

3. Wird die Pflicht zur Beibehaltung des bisherigen Kurses für dasjenige Schiff, welchem das andere aus dem Wege gehen muß, schon durch die gegenseitige Annäherung der Schiffe und die bloße Möglichkeit einer Gefahr des Zusammenstoßens begründet? Ist die Übertretung der Vorschrift, den bisherigen Kurs beizubehalten, rechtlich bedeutungslos, wenn das zum Ausweichen verpflichtete Schiff die Kursveränderung nicht bemerkt hat?

Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See vom 23. Dezember 1871 Artt. 12. 14. 15. 17 u. 18.

I. Civilsenat. Urth. v. 14. Oktober 1882 i. S. N. (Rl.) w. Hallands
Anghots Actiebolag (Bekl.). Rep. I. 356/82.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

¹ Vgl. Entsch. d. R.G.'s in Civilt. Bd. 9 Nr. 12 S. 71.

Aus den Gründen:

„Die für den vorliegenden Fall noch maßgebende Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See vom 23. Dezember 1871, welche ihrem Inhalte nach für alle seefahrenden Nationen gilt und mithin auch hier, wo es sich um einen zwischen zwei nichtdeutschen Schiffen außerhalb der deutschen Grenzen erfolgten Zusammenstoß handelt, anzuwenden ist, enthält in den Artt. 12. 14. 15 und 17 Vorschriften darüber, welches der beteiligten Schiffe unter gewissen Umständen verpflichtet sei, dem anderen aus dem Wege zu gehen, und bestimmt dann in Art. 18:

„In allen Fällen, wo nach den obigen Vorschriften das eine von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß dieses letztere seinen Kurs beibehalten, zugleich aber die Bestimmungen des folgenden Artikels berücksichtigen.“

Die beiderseitigen Pflichten bezw. zum Aus-dem-Wege-gehen und zur Beibehaltung des Kurses korrespondieren also mit einander, und daraus ergibt sich, daß auch die letztere Pflicht nur dann eintritt, wenn diejenigen Voraussetzungen vorliegen, unter welchen für das andere Schiff die Pflicht eintritt, aus dem Wege zu gehen.

Im vorliegenden Falle, wo es sich um einen Zusammenstoß zwischen dem klägerischen Segelschiffe „Esmeralda“ und dem beklaglichen Dampfschiffe „Halland“ handelt, hat nun der Berufsrichter ein Zuwiderhandeln des klägerischen Schiffsführers Kapitän R. gegen den Art. 18 der gedachten Verordnung deshalb angenommen, weil derselbe das Ruder backbord legen und dadurch eine Kursänderung der „Esmeralda“ nach Steuerbord vornehmen ließ, während er nach Artt. 15 und 18 zum Kurshalten verpflichtet gewesen sei. Nach Art. 15 ist jedoch das Dampfschiff zum Ausweichen nur für den Fall verpflichtet:

wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff in solchen Richtungen fahren, daß für sie die Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, und mithin ist auch das Segelschiff seinerseits zum Kurshalten nur dann und erst dann verpflichtet, wenn es das Vorliegen dieser Voraussetzung erkennt oder doch bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt hätte erkennen können und müssen. Dies wird bestätigt durch die daneben bestehende Vorschrift des unmittelbar folgenden Art. 16 der Verordnung, nach welcher jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht,

nicht etwa auch aus dem Wege gehen, sondern nur seine Fahrt mindern oder, wenn nötig, stoppen und rückwärts gehen muß, und daß auf diesen Fall die Vorschrift des Art. 18 a. a. D. sich nicht bezieht. Es liegt auch in der Natur der Sache, daß durch Art. 15 eine Verpflichtung zum Aus-dem-Wege-gehen nur statuiert werden konnte für solche Fälle, in welchen die Richtungen der beiden in Bewegung befindlichen Schiffe die Gefahr eines Zusammenstoßens begründen und mithin das Abweichen des einen oder anderen Schiffes von seinem bisherigen Kurse erforderlich machen, da die bloße Annäherung ohne eine infolge der Richtungen der Schiffe zu befürchtende Kreuzung der Kurse an sich eine Gefahr des Zusammenstoßens noch keineswegs bedingt.

Der Berufungsrichter folgert nun das Vorliegen der Verpflichtung des klägerischen Schiffes zur Beibehaltung seines Kurses (und mithin die Verpflichtung des beklagten Schiffes zum Ausweichen) schon aus der Thatfache, daß „die „Esmeralda“ nach ihrer Verklärung den „Holland“ gesehen hatte und zwar unter Umständen, die eine Gefahr des Zusammenstoßens wenigstens als möglich erscheinen lassen“. Dies ist jedoch keineswegs eine genügende Feststellung des zur Anwendung des Art. 18 der Verordnung erforderlichen Thatbestandes. Denn aus dem bloßen Sehen des beklagten Dampfschiffes folgt an sich noch nicht das Vorhandensein und Erkennen einer die Gefahr des Zusammenstoßens bedingenden Richtung desselben, und die bloße Möglichkeit einer solchen Gefahr, welche der Berufungsrichter als dem Führer der „Esmeralda“ aus den Umständen ersichtlich annimmt, ist ein zu unbestimmter und allgemeiner Begriff, als daß sie der in Art. 15 a. a. D. vorausgesetzten Wirklichkeit der Gefahr gleichgestellt werden könnte. Der Begriff „Gefahr“ involviert nicht nur die Möglichkeit, sondern auch einen mehr oder weniger hohen Grad von Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines zu befürchtenden Ereignisses. . . .

Die Ansicht des Berufungsrichters, daß die Kursänderung der „Esmeralda“ nicht deshalb ihre rechtliche Bedeutung verliere, weil der „Holland“ seinerseits die „Esmeralda“ nicht gesehen habe und daher ein auf Ausweichen berechnetes Manöver des „Holland“ durch die „Esmeralda“ nicht vereitelt sein könne, wird vom Revisionskläger mit Unrecht als rechtsirrtümlich angefochten. Denn es ist zwar zuzugeben, daß die Vorschrift des Kurshaltens für das eine der betreffenden beiden Schiffe auf der Erwägung beruht, dem anderen, zum Ausweichen ver-

pflichteten Schiffe die Ausführung des dazu erforderlichen Manövers zu erleichtern und es vor Störungen in demselben zu sichern. Dadurch rechtfertigt sich aber keineswegs die Meinung des Revisionsklägers, daß die Pflicht zum Kurshalten nach Art. 18 der Verordnung erst mit dem Augenblicke beginne, wo auf seiten des anderen Schiffes ein auf das Ausweichen hinzielendes Manöver bereits begonnen hatte oder doch beabsichtigt wurde. Denn der Art. 18 a. a. O. statuiert, für die Verpflichtung zur Beibehaltung des Kurses keine andere Voraussetzung, als daß nach den vorausgegangenen Vorschriften das andere Schiff aus dem Wege zu gehen hat, also nach den vorliegenden tatsächlichen Verhältnissen dazu verpflichtet ist.

Ebenso wenig kann dem Revisionskläger darin beigespflichtet werden, daß der Art. 18 a. a. O. nur den Zweck habe, den Erfolg des Manövers des anderen Schiffes zu sichern, und daß das in der Übertretung desselben liegende Verschulden daher sine effectu sei und rechtlich nicht zugerechnet werden könne, wenn im konkreten Falle durch das vorschriftswidrige Verhalten zwar in natürlicher Folge ein Schaden eingetreten, jener Zweck der Vorschrift aber nicht dadurch vereitelt sei. Denn der Zweck des Art. 18 a. a. O. geht in gleicher Weise wie derjenige der übrigen Vorschriften der Verordnung ganz allgemein dahin, das Zusammenstoßen von Schiffen und die dadurch herbeigeführten Beschädigungen zu verhüten. Die besonderen Gründe, auf welchen die einzelnen zu diesem allgemeinen Zwecke gegebenen Vorschriften beruhen, können es unmöglich rechtfertigen, eine Kollision, welche tatsächlich durch die Übertretung einer dieser Vorschriften herbeigeführt ist, rechtlich als eine kasuelle anzusehen und die Kausalität derselben mit der Übertretung im Rechtsinne deshalb zu verneinen, weil zufällig der Schaden nicht in der Weise, welche das Gesetz speziell vor Augen hatte und verhüten wollte, sondern in anderer Weise eingetreten ist. Daß die privatrechtliche Haftung für die Folgen der Kontravention gegen ein Polizeigesetz über dessen nächsten Zweck nicht hinausgehe, ist eine ganz willkürliche Annahme. Vielmehr entspricht es gerade der Bedeutung eines auf Schadensverhütung abzielenden Polizeigesetzes, daß der Übertreter desselben denjenigen Schaden, welchem das Gesetz vorbeugen will, als durch die Übertretung verursacht gelten lassen muß, wenn dieser Schaden nach den Umständen dadurch verursacht sein kann.

Vgl. Entsch. d. R.D.G.'s Bd. 27 S. 171 u. 172.

Durch die Übertretung eines solchen Gesetzes erhält das betreffende Thun oder Unterlassen nicht nur einen widerrechtlichen Charakter, sondern erscheint auch als ein schuldhaftes. Im vorliegenden Falle war dasselbe auch im Rechtsinne nicht sine effectu, da gerade mit demjenigen Schiffe, in bezug auf welches in concreto die Übertretung stattgefunden hat, der Zusammenstoß, welchen die Verordnung durch die Vorschrift des Art. 18 verhüten wollte, wirklich eingetreten ist.“ . . .