

76. Zur Ausweichpflicht von Schiffen nach Art. 24, 19, 21 der Seestraßenordnung.

I. Zivilsenat. Urst. v. 29. Januar 1921 i. S. B.-Reederei (Bekl.) w. D. D.-Linie (Kl.). I 145/20.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen. — II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 17. August 1913 gegen 10 $\frac{1}{2}$ Uhr abends stießen der Dampfer Kronprinz der Klägerin und der Dampfer Killing der Beklagten im englischen Kanal zusammen. Sie lagen, nach Westen fahrend, auf ungefähr parallelen Kursen, der Dampfer Kronprinz südlich vom Dampfer Killing. Dampfer Kronprinz wollte nach Southampton und änderte zu diesem Zwecke seinen Kurs durch Steuerbordrudder. Im Verfolg ihrer weiteren Manöver gerieten beide Schiffe aneinander und erlitten dadurch Beschädigungen. Beide Parteien verlangen mit Klage und Widerklage Bezahlung des Schadens.

Das Landgericht erklärte die Klage und die Widerklage je zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt. Das Oberlandesgericht erachtete die Klage zu $\frac{2}{3}$ und die Widerklage zu $\frac{1}{3}$ für berechtigt. Auf die Revision der Beklagten wurde das landgerichtliche Urteil wiederhergestellt.

Aus den Gründen:

Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Zu der maßgeblichen Zeit sei die Lage der Dampfer Kronprinz und Killing zueinander so gewesen, daß der Dampfer Killing als „überholendes“ Schiff im Sinne des Art. 24 SeeStrD. anzusehen war, solange beide Schiffe ihren Kurs beibehielten. Durch die Steuerbordwendung des Kronprinz (um zunächst 4 Strich) sei eine völlig neue Lage entstanden. Jetzt habe von einem Überholen im Sinne von Art. 24 nicht mehr die Rede sein können, vielmehr hätten die beiden Dampfer erkennbar auf sich kreuzenden Kursen gelegen. Damit sei die Vorschrift des Art. 19 in Kraft getreten: der Dampfer Kronprinz, der den Dampfer Killing an Steuerbordseite gehabt habe, sei das ausweichpflichtige Schiff geworden, während der Dampfer Killing nach der Vorschrift von Art. 21 Kurs und Geschwindigkeit hätte beibehalten müssen. Es habe nichts vorgelegen, was aus den in der Anm. zu Art. 21 angegebenen Gründen (vgl. auch Art. 27, 29) zum Abweichen von jener Regel hätte veranlassen müssen.

Die Angriffe der Revision gegen diese mit dem Gutachten des Sachverständigen W. und dem landgerichtlichen Urteil übereinstimmende Auffassung sind nicht zutreffend. Die fragliche Vorschrift des Art. 24 besagt nur, daß ein überholendes Schiff, d. h. ein Fahrzeug, das sich einem anderen Fahrzeuge aus einer Richtung her nähert, die mehr als zwei Strich hinter der Richtung quer ab liegt (2 Strich achterlicher als davor), diese Eigenschaft nicht schon in dem Augenblicke verliert, wo es infolge weiteren Auslaufens oder der Vergrößerung der seitlichen Entfernung der Schiffe voneinander, Wierens, Ausschereus oder dergleichen, aus dem sog. dunklen Winkel des vorfahrenden Schiffs heraustritt und so die Beilung der beiden Fahrzeuge geändert wird. Vielmehr soll solchenfalls die Ausweichpflicht des überholenden Schiffs bestehen bleiben, bis es das andere Fahrzeug „klar passiert“ hat, d. h. das Achterende des überholenden soweit über den Vordersteven des überholten Schiffs hinausgekommen ist, daß auch ungewöhnliche Umstände (Wieren, Sog, Ausscheren, Strom- und Fahrtverlust infolge Ruderlegens usw.) einen Zusammenstoß nicht mehr herbeiführen können (Schaps-Mittelstein, Seerecht, 2. Aufl. S. 834 ff., Anm. 10 u. 9 zu Art. 24 der SeeStrD.). Etwas anderes aber ist es, wenn während des Überholens das vorfahrende Schiff durch eine eigene größere Kursänderung das bisher in seinem dunklen Winkel fahrende Schiff auf seine eigene, d. h. des vorfahrenden Schiffs, Steuerbordseite gebracht hat. Denn damit wurde eine ganz neue Sachlage geschaffen, indem nunmehr beide Schiffe klar erkennbar auf sich kreuzenden Kursen lagen, so daß ihre Ausweichpflicht sich nach Art. 19, 21 SeeStrD. bestimmte. Der Ansicht der Revision, daß ein solcher Wechsel in der Pflicht des Ausweichens und Kurshalteus eine gefährliche und die Absichten der

Seestr.D. durchkreuzende Unsicherheit der Navigation zur Folge haben würde, kann nicht zugestimmt werden. Vielmehr würde gerade die Beibehaltung der für das Überholen gegebenen Ausweichvorschriften auch für den Fall einer neu geschaffenen Lage der fraglichen Art erhebliche Unzuträglichkeiten und Gefahren mit sich bringen. Dabei kann es dahingestellt bleiben, ob die Überholung im Sinne von Art. 24 erst dann, wenn der Vordersteven des nachfahrenden Schiffs querab von der Hecklinie des anderen liegt (Schaps-Mittelstein S. 834, Anm. 9 zu Art. 24 der SeeStr.D.), oder schon früher beginnt.

Somit hatte der Dampfer Killig, nachdem vom Dampfer Kronprinz die erwähnte und von der Führung des erstgenannten Schiffs klar erkannte Kursänderung nach Steuerbord vorgenommen worden war, seinerseits Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten, und zwar auch dann, wenn das Vorgehen der Führung des Dampfers Kronprinz unverständlich und unsachgemäß war oder wenn die Leitung des Dampfers Killig annehmen durfte, der Kronprinz wolle vor dem Bug des Killig kreuzen. Denn das Berufungsgericht hat ohne erkennbaren Rechtsirrtum festgestellt, daß nichts vorgelegen habe, was die Killig-Führung hätte veranlassen müssen, aus den in der Anm. zum Art. 21 angeführten Gründen von der Regel des Art. 21 abzuweichen, und es ist ferner weder behauptet noch sonst hervorgetreten, daß etwa eine solche Abweichung nach Art. 27, 29 geboten gewesen wäre. . . .