

13. Zur Auslegung der Art. 5, 8 und 11 der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880.

I. Civilsenat. Urth. v. 29. März 1882 i. S. R. (Bekl.) w. Hamburg-Amerikan. Packetfahrt-Ges. (Kl.) Rep. I. 708/81.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsjachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

... „Nach Art. 5 der zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe erlassenen Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 — welche Bestimmung sich in den älteren Kollisionsverordnungen von 1863 und 1871 noch nicht findet — hat ein Schiff, einerlei ob Dampfschiff oder Segelschiff, welches ein Telegraphentabel legt, aufnimmt oder aufischt, oder welches in Folge eines Unfalles nicht manövrierfähig ist, bei Nacht an der Stelle, an welcher Dampfschiffe das weiße Licht zu führen haben, drei rothe Lichter in gewisser Entfernung senkrecht übereinander zu führen, während es bei Tage ein Signal durch Aufziehen von drei schwarzen Bällen zu geben hat, und zwar zu dem ausgesprochenen Zwecke, anderen Schiffen zu zeigen, daß das betreffende Schiff nicht manövrierfähig ist und daher nicht aus dem Wege gehen kann. Nach Art. 8 daselbst muß ein vor Anker liegendes Schiff ein weißes Licht von näher angegebener Beschaffenheit, welches über den ganzen Horizont sichtbar ist, führen.

Mit Recht ist nun von den vorigen Richtern angenommen, daß in diesen Bestimmungen der Verordnung nicht zwischen unfreiwillig und freiwillig stillliegenden Schiffen unterschieden werde, sondern vielmehr zwischen dem Falle, daß ein Schiff, sei es infolge eines Unfalles oder infolge des Umstandes, daß es ein Telegraphentabel legt, nicht manövrierfähig, d. h. nicht ohne weiteres zur Fortsetzung der Fahrt in stande ist, und dem Falle, daß ein Schiff vor Anker liegt. Ferner sind dieselben nach der Bestimmung des Art. 2 der Verordnung, daß keine anderen, als die in den folgenden Artikeln (für verschiedene Lagen und Verhältnisse) erwähnten Lichter geführt werden dürfen, mit Recht der Ansicht, daß die betreffenden Signale ausschließlich für Schiffe in den betreffenden Lagen zugelassen seien, und daß daher die Borussia, da sie weder vor Anker gelegen habe, noch nicht manövrierfähig gewesen sei, direkt gegen die Verordnung verstoßen haben würde, wenn sie dennoch die in Art. 5 oder Art. 8 erwähnten Lichter geführt hätte. Für Schiffe, welche — wie in betreff der Borussia thatsächlich festgestellt ist — ihre Fahrt nur durch zeitweiliges und freiwilliges Stillliegen unterbrochen haben, ohne dieselbe aufzugeben, sind eben in der Verordnung besondere Signale nicht vorgeschrieben, und es ist ihnen daher auch nicht als Verschulden anzurechnen, wenn ein sie überholendes Schiff durch ihr in Gemäßheit des Art. 11 der Verordnung geführtes Hecklicht zu dem irrigen Schluß veranlaßt wird, daß sie sich in Fahrt befinden. Nach den bestehenden Vorschriften war jene Schlußfolgerung eine unsichere. Die Beklagte meint zwar noch, daß man bei einem Schiffe, welches stillliegt, begrifflich nicht sagen könne, daß es von einem anderen Schiffe „überholt“ werde; aber im Sinne des Art. 11 a. a. D. ist mit den vorigen Richtern unter einem überholten Schiffe auch ein dieselbe oder doch annähernd dieselbe Richtung, welche das andere Schiff verfolgt, einhaltendes, wengleich zeitweilig stillliegendes Schiff zu verstehen, sofern es nur manövrierfähig geblieben ist.

Da durch den Art. 11 a. a. D. dem überholten Schiffe die Wahl gelassen ist, dem anderen Schiffe vom Heck aus ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zu zeigen, ist den vorigen Richtern auch darin beizutreten, daß in der Wahl der ersten Alternative kein die Borussia zum Schadensersatz verpflichtendes Verschulden gefunden werden kann, mochte auch vielleicht, wie die bei dem Spruche des Seeamtes beteiligten

Sachverständigen festgestellt haben, unter den gegebenen Umständen ein Flackerfeuer von zweckentsprechenderer Wirkung gewesen sein.“ . . .