

11. 1. Zur Anwendbarkeit der Regeln vom Beweis des ersten Anscheins beim seerechtlichen Überfahrtsvertrag, wenn ein Reisender eine Beschädigung erleidet.

2. Über die Anforderungen, die in bezug auf Schutzvorrichtungen des Schiffes sowie auf Stärke der Schiffsbesatzung an die Sorgfaltspflicht des Verfrachters zu stellen sind, und über die Sorgfaltspflicht der Schiffsbesatzung selbst.

§§ 485, 664 ffg.

I. Zivilsenat. Ur. v. 27. März 1929 i. S. W. (Nl.) w. Reederei des Dampfers „Möwe“ (Befl.). I 358/28.

I. Landgericht Lübed.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Der Kläger fuhr am 23. Juli 1925 mit dem der Beklagten gehörenden Dampfer „Möwe“ von Dahme nach Lübed. Beim Anlegen des Dampfers in Grömitz geriet er infolge einer Bewegung des Schiffes mit der linken Hand zwischen Keeling und Landungsbrücke und erlitt eine Quetschung. Mit der Klage fordert er Schadenersatz und Schmerzensgeld, weil die Beklagte ihren Pflichten zur Sicherung der Reisenden nicht genügt habe. Er stützt die Haftung der Beklagten auf den Beförderungsvertrag und auf unerlaubte Handlung. Die Beklagte bestritt die ihr vorgeworfene Pflichtverletzung.

Der Kläger unterlag in allen drei Rechtszügen.

Gründe:

Nach dem Sachverhalt, den das angefochtene Urteil zugrundelegt, hat der Kläger während des Anlegemanövers der „Möwe“ auf dem Vorderdeck bei seinem dort aufgestellten Gepäck gestanden. Durch eine starke Bewegung des Schiffes ist er an die Keeling geworfen worden und hat sich dort festgehalten. Kurz darauf ist er bei einem Überholen der „Möwe“ mit einer Hand zwischen Keeling und

Anlegebrücke geraten und hat dabei die Quetschung erlitten. Das Berufungsgericht hat verneint, daß die Beklagte oder die Besatzung des Dampfers ein Verschulden an dem Unfall treffe. Der Kläger hatte der Beklagten zum Vorwurf gemacht, sie habe nicht für eine Einrichtung gesorgt, die das gefährliche Berühren der Keeling mit der Hand verhindert habe, sie habe es auch unterlassen, die Fahrgäste durch Warnungstafeln auf die Gefahr einer solchen Berührung hinzuweisen; die Besatzung habe überdies ihre Pflicht zur Warnung der Fahrgäste nicht ordnungsmäßig erfüllt oder sei nicht stark genug bemessen gewesen, um ungeachtet ihrer Beanspruchung durch das stürmische Wetter auch diesem Teil ihrer Aufgaben gehörig nachkommen zu können. Zu diesen Vorwürfen hat das Berufungsgericht im einzelnen ausgeführt: Es sei nicht möglich, das Schiff rundherum mit einem so hohen Gitter zu umgeben, daß kein Reisender beim Anlegen verletzt werden könne. Auch Warnungstafeln würden in Fällen versagen, wo — wie hier — der Fahrgast in einer Reflexbewegung einen Halt suche. Warnungsrufe seien von der Schiffsbesatzung gegeben worden; wenn sie vom Kläger infolge der starken Bewegung des Schiffs und des stürmischen Wetters nicht vernommen worden seien, so sei dies keiner Seite zum Verschulden anzurechnen. Es könne auch nicht verlangt werden, daß die Besatzung, die in solcher Lage in erster Linie auf die ordnungsmäßige Ausführung des Landungsmanövers zu achten habe, ihr Augenmerk darauf richte, ob sich an irgendeinem Teil des Schiffs ein Fahrgast in einer ihn gefährdenden Weise verhalte. An sich sei die Besatzung gemäß den Vorschriften ausreichend bemessen gewesen.

Diese Erwägungen lassen keinen Rechtsirrtum erkennen und tragen die Entscheidung. Grundsätzlich haftet die Beklagte dem Kläger sowohl auf Grund des Beförderungsvertrags wie auch außervertraglich für den Schaden, der ihm durch ihr Verschulden auf der Reise der „Möwe“ erwachsen ist (RdZ. Bd. 116 S. 213); vertraglich, weil der Beförderungsvertrag sie verpflichtete, alle zur sicheren Beförderung des Fahrgastes gebotenen Maßnahmen mit der gehörigen Sorgfalt zu treffen, und außervertraglich auf Grund der allgemeinen Rechtspflicht, für die Sicherheit des Verkehrs auf dem Schiffe zu sorgen. Ein Anspruch auf Schmerzensgeld kommt nur auf Grund außervertraglicher Haftung in Betracht. Für das Verhalten einer Person der Besatzung, durch das ein Schaden verursacht wird, hat

die Beklagte nach § 485 HGB., im Rahmen des Beförderungsvertrags auch nach § 278 BGB., unter den dort aufgestellten Voraussetzungen einzustehen. Die im angefochtenen Urteil angeführten Vorschriften des § 486 Abs. 1 Nr. 2 und 3 HGB. sind nur für die Haftungsbeschränkung von Bedeutung.

Die Frage der Beweislast hat der Vorderrichter nicht erörtert. Keinem Zweifel unterliegt, daß für den Fall der außervertraglichen Haftung dem Kläger die Beweislast für ein schadenstiftendes schuldhaftes Verhalten der Beklagten oder ihrer Besatzung obliegt. Ebenso hat grundsätzlich derjenige, der aus einem Personen-Beförderungsvertrag Schadenserfahsansprüche herleitet, zu beweisen, daß die Gegenseite ihre vertraglichen Pflichten verletzt und dadurch den Schaden verursacht hat. In vielen Fällen wird sich jedoch bereits aus der Sachlage, z. B. schon aus der Tatsache der Verletzung einer Person oder aus dem Versagen einer Einrichtung, zunächst der Schluß rechtfertigen, daß die dem Beförderungsunternehmer pflichtmäßig obliegende Sorgfalt vernachlässigt worden ist. In solchem Falle ist der erste Anschein eines Verschuldens des Unternehmers gegeben, und es muß diesem, der den Betriebsvorgängen nachzugehen vermag, überlassen bleiben, den Beweis des ersten Anscheins zu entkräften. Die bisherige Rechtsprechung steht im allgemeinen auf diesem Standpunkt, wie er besonders in der Entscheidung RGZ. Bd. 86 S. 321 bargelegt ist. In anderen Entscheidungen ist die grundsätzliche Verteilung der Beweislast und die Beweisannahme auf Grund ersten Anscheins nicht immer scharf hervorgehoben; es besteht jedoch kein Anlaß, eine grundsätzlich andere Einstellung dieser Entscheidungen anzunehmen (vgl. RGZ. Bd. 66 S. 15, Bd. 83 S. 343; JW. 1908 S. 196 Nr. 10; LZ. 1918 Sp. 623). Diese Regelung der Beweislast entspricht den Grundsätzen, wie sie allgemein bei Schadenserfahsansprüchen auf Grund schuldhafter Vertragsverletzung angenommen werden (vgl. RGZ. Bd. 65 S. 13, Bd. 66 S. 289, Bd. 90 S. 134, Bd. 97 S. 117; JW. 1912 S. 682 Nr. 5). Es ist zunächst kein Grund ersichtlich, für den seefahrtsrechtlichen Überfahrtsvertrag von anderen Grundsätzen auszugehen. Die anderweitige Regelung der Beweislast bei der Haftung für Ladungsgut (§ 606 HGB.) und für Seetüchtigkeit des Schiffes gegenüber dem Güterbefrachter (§ 559 HGB.) gibt dazu ebenfalls keine ausreichende Veranlassung; denn in einem Falle der hier vorliegenden Art fehlt es nicht, wie dort, regelmäßig

für die eine Vertragsseite an jeder Möglichkeit der Einsicht in die Ursache des Verlustes.

Dahingestellt kann bleiben, inwieweit mit Rücksicht hierauf noch an der Entscheidung des Senats vom 17. Dezember 1902 (Seuff. Arch. Bd. 58 S. 160) festzuhalten ist. Diese scheint einen abweichenden Standpunkt eingenommen zu haben, weil dort das Berufungsgericht ohne ersichtlichen Rechtsirrtum das Fehlen eines Verschuldens auf der Unternehmenseite festgestellt hatte.

Zu eigenem Verschulden rechnet der Kläger der Beklagten an, daß die Keeling nicht mit einem Gitter versehen gewesen sei, das die gefährliche Berührung der Keeling verhindert hätte. Das Berufungsgericht stellt demgegenüber fest, dies sei in der Offsee bei Lübeck weder üblich noch möglich. Der Unfall ereignete sich unstrittig in der Nähe der Keelingspforte, durch die der Lauffleg für die ein- und auszuschießenden Fahrgäste gelegt wird. Der knappen Darlegung des Berufungsgerichts kann danach nur der Sinn beigelegt werden, daß der Anbringung eines Schutzgitters an dieser Stelle anderweitige Anforderungen des Schiffsdienstes entgegenstanden. Von solcher Feststellung aus hat es ein Verschulden der Beklagten im fraglichen Punkt ohne rechtlichen Verstoß verneint. Die Forderung nach Vorrichtungen, welche die Fahrgäste auch bei starken Bewegungen des Dampfers vor Zufällen schützen und ihnen insbesondere bei Anlegemanövern den Zutritt oder Zugriff zu gefährdeten Stellen unmöglich machen, findet ihre natürliche Begrenzung in der Notwendigkeit, durch diese Vorrichtungen die ordnungsmäßige Abwicklung des Schiffsdienstes nicht zu behindern. Mit Rücksicht auf diese Notwendigkeit bemißt sich, was an Sicherheitsvorrichtungen möglich ist. Es wird sich danach nicht in jeder Hinsicht erreichen lassen, die Sicherheitsvorrichtungen so auszugestalten, daß die Fahrgäste vor den Folgen jedes durch die Schiffsbewegungen herbeigeführten unglücklichen Zufalls geschützt sind. Auch mit einer Seereise lediglich in Küstengewässern sind an sich unvermeidbare Gefahrumstände verknüpft, welche die Fahrgäste auf sich nehmen müssen.

Die Anforderungen an Schutzeinrichtungen sind danach unter Berücksichtigung der gesamten Bedürfnisse des in Betracht kommenden Verkehrs zu bemessen. Das ergibt sich aus feststehenden allgemeinen Grundsätzen (RGZ. Bd. 102 S. 49) über den Umfang der Sorg-

faltspflicht bei vertraglicher wie außervertraglicher Haftung, und gilt ebenso im Rahmen des Beförderungsvertrags aus dem nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrs-sitte festzustellenden Inhalt der vom Unternehmer geschuldeten Leistung (RÖZ. Bd. 69 S. 357). Daß das angefochtene Urteil gegen diese Grundsätze verstoßen habe, ist nicht ersichtlich. Nach dem festgestellten Sachverhalt rechtfertigt sich in Anwendung dieser Grundsätze auch das Ergebnis, zu dem das Urteil insoweit gelangt ist. Daß die Verhältnisse bei Anbringung einer Innenschranke, worauf die Revision hinweist, wesentlich anders liegen würden, ist nicht anzunehmen. Zur besonderen Erörterung dieser Möglichkeit hatte das Berufungsgericht keine Veranlassung, da sie in den zur Würdigung tatsächlicher Fragen berufenen Rechtszügen keine Rolle gespielt hat.

Daß die Besatzung der Pflicht zur Warnung nachgekommen ist, hat das Berufungsgericht ebenfalls festgestellt. Ebensovienig wie Warnungstafeln wären übrigens auch nachdrücklichere Warnungsrufe geeignet gewesen, das Haltjucken des Klägers an der Reeling zu verhindern, das ein Reflex war auf eine durch eine Schiffsbewegung ausgelöste Fallbewegung. Das angefochtene Urteil hat außerdem den oben erörterten Begriff der verkehrsmäßigen Sorgfalt nicht verkannt, wenn es weiter ausgeführt hat, daß gerade bei der Ausführung schwieriger Manöver ein Obachtgeben auf jeden einzelnen Fahrgast nicht verlangt, daß auch eine Verstärkung der Mannschaft allein zu diesem Zweck nicht gefordert werden könne, daß vielmehr die Schiffsleitung ihrer Sorgfaltspflicht genügend Rechnung getragen habe, indem sie auch den Aufwärter zum Schiffsdienst mit herangezogen habe. Von Gesetzes wegen, wie anscheinend das Berufungsgericht meint, bestehen übrigens für die Zahl der nicht in der Stellung von Schiffs-offizieren befindlichen Mitglieder der Besatzung keine allgemeinen Vorschriften. Lediglich die Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft geben in beschränktem Umfang Bestimmungen für hier nicht in Betracht kommende Reisen. Die Bemessung der Besatzungsstärke ist dem pflichtmäßigen Ermessen des Schiffers zu überlassen. Die Erwägungen des Berufungsgerichts genügen indes zur Darlegung dafür, daß weder die Beklagte noch den Schiffer hinsichtlich der Stärke der Besatzung ein Verschulden trifft.

haltspflicht bei vertraglicher wie außervertraglicher Haftung, und gilt ebenso im Rahmen des Beförderungsvertrags aus dem nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte festzustellenden Inhalt der vom Unternehmer geschuldeten Leistung (RGZ. Bd. 69 S. 357). Daß das angefochtene Urteil gegen diese Grundsätze verstoßen habe, ist nicht ersichtlich. Nach dem festgestellten Sachverhalt rechtfertigt sich in Anwendung dieser Grundsätze auch das Ergebnis, zu dem das Urteil insoweit gelangt ist. Daß die Verhältnisse bei Anbringung einer Innenschranke, worauf die Revision hinweist, wesentlich anders liegen würden, ist nicht anzunehmen. Zur besonderen Erörterung dieser Möglichkeit hatte das Berufungsgericht keine Veranlassung, da sie in den zur Würdigung tatsächlicher Fragen berufenen Rechtszügen keine Rolle gespielt hat.

Daß die Besatzung der Pflicht zur Warnung nachgekommen ist, hat das Berufungsgericht ebenfalls festgestellt. Ebenjowenig wie Warnungstafeln wären übrigens auch nachdrücklichere Warnungsrufe geeignet gewesen, das Haltsuchen des Klägers an der Reeling zu verhindern, das ein Reflex war auf eine durch eine Schiffsbewegung ausgelöste Fallbewegung. Das angefochtene Urteil hat außerdem den oben erörterten Begriff der verkehrsmäßigen Sorgfalt nicht verkannt, wenn es weiter ausgeführt hat, daß gerade bei der Ausführung schwieriger Manöver ein Obachtgeben auf jeden einzelnen Fahrgast nicht verlangt, daß auch eine Verstärkung der Mannschaft allein zu diesem Zweck nicht gefordert werden könne, daß vielmehr die Schiffsleitung ihrer Sorgfaltspflicht genügend Rechnung getragen habe, indem sie auch den Aufwärter zum Schiffsdienst mit herangezogen habe. Von Gesetzes wegen, wie anscheinend das Berufungsgericht meint, bestehen übrigens für die Zahl der nicht in der Stellung von Schiffsoffizieren befindlichen Mitglieder der Besatzung keine allgemeinen Vorschriften. Lediglich die Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft geben in beschränktem Umfang Bestimmungen für hier nicht in Betracht kommende Reisen. Die Bemessung der Besatzungsstärke ist dem pflichtmäßigen Ermessen des Schiffers zu überlassen. Die Erwägungen des Berufungsgerichts genügen indes zur Darlegung dafür, daß weder die Beklagte noch den Schiffer hinsichtlich der Stärke der Besatzung ein Verschulden trifft.