

12. Zur Auslegung der Artt. 25, 18, 19 und 29 der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (R.G.Bl. S. 203).

I. Civilsenat. Ur. v. 28. Juni 1899 i. S. v. E. & Co. (Kl.) w. Hamb.-Amerik. Packetfahrt-Aktiengesellschaft (Bekl.). Rep. I. 165/99.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 9. September 1897, morgens kurz nach 4 Uhr, stieß in der Elbe der seewärts gehende, der Klägerin gehörende Dampfer „Maas“ mit dem aus See kommenden, der Beklagten gehörenden Dampfer „Prussia“

zusammen, wodurch beide Dampfer beschädigt wurden. Jede Partei maß der Führung des Dampfers der Gegenpartei die alleinige Schuld an dem Zusammenstoß bei, und so forderte die eine Partei mittels Klage, die andere mittels Widerklage Schadensersatz.

Das Landgericht hat nach Beweiserhebung auf Grund der Annahme, daß der Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden verursacht worden sei, Klage und Widerklage abgewiesen, und die Berufungen der Parteien sind vom Oberlandesgericht zurückgewiesen worden.

Auf die Revision der Klägerin wurde, unter Zurückweisung der Anschließung der Beklagten, das Berufungsurteil bezüglich der Entscheidung über die Klage aufgehoben, und die Sache insoweit an das Berufungsgericht zurückverwiesen, aus folgenden

Gründen:

„Für die Entscheidung der Sache ist, da der Zusammenstoß der beiden Dampfschiffe sich am 9. September 1897 ereignet hat, maßgebend die am 1. Juli 1897 in Kraft getretene Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897.

Aus den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichtes ergibt sich zunächst folgender Sachverhalt.

Die „Maas“ wurde geführt von dem Lotsen B., die „Prussia“ von dem Lotsen Sch. Die Nacht war völlig klar und feuerfichtig. Beide Dampfer, die seewärts gehende „Maas“ in der nördlichen, die aus See kommende „Prussia“ in der südlichen Hälfte des Fahrwassers sich befindend, richteten sich auf geraume Entfernung. Als die Lichter der „Prussia“ der „Maas“ in Sicht kamen, hatte die letztere eben die Lonne 16 passiert, während die „Prussia“ sehr wahrscheinlich sich noch unterhalb Cughavens befand. Auf der „Maas“ sah man die beiden Topplichter und das rote Licht der „Prussia“ $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Strich über Steuerbord, auf der „Prussia“ das Topplicht und das grüne Licht der „Maas“ $\frac{1}{2}$ bis 1 Strich über Backbord. Dies hatte darin seinen Grund, daß das Fahrwasser der Elbe in der Richtung nach der See hin zwischen Lonne 16 und 15 eine starke Biegung nach Norden macht. Beide Dampfer fuhren mit voller Kraft, die „Maas“ mit einer Geschwindigkeit von etwa 9, die „Prussia“ mit einer solchen von etwa 12 Meilen Fahrt in der Stunde. Die „Prussia“ gab nach Sichtung der „Maas“ etwas Backbord-Ruder, wogegen die „Maas“

nach Sichtung der „Prussia“ vorerst ihre Ruderlage beibehielt. Der Lotse der „Prussia“ hielt die Annäherung bei unveränderter Peilung der Lichter der „Maas“ für gefährdend und glaubte, der Gegen-dampfer wolle vielleicht den Bug der „Prussia“ kreuzen. Er gab jetzt hart Steuerbord-Ruder. Ungefähr um dieselbe Zeit wurde auf der „Maas“ das Ruder Backbord gelegt, und dies durch einen kurzen Ton mit der Dampfpeife angezeigt, worauf die „Prussia“ mit zwei kurzen Tönen antwortete. Da beide Dampfer bei ihrer Ruderlegung und Drehung blieben, trafen sie sich in der Weise, daß die „Maas“ die „Prussia“ in nahezu rechtem Winkel vorn an der Steuerbordseite anrannte. Der Zusammenstoß erfolgte in der nördlichen Hälfte des Fahrwassers in der Nähe der Lonne 15. Die „Maas“ hatte, als die „Prussia“ ihr „grün“ zeigte, die Maschine stoppen und auf volle Kraft rückwärts stellen lassen, die „Prussia“ bis zum letzten Augenblick volle Fahrt beibehalten.

Das Berufungsgericht hat in Übereinstimmung mit dem Landgericht angenommen, daß der Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden verursacht worden sei. Das Verschulden des Führers der „Prussia“ erblickt es hauptsächlich darin, daß er kurz vor dem Zusammentreffen der Schiffe gegen die Vorschriften der Artt. 18 und 25 der Verordnung vom 9. Mai 1897 Steuerbordrudder gegeben habe und dadurch in die ihm nicht zustehende nördliche Hälfte des Fahrwassers geraten sei, das Verschulden des Führers der „Maas“ darin, daß er der Ausweichpflicht, die ihm nach Art. 18 obgelegen habe, zu spät nachgekommen sei.

Demgegenüber rügt die Klägerin in ihrer Revision, daß bei gehöriger Beachtung des Art. 25 der Kollisionsverordnung das Berufungsgericht nicht dazu hätte gelangen können, der „Maas“ einen Verstoß gegen den Art. 18 zur Last zu legen, wogegen der Beklagte der Meinung ist, daß kausal für den Zusammenstoß lediglich ein Verschulden auf Seiten der „Maas“ gewesen sei. Zur näheren Begründung ihres Revisionsangriffes hat die Klägerin zunächst die Ansicht zu vertreten versucht, daß die für Begegnung auf offener See geltende Regel des Art. 18 für enge Fahrwasser durch die Regel des Art. 25 ersetzt werde. Diese Ansicht ist rechtsirrtümlich. Der Art. 25 enthält keine Ausweichvorschrift, mithin keine das Vorhandensein einer Gefahr des Zusammenstoßens voraussetzende Vorschrift, die es verhüten

will, daß im Falle einer solchen Gefahr ein Zusammenstoß erfolgt; sein Zweck ist vielmehr, möglichst zu bewirken, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes überhaupt nicht eintrete.

Vgl. Urteil des jetzt erkennenden Senates in der Sache Rep. I. 374/97, teilweise abgedruckt in der Juristischen Wochenschrift 1898 S. 227 ff.

Davon, daß der Art. 25 dazu bestimmt wäre, für enge Fahrwasser den Art. 18 zu „ersetzen“, kann also nicht wohl die Rede sein, und ebensowenig steht er in einem solchen Verhältnis zum Art. 19. Wird seine Vorschrift aus irgend einem Grunde tatsächlich nicht beobachtet — und schon der Bestimmungsort eines Schiffes kann dieses ja nötigen, in die ihm an und für sich nicht zustehende Fahrwasserhälfte hinüberzusteuern —, dann ist, wenn infolgedessen die Kurse zweier in dem engen Fahrwasser sich einander nähernden Dampfschiffe entgegengesetzte oder sich kreuzende sind, allerdings im ersteren Fall der Art. 18, im zweiten der Art. 19 zu befolgen.

Für den hier vorliegenden Fall ist das Berufungsgericht in Rücksicht auf die starke Biegung, welche das Fahrwasser der Elbe zwischen Tonne 16 und 15 macht, mit Recht, abweichend vom Sachverständigen und vom Landgericht, davon ausgegangen, daß, obwohl bei der Sichtung auf der „Maas“ von den Seitenlichtern der „Prussia“ nur das rote (über Steuerbord), und auf der „Prussia“ von den Seitenlichtern der „Maas“ nur das grüne (über Backbord) gesehen wurde, die Kurse der beiden Schiffe nicht sich kreuzende waren. Unzutreffend ist aber — darin ist der Revision beizutreten — die Annahme des Berufungsgerichtes, daß die Kurse sich bei weiterer Annäherung in „entgegengesetzte verwandelt“ hätten. Das Berufungsgericht führt aus: ob in einem gekrümmten Flußrevier sich kreuzende, oder entgegengesetzte Kurse anzunehmen seien, hange davon ab, was im einzelnen Falle natürlicher und wahrscheinlicher sei; um es berechtigt erscheinen zu lassen, im gegenwärtigen Falle sich kreuzende Kurse anzunehmen, hätten zwingende Umstände vorliegen müssen, an denen es jedenfalls zunächst völlig gefehlt habe, und man sei auch zweifellos beiderseits davon ausgegangen, daß die Schiffe Backbord zu Backbord, jedes auf seiner Fahrseite, frei voneinander passieren sollten. Das Irrige dieser Ausführung liegt darin, daß sie nur die Wahl läßt zwischen der Annahme sich kreuzender und der Annahme einander entgegengesetzter

Kurse und mit einem Saße endigt, der den vorhergehenden widerspricht. Für das die Elbe hinauf-, wie für das sie hinabfahrende Dampfschiff bestand, wenn anders es gemäß Art. 25 auf seiner Fahrwasserseite bleiben wollte, die Notwendigkeit, der Biegung des Fahrwassers zu folgen, und danach ist es klar, daß jeder der beiden Schiffsführer, sofern er seinerseits der Vorschrift des Art. 25 nachkam und voraussetzen durfte, daß auch der andere sie befolge, anzunehmen berechtigt war, daß die Schiffe in parallelen Kursen frei voneinander passieren würden.

Vgl. Marsden, Collisions at Sea 4. Aufl. S. 516.

So aber war hier zunächst die Sachlage, und nach den festgestellten Thatsachen ist auch zu keiner Zeit die Situation eine solche geworden, daß der eine oder der andere der beiden Schiffsführer Grund gehabt hätte, die Kurse der Schiffe für einander entgegengesetzte zu halten. Ein Verstoß gegen den Art. 18 kann daher weder der „Maas“, noch der „Prussia“ zur Last gelegt werden.

Gleichwohl unterliegt es keinem begründeten Zweifel, daß der Führer der „Prussia“ schuldhaft gehandelt hat. Er hat kurz vor dem Zusammentreffen der Schiffe hart Steuerbord-Ruder gegeben und ist dadurch in die ihm nicht zustehende nördliche Fahrwasserhälfte geraten. Es kann sich daher nur fragen, ob diese Abweichung von der Vorschrift des Art. 25 durch besondere Umstände für gerechtfertigt gehalten werden durfte. Vom Berufungsgericht ist das verneint worden. Es erwägt: der Umstand, daß man andauernd das grüne Licht der „Maas“ über Backbord peilte, habe seine natürliche Erklärung durch den Lauf des Flusses gefunden und daher zu dem Schluß, daß der entgegenkommende Dampfer vorschriftswidrig handle, sich auf der südlichen Seite befinde und der „Prussia“ gefährlich zu werden drohe, nicht berechtigt, und zwar umsoweniger, als anzunehmen gewesen sei, daß der Gegendampfer, wenn er die Absicht gehabt, den Bug der „Prussia“ zu kreuzen, die Vorsicht beobachtet haben würde, seine Absicht durch Signale kund zu thun. Dagegen sind Bedenken nicht zu erheben. Den Volsen der „Prussia“ trifft ferner, wie das Berufungsgericht mit Recht hinzufügt, der Vorwurf, daß, wenn er über die Absicht der „Maas“ im Zweifel war und die Situation für gefährlich hielt, zur Abwendung der Gefahr nicht das eine neue Gefahr schaffende Mittel der Änderung des Kurses nach Backbord wählen

durfte, sondern die Maschinen stoppen und nötigenfalls rückwärts arbeiten lassen mußte. Zutreffend hat endlich auch das Berufungsgericht einen weiteren der „Prussia“ zur Last fallenden Mangel an Sorgfalt darin erblickt, daß ihr Führer es unterlassen hat, sein Rudermanöver sofort bei dessen Beginn durch ein entsprechendes Signal anzuzeigen. Wenn das Berufungsgericht es neben dem Bisherigen dem Lotsen der „Prussia“ auch zum Verschulden anrechnet, daß er bis zum letzten Augenblick die volle Fahrgeschwindigkeit beibehalten hat, so erscheint dies allerdings nicht gerechtfertigt; denn wenn man sich einmal auf der „Prussia“ dazu entschlossen hatte, der vermeintlichen Gefahr des Zusammenstoßens durch Legung des Ruders nach Steuerbord zu entgehen, dann mußte auch die volle Fahrgeschwindigkeit beibehalten werden, um dieses Rudermanöver wirksam zu machen. Es kommt aber darauf nichts an, weil in den hervorgehobenen anderen Richtungen ein Verschulden der „Prussia“ vorliegt. Die Beklagte hat demgegenüber in ihrer Anschließung an die Revision den Angriff erhoben, die tatsächliche Feststellung des Berufungsgerichtes, daß ungefähr gleichzeitig auf der „Prussia“ hart Steuerbord-Ruder gegeben, und auf der „Maas“ das Ruder Backbord gelegt worden sei, widerspreche dem klaren Wortlaute der vor dem Seeamte gemachten Aussage des Steuermanns K., nach welcher auf der „Maas“ erst nach Sichtung des grünen Lichtes der „Prussia“ das Backbordruder gegeben worden sei; sei dies der Fall, so stelle sich das damit auf Seiten der „Maas“ begangene Versehen als so überwiegend und als so verhängnisvoll für die Kollision dar, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen einem früheren Verschulden der „Prussia“ und der Kollision nicht angenommen werden dürfe. Es kann indes dahingestellt bleiben, ob dieser Angriff materiellrechtlich begründet ist. Erfolg kann er deshalb nicht haben, weil das Berufungsgericht außer der angeführten Aussage des K. auch die übrigen Zeugenaussagen zu berücksichtigen hatte und es auf Grund des Gesamtergebnisses der Beweisaufnahme ohne Gesetzesverletzung für nicht dargezogen erachtet hat, daß auf der „Maas“ erst nach dem Erscheinen des grünen Seitenlichtes der „Prussia“ das Backbordruder-Kommando erteilt worden sei.

Wohl aber kann in Frage kommen, ob dieses Kommando so spät gegeben worden ist, daß der Führer der „Maas“, obwohl eine Ausweichpflicht für ihn nicht bestand, doch auf Grund des Art. 29 für

den erfolgten Zusammenstoß mit verantwortlich gemacht werden muß. Thatsächlich steht der Zusammenstoß auch mit dem Verhalten auf seiten der „Maas“ insofern in ursächlichem Zusammenhang, als der Führer der „Prussia“ zu seinem falschen Rudermanöver dadurch veranlaßt worden ist, daß die „Maas“ ihre Fahrtrichtung noch einige Zeit, nachdem die Schiffe sich gesichtet hatten, unverändert beibehielt. In diesem Verhalten auf seiten der „Maas“ liegt möglicherweise ein Verschulden; denn unter Umständen, wie sie hier gegeben waren, erscheint es als ein Gebot nautischer Vorsicht, daß darauf Bedacht genommen werde, klare Verhältnisse zu schaffen und das zu vermeiden, wovon anzunehmen ist, daß es dazu angethan sein könnte, den Gegner irre zu führen. Darüber aber, ob in dieser Richtung dem Führer der „Maas“ ein begründeter Vorwurf gemacht werden kann, ist das Revisionsgericht zur Zeit nicht in der Lage zu entscheiden, weil das Berufungsurteil über den dafür in Betracht kommenden Sachverhalt nicht hinlänglich Aufschluß giebt. Das Berufungsgericht erklärt es für nicht bewiesen, daß die „Maas“ zu irgend einer Zeit die Mitte des Fahrwassers nach Süden überschritten habe. In den weiteren Ausführungen ist dann davon die Rede, daß sie bis an die südliche Grenze der ihr zustehenden Fahrwasserseite herangegangen sei. Dies steht indes nicht im Einklang mit der vorhergegangenen Besprechung des Beweisergebnisses. Der Sachverständige hat auf der seinem Gutachten beigelegten Karte die Stelle bezeichnet, wo nach seiner Meinung die „Maas“ sich befand, als von ihrem Lotsen die Kursänderung nach Norden vorgenommen wurde. Das Berufungsgericht stellt fest, daß diese Stelle noch nicht südlich von der Mitte des Fahrwassers liege, setzt aber zugleich überzeugend auseinander, daß sie irrigerweise nicht unerheblich zu Ungunsten der „Maas“ verschoben sei und jedenfalls nördlicher, vielleicht auch etwas weiter zurück zu legen sei. Danach scheint doch damit gerechnet werden zu müssen, daß die Kursänderung nach Norden von seiten der „Maas“ schon ungefähr da stattfand, wo das Fahrwasser die Biegung nach Norden macht, und zu einer Zeit, als die „Maas“ sich noch in einem merklichen Abstand von der südlichen Grenze ihrer Fahrwasserhälfte befand. Zu berücksichtigen ist außerdem, wie groß um dieselbe Zeit der Abstand der „Prussia“ von der Mitte des Fahrwassers noch war. Das Berufungsgericht nimmt an, daß der Ruderverwechsel auf beiden Schiffen

ungefähr gleichzeitig erfolgt ist, läßt aber nicht bestimmt erkennen, ob es dasjenige für zutreffend erachtet, was sich in Bezug auf die Position der „Prussia“ zur Zeit dieses Ruberwechsels aus den Berechnungen des Sachverständigen zu ergeben scheint.“ . . .