

22. Zur Auslegung der Vorschrift im Art. 16 Abs. 2 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897.

I. Civilsenat. Urte. v. 25. Juni 1902 i. S. S. & B. (Rl.) w. die Dampfschiffsaktiengesellschaft F. (Bell). Rep. I. 87. 88/02.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht baselst.

Aus den Gründen:

„Beizupflichten ist . . . der Revision darin, daß das Berufungsgericht mit Unrecht den Führer des F. auch davon freispricht, gegen die Vorschrift des Art. 16 Abs. 2 der Kaiserlichen Verordnung verstoßen zu haben.

Nach dieser Vorschrift muß ein Dampffahrzeug, welches anscheinend vor der Richtung quer ab (vorderlicher als dwarz) das Nebelsignal eines Fahrzeuges hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, sofern die Umstände dies gestatten, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstoßens vorüber ist. Rechtsirrtümlich ist es, wenn das Berufungsgericht die Worte „sofern die Umstände dies gestatten“ für gleichbedeutend nimmt mit

den Worten „sofern nicht besondere Umstände ausnahmsweise die Nichtbefolgung der Vorschrift rechtfertigen“. In verneinender Form würde vielmehr die Einschränkung der Vorschrift nur lauten können: sofern dies nicht die Umstände verbieten, und nur so verstanden läßt sie der Vorschrift die ihren Wert bedingende Bestimmtheit. Sie kommt daher im gegenwärtigen Fall nicht in Betracht, da weder behauptet noch festgestellt ist, daß irgend ein Umstand den F. zum Unterlassen der vorgeschriebenen Maßregel nötigte. Die vorgeschriebene Maßregel besteht darin, daß die Maschine (nicht das Schiff) gestoppt werden soll, und ihr zu Tage liegender Zweck ist der, das bessere Hören der Nebelsignale des Gegenschiffes zu ermöglichen und die Aufmerksamkeit der Besatzung des eignen Schiffes wachzurufen. Damit dieser Zweck erreicht wird, muß auch die Maschine eine Zeit lang gestoppt bleiben. Aber nicht vorgeschrieben ist, daß sie gestoppt bleiben soll, bis die Lage des Gegenschiffes mit Sicherheit ausgemittelt ist; denn dies würde für die meisten Fälle darauf hinauslaufen, daß die Schiffe zum Stillstand gebracht werden und bis zum Wiedereintritt sichtigen Wetters im Stillstande verharren müßten. Darauf geht nicht die Absicht der Vorschrift. Voraussetzung der ganzen Vorschrift ist, daß die Lage des Gegenschiffes nicht auszumachen ist, und soll der damit als gegeben angesehenen Gefahr eines Zusammenstoßens dadurch vorgebeugt werden, daß die Maschine gestoppt und dann vorsichtig manöbriert wird, bis die Gefahr vorüber ist, so kann die Vorschrift für das Manöbrieren den Schiffsführer nicht auf die kurze Zeit beschränken wollen, in welcher er mit seinem Schiffe bei gestoppt bleibender Maschine manöbrieren kann. Nicht verwehrt ist es somit, wenn nicht die nach dem Stoppen der Maschine gemachten Wahrnehmungen andere Maßnahmen erheischen, zum Zwecke vorsichtigen Weiterfahrens die Maschine wieder in Gang zu setzen. Andererseits läßt darüber der klare Wortlaut der Vorschrift nicht im Zweifel, daß die Maschine zu stoppen ist, sobald vorderlicher als dwärts das Nebelsignal eines Fahrzeuges gehört wird, dessen Lage nicht auszumachen ist, und es nicht, wie die Revisionsbeklagte auszuführen versucht hat, dem Ermessen des Schiffsführers überlassen bleiben soll, den Zeitpunkt für die Vornahme der Maßregel zu bestimmen.“ . . .