

3. Zur Auslegung der Artt. 18. 21 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See.

I. Civilsenat. Urt. v. 2. Oktober 1886 i. S. L. u. Co. (Kl.) w.
M. (Bekl.) Rep. I. 258/86.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 9. September 1885 stieß die unter dem Kommando eines Lotsen im Schlepptau des Dampfers Wesuv und mit dem an ihrer

Steuerbordsseite befestigten Dampfer Triumph einkommende norwegische Bark Lady Blessington auf der Elbe im Hamburger Hafen mit einer längsseits des oberhalb der St. Pauli-Landungsbrücke an der westlichen Duc d'Albe liegenden Dampfschiffes Europa vertauten beladenen Schute zusammen und zerdrückte dieselbe, so daß sie sofort sank. Die Kläger als Eigentümer der Schute bezw. der Ladung derselben verlangen von dem Beklagten, welcher für die Rhederei der Lady Blessington die Kaution übernommen hat, den Ersatz des hierdurch verursachten Schadens mit der Behauptung, daß der Zusammenstoß durch eine Person der Besatzung der Lady Blessington oder der von ihr benutzten Schleppdampfer Vesuv und Triumph verschuldet und deshalb von der Rhederei des erstgedachten Schiffes zu vertreten sei. . . In beiden Vorinstanzen ist die Klage abgewiesen, weil ein Verschulden in der Führung der Lady Blessington nicht vorliege.

Aus den Gründen:

„Die von den Klägern eingelegte Revision muß für begründet erachtet werden.

1. In der Berufungsinstanz haben die Kläger der Lady Blessington es auch zum Vorwurfe gemacht, daß sie dem Art. 21 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 zuwider sich schon von vornherein, bevor sie, um dem Dampfschiffe Frieze auszuweichen, Steuerbordrudder gab, in der nördlichen anstatt in der auf ihrer Steuerbordsseite liegenden südlichen Fahrwasserhälfte gehalten habe, obwohl sie noch dazu vermöge ihrer Ladung nach dem am Südufer befindlichen Petroleumhafen bestimmt gewesen sei. Der Beklagte hat diese Thatfachen auch nicht bestritten, den Art. 21 a. a. O. aber für unanwendbar erklärt, da einkommende Schiffe sich ganz allgemein an der Stadtseite halten müßten, weil von dort der Hafencapitän an Bord komme, und da die südliche Fahrwasserhälfte auch für die Lady Blessington nicht tief genug gewesen sei.

Das Berufungsgericht nimmt nun an, daß der ursachliche Zusammenhang dieses Verhaltens der Lady Blessington mit der stattgehabten Kollision nicht bezweifelt werden und dieselbe sich, falls sie dieserhalb ein Verschulden treffe, nicht damit exculpieren könne, daß erst durch das unerwartete Manöver des Frieze eine Situation geschaffen sei, durch welche der Zusammenstoß unvermeidlich wurde. Es erachtet auch den Art. 21 a. a. O., welcher lautet:

„In engen Fahrwassern muß jedes Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder des Fahrwassers halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt,“

hier für anwendbar, da derselbe zwischen alleinfahrenden Dampfern und solchen, welche ein anderes Schiff schleppen, nicht unterscheidet und der Hamburger Hafen im Sinne des Gesetzes ein enges Fahrwasser sei. Dagegen ist es nach der Ansicht des Berufungsgerichtes nicht die Absicht dieser Vorschrift, einem im Fahrwasser befindlichen Dampfschiffe schlechthin und ausschließlich nur in dem vorgesehenen Falle einer zu vermeidenden Gefahr zu gestatten, das an der Backbordseite liegende Ufer anzulaufen oder sich demselben thunlichst zu nähern, zumal nicht bei dem Verkehre im Hafen, für welchen mit Rücksicht auf seine Zwecke und die sich daraus ergebenden besonderen Komplikationen jedenfalls in ganz besonderem Maße gelten müsse, daß zur Abweichung von der Vorschrift des Art. 21 a. a. D. nicht bloß die Rücksicht auf eine anderen Falles zu befürchtende Gefahr, sondern auch jeder andere verständige und plausible Grund, sich dem an Backbord liegenden Ufer zu nähern, genüge. An einem solchen ausreichenden Grunde habe es aber im vorliegenden Falle nicht gefehlt, da der Umstand, daß nach dem über die Zwangslotsen im Hamburger Hafen bestehenden Vorschriften die *Lady Blessington*, zumal als fremd einkommendes Schiff, das Anborkommen eines solchen Lotsen von der Stadtseite her habe erwarten müssen, es vollkommen rechtfertige, daß das Schiff sich beim Einlaufen in den Hafen an der Nord- (der Stadt-) Seite hielt, woselbst es denn auch thatsächlich im Momente der Kollision einen Hafenlotfen an Bord genommen habe.

Diese Auslegung des Gesetzes kann nicht gebilligt werden. Der Zweck des Art. 21 a. a. D. ist in gleicher Weise wie derjenige der übrigen Vorschriften der Verordnung auf die möglichste Vermeidung der Kollisionsgefahr gerichtet, und die hier in Frage stehende Vorschrift der Verordnung ist beim Vorliegen ihrer Voraussetzungen ebenso strikt zu befolgen, wie die übrigen, mit denen sie auch in der Form („muß“) übereinstimmt. So ist z. B., wie in der englischen Praxis wiederholt angenommen ist,

vgl. Marsden, *The Law of collisions at Sea* S. 405 u. Maude and Pollock, *The Law of merchant Shipping* (Edit. IV) S. 603, eine der Vorschrift des Art. 21 entgegenstehende Übung auf dem be-

treffenden Flusse oder Fahrwasser kein Entschuldigungsgrund für die Nichtbeachtung. Dem ganz klaren Wortlaute nach erscheint auch, sobald die Voraussetzung: „wenn es ohne Gefahr ausführbar ist“ vorliegt, jeder andere Grund, die Nichtbefolgung des Art. 21 a. a. D. zu rechtfertigen, ausgeschlossen. Ob vom Standpunkte des Gesetzgebers diese strenge Vorschrift empfehlenswert war, ist für ihre Anwendung unerheblich. Es kann z. B. bezweifelt werden, ob es nicht dem Zwecke der Vermeidung von Kollisionen mehr entsprechen würde, einem Dampfschiffe, welches die Bestimmung hat, eine Reihe von verhältnismäßig nahe bei einander liegenden Häfen oder Orten des an seiner Backbordseite befindlichen Ufers des betreffenden Meeresarmes oder Flusses anzulaufen, zu gestatten, sich überhaupt an dieser Seite der Fahrwinne zu halten, als es durch die Vorschrift des Art. 21 der Verordnung zu zwingen, das Fahrwasser zwischen den einzelnen anzulaufenden Plätzen stets zweimal zu kreuzen. Denn davon, daß es einem solchen Dampfschiffe nach Art. 21 a. a. D. nicht gestattet ist, zu dem gedachten Zwecke die an seiner Steuerbordseite liegende Seite der Fahrwinne behufs des Anlegens an seinen Bestimmungsplätzen auch nur zeitweise zu verlassen, kann allerdings keine Rede sein. Daß dies nicht der Sinn des Art. 21 a. a. D. ist, ergibt sich aus der doppelten Voraussetzung seiner Vorschrift, welche außer der Abwesenheit einer durch deren Befolgung hervorgerufenen Gefahr in der Ausführbarkeit der Vorschrift besteht, wie dies noch klarer aus dem englischen Texte dieser internationalen Bestimmungen hervorgeht, wo die betreffenden Worte des Art. 21 lauten: „when it is safe and practicable.“

Ausführbar (practicable) ist die Befolgung der Vorschrift aber nicht, wenn das betreffende Dampfschiff dadurch verhindert sein würde, seinen Bestimmungsort zu erreichen. Aus demselben Grunde erscheint die Vorschrift des Artikels auch nicht anwendbar, wenn in einem Teile des Fahrwassers, welcher zugleich als Hafen dient, ein Dampfschiff einen auf seiner Backbordseite liegenden Ankerplatz oder ein an diesem Flußufer liegendes Dock behufs des Lösschens oder Ladens aufzusuchen hat, da es hier ebenfalls an dem Momente der Ausführbarkeit der Vorschrift fehlt, wogegen andererseits die Annahme, daß in solchen Teilen eines engen Fahrwassers, welche zugleich als Hafen dienen oder in welchen ein Hafenverkehr stattfindet, die Vorschrift des Art. 21 a. a. D. schlechthin als suspendiert zu gelten habe, ebenso-

wenig gerechtfertigt sein würde, wie dies in betreff der übrigen Vorschriften der Kaiserl. Verordnung über das Ausweichen der Schiffe u. d. d. Fall ist. Als eine Verletzung des Art. 21 und als rechtsirrtümlich erscheint es hiernach, wenn das Berufungsgericht — jedenfalls im Hafen — außer der anderenfalls zu befürchtenden Gefahr auch „jeden anderen verständigen und plausible Grund“, sich dem an Backbord liegenden Ufer zu nähern, als genügend ansieht, um eine Abweichung von dieser Vorschrift zu rechtfertigen. Dasselbe gilt auch für den konkreten Grund, welchen das Berufungsgericht im vorliegenden Falle als ausreichend betrachtet, um es zu rechtfertigen, daß der Schleppzug sich schon beim Einlaufen in den Hafen an der Nordseite (der auf der Backbordseite des Schiffes liegenden Seite des Fahrwassers) hielt. Denn der Umstand, daß nach den über die Zwangslotfen im Hamburger Hafen bestehenden Vorschriften die Lady Blessington das Anbordkommen eines solchen Lotfen von der Stadtseite her zu erwarten hatte, verpflichtete das Schiff nur dazu, vor dem Einlaufen in den Hafen diese seine Absicht den Hafenslotfen durch ein Signal oder auf sonstige Weise rechtzeitig kundzugeben und dann seine weiteren Manöver so einzurichten, um einem Lotfen das Anbordkommen zu ermöglichen, wogegen daraus, daß die Hafenslotfen sich — wie nach dem angefochtenen Urtheile angenommen werden muß — auf der Stadtseite aufzuhalten pflegen und mithin ihr Anbordkommen von dieser Seite her zu gewärtigen ist, an sich noch keineswegs die Verpflichtung und deshalb auch nicht die Berechtigung folgt, dem Art. 21 a. a. D. der Kaiserl. Verordnung zuwider dem Lotfen auf die Backbordseite des Fahrwassers entgegenzufahren und dadurch dem Füllführer, welcher den Lotfen an Bord bringt, die Arbeit zu erleichtern. Etwaige durch die Natur und die Bedürfnisse des Hafenverkehrs bedingte Zweckmäßigkeitsgründe, welche hierfür sprechen könnten, verdienen dem Art. 21 a. a. D. gegenüber keine Beachtung. Um solche zur Geltung zu bringen, ist vielmehr erforderlich, daß die zuständige örtliche Behörde von der ihr durch den Art. 25 der Kaiserl. Verordnung gestatteten Befugnis Gebrauch macht, bezüglich der Schifffahrt in Häfen, auf Flüssen und Binnengewässern besondere Vorschriften zu erlassen, deren Wirksamkeit nach Art. 25 a. a. D. durch die Vorschriften der Verordnung nicht beeinträchtigt wird. Daß aber solche besondere lokalen Vorschriften, welche eine Abweichung von der Bestimmung des Art. 21 a. a. D.

enthalten, für den Hamburger Hafen bestehen, ist vom Berufungsgerichte nicht festgestellt. Das angefochtene Urteil unterliegt hiernach der Aufhebung. Jedoch konnte in der Sache selbst nicht erkannt werden und war die Sache in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen, weil der Beklagte zur Exculpation der Lady Blessington auch geltend gemacht und unter Beweis gestellt hat, daß dieselbe sich ihres Tiefganges wegen nicht auf dem südlichen (an ihrer Steuerbordseite liegenden) Fahrwasser habe schleppen lassen können, über welchen an sich erheblichen Einwand noch nicht erkannt ist.

2. Die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichtes, daß — abgesehen von der Frage des Zuwiderhandelns gegen den Art. 21 der Kaiserl. Verordnung — der Lady Blessington bei ihrem sonstigen Verhalten keinerlei Verschulden zur Last falle, beruhen im wesentlichen auf tatsächlichen Feststellungen, und es ist nicht ersichtlich, daß bei diesen Ausführungen irgendwie prozessualisch oder rechtsgrundsätzlich gefehlt wäre. Die Revision hat dieselben denn auch lediglich wegen angeblicher Verletzung des Art. 18 der Kaiserl. Verordnung angegriffen, nach welchem jedes Dampfschiff, welches sich einem anderen Schiffe in solcher Weise nähert, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entsteht, seine Fahrt mindern oder, wenn nötig, stoppen und rückwärts gehen muß. Aber auch dieser Angriff ist nicht begründet. Die Kläger greifen mit Unrecht aus dem Zusammenhange der Ausführungen des Berufungsurteiles den Satz heraus:

„Der Artikel 18 der Kaiserl. Verordnung kann daher von einem Schleppzuge nicht wie von einem allein fahrenden Dampfer zur Anwendung gebracht werden,“

und deduzieren nun, daß derselbe — wenigstens in dieser Allgemeinheit — rechtsirrtümlich sei.

Das Berufungsgericht verkennt aber offenbar nicht im mindesten, daß — wie es bei der Frage, ob eine Verletzung des Art. 21 der Verordnung vorliege, selbst ausgeführt hat — auch die übrigen, für Dampfschiffe gegebenen Vorschriften der Verordnung, die ein anderes Schiff schleppenden Dampfer, bezw. einen Schleppzug mit umfassen. Es will dem Zusammenhange nach nur sagen, daß einem Schleppzuge nicht die gleiche Manövrierfähigkeit beiwohnt, wie einem einzeln fahrenden Dampfer, insbesondere hinsichtlich der Ausführbarkeit und Wirksamkeit der in Art. 18 vorgeschriebenen Manöver des Stoppens.

und Rückwärtsgehens, und daß ihm daraus ein Vorwurf nicht gemacht werden kann, wenn er nur, soweit dies praktisch möglich ist, die betreffenden Vorschriften befolgt. Dieser Grundsatz ist aber durchaus zu billigen, wie denn auch in der englischen Judikatur kein Zweifel darüber zu herrschen scheint, daß — und zwar auch vonseiten der anderen Schiffe — bei Anwendung der Kollisionsvorschriften zu berücksichtigen ist, daß ein Dampfer mit einem Schiffe im Schlepptau nicht in demselben Grade Herr seiner Bewegungen ist, wie ein einzelner Dampfer.

Vgl. Marsden, a. a. O. S. 189. 378.

Wichtig ist sodann allerdings die Bemerkung der Revisionskläger, daß, obgleich nicht von allen Dampfern eine gleiche Manövrierfähigkeit verlangt werden kann, doch jeder Dampfer einen gewissen Grad von Manövrierfähigkeit besitzen muß und sich der Vorschrift des Art. 18 gegenüber nicht durch den gänzlichen Mangel derselben zu exculpieren vermag. Daraus folgt aber noch keineswegs, daß ein Schleppzug sich nicht in ein belebtes Fahrwasser, wie der Hamburger Hafen es ist, begeben darf, wenn er nicht in gleicher Weise und mit gleicher Schnelligkeit, wie es einem einzelnen Dampfer möglich ist, zu stoppen und rückwärts zu gehen vermag. Ja auch der Umstand, daß in concreto auf das geschleppte Schiff (die Lady Blessington) durch Stoppen und Rückwärtsgehen überhaupt nicht eingewirkt werden konnte, rechtfertigt diesen Satz nicht, da nicht behauptet ist und auch nicht wohl wird behauptet werden können, daß dasselbe durch die Benutzung der Schleppkraft eines Dampfers andere Schiffe in höherem Grade gefährdet habe, als wenn es von seiner eigenen bewegenden Kraft als Segelschiff Gebrauch gemacht hätte. Das Berufungsgericht hat deshalb auch mit Recht angenommen, daß für geschleppte Fahrzeuge eine Verpflichtung, sich durch Annahme eines zweiten Schleppers in den Stand zu setzen, in gleicher Weise wie ein Dampfer gestoppt werden und rückwärts gehen zu können, nicht bestehe und auch nicht durchführbar sein würde, wie ja auch einem allein fahrenden Dampfer, der sich in der Situation der Lady Blessington befand, wegen der Unterlassung des Stoppens und Rückwärtsgehens kein Vorwurf treffen würde, wenn die Ausführung dieses Manövers wegen der Kürze der Zeit unmöglich gewesen wäre; dem Schleppzuge gereiche es daher nicht zum Verschulden, daß er dazu unter den gegebenen Umständen nicht instande war, zumal der

Führer der Lady Blessington, indem er beim Einfahren in den Hafen noch einen zweiten Schlepper annahm und denselben sofort im Beginne des ganzen Ausweichemanövers beorderte, mit voller Kraft rückwärts zu gehen, in der That alles wahrgenommen habe, was die Vorschrift in der hier fraglichen Beziehung gebieten konnte. Daß dieser zweite Schlepper (der Triumph) hiermit nicht mehr rechtzeitig zur Wirkung gelangen konnte, weil er anfänglich noch mit seiner Vertauung beschäftigt war, könnte nur in dem Falle in Betracht kommen, wenn die Lady Blessington verpflichtet gewesen wäre, schon früher einen zweiten Dampfer zu engagieren. . .

Auf die in den Instanzen gar nicht erörterte Frage, ob die Rheder der Lady Blessington für ein etwa nur den Besatzungen der von ihr angenommenen Schleppdampfer (nicht auch der Besatzung ihres eigenen Schiffes, bezw. des Lotsen desselben) zur Last fallendes Verschulden haftbar sein würde, brauchte auch hier nicht eingegangen zu werden, da nach dem Ergebnisse der Verhandlung und Beweisaufnahme für ein derartiges Verschulden thatsächliche Anhaltspunkte überhaupt nicht vorliegen.“