

14. Welche Grundsätze sind für die Verteilung des Schadens maßgebend, wenn ein Schiffszusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden verursacht ist?

I. Zivilsenat. Urk. v. 6. November 1907 i. S. Schlef. D.-Comp. (Bekl.) w. Schiffsverf.-Ver. (Rl.). Rep. I. 12/07.

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

Im Juli 1900 hatte auf der Elbe bei Boizenburg ein Zusammenstoß zwischen einem ohne Segel zu Tal fahrenden Kahn und einem zu Berg fahrenden Dampfer stattgefunden. Der Eigentümer des Kahnes klagte gegen den Eigentümer des Dampfers nach § 734 H.G.B. in Verbindung mit § 92 B.Sch.G. auf Schadensersatz. Die erste Instanz wies die Klage ab, weil sie ein Verschulden des Dampferführers nicht für nachgewiesen hielt. Die zweite Instanz nahm beiderseitiges Verschulden an und erklärte den Klagenanspruch zu drei Vierteln für gerechtfertigt, zu einem Viertel für unbegründet. Das Reichsgericht hat aufgehoben und den Klagenanspruch nur zu einem Viertel für gerechtfertigt, zu drei Vierteln aber für unbegründet erklärt.

Das Oberlandesgericht hatte folgenden Sachverhalt festgestellt. Beide Schiffe hielten sich am linken Ufer. Der Dampfer zeigte durch einen kurzen Pfiff mit der Dampfpeife nach § 30 Elbschiff.-Ordn. an, daß er rechts ausweichen wolle. Dies hätte an sich den Kahn veranlassen müssen, nach dem anderen Ufer hinüberzuhalten. Das war ihm aber nicht möglich, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, durch die Strömung auf eine Sandbank geworfen zu werden. Er mußte daher nach § 30 a. a. D. das Signal des Dampfers dadurch erwidern, daß er an Steuerbord mit einer blauen Flagge winkte, um den Dampfer zu veranlassen links auszuweichen. Der Kahn gab dies Signal aber nicht und behielt seine alte Fahrtrichtung bei. Bei der nun bestehenden gefährlichen Annäherung versuchte der Dampfer vergeblich noch zwischen dem linken Ufer und dem Kahne hindurchzusteuern. Der Zusammenstoß konnte dadurch nicht mehr abgewendet werden.

Beurteilt waren diese Vorgänge dahin, daß der Kahn durch das Unterlassen des Flaggensignals, und der Dampfer dadurch den Zu-

zusammenstoß schuldhaft verursacht habe, daß er bei der gefährlichen Annäherung nicht gestoppt und den Kahn vorbeigelassen habe.

Das Reichsgericht hat die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision zurückgewiesen und sagt über die in der Überschrift gestellte Frage in den

#### Gründen:

... „Das Oberlandesgericht hat die Klage des Kahnes zu  $\frac{3}{4}$  zugesprochen und zu  $\frac{1}{4}$  abgewiesen. Eine nähere Begründung für diese Verteilung findet sich in den Gründen nicht. Augenscheinlich aber sollte die Schuld des Dampfers höher bewertet werden, als die Schuld des Kahnes. Dies kann nicht gebilligt werden.

Bei Anwendung des § 735 Abs. 2 H.G.B. ist vor allem darauf zu sehen, welches Schiff die gefährvolle Lage herbeigeführt hat. Wie die Seestraßenordnung (R.G.Bl. v. 1906 S. 120), so haben auch die polizeilichen Vorschriften über das Ausweichen der Schiffe auf Binnengewässern den Zweck im Auge, daß jede gefährliche Annäherung der Schiffe von vornherein vermieden wird. Mit Rücksicht auf das Verhalten der Schiffe zueinander ist dies zugleich das oberste Gebot der für den Verkehr erforderlichen nautischen Vorsicht. Die Gerichte haben alle Ursache, auf die Befolgung der hierfür gegebenen positiven Vorschriften mit besonderer Strenge zu halten. Ein Verstoß gegen diese Regeln wird auch deswegen besonders ins Gewicht fallen müssen, weil es sich dabei zumeist um Maßnahmen handelt, für die dem Schiffer ausreichende Zeit zur Überlegung des Richtigen gegeben ist. Besteht bereits Gefahr des Zusammenstoßes, so erfordert die rasche Ergreifung der richtigen Abwehrmittel ein höheres Maß von Geistesgegenwart, Einsicht und Entschlußkraft, als in jenen Fällen.

Hier liegt die Sache nach den maßgebenden tatsächlichen Feststellungen des Oberlandesgerichts so, daß die erste und wichtigste Ursache des Zusammenstoßes darin gefunden werden muß, daß der Führer des Kahnes es unterlassen hat, durch Flaggen-signale ein Vorbeifahren der Schiffe an Steuerbord herbeizuführen. Ihm war die Schwierigkeit und Gefährlichkeit des Passierens an Backbord erkennbar, nicht aber dem Dampferführer. Der Kahnführer verleitete durch sein Verhalten den Dampfer dazu, daß sich dieser dem Pfeifensignale gemäß weiter rechts hielt. Die Nichtbefolgung der positiven Vorschrift der Eisbiffahrtsordnung durch den Kahn hat daher die gefährvolle

---

Annäherung der Schiffe herbeigeführt. Die Schuld, die hierin liegt, muß nach § 735 Abf. 2 höher bewertet werden, als die Schuld des Dampfers. Diesen trifft nur der Vorwurf, daß er es in der ohne sein Verschulden entstandenen gefährvollen Lage unterlassen hat, die durch die Vorsicht gebotene Abwehrmaßregel zu ergreifen und durch Stillstellen der Maschine dem Zusammenstoße auch jetzt noch vorzubeugen.“ . . .