

16

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja
(nur zu b)

RheinSchPolVO 1954 § 38 Nr. 1 - 3

- a) Hat sich die blaue Seitenflagge eines Bergfahrsers etwa zu 2/3 um den Flaggenstock gewickelt, so weist er dem Talfahrer auch dann nicht den Weg zu einer Begegnung Steuerbord an Steuerbord, wenn er bei sichtigem Wetter daneben das weiße Blinklicht zeigt.
- b) Ist die Weisung eines Bergfahrsers, an seiner Steuerbordseite vorbeizufahren, infolge fehlerhafter Zeichengebung für den Talfahrer unverbindlich, so ist sein Verhalten auch nicht dahin zu verstehen, daß er von dem Talfahrer eine Backbordbegegnung fordert.

BGH, Urt. v. 28. Mai 1973 - II ZR 80/71 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Rheinschiffahrts-
gericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 80/71

URTEIL

Verkündet am

28. Mai 1973

Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Eigner des MS "F[REDACTED]"
 - a) de H[REDACTED] G[REDACTED], W[REDACTED]/Belgien,
 - b) Witwe de H[REDACTED] - van C[REDACTED], ebenda,
2. des Schiffsführers A. M[REDACTED] zu laden
bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Onderlinge Verzekeringsmaatschappij van I[REDACTED]
S[REDACTED] "H[REDACTED]-M[REDACTED]", G[REDACTED]/Holland,
vertreten durch Abraham K[REDACTED], Albert H[REDACTED],
Cornelis B[REDACTED], Klaas L[REDACTED] und Reint Hoving S[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 14. Mai 1973 unter Mitwirkung des Vorsitzenden Richters Stimpel und der Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Rheinschiffahrtsobergerichts Köln vom 21. Mai 1971 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Rheinschiffahrtsobergericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Versicherer des MS "M I" (602 t; 310 PS). Die Beklagten zu 1 sind Eigner des MS "F" (1.327 t; 495 PS). Der Beklagte zu 2 hat MS "F" am 19. Dezember 1968 verantwortlich geführt.

An diesem Tag fuhr MS "M I" mit einer Ladung von 509 t Lava auf dem Rhein zu Tal. Gegen 10.30 Uhr begegnete es in einer starken Linkskrümmung des Stromes



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



kurz unterhalb der damals noch im Bau befindlichen Düsseldorfer Kniebrücke dem zu Berg kommenden MS "F[REDACTED]". Während der Vorbeifahrt kollidierte das Steuerbordhinterschiff des Talfahrers mit dem Steuerbordvorschiff des Bergfahrers. Der Talfahrer wurde hierbei erheblich beschädigt und mußte kurz unterhalb der Unfallstelle auf Grund gesetzt werden.

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem oder übergegangenem Recht - die Beklagten als Gesamtschuldner auf Ersatz der Unfallschäden des Eigners von MS "M[REDACTED] I" in Anspruch, und zwar die Beklagten zu 1 dinglich mit MS "F[REDACTED]" und persönlich im Rahmen des § 114 BinnSchG haftend sowie den Beklagten zu 2 unbeschränkt haftend. Nach ihrem Vorbringen ist es zu dem Zusammenstoß gekommen, weil sich die von MS "F[REDACTED]" gezeigte blaue Seitenflagge um den Flaggenstock gewickelt habe und für den Talfahrer nicht auszumachen gewesen sei. Dieser habe deshalb angenommen, der Bergfahrer wolle ihn an der Backbordseite vorbeifahren lassen, habe demgemäß die eigene - wegen weiterer rechtsrheinischer Bergfahrt geführte - blaue Seitenflagge eingezogen und den Kurs zum rechten Ufer gerichtet. Kurz darauf habe auch MS "Framar" den Kurs zum rechten Ufer hin geändert. Um den nunmehr drohenden Zusammenstoß der beiden Fahrzeuge zu vermeiden, habe MS "M[REDACTED] I" versucht, mit Backbordkurs an der Steuerbordseite des Bergfahrers vorbeizukommen. Das sei nicht mehr gelungen.

Die Beklagten bestreiten nicht, daß sich die blaue Seitenflagge des MS "F[REDACTED]" teilweise um den Flaggenstock geschlagen hatte. Nach ihrer Ansicht kommt diesem Umstand für die Kollision aber keine Bedeutung zu. Denn, wie die von MS "M[REDACTED] I" zunächst geführte blaue Seitenflagge zeige, habe man auf diesem Fahrzeug die - außerdem von MS "F[REDACTED]" durch Einschalten des weißen Blinklichts gegebene - Weisung, an der Steuerbordseite des Bergfahrs vorbeizufahren, erkannt. Jedenfalls habe man sie aber erkennen können. Es sei deshalb falsch gewesen, daß der Talfahrer kurz vor der Vorbeifahrt an dem Bergfahrer die blaue Seitenflagge eingezogen und den Kurs nach Steuerbord geändert habe, zumal der Bergfahrer auf die Kursänderung des Talfahrers sofort mit dem Schallzeichen "2 x kurz" reagiert habe.

Die Beklagten zu 1 haben MS "F[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben den - in Höhe von 30.376,74 hfl geltend gemachten - Zahlungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Ferner haben sie dem Antrag, die Pflicht der Beklagten zum Ersatz aller weiteren Unfallschäden des Eigners von MS "M[REDACTED] I" festzustellen, stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat MS "F[REDACTED]" dem zu Tal kommenden MS "M[REDACTED] I" keine ordnungsgemäße Weisung für die von ihm beabsichtigte und sodann auch eingeleitete Steuerbordbegegnung erteilt. Da die blaue Seitenflagge des Bergfahrsers etwa zu 2/3 um den Flaggenstock geschlagen gewesen sei, habe ihr eine kursweisende Bedeutung nicht zukommen können. Dasselbe gelte für das von dem Bergfahrer an Steuerbord gezeigte Blinklicht, da dieses nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften als Kursweisungsmittel nur bei Nacht oder bei unsichtigem Wetter in Betracht komme.

Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg.

a) Nach § 38 Nr. 3 a RheinSchPolVO 1954 müssen Bergfahrer, die Talfahrer an Steuerbord vorbeifahren lassen, bei Tag rechtzeitig nach Steuerbord eine hellblaue Flagge am äußeren Ende des Flaggenstocks zeigen. Die Flagge muß, wie sich aus § 21 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 ergibt, rechteckig sowie mindestens 1 m hoch und 1 m breit sein. Da diese Mindestabmessungen die gute Erkennbarkeit der Flagge sicherstellen sollen, muß sie die vorgeschriebenen Mindestmaße aufweisen, wenn sie als Zeichen geführt wird. Hiervon ist die auf MS "F[REDACTED]" gesetzte blaue Seitenflagge ganz wesentlich abgewichen, weil sie, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, sich etwa zu 2/3 um den Flaggenstock gewickelt hatte. Die Revision hält

zwar diese Feststellung für verfahrenswidrig. Ihre Rügen greifen jedoch, wie nach Art. 1 Nr. 4 EntlG BGH nicht näher begründet zu werden braucht, nicht durch. Es ist deshalb davon auszugehen, daß die blaue Seitenflagge des Bergfahrsers so, wie sie gezeigt worden ist, kein vorschriftsmäßiges Zeichen i. S. des § 38 Nr. 3 a RheinSchPolVO 1954 war. Die Flagge war daher als Kursweisung für den Talfahrer unbeachtlich (BGHZ 54, 6 ff).

b) Nach § 38 Nr. 3 b S. 1 RheinSchPolVO 1954 müssen Bergfahrer, die Talfahrer an Steuerbord vorbeifahren lassen, bei Nacht rechtzeitig an Steuerbord ein weißes gewöhnliches Blinklicht zeigen. Hingegen sieht die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 1954 - abgesehen von dem noch zu erörternden Sonderfall des unsichtigen Wetters - ein Zeigen des Blinklichts bei Tag nicht vor. Geschieht dies trotzdem, so kann dem Blinklicht aus den gleichen Gründen wie im Falle einer nicht vorschriftsmäßig geführten blauen Seitenflagge (BGH a.a.O.) keine kursweisende Bedeutung zukommen, und zwar auch dann nicht, wenn es neben einer ordnungsgemäß gesetzten blauen Seitenflagge gezeigt wird. Nun besteht allerdings bei den Schiffen vielfach die Übung, bei schlechten Lichtverhältnissen, wie beispielsweise in der Dämmerung, das weiße Blinklicht einzuschalten, um die mit der blauen Seitenflagge gegebene Kursweisung zu verdeutlichen. Ob das zulässig, insbesondere mit der Vorschrift des § 25 RheinSchPolVO 1954 ("Es ist verboten, andere als die in dieser Polizeiverordnung vorgesehenen Zeichen und Lichter zu gebrauchen oder sie unter anderen als

denjenigen Umständen zu benutzen, für die sie vorgeschrieben oder zugelassen sind") zu vereinbaren ist, bedarf hier keiner weiteren Erörterung, weil MS "F[REDACTED]" die blaue Seitenflagge nicht ordnungsgemäß geführt hat und damit eine - durch das Blinklicht zu verdeutlichende - Weisung des MS "F[REDACTED]" für eine Steuerbordbegegnung überhaupt nicht vorlag.

c) Der Revision kann nicht gefolgt werden, wenn sie meint, dem weißen Blinklicht des MS "F[REDACTED]" sei zumindest nach der Vorschrift des § 80 Nr. 1 Abs. 3 RheinSchPolVO 1954 kursweisende Bedeutung beizumessen gewesen. Die Vorschrift bestimmt, daß bei unsichtigem Wetter erforderlichenfalls die Lichter wie bei Nacht geführt werden müssen. Ihre Anwendung setzt mithin unsichtiges Wetter voraus. Darunter ist nicht, wie sich aus dem Zusammenhang der §§ 80 - 82 RheinSchPolVO 1954 ergibt, jede witterungsbedingte Sichtbehinderung zu verstehen. Vielmehr umfaßt der Begriff des unsichtigen Wetters nur solche Sichtbeschränkungen, welche die Schiffer im Interesse der Sicherheit des eigenen und der fremden Fahrzeuge sowie der Einrichtungen der Wasserstraße zwingen, die Geschwindigkeit der Sicht anzupassen (§ 80 Nr. 1 Abs. 1 S. 1), einen Ausguck aufzustellen (§ 80 Nr. 1 Abs. 2), die Nachtlichter zur besseren Kennzeichnung des eigenen Fahrzeugs und zur besseren Erkennbarkeit der für bestimmte Weisungen oder Manöver vorgeschriebenen Sichtzeichen zu führen (§ 80 Nr. 1 Abs. 3) oder bestimmte Schallzeichen zu geben (§§ 81, 82). Daß derartige Maßnahmen hier - bei einer trotz dieses Wetters unstreitig vorhandenen Sichtweite

von etwa 900 m (Schrifts. der Klägerin v. 27. Januar 1970 S. 5; Anlage zum Schrifts. der Beklagten v. 19. Februar 1970 S. 2) - geboten waren, hat das Berufungsgericht nicht festzustellen vermocht. Wenn es in diesem Zusammenhang besondere Bedeutung der Angabe des Zeugen H. beilegt hat, es sei bei den zur Unfallzeit herrschenden Sichtverhältnissen eine vorschriftsmäßig gesetzte blaue Seitenflagge besser und früher zu sehen gewesen als das wegen des Tageslichts nur auf kurze Entfernung erkennbare Blinklicht, so ist das aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

d) Stellten aber weder die - etwa zu 2/3 um den Flaggenstock geschlagene - blaue Seitenflagge des MS "F." noch das weiße Blinklicht dieses Fahrzeugs eine von dem Talfahrer zu beachtende Kursweisung dar, so kann, wie bereits oben unter b) erwähnt wurde, auch nicht, wie die Revision meint, davon ausgegangen werden, daß das Blinklicht die "kursweisende" Bedeutung der blauen Seitenflagge des Bergfahrers "verstärkt" habe.

2. Nach der im Urteil des Senats vom 20. April 1970 - II ZR 34/68 (BGHZ 54, 6 ff) vertretenen Auffassung ist in einem Fall, in dem der Bergfahrer einem Talfahrer ein der Vorschrift des § 38 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 nicht entsprechendes Zeichen zeigt und damit dem Talfahrer wegen der Unbeachtlichkeit eines derartigen Zeichens keine verbindliche Weisung für eine Steuerbordbegegnung erteilt, das Verhalten des Bergfahrers so zu verstehen, als ob er dem Talfahrer kein Zeichen

gegeben habe, dieser mithin - gemäß § 38 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 - an der Backbordseite des Bergfahrs vorbeifahren solle. Gegen diese Auffassung hat Wassermeyer (Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt, 4. Aufl. S. 192) Bedenken geäußert. Er meint, aus einer Zeichengebung, die § 38 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 nicht entspreche, folge noch nicht, daß damit einem Talfahrer der Weg zu einer Backbordbegegnung gewiesen werde. Das Zeigen eines mit § 38 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 nicht übereinstimmenden Zeichens sei deshalb dahin zu beurteilen, daß weder eine Weisung nach dieser Vorschrift noch nach § 38 Nr. 2 RheinSchPolVO 1954 erteilt werde, somit ein Verstoß des Bergfahrs gegen die ihm nach § 38 Nr. 1 RheinSchPolVO 1954 obliegende Kursweisungspflicht gegeben sei.

Dieser Ansicht ist zuzustimmen. Sie ermöglicht es einerseits dem Bergfahrs, seine fehlerhafte Kursweisung zu korrigieren, und zwingt andererseits den Talfahrer nicht, in einer für ihn wegen der fehlerhaften Zeichengebung des Bergfahrs oftmals noch unklaren Lage bereits den Weg zu einer Backbordbegegnung einzuschlagen. Darüber hinaus trägt sie in besonderem Maße dem Gedanken Rechnung, daß die Unklarheiten, die durch eine nicht der Vorschrift des § 38 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 entsprechende Zeichengebung entstehen können, grundsätzlich zu Lasten des Bergfahrs gehen müssen, weil er die Verantwortung für eine ordnungsgemäße Weisung des Begegnungskurses trägt. Das wäre möglicherweise nicht stets der Fall, wenn man es bei der Umdeutung

einer wegen ihrer Fehlerhaftigkeit unbeachtlichen Kursweisung nach § 38 Nr. 3 RheinSchPolVO 1954 in eine solche nach § 38 Nr. 2 beließe, und könnte zu einer nicht zu billigenden Verschiebung der Verantwortungsbereiche des Bergfahrrers und des Talfahrrers zu Lasten des letzteren führen.

3. Demnach hat der Beklagte zu 2 MS "M■■■■ I" keine (ordnungsgemäße) Kursweisung für die bevorstehende Begegnung erteilt. Das gereicht ihm zum Vorwurf. Daran kann schon wegen der jedem Schiffer geläufigen besonderen Bedeutung, die der Kursweisungspflicht des Bergfahrrers für die Sicherheit des Schiffsverkehrs zukommt, kein Zweifel bestehen. Auch entlastet es den Beklagten zu 2 nicht, daß sich die blaue Seitenflagge des MS "F■■■■" durch Windeinwirkung um den Flaggenstock geschlagen hatte. Zutreffend hat das Berufungsgericht zu diesem Punkt ausgeführt, es gehöre zu den Pflichten des Schiffsführers dafür zu sorgen, daß die blaue Seitenflagge stets in der vorgeschriebenen Höhe und Breite sichtbar sei. Das läßt sich auch jederzeit ohne große Mühe bewerkstelligen, da der Flaggenstock für die blaue Seitenflagge in Höhe des Steuerhauses angebracht ist und die Flagge von dort aus leicht zu erreichen und in Ordnung zu bringen ist.

4. Das Berufungsgericht hat jedes unfallursächliche Mitverschulden der Führung des MS "M■■■■ I" an der Kollision verneint. So könne nicht festgestellt werden, daß die Führung des Talfahrrers die "vom Bergfahrrer beabsichtigte aber nicht ordnungsgemäß erteilte Kursweisung

für eine Vorbeifahrt Steuerbord auf Steuerbord rechtzeitig als eine solche verstanden" habe. Unbewiesen sei auch die Behauptung, auf MS "M[REDACTED] I" habe man ein Schallzeichen des Bergfahrs überhört, da die Abgabe eines solchen Zeichens nicht festzustellen sei. Fehlerhaft sei es allerdings gewesen, daß MS "M[REDACTED] I" kein Achtungssignal gegeben habe, als sich der Kollisionskurs des Bergfahrs angezeigt habe. Inso- weit könne den Interessenten des Talfahrs jedoch nicht widerlegt werden, daß "dessen Schiffer ent- sprechend seiner durch die Umstände gerechtfertigten Annahme, auf MS "F[REDACTED]" sei keine Seitenflagge gesetzt, rechtzeitig nach Steuerbord gewichen und die Kollision für MS "M[REDACTED] I" unabwendbar erst dadurch zustande ge- kommen sei, daß auch MS "F[REDACTED]" kurz vor dem entgegen- kommenden Talfahrer wider Erwarten nachhaltig dem rechten Ufer des Stromes zustrebte". Soweit aber die Manöver der beiden Fahrzeuge "in der allerletzten Phase des Unfallgeschehens in Frage stünden, komme der Führung des MS "M[REDACTED] I" das Privileg eines entschuld- baren Handelns im letzten Augenblick zugute, da die Gefahren- situation durch die fehlerhafte Kursweisung des Berg- fahrs herbeigeführt worden" sei.

Diese Ausführungen halten nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand. Sie erschöpfen insbesondere nicht, wie die Revision mit Grund rügt, den gesamten Streitstoff.

a) Ohne Erfolg wendet sich die Revision allerdings gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, es könne nicht festgestellt werden, daß der Talfahrer rechtzeitig die Absicht des Bergfahrers erkannt habe, ihn an der Steuerbordseite vorbeifahren zu lassen. Entgegen der Ansicht der Revision folgt aus dem zeitweiligen Zeigen der blauen Seitenflagge durch den Talfahrer nicht zwingend, daß er die etwa zu 2/3 um den Flaggenstock geschlagene blaue Seitenflagge des MS "F[REDACTED]" und dessen Blinklicht gesehen und erwidert hat.

b) Nicht begründet ist außerdem die Rüge, das Berufungsgericht habe zu Unrecht angenommen, die Abgabe eines Schallzeichens durch MS "F[REDACTED]" sei nicht bewiesen. Das Berufungsgericht ist zu dieser Ansicht auf Grund einer eingehenden Würdigung des Beweisergebnisses gelangt. Daß es hierbei Verfahrensvorschriften verletzt haben soll, ist nicht ersichtlich.

c) Mit Erfolg rügt die Revision hingegen, daß sich das Berufungsgericht - zumindest nicht hinreichend - mit der Frage befaßt hat, ob die Führung des MS "M[REDACTED] I" nicht wenigstens bei Wegnahme der eigenen blauen Seitenflagge (oder sogar zuvor) die teilweise um den Flaggenstock gewickelte blaue Seitenflagge des Bergfahrers oder dessen Blinklicht und damit die unklare, gefährliche Lage hat erkennen können. Zwar hat das Berufungsgericht, allerdings in einem anderen Zusammenhang, ausgeführt, es sei wegen der Sichtverhältnisse zur Unfallzeit "eine nur knapp zu einem Drittel ausgerollte Flagge schwerlich rechtzeitig" zu sehen und ein Blinklicht "nur auf eine kurze Entfernung" auszumachen gewesen. Damit hat es aber nicht genügend die Frage erörtert, auf welche Entfernung

der Talfahrer die fehlerhafte Zeichengebung des Bergfahrers hat erkennen können, ob sie insbesondere schon auszumachen war, als der Talfahrer die blaue Seitenflagge einzog und den Kurs zum rechten Ufer hin änderte. Auf die genaue Entfernung zwischen MS "F[REDACTED]" und MS "M[REDACTED] I" im Zeitpunkt der Erkennbarkeit der unzulässigen Zeichengebung des Bergfahrers kommt es aber an, um hinreichend sicher beurteilen zu können, ob und welche Maßnahmen des Talfahrers zur Vermeidung der Kollision noch möglich und deshalb zu treffen waren. Deren Unterlassung kann dem Talfahrer allerdings nur dann zum Verschulden gereichen, wenn Zweifel an ihrer Notwendigkeit oder ihrer Wirksamkeit nicht bestanden haben. Denn mit Rücksicht darauf, daß die Risiken einer durch eine fehlerhafte Zeichengebung eines Bergfahrers eingetretenen unklaren Lage grundsätzlich zu dessen Lasten gehen müssen, kommt ein Mitverschulden des Talfahrers nur in Betracht, wenn er Fehler begeht, die trotz der Besonderheit dieser Lage unentschuldigbar sind.

Die Sache bedarf demnach weiterer Prüfung durch das
Berufungsgericht, so daß das angefochtene Urteil keinen
Bestand haben kann.

Stempel

Dr. Schulze

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Tidow