

13. Welchem Zweck dient die Vorschrift über die Lichterführung manövrierunfähiger Schiffe? Inwiefern kann ein Verstoß gegen sie von ursächlicher Bedeutung für den Unfall eines aufkommenden Schiffes sein?

HGB. §§ 735, 736, 738. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 Art. 4, 13. Seefraßenordnung Art. 11.

I. Zivilsenat. Urt. v. 22. Juni 1929 i. S. T. & D. Sine u. Gen. (Bekl.) w. S. Gebrüder (Al.). I 343/28.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

In der Nacht zum 28. Dezember 1926 geriet auf der Elbe auf dem Böschrüden der der Erstbeklagten gehörige Dampfer „Port Darwin“ auf Grund. Der mehrere Stunden später, kurz nach 5 Uhr morgens, elbaufwärts kommende Dampfer der Klägerin „Emma Sauber“ wich mit Steuerbordrudder aus und geriet dabei ebenfalls auf dem Böschrüden fest. Während der Annäherung der „Emma Sauber“ brannten auf der „Port Darwin“, die einen Anker geworfen hatte, zwar die in Art. 11 Abs. 2 der Seefraßenordnung vorgeschriebenen Ankerlichter, nicht aber die in Abs. 4 dieses Artikels für Fahrzeuge, die in einem Fahrwasser oder nahe bei einem solchen am Grunde feststehen, weiter vorgeschriebenen, die Manövrierunfähigkeit anzeigenden und in Art. 4 a SeefrD. näher bezeichneten zwei roten Lichter. Die Klägerin behauptet, der Führer ihres Schiffes sei durch die schuldhaft vorschriftswidrige Lichterführung der „Port Darwin“ zu irrtümlicher Beurteilung der Lage veranlaßt und so gehindert worden, mit Backbordrudder auf einem die Gefahr einer Grundberührung ausschließenden Kurs der „Port Darwin“ auszuweichen. Sie fordert von der Erstbeklagten als der Reederei des Dampfers „Port Darwin“ und von der Zweitbeklagten als selbstschuldnerischer Bürgin Ersatz des durch die Grundberührung entstandenen Schadens.

Die Beklagten bestreiten ein Verschulden der Besatzung des Dampfers „Port Darwin“, messen vielmehr die Schuld am Festgeraten der „Emma Sauber“ deren Führung bei.

Die Beklagten unterlagen in allen drei Rechtszügen.

Aus den Gründen:

(Nach Wiedergabe der nautischen Lage wird ausgeführt:)

Das Berufungsgericht kommt zu dem Ergebnis, daß die Vorschriften der Seestraßenordnung über Lichterführung auf der „Port Darwin“ schuldhaft verletzt worden seien und daß das danach anzunehmende schuldhafte Verhalten des Führers der „Port Darwin“ ohne mitwirkendes Verschulden der Besatzung der „Emma Sauber“ ursächlich gewesen sei für das Festgeraten des letztgenannten Dampfers, da dieser bei rechtzeitiger Kenntnis davon, daß er ein manövrierunfähiges Schiff vor sich habe, mit Backbordruder an der „Port Darwin“ vorbeigegangen wäre, einem Manöver, das die Gefahr des Festgeratens ausgeschlossen hätte. Der Berufungsrichter hält danach die Klage aus § 738 HGB., § 823 BGB. für begründet.

Die Rechtslage ist allerdings, da ein englisches Schiff beteiligt und ein eigenes Verschulden des Reeders nicht behauptet ist, nicht nach den bezeichneten Vorschriften zu beurteilen, sondern gemäß Art. 12 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGBl. 1913 S. 49) aus Art. 13 dieses Abkommens. Auch § 254 BGB., den das angefochtene Urteil bei der Würdigung eines mitwirkenden Verschuldens der „Emma Sauber“ anführt, kommt gegenüber Art. 4 des erwähnten Abkommens nach dem Sachverhalt nicht in Frage (RGZ. Bd. 78 S. 176, Bd. 94 S. 93). Die Anwendung dieser Bestimmungen führt jedoch hier zu keiner abweichenden Beurteilung der Sachlage. Soweit die Entscheidung in Anwendung von § 254 BGB. auf das weitaus überwiegende Verschulden der Besatzung des Schiffes der Erstbetroffenen gestützt ist, handelt es sich nur um eine in zweiter Linie hinzugefügte Begründung der Entscheidung. Diese beruht somit nicht auf der unzulässigen Anwendung dieses Rechtsgrundsatzes.

Die Revision wünscht zunächst eine Nachprüfung der Erwägungen, aus denen das angefochtene Urteil zur Bejahung eines Verschuldens der „Port Darwin“ gelangt ist. Sie geben indessen keinen Anlaß zu Beanstandungen. Mit Recht erachtet es das Berufungsgericht als schuldhaften Verstoß gegen die Vorschriften der Seestraßenordnung über Lichterführung, daß die die Manövrierunfähigkeit anzeigenden zwei roten Lampen während der Annäherung der „Emma Sauber“ nicht gezeugt waren. Man muß von der Schiffsleitung fordern, daß

von vornherein für den Fall einer Störung der Lichtkabelleitung die Anbringung von Reiserbeöllampen in einer Weise sichergestellt ist, die ihr vorschriftsmäßiges Brennen gewährleistet. Die vom Berufungsgericht festgestellten äußeren Umstände (Windstärke 6) waren keinesfalls derartig, daß das Verjagen der Öllampen auf einen nicht zu vertretenden Zufall oder gar auf höhere Gewalt zurückgeführt werden könnte, zumal da sich schon beim ersten Versuch zum Aufbringen der Lampen, einige Stunden vorher, die ungeeignete Art ihrer Anbringung herausgestellt hatte.

Ohne Verstoß gegen Rechtsgrundsätze hat das angefochtene Urteil auch den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Verletzung der Vorschriften über Lichterführung bei der „Port Darwin“ und dem Auflaufen der „Emma Sauber“ als gegeben angesehen. Es jagt hierüber, daß der Entschluß der Schiffsleitung der „Emma Sauber“, an der „Port Darwin“ mit Steuerbordruder vorbeizugehen, welcher das Auflaufen zur Folge hatte, nur durch die irrtümliche Annahme veranlaßt worden sei, man habe einen Dampfer vor sich, bei dem noch mit einer Bewegung voraus zu rechnen und daher ein Kreuzen des Buges gefährlich war. Diese irrtümliche Auffassung beruhte nach Annahme des Berufungsgerichts lediglich auf der unrichtigen Lichterführung des auf Grund sitzenden Dampfers; ohne sie würde die „Emma Sauber“ das gefährliche Backbordruder-Manöver ausgeführt haben.

Diese Erwägungen liegen im wesentlichen auf tatjächlichem Gebiet und enthalten keinen Verstoß gegen Rechtsgrundsätze . . .

(Nach weiteren Ausführungen zur Frage des ursächlichen Zusammenhangs wird fortgefahren:)

Mit seinen Ausführungen zur Frage des Verschuldens und des ursächlichen Zusammenhangs hat das angefochtene Urteil sich auch nicht in Widerspruch gesetzt mit dem Urteil des Reichsgerichts im John Johannsson-Etna-Fall (Hans. UZ. Hauptblatt 1887 Nr. 35). Dort ist lediglich ausgeführt: Aus unrichtiger Lichterführung eines festgeratenen Schiffes könne nicht ohne weiteres auf mitwirkendes Verschulden dieses Schiffes an dem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug geschlossen werden, wenn letzteres ein Verschulden treffe, das schon für sich den Zusammenstoß vollständig erkläre. Eine Befreiung des aufstrennenden Schiffes von den Folgen seines Verschuldens könne vielmehr nur dann eintreten, wenn es

nachweise, daß das festgefahrene Fahrzeug schuldhaft nicht einer Verpflichtung nachgekommen sei, durch seine Lichterführung aufkommende Schiffe vom unrichtigen Kurs abzuhalten, und daß bei richtiger Lichterführung der Zusammenstoß vermieden worden wäre. Weiterhin wird dort ausgeführt: Der Zweck der Vorschriften über die Lichterführung manövrierunfähiger Fahrzeuge sei nur der, anderen Schiffen darzutun, daß das die Lichter zeigende Fahrzeug nicht aus dem Wege gehen könne, nicht aber der, zu Rückschlüssen über die Grenzen des Fahrwassers zu dienen. Ein Verstoß gegen die Vorschriften stelle daher bloß in bezug auf solche Schäden ein erhebliches Verschulden dar, die ein aufkommendes Schiff erlitten habe infolge der durch den Verstoß veranlaßten irrigen Annahme, ein manövrierfähiges Fahrzeug vor sich zu haben, und infolge der dadurch gebotenen Manöver, nicht aber insoweit, als das aufkommende Schiff unter Vernachlässigung der gebotenen eigenen Sorgfalt daraus Schlüsse auf die Grenzen des Fahrwassers gezogen habe.

Gerade der dort erwähnte erste Fall ist hier gegeben: Die falsche Lichterführung des festgerateten Dampfers hat ein aufkommendes Schiff, das an sich gefahrlosen Kurs steuern wollte, in den Glauben versetzt, ein noch manövrierendes Fahrzeug vor sich zu haben, und dadurch bei diesem die Manöver veranlaßt, die das Festgeratete zur Folge hatten. Die Beurteilung, die diese Sachlage durch das Berufungsgericht erfahren hat, entspricht den oben wiedergegebenen Rechtsgrundsätzen über die Bedeutung der Vorschriften der Art. 4a und 11 Abs. 4 SeefrD. und über die Grenzen des ursächlichen Einflusses eines Verstoßes dagegen auf Unfälle eines aufkommenden Schiffes . . .