

38. Ist die Bestimmung des Art. 24 der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 auch auf vor Anker liegende Schiffe anwendbar? Gilt für solche auch die Vorschrift des Art. 22 der Verordnung? Einwand des ankern- den Schiffes, daß die unterlassene Vorsichtsmaßregel bei gesetzlichem Verhalten anderer Schiffe nicht erforderlich gewesen sein würde.

I. Civilsenat. Art. v. 24. März 1888 i. S. R. u. Gen. (Rl.) w. Hamb.- Südamerikan.-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Bekl.). Rep. I. 6/26. 88.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Flensburger Dampfer „Valuta“ ist am 18. April 1886, als er wegen Nebels in der Nordsee am Eingange des Kanals vor Anker lag, von dem der Beklagten gehörigen Hamburger Dampfer „Petropolis“ angerannt und infolge dieses Zusammenstoßes bald nachher gesunken. Die Kläger, welche auf das Casco der „Valuta“ Versicherung geleistet hatten und die versicherten Beträge an die Rhederei der „Valuta“ gegen Cession der dieser zustehenden Ansprüche ausgezahlt haben, verlangen auf Grund von Art. 808 H.G.B. mit der Behauptung, daß der Führer der „Petropolis“ den Zusammenstoß verschuldet habe, Schadensersatz von der Beklagten unter Beschränkung der Haftung derselben auf die fortune de mer. Sie sind aber in erster Instanz mit der erhobenen Klage kostenpflichtig abgewiesen, und die von ihnen hiergegen eingelegte Berufung ist als unbegründet verworfen. Die Revision der Kläger wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„Nach Art. 737 H.G.B. findet ein Anspruch auf Ersatz des einem Schiffe durch den Zusammenstoß mit einem anderen zugefügten Schadens nicht statt, wenn der Zusammenstoß auch durch Verschulden einer Person der Besatzung des beschädigten Schiffes herbeigeführt ist. Ein solches kaufales Verschulden auf seiten der „Valuta“ ist hier aber vom Berufungsgerichte ohne Rechtsirrtum angenommen.

Nach der Feststellung des Berufungsgerichtes konnte und mußte Kapitän M. wissen, daß er mit der „Valuta“ gerade in dem sog. track anderer Dampfer zu Anker gegangen war. Das Berufungsgericht nimmt deshalb an, daß Kapitän M. nicht verkennen konnte, in einem Nebel, welcher die Wahrnehmung des Ankerlichtes erst in einer Entfernung gestattete, bei der stets schon ohne weiteres die Gefahr, von einem sich nähernden Schiffe angerannt zu werden, als eine imminente zu befürchten stand, sei sein Schiff gerade an dieser vielbefahrenen Stelle solcher steten Kollisionsgefahr in ganz besonders hohem Grade ausgesetzt, und daß deshalb ihm als dem Führer des Schiffes nach Art. 24 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 die Pflicht obliege, keine Vorsichtsmaßregel zu versäumen, welche zweckmäßig und geeignet und daher in Ansehung der besonders gefährdeten Lage des Schiffes auch geboten war, um der Gefahr thunlichst begegnen zu können. Durchaus zutreffend erachtet das Berufungsgericht den Art. 24 a. a. O. für ebenso gut anwendbar auf ankernde als auf in Fahrt befindliche Schiffe, und es beseitigt damit die Argumentation, daß ankernde Schiffe, weil man ihnen aus dem Wege zu gehen habe, nicht verpflichtet sein könnten, unter Dampf zu bleiben und Brücke und Ruder besetzt zu halten, was auch nicht üblich sei. Mit Recht wird geltend gemacht, es frage sich hier nicht, wie man sich unter normalen Verhältnissen nach gewöhnlicher seemännischer Praxis an Bord eines ankernden Dampfschiffes zu verhalten habe, sondern es handle sich um die Frage, welche Vorsichtsmaßregeln durch die besonderen Umstände des Falles in der exponierten Lage des am Eingange des Kanales im track anderer Dampfer und bei dickem Nebel ankernden Schiffes geboten waren.

Das Berufungsgericht faßt dann das Ergebnis der einstimmigen gutachtlichen Beantwortung dieser Frage durch vier von ihm vernommene Nautiker, auf deren Gewissenhaftigkeit, Erfahrung und Sachkunde es sich unbedingt verlassen zu können erklärt, zutreffend dahin

zusammen, es sei für die „Baluta“ geboten gewesen, sich in jeder Beziehung zum Manöver klar zu halten, was aber in mehrfacher Beziehung versäumt sei. Denn das Schiff habe mit zugedeckten Feuern gelegen und sei daher nicht instande gewesen, gegebenen Falles sofort ein Maschinenmanöver auszuführen; das Ruder sei nicht besetzt gewesen und — was noch schlimmer sei — der wachhabende Offizier habe sich nicht auf seinem Posten auf der Brücke, um Maschine und Ruder ohne Verzug kommandieren, und das letztere nötigenfalls selbst sofort bedienen zu können, sondern auf dem Back aufgehalten, von wo er, als angeblickt der durch die „Petropolis“ drohenden Kollisionsgefahr das Überlegen des Ruders nach Steuerbord nötig geworden, erst einen Mann zum Kapitän in das Kartenhause geschickt und dadurch eine für die Möglichkeit einer noch wirksamen Ausführung dieses Manövers entscheidende Spanne Zeit ungenutzt verloren habe. Nach der einstimmigen (und vom Berufungsgerichte nach der Sachlage für durchaus einleuchtend erachteten) Überzeugung der Sachverständigen würde, wenn diese, mindestens auf eine Minute zu schätzende verlorene Zeit hätte benutzt und das Ruder sofort nach Hart-Steuerbord hätte umgelegt werden können, dies bei der von den Sachverständigen näher erläuterten Wirkung dieses Manövers, selbst ohne daß mehr Kette auslief, genügt haben, um das Schiff weit genug nach Backbord ausschleeren zu lassen und der „Petropolis“ ganz aus dem Wege zu kommen.

In diesen Ausführungen ist eine Verletzung von Rechtsnormen nicht erfindlich, und insbesondere erscheinen auch die erhobenen Revisionsangriffe nicht als stichhaltig.

Zunächst rügt die Revision mit Unrecht, die vom Berufungsgerichte angenommene Verpflichtung eines vor Anker liegenden Schiffes, diejenigen Vorbereitungen zu treffen, welche es in den Stand setzen, in einem gegebenen Augenblicke seine Lage zu verändern, sei nicht wohl vereinbar mit der, nach Analogie des Art. 22 der Kaiserl. Verordnung für stillliegende Schiffe sogar in verstärktem Maße anzunehmenden Verpflichtung, ihre Lage gegenüber einem sich nähernden Schiffe, welches seinerseits aus dem Wege zu gehen verpflichtet sei, beizubehalten. Denn selbst dann, wenn — was hier dahingestellt bleiben kann — eine analoge Anwendung der Vorschrift des Art. 22 a. a. D., nach welcher in allen Fällen, wo den vorhergehenden

Artikeln zufolge eines von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, dieses letztere seinen Kurs beibehalten muß, überall als zulässig erscheinen sollte, würde doch hierdurch die Anwendbarkeit der Bestimmung des Art. 24 der Verordnung, daß keine ihrer Vorschriften den Führer oder die Mannschaft eines Schiffes von den Folgen einer Verschämnis irgend einer durch die gewöhnliche seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles gebotenen Vorsichtsmaßregel befreien soll, umsoweniger beeinträchtigt werden, als schon der vorausgehende Art. 23 der Verordnung, mit welchem die „Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe“ abschließen, ausdrücklich bestimmt, daß bei Befolgung und Auslegung dieser Vorschriften stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Schifffahrt, sowie auf solche besondere Umstände zu nehmen ist, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von diesen Vorschriften notwendig machen. Mit Recht hat schon das Reichsoberhandelsgericht in Bd. 13 S. 115 flg. seiner Entscheidungen den Grundsatz aufgestellt, bei einer drohenden Schiffskollision liege jeder Besatzung der in Gefahr befindlichen Schiffe ob, kein Manöver und keine Thätigkeit zu unterlassen, welche zur Abwendung der Kollision oder der schädlichen Wirkungen derselben geeignet erscheine, und zutreffend hat es diesen Grundsatz mit der Gemeinsamkeit der Gefahr und der Vorschrift des Art. 20 der damals gültigen Verordnung (welcher dem Art. 24 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar entspricht) motiviert.

Ebenso unhalbar ist die Argumentation, daß, wenn auch zugegeben werden müsse, daß unter ganz besonderen Umständen das stillliegende Schiff berechtigt sei, zur Vermeidung einer sonst unmittelbar bevorstehenden Kollision mit einem anderen Schiffe seine Lage zu ändern, dies doch erst im letzten Augenblicke unmittelbarer Kollisionsgefahr geschehen dürfe, in welchem nach feststehender Praxis die Unterlassung zweckmäßiger und sogar gebotener Maßregeln nicht mehr als Verschulden angerechnet werden könne, weshalb die „Valuta“ auch nicht zur Vorbereitung von Maßregeln für verpflichtet erachtet werden könne, zu deren Ausführung sie nicht verpflichtet sei und deren Nichtausführung kein Verschulden begründen würde, sodas auch die Unterlassung der Vorbereitung jedenfalls nicht kausal für die Kollision — eine culpa sine effectu — sein würde. Diese Argumentation beruht auf der Verwechslung einer unmittelbar drohenden

Gefahr mit dem allerletzten Zeitpunkte vor dem bereits als unvermeidlich erscheinenden Eintritte der Kollision, in welchem wegen der dadurch notwendig oder doch erfahrungsmäßig entstehenden Verwirrung und Besorgnis um den Verlust des Lebens selbst von sonst tüchtigen und erfahrenen Seeleuten nicht mehr eine ruhige Überlegung und klare Einsicht der Sachlage verlangt werden kann. Bei einer bloßen (wenngleich bereits unmittelbar bevorstehenden) Gefahr trifft dieses Exkulpationsmoment aber keineswegs zu und zumal da nicht, wo es sich um Maßregeln handelt, welche (wie im vorliegenden Falle) als eventuell erforderlich werdend vorausgesehen werden konnten und mußten, welche daher auch vorzubereiten waren, und auf deren Ausführung man sich von vornherein gefaßt halten mußte. . . .

Die Revision macht sodann noch geltend, daß in Sachen der ex jure cesso eines Ladungsinteressenten der „Valuta“ klagenden V. Affekuranz-Kompagnie gegen die jetzige Beklagte auch vom Reichsgerichte durch Urteil vom 22. Oktober 1887 grundsätzlich angenommen sei, bei starkem Nebel hätten die Schiffe ihre Geschwindigkeit soweit zu mäßigen, daß sie beim Erblicken anderer Schiffe, insbesondere solcher, denen sie auszuweichen haben, rechtzeitig einen Zusammenstoß mit denselben vermeiden können, oder sie hätten, wenn dies nicht möglich sei, ihre Fahrt ganz einzustellen, und dieser Verpflichtung zuwider habe im vorliegenden Falle die „Petropolis“ ihre Fahrt fortgesetzt. Hierauf sei eine Kollision der, dem Gesetze gemäß stillliegenden „Valuta“ mit anderen Schiffen nur bei gesetzwidrigem Handeln dieser anderen Schiffe möglich gewesen, und die „Valuta“ könne doch nicht für verpflichtet erachtet werden, sich im voraus auf ein solches gesetzwidriges Handeln einzurichten und etwaigen schädlichen Folgen solchen gesetzwidrigen Handelns vorzubeugen. Aber auch dieser Gesichtspunkt erscheint nicht als zutreffend. Denn es ist augenscheinlich selbst dann, wenn jener Grundsatz allgemeine Anerkennung finden sollte, dadurch allein die Gefahr eines stillliegenden Schiffes, im Nebel mit anderen Schiffen zusammenzustößen, noch keineswegs ausgeschlossen, da bei der Frage des Vorliegens der thatsächlichen Voraussetzungen im einzelnen Falle sehr leicht verschiedene Auffassungen möglich sind, und da bekanntlich der Nebel und seine Dichtigkeit oft auf geringe Entfernungen in kurzen Zeiträumen sehr variieren, auch unvorhergesehene Umstände die Befolgung der gedachten Vorschrift verhindern

können, sodaß einem wegen Nebels ankernden Schiffe sehr wohl auch vonseiten anderer, sich ihm ohne jedes Verschulden ihrerseits nähernder Schiffe Gefahr des Zusammenstoßes drohen kann und die Vorsicht es erfordert, daß das zu Anker gegangene Schiff sich auf Maßregeln zur thunlichsten Vermeidung solcher Gefahr vorbereitet.“ . . .