallzeichen "1 x kurz" gegeben, als der Talfahrer auf eine Entfernung von etwa 800 m die blaue Seitenflagge gezeigt habe, und dieses Zeichen bis zum Zusammenstoß dreimal wiederholt. Das Berufungsgericht hält dieses Vorbringen für nicht bewiesen, aber auch nicht für widerlegt. Es verneint deshalb - zu Lasten der für die Nichtabgabe von Schallzeichen durch den Bergfahrer beweispflichtigen Beklagten - einen schuldhaften Verstoß der Führung des MS "H[REDACTED]" gegen § 38 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954. Das ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden, wird auch von der Revision der Beklagten nicht angegriffen.

4. Nicht zu folgen ist den Ausführungen der Revision der Beklagten, mit denen sie weitere Fehler der Führung des MS "H[REDACTED]" darzutun versucht.

a) Gewiß muß die Führung eines Bergfahrrers, dem - wie hier - ein Talfahrer in einem von anderen Fahrzeugen freien Revier auf 800 m die blaue Seitenflagge zeigt, ohne daß eine der Ausnahmen des § 40 RheinSchPolVO 1954 (jetzt: § 6.05 RheinSchPolVO 1970) vorliegt, auch damit rechnen, daß dieses Verhalten des Talfahrers auf einem Mißverständnis über die Kursweisung des Bergfahrrers beruht. Um einem solchen Mißverständnis zu begegnen, muß sie, wenn sie den Talfahrer an der Backbordseite vorbeifahren lassen will, zunächst das nach § 38 Nr. 4 RheinSchPolVO 1954 vorgeschriebene Schallzeichen "1 x kurz" (vgl. vorstehend Ziffer 3) geben. Mit Rücksicht auf die Möglichkeit eines derartigen Mißverständnisses ist sie außerdem gehalten, durch einen sorgfältigen Blick auf den Flaggenstock zu prüfen, ob die eigene blaue Seitenflagge vollständig eingezogen ist und, sofern das nicht der Fall sein sollte, es unverzüglich zu tun, um jedes Mißverständnis zu vermeiden. Hingegen würde es die Anforderungen an die Pflichten der Führung eines Bergfahrrers überspannen, wenn sie in einer Lage, die ihre besondere Aufmerksamkeit nach vorne wegen des sich dort nautisch falsch verhaltenden Talfahrers erfordert, weiter bedenken soll, dieser könne auch eine der achtern gehißten Flaggen ihres Fahrzeugs mit der (nicht gesetzten) blauen Seitenflagge verwechseln und sie müsse daher auch diese Flaggen, die sich nicht wie die blaue Seitenflagge neben, sondern hinter ihrem Steuerhaus befinden, besonders überprüfen. Es liegt deshalb kein weiteres schuldhaftes Verhalten der Führung des MS "H[REDACTED]" vor, wenn sie auf Grund des Hissens der blauen Seitenflagge durch den Talfahrer

nicht zu der Auffassung kam, daß die von ihr vorschriftswidrig geführte Zollflagge die Ursache für ein Mißverständnis des TMS "R[REDACTED]" über die beiderseitigen Begegnungskurse sein konnte.

b) Die Führung des MS "H[REDACTED]" hat auch nicht dadurch schuldhaft gehandelt, daß sie ihr Fahrzeug wegen des Backbordkurses des Talfahrers nicht nachhaltig abgestoppt, sondern "nur etwas langsamer gemacht" hat. Die gegenteilige Ansicht der Revision der Beklagten berücksichtigt insoweit nicht hinreichend die Feststellung des Berufungsgerichts, daß es der Führung des MS "Helvetia" hierdurch möglich war, ihr Fahrzeug zum linken Ufer hin wegzubringen und es dem Talfahrer zu ermöglichen, doch noch an der Backbordseite ihres Fahrzeugs vorbeizufahren. Zumindest war es nicht schuldhaft, wenn sie sich bei der Wahl zwischen einem Anhaltemanöver und einer Steuerbordkursänderung, mit der sie dem Talfahrer für die ihm gewiesene Backbordbegegnung möglichst viel Platz machen konnte, für die Kursänderung entschied.

5. Da der Talfahrer die grüne Zollflagge des MS "Helvetia" mit dessen blauer Seitenflagge verwechselt hat und dadurch sein gesamtes weiteres Verhalten veranlaßt worden ist, zieht die Revision der Klägerin zu Unrecht in Zweifel, daß die Vorwürfe, die der Führung des Bergfahrers zu machen sind und die letztlich alle mit dem vorschriftswidrigen Setzen der grünen Zollflagge zusammenhängen, für die Kollision kausal waren. Auch läßt

sich eine *a d ä q u a t e* Verknüpfung zwischen den Fehlern der Führung des Bergfahrrers und dem Schiffszusammenstoß nicht deshalb verneinen, weil der Talfahrer die blaue Seitenflagge und den Kurs zum linken Ufer hin auch dann noch beibehalten hat, als er die von ihm für die blaue Seitenflagge des Bergfahrrers gehaltene grüne Zollflagge nach einer Annäherung der beiden Fahrzeuge auf 350 - 400 m nicht mehr sah (vgl. BU S. 18). Wenn die Revision der Klägerin hieraus in Verbindung mit dem Steuerbordkurs des Bergfahrrers schließt, zumindest jetzt sei seitens des Talfahrrers kein vernünftiger und deshalb den Interessenten des MS "H[REDACTED]" nicht mehr zurechenbarer Irrtum über die tatsächliche Kursweisung dieses Fahrzeugs möglich gewesen, so steht dieser Ansicht die Feststellung des Berufungsgerichts entgegen, es habe für den Talfahrer äußerst nahe gelegen, das Verschwinden der "Seitenflagge" des Bergfahrrers auf die Stromkrümmung u n d auf dessen Steuerbordkurs zurückzuführen, mithin hierin keine geänderte Kursweisung des Bergfahrrers zu erblicken. Daß zumindest der Steuerbordkurs des Bergfahrrers ein Verschwinden seiner "Seitenflagge" bewirken konnte, vermag auch die Revision der Klägerin nicht zu bezweifeln.

II. Verschulden des TMS "R[REDACTED]"

Da der Schiffer dieses Fahrzeugs sich bis unmittelbar vor der Kollision in seiner Wohnung aufgehalten hat, wurde es bis dahin von dem Beklagten zu 2 gefahren. Ihm wirft das Berufungsgericht in erster Linie vor, daß er

das Schiff nicht nachhaltig abgestoppt habe, obwohl dies wegen der für ihn infolge des Steuerbordkurses von MS "H[REDACTED]" unklaren Lage geboten gewesen sei und ein derartiges Manöver den Zusammenstoß vermieden hätte. Weiter meint das Berufungsgericht, der Beklagte zu 2 habe bei sorgfältiger Beobachtung des Bergfahrs während dessen weiterer Annäherung noch rechtzeitig wahrnehmen können, daß dieser keine blaue Seitenflagge führte und demnach keine Weisung für eine Steuerbordbegegnung erteilt hatte. Gegen beide Punkte wendet sich die Revision der Beklagten ohne Erfolg. Zwar ist es richtig, daß ein Talfahrer - von den Sonderfällen des § 40 RheinSchPolVO 1954 abgesehen - grundsätzlich die Weisung des Bergfahrs, an welcher Seite er vorbeifahren soll, befolgen muß. Das kann ihn jedoch nicht von der weiteren Pflicht entbinden, bei einer unklaren Lage nachhaltig abzustoppen oder in solchen Fällen, in denen der Kurs eines Bergfahrs dem Zeichen zuwiderläuft, das der Talfahrer wahrgenommen hat, erneut dessen Zeichengebung mit Hilfe des Fernglases sorgfältig zu beobachten. Daß der Beklagte zu 2 das hier unterlassen hat, wird ihm daher zu Recht vom Berufungsgericht vorgeworfen.

Die Revision der Klägerin meint, der Beklagte zu 2 habe außerdem dadurch nautisch falsch gehandelt, daß er sich nicht selbst sofort mit dem Fernglas vergewissert habe, ob seine auf etwa 800 m gemachte Beobachtung, der Bergfahrer zeige die blaue Seitenflagge, richtig sei, anstatt diese Prüfung dem - ebenfalls im Steuerstuhl

anwesenden - Matrosen M [REDACTED] zu überlassen. Hierzu hätte für den Beklagten zu 2 aber nur dann ein Anlaß bestanden, wenn er sich insoweit nicht auf M [REDACTED] hätte verlassen dürfen. Dafür gibt es keinen Anhalt. Zwar spricht das Berufungsgericht davon, daß M [REDACTED] "unerfahren" gewesen sei, wohl deshalb, weil er im Verklarungsverfahren bekundet hat, er habe bisher nur vier oder fünf Reisen mit TMS "R [REDACTED]" auf dem Rhein gemacht. Bei seiner Vernehmung hat der Zeuge aber auch unbestritten angegeben, er sei insgesamt nicht ganz fünf Jahre in der Schifffahrt tätig, meistens auf der Elbe und auf den Kanälen. Bei einer derart langen Fahrzeit des Matrosen M [REDACTED] brauchte der Beklagte zu 2 aber nicht daran zu zweifeln, daß dieser das Flaggenzeichen eines Gegenkommers mit dem Fernglas überprüfen und richtig deuten könne.

Der Revision der Klägerin kann ferner nicht gefolgt werden, wenn sie meint, dem Beklagten zu 2 sei weiter vorzuwerfen, daß er die mit einem Blinklicht gekoppelten Schallzeichen des Bergfahrs nicht wahrgenommen habe. Insoweit übersieht die Revision der Klägerin, daß es nach den Ausführungen des Berufungsgerichts zwar nicht widerlegbar, aber auch nicht feststellbar ist, daß MS "H [REDACTED]" Schallzeichen gegeben hat. Das gilt nach dem angefochtenen Urteil übrigens auch für die Behauptung der Beklagten, TMS "R [REDACTED]" habe vor der Kollision mehrfach Schallzeichen gegeben.

III. Abwägung des beiderseitigen Verschuldens

Nach § 92 BinnSchG (in der bis zum 5. September 1972 geltenden Fassung; vgl. Art. 2 Nr. 3 und Art. 5 Abs. 1 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen sowie zur Änderung des Binnenschiffahrtsgesetzes und des Flößereigesetzes vom 30. August 1972 - BGBl. II 1005), in Verbindung mit § 736 Abs. 1 HGB und § 254 BGB richtet sich die Schadensverteilung bei beiderseits verschuldeten Schiffszusammenstößen "nach dem Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens". Davon ist auch das Berufungsgericht ausgegangen. Es meint, beide Seiten hätten grobfahrlässig gehandelt. Jedoch falle das Verschulden der Führung des MS "H[REDACTED]" schwerer als dasjenige des Beklagten zu 2 ins Gewicht, weil sie durch das vorschriftswidrige Hissen der grünen Zollflagge die "primäre, das Unfallgeschehen in seinem gesamten Ablauf auslösende Ursache" gesetzt habe. Daher sei eine Schadensteilung im Verhältnis von 2 (MS "H[REDACTED]") zu 1 (TMS "R[REDACTED]") angemessen.

Die Revision der Beklagten wendet sich gegen diese Ausführungen mit Erfolg. Das Berufungsgericht wertet das Verhalten des Beklagten zu 2 deshalb als grobfahrlässig, weil "er bei gehöriger Aufmerksamkeit die Kollision ungeachtet der Irreführung durch die fehlerhafte Anbringung der Zollflagge hätte abwenden können".

Damit hat es den Begriff der groben Fahrlässigkeit verkannt. Eine solche liegt nämlich erst dann vor, wenn die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich großem Maße verletzt worden und das unbeachtet geblieben ist, was im gegebenen Falle jedem hätte einleuchten müssen (BGHZ 10, 14, 16). Dafür bietet aber das vom Berufungsgericht festgestellte Verhalten des Beklagten zu 2, der durch einen unverschuldeten Irrtum mit TMS "R[REDACTED]" in eine gefährliche, dann allerdings noch zu meisternde Lage geraten ist, keinen Anhalt. Infolgedessen kann auch die Schadensverteilung, wie sie das Berufungsgericht vorgenommen hat, nicht aufrecht erhalten werden. Hierüber kann der Senat selbst neu entscheiden, weil weitere tatsächliche Feststellungen insoweit nicht in Betracht kommen (BGHZ 54, 6, 9). Die Abwägung führt zu dem Ergebnis, daß die Klägerin 3/4, die Beklagten aber lediglich 1/4 des der Klägerin entstandenen Kollisionsschadens zu tragen haben. Hierfür sind folgende Gesichtspunkte ausschlaggebend:

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung schreibt keine festen Begegnungskurse vor. Vielmehr legt sie den Bergfahrern die Pflicht auf, den Begegnungskurs - bei Tag - durch das Zeigen oder Nichtzeigen der blauen Seitenflagge festzulegen (§ 38 RheinSchPolVO 1954; § 6.04 RheinSchPolVO 1970). Die blaue Seitenflagge hat deshalb für die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf dem Rhein eine sehr

große Bedeutung, zumal Unklarheiten über den Begegnungskurs bei den vielfach schwierigen Fahrwasserverhältnissen und der oft starken Belegung des Reviers durch andere Fahrzeuge leicht zu Kollisionen führen können. Es muß daher von der Führung eines Bergfahrsers verlangt werden, daß sie in allen Fragen, die die Festlegung des Begegnungskurses mit der Talfahrt betreffen, mit ganz besonderer Sorgfalt handelt. Das gilt weiter auch deshalb, weil die blaue Seitenflagge ohnehin nicht stets gut erkennbar ist, beispielsweise, wenn die Sichtverhältnisse durch Sonnenblendung eingeschränkt sind, die Zeichengebung in einer Stromkrümmung erfolgt, die Flagge vor einem dunkel wirkenden Hintergrund gezeigt wird oder sie infolge Windes zum Bug oder zum Heck hin ausweht. Es ist daher als ein besonders schwerer Verstoß gegen die Verkehrssicherheit zu betrachten, wenn ein Schiff im Bereich der blauen Seitenflagge eine mit dieser wechselbare Flagge führt. Das schlägt sich im Rahmen der nach § 92 BinnSchG, § 736 Abs. 1 HGB und § 254 BGB vorzunehmenden Schuldabwägung mit entsprechend großem Gewicht zu Lasten der Führung dieses Schiffes nieder, zumal, wenn der Talfahrer, wie hier, allein durch die vorschriftswidrig angebrachte Flagge in die gefährliche Lage gebracht worden ist, in der er dann vermeidbare, jedoch wesentlich leichter zu bewertende Fehler gemacht hat. Mit Rücksicht darauf wäre es deshalb unangemessen, wenn die Beklagten mit mehr als einem Viertel des Kollisionsschadens der Klägerin belastet würden. Demgemäß war der Klageanspruch - unter entsprechender

Abänderung der Urteile der Vorinstanzen - dem Grunde nach nur zu 1/4 für gerechtfertigt zu erklären.

Stempel	Richter am Bundes- gerichtshof Dr. Schulze ist erkrankt und des- halb gehindert zu unter- schreiben.	Dr. Bauer
---------	--	-----------

Stempel

Dr. Kellermann

Dr. Tidow