

15. 1. Hat bei einem den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1919 unterstellten Versicherungsvertrag der Versicherer Versicherungsschutz zu gewähren, wenn nach den Grundsätzen der adäquaten Verursachung ein einheitlicher Schaden durch das Zusammenwirken eines versicherungsmäßigen Ereignisses mit einem nicht versicherungsmäßigen herbeigeführt worden ist?

2. Ist für die Haftung des Versicherers in solchem Falle nur die sogenannte „nächste Ursache“ maßgebend? Was ist unter der „nächsten Ursache“ zu verstehen?

§ 28. § 821. Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen von 1919 — ADS. — §§ 28, 33, 58.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 5. Dezember 1936 i. S. R. (Rf.) w. Allgem. Versicherungsgesellschaft Schw. u. a. (Bekl.). I 67/36.

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

Die Beklagten haben zu den Bedingungen der vorgelegten Police, die eine entsprechende Anwendung der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen vorsehen, der Firma Gebr. H. gegenüber auf das Risiko des MS. „Sülfmeister“ Versicherung übernommen für Rechnung, wen es angeht. Am 27. Dezember 1930 stieß der „Sülfmeister“, als er im Hamburger Hafen auf der Fahrt vom Sandtorhafen zum Reiherstieg den Elbestrom querte, mit dem ein-

kommenden englischen D. „Artificer“ zusammen. Beide Schiffe wurden beschädigt.

Der Kläger verlangt u. a. aus abgetretenem Recht der Eigner des „Sülfmeister“ auf Grund des Versicherungsvertrags Ersatz der für die Beschädigung des „Artificer“ nach einem Rechtsstreit an dessen Reeder vergüteten Beträge.

Die Beklagten haben demgegenüber geltend gemacht, sie seien auf Grund von § 58 W.D. haftungsfrei, da Fahruntüchtigkeit des „Sülfmeister“ den Schaden verursacht habe.

Das Landgericht und das Berufungsgericht haben diesem Klageanspruch stattgegeben.

Die Revision des Klägers befaßt sich mit weiteren abgewiesenen Klageforderungen. Die Anschlußrevision der Erst- und der Drittbeklagten, welche Abweisung der Versicherungsforderung erstrebte, blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Das Berufungsgericht stellt fest: Zur Zeit des 40 Sekunden vor dem Zusammenstoß erfolgten, mißglückten Steuerbord-Rudermanövers des „Sülfmeister“ habe die Entfernung zwischen diesem und dem „Artificer“ von Steben zu Steben noch 100 m betragen. Der Führer des „Sülfmeister“, S., habe schon früher durch Stoppen oder Rudermanöver die Lage klären müssen. Er sei nach dem Versagen der bisher funktionierenden Ruderanlage unter Beibehaltung seines quer über die Elbe führenden Kurses mit halber Kraft weiter gefahren und habe erst im letzten Augenblick, als der „Artificer“ drei Töne zur Anzeige, daß er voll rückwärts gehe, abgegeben habe, seinen Motor ohne Kursänderung auf voll rückwärts gesetzt. Es nimmt im Anschluß an den gerichtlichen Sachverständigen an, S. habe durch dieses als fehlerhaft zu würdigende Verhalten eine in Rechtsinn ursächliche Bedingung für den Zusammenstoß gesetzt: er habe bei der gegebenen Sachlage auch nach dem Versagen des Ruders, das ihm in unmittelbarem Anschluß an das Drehen des Steuerrades nach Steuerbord durch dessen Leerlauf offenbar geworden sei, noch genügend Zeit und Raum gehabt, durch ein der nautischen Sorgfaltspflicht entsprechendes Manöver — als das Nächstliegende durch sofortiges Vollrückwärtsgehen — dem „Artificer“ aus dem Wege zu gehen. Der Berufungsrichter kommt danach zu dem Ergebnis, daß

die Beklagten dem Kläger Versicherungsschutz zu gewähren hätten. Er läßt dabei dahingestellt, ob der (für das Versagen der Ruderanlage ursächliche) Bruch des 5. Zahnes des Ruderquadranten überhaupt vor dem Zusammenstoß erfolgt oder, wenn dies der Fall gewesen sei, ob er erst bei dem beabsichtigten Steuerbord-Manöver eingetreten oder schon bei Antritt der Fahrt vorhanden gewesen sei.

Nach dem Sinn seiner im Zusammenhang betrachteten Darlegungen unterstellt der Berufsungsrichter alle diese Möglichkeiten und sieht in jedem Falle die Beklagten auf Grund des festgestellten Verhaltens des S. als verpflichtet an, dem Kläger Versicherungsschutz zu gewähren.

In dieser Beziehung können nach dem Inhalt der Police und der §§ 28, 33 Abs. 1 und 3 W.G. keine Zweifel obwalten für den Fall, daß der für das Versagen der Ruderanlage ursächliche Bruch des Quadrantenzahnes erst nach Antritt der Fahrt eingetreten ist. Denn die Beklagten haben nicht geltend gemacht, daß den Versicherten vorzügliche oder grobfahrlässige Handlungsweise zur Last falle (§ 33 Abs. 1 Satz 2 W.G.). Eine in entsprechender Anwendung des § 58 Abs. 1 W.G. die Versicherer haftungsfrei lassende Fahruntüchtigkeit des „Sülfmeister“ bei Antritt der Reise kommt in solchem Falle nicht in Betracht. Vergebens sucht die Anschlußrevision auch die Darlegungen des Berufsungsgerichts zu bekämpfen, daß das Verhalten des S. eine im Rechtsinn ursächliche Bedingung für den Zusammenstoß gesetzt habe. . . (Wird ausgeführt. Dann heißt es weiter:)

Entscheidend für die Frage, ob die Beklagten dem Kläger nach den unterstellten Möglichkeiten der Sachlage auf jeden Fall Versicherungsschutz zu gewähren haben, ist danach, ob dies auch für den Fall anzunehmen ist, daß der „Sülfmeister“ mit einer nicht in Ordnung befindlichen Ruderanlage, also in fahruntüchtigem Zustande, die Fahrt angetreten hat, daß sich aber der Zusammenstoß trotz des darauf beruhenden Versagens der Ruderanlage bei nautisch einwandfreiem Verhalten des S. hätte vermeiden lassen.

Der Berufsungsrichter bejaht dies mit folgender Begründung: Maßgebend für eine Haftungsbefreiung entsprechend § 58 W.G. sei nicht, ob der Schaden nach den Grundsätzen der adäquaten Verursachung als eine Folge der Fahruntüchtigkeit anzusehen sei, sondern ob sich die Fahruntüchtigkeit als „nächste Ursache“ des Schadens im

Sinne der *causa-proxima*-Regel (*causa proxima, non remota spectatur*) ergebe. Ob ein Ereignis als „nächste Ursache“ anzusehen sei, will das Berufungsgericht bei Zusammenhalt seiner Erörterungen unter Bezugnahme auf eine Äußerung der Versicherer bei der Beratung der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen danach beurteilt wissen, ob der entstandene Schaden sich nach der Verkehrsanschauung als eine „unvermeidliche Folge“ der bei Antritt der Fahrt vorhandenen Fahruntüchtigkeit darstellt.

Im Ergebnis, der Bejahung des Versicherungsschutzes auch für den Fall einer Fahruntüchtigkeit des „Süßmeister“, ist dem Berufungsgericht beizutreten. Nach dem zu unterstellenden Sachverhalt ist die Ruderanlage des „Süßmeister“ bereits bei Fahrtantritt in ordnungswidrigem Zustande gewesen, der zum mindesten ein energisches Steuerbord-Rudermanöver ausschloß. Als die Kurse der beiden Dampfer sich kreuzten, war die Gefahr eines Zusammenstoßes durch diesen Umstand erhöht, weil ein zur Beseitigung dieser Gefahr dienliches Steuerbord-Manöver des ausweichpflichtigen „Süßmeister“ nicht möglich war. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war dadurch jedoch der Zusammenstoß noch nicht unvermeidlich geworden: er wäre, wie den Ausführungen des angefochtenen Urteils dem Sinn nach entnommen werden kann, zunächst schon durch die gebotene frühere Klärung der Sachlage vermieden worden; er wäre aber weiter nach dem Versagen der Ruderanlage auch durch ein, vom Führer des „Süßmeister“ fehlerhaft nicht angeordnetes, Rückwärtsmanöver noch zu vermeiden gewesen. Unvermeidbar herbeigeführt wurde der Zusammenstoß erst durch das von S. gewählte Manöver, seinen Kurs mit halber Kraft fortzusetzen und im letzten Augenblick zu versuchen, mit voller Kraft noch vor dem Bug des „Artificer“ vorbeizulaufen. Für die Folgen dieses Verhaltens hätten die Versicherer jedenfalls dann, wenn es die alleinige Ursache des Schadens gebildet hätte, gemäß §§ 28, 33 A.D.S. zu haften. Bei dem vom Berufungsgericht unterstellten Sachverhalt hängt, wie bereits ausgeführt, der Versicherungsschutz davon ab, ob die Versicherer trotz der bei Antritt der Reise vorhandenen Fahruntüchtigkeit, die als alleinige schadenstiftende Ursache zweifellos gemäß § 58 A.D.S. die Befreiung der Versicherer zur Folge hätte, wegen des ursächlichen Zusammenhanges des fehlerhaften Verhaltens des S. mit dem Schaden haften. Denkbar wäre auch, daß wegen des Zusammen-

treffens beider Umstände eine Beschränkung des Versicherungsschutzes dem Umfange nach anzunehmen wäre.

Das Berufungsgericht hat die ersigennante Möglichkeit angenommen, indem es davon ausgeht, daß für die Frage des Versicherungsschutzes nach den die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen beherrschenden Verursachungsgrundsätzen lediglich das Verhalten des S. als „nächste Ursache“ des Schadensverursachenden Umstandes in Betracht komme.

Die der Police zugrunde liegenden Bestimmungen der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen ergeben in dieser Hinsicht keine ausdrücklichen Anhaltspunkte. Zur Ermittlung dessen, was in dieser Richtung als Vertragsinhalt zu gelten hat, ist daher heranzuziehen, welcher Inhalt nach der Verkehrsauffassung einem den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen unterliegenden Versicherungsverhältnis auch ohne ausdrückliche Bestimmung beizulegen ist. Dafür gewähren die Verhandlungen Anhaltspunkte, die zur Niederlegung der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen geführt haben. Die Verhandlungen zu §§ 28 und 58 A.D.S. ergeben allerdings in dieser Richtung nichts. Erörtert worden ist vielmehr die Frage des ursächlichen Zusammenhangs bei der Beratung des die Haftungsfreiheit für Kriegsgefahr behandelnden § 35 A.D.S. Die Verhandlungen zu dieser Bestimmung (wiedergegeben in den Materialien zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen, im Auftrage der Vereinigten Handelskammern herausgegeben von Bruch) enthalten hierzu folgendes: . . . (Wird näher ausgeführt. Dann wird fortgesetzt:)

Nach dem Inhalt der Verhandlungen, die zu der jetzigen Fassung von § 35 A.D.S. geführt haben, kann es zunächst keinem Zweifel unterliegen, daß der im Seeversicherungsrecht übernommene und in § 821 Abs. 1 Halbsatz 2 HGB. sowie in den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1867 in § 101 Absatz 1 Halbsatz 2 zugrunde gelegte Satz „*causa proxima, non remota spectatur*“ nicht durch uneingeschränkte und in aller Folgerichtigkeit durchgeführte Einführung des Grundsatzes der adäquaten Verursachung ersetzt werden sollte (Vgl. Protokolle der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs 7. Teil S. 3308; Voigt Das Deutsche Seeversicherungsrecht S. 383, 388; RQZ. Bd. 67 S. 254). Das ergibt sich daraus, daß man dem Versuche eines einzelnen

Versicherungsbetreters (Materialien S. 151/52), diesen Grundsatz für maßgeblich zu erklären, sofort entgegengetreten ist, daß ferner im weiteren Verlaufe der Verhandlungen der rechtskundige Beirat der Bremer Reeder (a. a. O. S. 169), ohne Widerspruch zu finden, darauf hingewiesen hat, es solle der adäquate Zusammenhang nicht eingeführt werden, und daß weiter mehrfach betont worden ist, es solle der alte Rechtszustand nicht oder doch nur im Sinn der Ermöglichung einer Verbesserung der zur Überspannung dieses Grundsatzes gelangten Rechtsprechung geändert werden (Versicherer: Materialien S. 149, 167, 170, Makler: S. 166/167, 168, Vertreter des Wirtschaftsverbandes: S. 168).

Aus den Verhandlungen zu § 35 ADS. ergibt sich weiter, daß der *causa-proxima*-Grundsatz als für das gesamte Seeversicherungsrecht maßgebend betrachtet werden sollte. Das geht aus folgendem hervor: Die Versicherer haben die Auffassung vertreten, der *causa-proxima*-Grundsatz gelte im Seeversicherungsrecht überall dort, wo es auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen Gefahrereignis und Schaden ankomme (a. a. O. S. 158, 159); sie sind der Aufnahme des Wortes „zunächst“ in § 35 ADS. wesentlich auch aus dem Grunde entgegengetreten, die aus der Aufnahme dieses Wortes etwa mögliche Folgerung auszuschließen, daß der Grundsatz im übrigen Seeversicherungsrecht keine Geltung beanspruchen könne (a. a. O. S. 159, 161). Dieser Auffassung hat in den Beratungen niemand widersprochen. Aus diesem Grunde ist davon auszugehen, daß sich bei der Beratung der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen die Auffassung durchgesetzt hat, es solle in ihrem Bereich die Beurteilung des ursächlichen Ablaufs nicht nach den Grundsätzen der adäquaten Verursachung stattfinden, sondern, obwohl dies nicht ausdrücklich aus der Fassung der Bedingungen hervorgeht, nach dem *causa-proxima*-Grundsatz erfolgen. Es soll durch diesen Grundsatz — wie zwar in den Verhandlungen nicht ausdrücklich ausgesprochen ist, wie es aber Sinn und Ziel der gesamten Verhandlungen entspricht — die Verkehrsauffassung des Seeversicherungsrechts (Protokolle a. a. O.) zur Geltung gebracht werden. Wenn verschiedene Versicherer für die Folgen verschiedener Ereignisse haften, die zusammen einen einheitlichen Schadenserfolg herbeiführt haben, wenn ferner ein haftungsfreies und ein haftungsbewirkendes Ereignis mit schadenverursachender Wirkung zusammentreffen, hat keine Verteilung des Schadens unter

den Versicherern oder zwischen Versicherten und Versicherer stattzufinden. Es soll in solchen Fällen vielmehr darüber, welcher Versicherer zu haften habe oder ob der Versicherer zu haften habe, entscheiden, wer die Gefahr für die „nächste“ Ursache des Schadens trägt. Diese Verkehrsauffassung entbehrt nicht der inneren Begründung. Könnte in dem erstgenannten Falle immerhin noch eine Regelung der Entscheidungsfrage nach den Grundsätzen der Doppelversicherung eintreten, so würden zum mindesten im zweiten Falle, bei welchem eine billige Schadensverteilung nur nach dem Grade der Urfächlichkeit der Ereignisse stattfinden könnte, der Abwicklung des Versicherungsverhältnisses ganz erhebliche, mit dem Verkehrsbedürfnis nicht in Einklang zu bringende tatsächliche Schwierigkeiten entgegenstehen.

Der Grundsatz „*causa proxima, non remota spectatur*“ ist danach bei Maßgeblichkeit der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen für den Fall des Zusammenwirkens mehrerer zur Entstehung eines Schadens beitragender Ereignisse als Vertragsinhalt anzusehen. Die reichsgerichtliche Entscheidung vom 2. November 1929 (I 105/29 in *HansRZ.* 1929 Sp. 790) kommt — ohne nähere Begründung — zu dem gleichen Ergebnis.

In dem zur Entscheidung stehenden Falle muß das zunächst zur Folge haben, daß eine Teilung des Schadens zwischen den Parteien nicht stattzufinden hat, obwohl, wie sich bereits aus den bisherigen Darlegungen ergibt, nach dem unterstellten Sachverhalt sowohl die Fahruntüchtigkeit des „Sülfmeister“ wie das fehlerhafte Verhalten seines Führers gemäß den Grundsätzen der adäquaten Verursachung als Ursache für den entstandenen Schaden in Frage kommen. Nach diesen Grundsätzen würde, wie hier eingefügt sei, eine Berufung der Versicherer auf § 58 A.D.S. allerdings ohne Erfolg sein müssen, wenn das Verhalten des S. den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Antritt der Reise in fahruntüchtigem Zustande und dem Zusammenstoß unterbrochen hätte. Nach den in der Rechtsprechung anerkannten Grundsätzen würde das jedoch nur der Fall sein, wenn das fehlerhafte Manöver des S. gegen alle nautische Regel und Erfahrung die ersten Anforderungen an ein vernünftiges nautisches Verhalten in größtmäßigem Maße außer acht gelassen hätte, so daß es gänzlich außerhalb der durch den erfahrungsmäßigen Verlauf gegebenen Möglichkeiten des Sachablaufs gelegen hätte (*JW.* 1911 S. 755 Nr. 9; *RGZ.* Bd. 102

§. 230 [231]). Feststellungen in dieser Richtung hat das Berufungsgericht jedoch nicht getroffen.

Darüber, was unter der „nächsten“ Ursache eines Schadensfalles zu verstehen sei, ergeben die Verhandlungen, welche zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen geführt haben, keine völlige Klarheit. Die bisherige Rechtsprechung des Reichsgerichts hierzu hatte als die *causa proxima* die „nächste und unmittelbare Ursache“ der entstandenen Schäden bezeichnet in einem Fall, welchem die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen von 1867 zugrunde lagen, deren § 101 eine Befreiung des Versicherers nur „für die zunächst durch Kriegsgefahr verursachten Schäden“ vorsah (RGZ. Bd. 67 S. 251 [255], Romulus-Fall). Ebenso haben die Entscheidungen RGZ. Bd. 89 S. 139 [140] (Totmes-Fall) und RGZ. Bd. 89 S. 142 [143] (Canabia-Fall) unter der Herrschaft der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 ebenfalls auf „die den Unfall unmittelbar verursachende Gefahr“, die „unmittelbare Ursache des Verlustes“ abgestellt. Im Canabia-Fall hatte das Oberlandesgericht, dem das Reichsgericht insoweit nicht entgegengetreten ist, ausgeführt: es kämen nur solche Tatsachen in Betracht, welche „nicht in weiterer Folge, sondern ganz direkt ohne Dazwischentreten weiterer Vorkommnisse“ . . . auf diejenige Gefahr zurückgeführt werden müßten, gegen welche die Versicherung genommen worden sei. Es werde also nicht ein größerer Tatsachenkomplex als für das Eintreten eines bestimmten Geschehens ursächlich betrachtet, sondern es müsse ein bestimmter einzelner Vorgang als letzter Anlaß aus der Kausalitätsreihe ausgesondert und als für das Geschehen zunächst ursächlich verantwortlich gemacht werden können (HansRGZ. 1916 S. 232 Nr. 125). Nach dieser Rechtsprechung ist somit die zeitlich nächste Ursache als *causa proxima* anzusehen. Wenn die Versicherer bei den Verhandlungen über die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen davon gesprochen haben (Materialien S. 158), die deutsche Rechtsprechung habe aus der gegenwärtigen Fassung des Gesetzes und der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen Schlüsse gezogen, die nach der Auffassung aller Beteiligten unrichtig seien und mit der Rechtsprechung des Auslandes in Widerspruch ständen, obgleich auch dieses den Grundsatz von der Maßgeblichkeit der nächsten Schadensursache habe, wenn ferner der rechtskundige Beirat der Versicherer betont hat (a. a. O. S. 167), es solle durch die Fortlassung

des Wortes „zunächst“ der Grundsatz auf seine wahre, durch die Rechtsprechung des Reichsgerichts verdunkelte Bedeutung zurückgeführt werden, wenn weiter ein Hamburger Versicherer erklärt hat (a. a. D. S. 169), es handle sich darum, einer neuen und besseren Rechtsprechung die Wege zu ebnen (vgl. auch die a. a. D. S. 170 wiedergegebene entsprechende Äußerung der Versicherer): so haben alle diese Äußerungen ersichtlich die vorstehend angeführten und ähnliche Entscheidungen im Auge, die auf die causa proxima im Sinne der zeitlich letzten Ursache (causa ultima) abstellen. Die Versicherungsmakler haben demgegenüber im gesamten Verlauf der Verhandlungen an der Einfügung des Wortes „zunächst“ festgehalten. Erst als der rechtskundige Vertreter des Wirtschaftsverbandes die Verwendung des Wortes „unmittelbar“, also des in der bisherigen Rechtsprechung zur Kennzeichnung der causa ultima bezeichneten Wortes, vorgeschlagen und den Maklern erklärt hatte, ihre Wünsche seien in dieser Fassung berücksichtigt, haben die Makler den Antrag auf Einfügung von „zunächst“ fallen lassen (a. a. D. S. 170) und sich dann allerdings mit der Unterlassung einer Einfügung überhaupt zufrieden gegeben. Unter diesen Umständen kann es schon trotz der verschiedentlichen Hinweise darauf, daß einer freieren Rechtsprechung der Weg geebnet werden solle, als nicht ganz unzweifelhaft erscheinen, ob eine völlige Einigung darüber erfolgt ist, daß als „nächste Ursache“ keinesfalls allein die zeitlich nächste anzusehen sei. Wollte man aber selbst das annehmen, so läßt sich den Verhandlungen doch nicht mit Sicherheit entnehmen, wie einverständlich der Begriff der causa proxima im weiteren Sinne bestimmt werden sollte. Die Versicherer hatten anknüpfend an Ritter's Ausführungen in ZBerW. 1914 S. 42, die wiederum auf ein Erkenntnis des Handelsgerichts in Hamburg vom 8. Juli 1861 zurückgehen (Seebohm Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Handelsgerichts zu Hamburg S. 626; vgl. auch Thöl Ausgewählte Entscheidungsgründe des Oberappellationsgerichts Lübeck S. 357), eine Feststellung dieses Begriffs dahin getroffen wissen wollen (Materialien S. 159, vgl. auch S. 170), daß der Versicherer für den unmittelbar durch versicherungsmäßige Ereignisse entstandenen Schaden und für die unvermeidlichen Folgen versicherungsmäßiger Ereignisse hafte, für den unmittelbar durch versicherungsfreie Ereignisse entstandenen Schaden und für die unvermeidlichen Folgen versicherungsfreier Ereignisse aber nicht hafte sollte. Die in Zusammenhang damit vor-

her erfolgte Erwähnung der deutschen Rechtsprechung, die in Widerspruch zu der richtigeren Rechtsprechung des Auslandes stehe, hatte augenscheinlich außer den vom Reichsgericht abweichenden nordamerikanischen, dänischen und norwegischen, auf die überwiegende Ursache abstellenden Entscheidungen im *Canadia-Fall* (vgl. Ritter *Das Recht der Seeversicherung* Bd. 1 § 35 Anm. 12; *Schjelderup HansRz.* 1920 Sp. 69, 70), den „*Itaria-Fall*“ im Auge (vgl. Ritter *Das Recht der Seeversicherung* Bd. 1 § 28 Anm. 21; *Schjelderup a. a. O.* Sp. 57 flg.). In diesem hat das House of Lords ausgesprochen, die *causa proxima* dürfe nicht lediglich im Sinne einer *causa ultima* betrachtet, es müsse die vorherrschende (Lord Dunedin *a. a. O.* Sp. 68), in der erhalten gebliebenen Ursächlichkeit nächste und mitliche, vorherrschende Ursache gesucht werden (Lord Shaw: *proximate in efficiency. That efficiency must have been preserved, although other causes may meantime have sprung up, which have yet not destroyed it . . . the real efficient cause, to which the event can be ascribed — the one to which may be variously ascribed the qualities of reality, predominance, efficiency. a. a. O.* Sp. 68, 69). Ein allseitiges Einverständnis mit dem eben erwähnten Vorschlag der Versicherer kann den Verhandlungen jedoch nicht entnommen werden, da hinterher wiederum die Einfügung der Worte „unmittelbar“ (*a. a. O.* S. 161, 170) und „überwiegend“ befürwortet und nicht ohne Unterstützung geblieben ist, ohne jedoch ihrerseits erkenntlich allseitige Zustimmung gefunden zu haben.

Da demnach bei den Beratungen der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen eine Einigung über den Begriff der *causa remota* nicht erfolgt ist, ist dieser der Verkehrsauffassung der einschlägigen Wirtschaftskreise unter Berücksichtigung der sich aus den Verhandlungen für ihn ergebenden Anhaltspunkte sowie unter Berücksichtigung dessen zu entnehmen, daß Treu und Glauben für die Bestimmung der Leistung maßgebend heranzuziehen sind. Und zwar bedarf es zur Entscheidung des vorliegenden Falls nicht der Untersuchung, ob sich für die in dieser Richtung notwendige Auslegung des Vertragsinhalts ein Grundsatz aufstellen läßt, der eine geeignete Richtlinie für alle möglichen Fälle des Zusammenwirkens zweier Ursachen ergibt. Es ist lediglich an Hand der erörterten Gesichtspunkte zu untersuchen, was als nächste Ursache in dem Fall zu betrachten ist, daß eine bei Antritt der Fahrt bestehende Fahruntüchtig-

keit des Schiffs zwar eine die Gefahr eines Zusammenstoßes erhöhende Lage geschaffen hat, daß ein solcher bei einem den Regeln der nautischen Vorsicht entsprechenden Verhalten des Schiffsführers aber vermeidbar war und daß der Zusammenstoß dann dennoch durch fehlerhaftes Verhalten des Schiffsführers herbeigeführt worden ist. Es besteht kein Anlaß, dem Berufungsgericht aus Rechtsgründen entgegenzutreten, wenn es in solchem Fall nach der Verkehrsauffassung als nächste Ursache des an sich trotz der Fahruntüchtigkeit vermeidbaren Zusammenstoßes das fehlerhafte Verhalten des Schiffsführers angesehen hat. Der festgestellte Sachverhalt läßt erkennen, daß es sich bei dem durch den Zusammenstoß herbeigeführten Schaden nicht um die unvermeidbare, sondern um die vermeidbare Folge eines versicherungsfreien Ereignisses, des Antritts der Fahrt mit beschränkter Steuerfähigkeit, und um die unvermeidbare Folge eines Versicherungsschutz auslösenden Ereignisses, des fehlerhaften Verhaltens des S., handelt. Dieses Verhalten des S. stellt kein Manöver des letzten Augenblicks dar. Es ist ausdrücklich festgestellt worden, daß S. schon in größerer Entfernung als 100 m die Lage gegenüber dem „Artificer“ hätte klären müssen, daß er aber auch nach dem Ruderversager noch Zeit und Raum für ein Verhalten hatte, welches einen Zusammenstoß ausschloß. Auch nicht um ein bloßes Unterlassen des S. handelt es sich, wie die Revision meint, sondern zu einem wesentlichen Teile um positiv fehlerhaftes Handeln. Es widerspricht nicht der die erfahrungsmäßig eintretenden Folgen abwägenden natürlichen Betrachtung der Sachlage, unter diesen Umständen das Verhalten des S. als die „nächste“ Ursache des Zusammenstoßes zu betrachten. Auch als „zeitlich letzte“ und „unmittelbare“ Ursache würde es übrigens in Frage kommen. Sonach ist die Haftung der Versicherer zu bejahen. Treu und Glauben stehen diesem Ergebnis ebenfalls nicht entgegen. Es widerstrebt keinesfalls der Billigkeit, daß die Beklagten für die Folgen eines Ereignisses Versicherungsschutz gewähren, das den Schaden erst unvermeidbar gemacht hat.