

20. Finden die Ausweichvorschriften der Artt. 17—23 der Seestraßenordnung vom 5. Februar 1906 auch auf den Fall des Überholens (Art. 24) Anwendung?

I. Zivilsenat. Ur. v. 29. März 1911 i. S. C. Hermanos (Rl.) w. Deutsch-Austral. Dampfschiffs-A.-G. (Bekl.). Rep. I. 311/10.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die klagende Firma war Eigentümerin der Bark „Maria“, die durch Zusammenstoß mit dem Dampfer der Beklagten „Goslar“ in der Nacht zum 9. Juli 1908 um 1 Uhr 15 Minuten in der Nähe von Cap Finisterre untergegangen war. Mit der Klage wurde Ersatz des Schadens in Höhe von 32501,51 *M* verlangt. Die Führung des „Goslar“ lag dem auf der Brücke befindlichen II. Offizier L. ob. Dieser bemerkte plötzlich, schon in großer Nähe, ein weißes Licht — es war ein von der Bark gezeigtes Hecklicht — an Steuerbord voraus, worauf er mit Hartsteuerbordrudder auszuweichen suchte, um hinter dem Segler herumzugehen. Als der

Dampfer infolge dieses Manövers  $\frac{3}{4}$  Strich nach rechts abgefallen war, bemerkte L. das rote Licht des Seglers  $\frac{3}{4}$  Strich an Steuerbord voraus und schloß daraus, daß der Zusammenstoß nicht mehr zu vermeiden sei. Er ließ jetzt das Ruder Hartbackbord legen, in der Hoffnung, dadurch beide Schiffe möglichst parallel zueinander zu bringen und den Stoß abzuschwächen, was die Wirkung hatte, daß der „Goslar“ auf dem ihm mit Hartsteuerbordruder gegebenen Kurse verblieb. Der Segler wurde alsdann beim Fockwant an Backbordseite getroffen, nachdem noch der herbeigeeilte Kapitän des Dampfers Sch. im letzten Augenblicke ohne Wirkung die Maschinen auf volle Kraft rückwärts hatte setzen lassen. Bis dahin war der Dampfer mit voller Kraft bei einer Geschwindigkeit von 12 Seemeilen vorausgegangen. Der Segler sank alsbald nach dem Zusammenstoße, wobei der Schiffer und zwei andere zur Besatzung gehörige Personen ertranken. Von den der Besatzung des Dampfers gemachten Vorwürfen kommt jetzt nur noch der in Betracht, daß seine Manöver fehlerhaft gewesen seien, und daß er gegen die gesetzlichen Vorschriften es unterlassen habe, sogleich mit voller Kraft rückwärts zu gehen.

Die Instanzen wiesen die Klage ab. In der Revisionsinstanz erkannte die Klägerin an, daß ein Verschulden auch auf Seiten der Bart insofern vorliege, als diese ihr Hecklicht nicht rechtzeitig gemäß Art. 10 SStrD. gezeigt habe; sie verlangte nur noch Erstattung der Hälfte des Schadens.

Der Revision wurde stattgegeben, und der Klagenspruch zu  $\frac{1}{4}$  für berechtigt erklärt.

#### Gründe:

„Das Berufungsgericht legt die Ausweichvorschriften des Abschnittes V der Seestraßenordnung unrichtig aus, wenn es annimmt, daß die Artt. 17—23 auf den Fall des Art. 24 (Überholen) keine Anwendung finden könnten. Die Ausweichvorschriften bilden ein zusammenhängendes Ganzes, so daß, wenn darin von „diesen Vorschriften“ die Rede ist, die gesamten Vorschriften in Betracht zu ziehen sind, und nicht nur die dem betreffenden Artikel unmittelbar vorhergehenden. Wenn Art. 24 lautet: „ohne Rücksicht auf irgend eine dieser Vorschriften muß jedes Fahrzeug beim Überholen eines anderen dem letzteren aus dem Wege gehen“, so ist damit gesagt, daß soweit mit dieser Regel die übrigen Vor-

schriften nicht in Einklang stehen sollten, diese Regel den Vorzug hat. Damit wird schon vorausgesetzt, daß an sich alle übrigen Ausweichvorschriften auch für den Fall des Überholens anzuwenden sind. Es ist hauptsächlich an den Fall zu denken, daß ein Segelschiff ein Dampfschiff überholt, wo nicht Art. 20, sondern Art. 24 anzuwenden ist (vgl. Marsden zu Art. 24, 6. Aufl., S. 435). Soweit kein Konflikt besteht, sind auch die übrigen Vorschriften zu beachten. Daher sagt Schaps, Seerecht S. 685 Note 7 zutreffend: „Die Verpflichtungen des überholten Schiffes ergibt Art. 21 und Art. 10.“ Ebenso Marsden S. 436: „The overtaking ship must, if circumstances permit, under Art. 22, pass astern and not ahead of the other. The latter must, under Art. 21, not alter her course or speed“ — und S. 438: „It is the duty of a steamship overtaking a sailing ship to keep out of the way of the latter both by virtue of Art. 20 and Art. 24.“ Vgl. auch Entsch. d. ROHG. Bd. 4 S. 121, Bd. 23 S. 188.

Dies hindert selbstverständlich nicht, daß von den Ausweichregeln abgewichen wird, soweit überhaupt keine Kollisionsgefahr besteht — denn nur hierfür sind sie berechnet —, oder wenn durch die Abweichung eine bestehende Kollisionsgefahr gemindert wird. Damit erledigen sich die vom Berufungsgericht aus dem von ihm angeführten Beispiele hergeleiteten Bedenken: wenn beide Schiffe parallel nebeneinander fahren und das überholte Schiff seinen Kurs nach der Richtung ändern muß, wo das andere fährt, so wird es regelmäßig unbedenklich sein, wenn es stoppt, um das andere Schiff schnell passieren zu lassen, und dann hinter dessen Heck die Wendung zu machen. Es wird auch häufig möglich sein, daß sich beide Schiffe in derartigen Fällen miteinander verständigen. Auch die englische Rechtsprechung erkennt an, daß das überholte Schiff seinen Kurs zu dem Zwecke ändern dürfe, um dem anderen mehr Raum zum Passieren zu geben. Vgl. Marsden S. 437. Andererseits würde es einen schweren Verstoß gegen Art. 21 bedeuten, wenn das überholte Schiff in dem Beispiele des Oberlandesgerichts ohne Verständigung mit dem anderen vor und nahe dem Bug des letzteren die Wendung nach Westen unternehmen würde. Ähnliche Zweifel der Anwendbarkeit können bei allen Ausweichvorschriften entstehen; vgl. z. B. in Bezug auf Art. 19 den Fall des Ausfahrens aus einem Seiten-

gewässer in ein Hauptfahrwasser das Urteil des Reichsgerichts vom 7. Juni 1909, Hansl. Ger.-Ztg. 1909 Hauptbl. Nr. 125.

Die unbedingte Anwendbarkeit des Art. 23 kann schon deshalb nicht zweifelhaft sein, weil diese Bestimmung die Voraussetzung enthält „wenn nötig“, d. h. wenn die nautische Vorsicht es gebietet. Es wird damit also durch die Ausweichvorschriften die Beobachtung der erforderlichen nautischen Vorsicht in dieser Richtung nur noch besonders eingeschärft, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß manche Schiffsführer nicht sehr geneigt sind, sie in dieser Richtung zu betätigen, und dazu regelmäßig eine gewisse Selbstüberwindung gehört. Für den vorliegenden Fall kommt aber außerdem noch, wie die Revision zutreffend bemerkt, hinzu, daß es sich um die Gefahr der Kollision zwischen einem Dampfschiffe und einem Segelschiffe handelt, so daß das Dampfschiff eventuell gemäß Art. 20 verpflichtet gewesen wäre, aus dem Wege zu gehen.

Das Berufungsgericht stellt fest, daß es im vorliegenden Falle für den Dampfer „Goslar“ geboten war, sofort beim Erblicken des Hecklichtes der „Maria“ zu stoppen und mit voller Kraft rückwärts zu gehen, daß der ursächliche Zusammenhang zwischen Unterlassung und Schaden gegeben ist, und daß dem Führer des „Goslar“ keinerlei Entschuldigung für die Unterlassung zur Seite steht.<sup>1</sup> Daraus folgt ohne weiteres ein subjektives Verschulden des Schiffsführers an der Kollision und die Mitverantwortlichkeit der Beklagten für die Folgen.

Da der Tatbestand völlig klar ist, besteht kein Hindernis, in der Sache selbst zu erkennen. Es ist dabei in Betracht zu ziehen, daß die Kollisionsgefahr zunächst durch die „Maria“ geschaffen ist, weil sie veräumt hat, rechtzeitig ihr Hecklicht zu zeigen. Auf ihrer Seite liegt daher das Hauptverschulden. Hiernach hat der Senat der Revision teilweise stattgegeben und den Klagenanspruch unter Abweisung im übrigen zu  $\frac{1}{4}$  dem Grunde nach für berechtigt erklärt.“

<sup>1</sup> Nur das subjektive Verschulden wurde deswegen verneint, weil „Goslar“ durch keine gesetzliche Vorschrift gebunden gewesen wäre, zu stoppen und rückwärts zu gehen.  
D. E.