

24. 1. Ist die Haftung des Rheders für den durch den Zusammenstoß seines Schiffes mit einem anderen Schiffe entstandenen Schaden auch dann nach dem deutschen Handelsgesetzbuche zu beurteilen, wenn der Zusammenstoß zwar auf deutschem Territorium stattgefunden hat, beide Schiffe aber fremde sind und sogar derselben fremden Flagge angehören?

2. Ist es durch Art. 2 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 verboten, auch noch andere als die in dieser Verordnung vorgeschriebenen Lichter zu führen?

3. Ist einer diesem Verbote widersprechenden allgemeinen Übung die Wirksamkeit einer besonderen Vorschrift beizumessen, welche von der zuständigen örtlichen Behörde nach Art. 25 der gedachten Verordnung hätte erlassen werden können?

4. Ist bei beiderseitiger kausaler Verschuldung des Zusammenstoßes nach Art. 737 H.G.B. ein Ersatzanspruch des einen Rheders gegen den anderen dann noch statthaft, wenn das Verschulden auf der anderen Seite ein überwiegendes ist?

I. Civilsenat. Ur. v. 30. Mai 1888 i. S. Kap. Th. (Kl.) w. G. & H. (Bekl.) Rep. I. 96/88

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 24. Dezember 1886 zwischen 9 und 10 Uhr abends hat auf der Unterelbe zwischen der Kugelbaake bei Ruxhafen und dem vierten Feuerschiffe ein Zusammenstoß zwischen dem aus See kommenden englischen Dampfschiffe „Elizabeth“ und dem ausgehenden englischen Dampfschiffe „British Queen“ stattgefunden, durch welchen beide Schiffe schwer beschädigt wurden. Kapitän Th. hat als Führer der „Elizabeth“ mit der Behauptung, daß die „British Queen“ die alleinige Schuld an dem Zusammenstoße trage, bei dem Landgerichte Hamburg gegen die Beklagten, welche für die behufs Vornahme der erforderlichen Reparaturen nach Hamburg zurückgekehrte „British Queen“ Kaution geleistet hatten, in ihrer Eigenschaft als Rhederei auf Ersatz des von der „Elizabeth“ erlittenen Schadens gellagt. Die Beklagten haben Abweisung der Klage beantragt. In erster Instanz ist zu Gunsten des Klägers erkannt. Auf die Berufung der

Beklagten hat aber das Oberlandesgericht den Kläger mit der aufgestellten Klage abgewiesen.

Die hiergegen vom Kläger eingelegte Revision ist zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„I. Der Berufungsrichter geht davon aus, daß die vom Kläger in Vertretung der Rheberei der „Elizabeth“ angestellte Klage auf Ersatz des diesem Schiffe durch den Zusammenstoß mit der „British Queen“ zugefügten Schadens sich nach Artt. 736. 737 H.G.B. nur dann als begründet darstellt, wenn einerseits von einer Person der Besatzung der „British Queen“ ein Versehen begangen ist, mit welchem der Zusammenstoß in Kausalzusammenhang steht, und andererseits die „Elizabeth“ keinerlei solches Verschulden trifft. Dies erscheint auch nach deutschem Rechte als zweifellos richtig.

Die Revision erhebt aber das Bedenken, ob nicht vielmehr, da die beiden Schiffe, zwischen denen der Zusammenstoß stattgefunden hat, englische sind, das englische Recht hätte zur Anwendung gebracht werden müssen, wobei Kläger geltend macht, daß nach Lage der Sache nach diesem Rechte ein etwaiges Mitverschulden der „Elizabeth“ (bei deren Lichterführung) dem klägerischen Ersatzanspruche nicht entgegenstehen würde.

Dieses Bedenken ist jedoch nicht für begründet zu erachten, und es kann deshalb auch dahingestellt bleiben, ob die Anwendung des deutschen Rechtes nicht schon dadurch gerechtfertigt sein würde, daß in den Vorinstanzen von keiner der Parteien auf das englische Recht und dessen von dem deutschen Rechte abweichende Normen Bezug genommen war, daß nicht erhellt, ob die in Betracht kommenden Normen desselben dem Berufungsgerichte bekannt waren, und daß der Richter im Zweifel annehmen darf, daß die ihm nicht bekannten ausländischen Rechtsätze mit dem einheimischen Rechte übereinstimmen.

Vgl. Entsch. des R.D.S.G.'s Bd. 7 S. 6, Bd. 8 S. 152 und Bd. 18 S. 218 flg.

Denn auch bei Verneinung dieser Frage rechtfertigt sich die Beurteilung der Sache nach deutschem Rechte aus folgenden Gründen.

Nu sich hat der Richter in erster Linie das Recht seines eigenen Landes anzuwenden und nur insoweit, als es durch dieses geboten oder gestattet ist, auch ausländisches Recht. Im vorliegenden Falle handelt es sich nun um einen von dem Rheber eines Schiffes gegen

den Rheder eines anderen Schiffes erhobenen Anspruch auf Ersatz des dem ersteren durch einen auf der Unterelbe, also auf deutschem Gebiete, stattgehabten Zusammenstoß der Schiffe zugefügten Schadens. Diese Rechtsmaterie ist aber durch das Deutsche Handelsgesetzbuch in einem besonderen, aus den Artt. 736—741 bestehenden Abschnitt vollständig geordnet, und dessen Bestimmungen sind selbstverständlich zunächst gerade auf die innerhalb des räumlichen Geltungsgebietes des Handelsgesetzbuches erfolgten Schiffskollisionen anzuwenden. Es kann sich daher nur fragen, ob es dem Sinne und Geiste jener Bestimmungen entsprechen würde, sie ausnahmsweise nicht anzuwenden, wenn die betreffenden Schiffe oder eines derselben einer bezw. verschiedenen fremden Nationalitäten angehören. Diese Frage ist jedoch zu verneinen.

Die Haftung des Rheders in außerordentlichen Verhältnissen ohne ein (hier nicht in Betracht kommendes) eigenes Verschulden, insbesondere dessen hier fragliche Haftung für den durch die Kollision seines Schiffes mit einem anderen diesem und der Ladung desselben zugefügten Schaden ist sowohl in betreff ihrer Voraussetzungen als ihres Umfangs in den einzelnen Rechtsgebieten sehr verschieden gestaltet und dementsprechend auch die Existenz und der Umfang des dem Beschädigten zustehenden Ersatzanspruches. So ließen beispielsweise die älteren Seerechte meistens eine Repartition des Schadens auf beide Schiffe eintreten, wenn der Schaden erwiefenermaßen nur durch Zufall oder wenn derselbe durch beiderseitiges Verschulden veranlaßt war, oder wenn nicht zu ermitteln war, ob Zufall oder Verschulden die Ursache gewesen, und in dem letzteren dieser Fälle schreibt z. B. auch noch jetzt das französische Recht (Art. 407 Abj. 3, Code de commerce) eine Repartition, und zwar zu gleichen Theilen, unter beide Schiffe vor, während neuere Rechte in diesem Falle den Schaden nach Verhältnis des Wertes der Schiffe (und eventuell auch der Ladungen) repartieren. In den ersten beiden Fällen lassen dagegen die neueren Seerechte entweder jedem Teile den Schaden tragen, welcher ihn betroffen hat, oder sie lassen auch hier (wenigstens unter gewissen Umständen) eine Verteilung eintreten oder sie unterscheiden bei beiderseitigem Verschulden zwischen der *causa proxima* und *remota*, wobei z. B. die englische Rechtsprechung den Grundsatz aufstellt, daß der Kläger trotz einer *contributing negligence* des Beklagten von diesem

keinen Ersatz verlangen könne, wenn er „by ordinary care exercised up to the moment of the collision could have avoided it“. Auch werden in den einzelnen Rechten verschiedentliche Vermutungen in betreff des Verschuldens *ic* aufgestellt. Ebenso haftet der Rheder nach einigen Rechten für das Versehen jedes Lotsen, während er nach anderen für dasjenige des Zwangsloten nicht haftet. Ferner haftet der Rheder bald nur mit Schiff und Fracht (z. B. in Deutschland), bald nur mit einem vom Gesetze bestimmten Wertbetrage per ton des Raumgehaltes seines Schiffes (in England), bald mit seinem ganzen Vermögen, aber mit dem Rechte des Abandons (z. B. in Frankreich), und bald ist das englische System mit dem letzteren Systeme kombiniert (z. B. in Nordamerika). Auch herrscht keineswegs Übereinstimmung darüber, ob und wie weit die Ladungen der Schiffe zum Ersatze des Kollisionsschadens beizutragen haben.

Nun ist aber leicht ersichtlich, daß infolge eines so verschiedenartigen Rechtszustandes zahlreiche und kaum zu lösende Verwickelungen sowie Inkonsequenzen und Unbilligkeiten entstehen müssen, wenn — zumal bei gegenseitig erhobenen Schadensansprüchen — der Rheder jedes der kollidierten Schiffe nach dem Rechte seines Landes zu beurteilen wäre. Es würde dann z. B. der Rheder eines Schiffes, nach dessen Landesrechte er auch für das Versehen eines Zwangsloten haftet, dem Rheder eines deutschen Schiffes wegen eines durch ausschließliches Verschulden des Zwangsloten herbeigeführten Schadens ersatzpflichtig sein, während im umgekehrten Falle der Rheder des deutschen Schiffes nach Art. 740 H. G. B. ihm nicht haften würde. Ebenso würde bei einer Kollision, durch welche beide Schiffe beschädigt sind, der Rheder eines deutschen Schiffes von dem Rheder eines französischen Schiffes wegen bloßer Zweifelhafteit der Ursache der Kollision die Verteilung des Schadens auf beide Schiffe verlangen können, nicht aber umgekehrt der französische Rheder von dem deutschen. Ferner würde der englische Rheder sich vielleicht dem klagenden deutschen Rheder gegenüber auf irgend eine rechtliche Vermutung berufen können, welche umgekehrt dem deutschen Rheder nach deutschem Rechte nicht zur Seite stehen würde. Kurz, es würde dann alles mehr oder weniger von Zufälligkeiten abhängen, und der deutsche Richter würde vielfach Rechtsgrundsätze anzuwenden haben, welche sein heimatliches Recht ausdrücklich oder stillschweigend reprobiert hat.

Nun kann es hier dahingestellt bleiben, ob und wie weit bei Ansprüchen aus einer auf hoher See oder doch außerhalb des deutschen Gebietes stattgehabten Kollision die Anwendung fremden Rechtes dem deutschen Richter, wenn die Rheder fremder Schiffe beteiligt sind, dennoch gestattet ist. Aber bei einer unter deutscher Territorialhoheit erfolgten Kollision kann das Gesetz auch unter dieser Voraussetzung angesichts der sich bei der gegenteiligen Annahme ergebenden Unzuträglichkeiten nur gewollt haben, daß ohne jede Rücksicht auf die Nationalität der Schiffe stets nach den Grundsätzen entschieden werde, welche das deutsche Recht über die civilrechtlichen Folgen des Zusammenstoßes von Schiffen für deren Rheder und Ladungsinteressenten aufgestellt hat. Insbesondere erscheint es im Sinne des Gesetzes nicht statthaft, daß — wie es der Revisionskläger bezweckt — bei einer durch beiderseitiges Verschulden der Schiffsbesatzungen herbeigeführten Kollision der deutsche Richter einen Schadensersatzanspruch anerkennt, ohne daß der Thatbestand vorliegt, welchen das deutsche Recht für denselben verlangt, und daselbe gilt dann natürlich auch für den umgekehrten Fall. Hiervon ist auch dann eine Ausnahme nicht zu statuieren, wenn — wie im vorliegenden Falle — zufällig beide an einem Zusammenstoße auf deutschem Gebiete beteiligte Schiffe ein und derselben fremden Nationalität angehören. Denn nach dem Zwecke und im Sinne des deutschen Handelsgesetzbuches muß die Anwendung des ausländischen Rechtes auch in diesem Falle für ausgeschlossen erachtet werden. Handelt es sich bei einer auf deutschem Gebiete stattgehabten Kollision um Ansprüche von Ladungsinteressenten, so würde von vornherein überhaupt kein Grund ersichtlich sein, weshalb diese Ansprüche durch den Umstand beeinflusst werden sollten, daß beide Schiffe fremd sind und unter demselben Heimatsrechte stehen. Es würde aber zu eigentümlichen Konsequenzen, welche das Gesetz unmöglich gewollt haben kann, führen, wenn die auf Grund derselben Kollision (einseitig oder gegenseitig) unter den Rhedern streitigen Ansprüche nach einem anderen Rechte beurteilt würden, als die Rechte und Pflichten der Ladungsinteressenten.

Dieser Auffassung des Gesetzes, nach welcher daselbe bei allen auf deutschen Gewässern vorkommenden Kollisionen ohne Rücksicht auf die Nationalität der Schiffe angewendet sein will, steht auch nicht entgegen, daß es sich hier um sog. obligationes ex lege handelt, für

welche vielfach das Recht des Wohnsitzes des Schuldners als maßgebend angesehen wird. Denn es ist jedenfalls nicht ausgeschlossen, daß ein Landesrecht diesen Grundsatz für gewisse Verhältnisse nicht anerkennt und vielmehr auch Fremden gegenüber nur die Bestimmungen des einheimischen Rechtes für maßgebend erklärt, was hier eben als sich aus dem Inhalte der betreffenden Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches ergebend angenommen werden muß und auch der im modernen internationalen Verkehre prinzipiell geltenden Rechtsgleichheit zwischen Einheimischen und Fremden nicht widerspricht, da die letzteren, wenn sie in einem anderen Staate freiwillig Recht nehmen oder als Beklagte Recht zu nehmen gezwungen sind, sich nicht darüber beschweren können, daß sie nach denselben Grundsätzen beurteilt werden, wie die Angehörigen dieses Staates.

Allerdings hat das Reichsgericht in der Bd. 19 S. 7 flg. abgedruckten Entscheidung sich dahin ausgesprochen, daß der deutsche Richter die bei ihm gegen den Rheder eines deutschen Schiffes erhobenen Ansprüche auf Ersatz von Kollisionsschäden auch dann, wenn der Zusammenstoß in einem unter der Herrschaft des territorialen Rechtes eines fremden Staates stehenden Gewässer stattgefunden hat, nicht nach diesem fremden Territorialrechte, sondern vielmehr nach deutschem Rechte zu beurteilen hat. Allein hiermit steht keineswegs in Widerspruch, daß der deutsche Richter sein einheimisches Recht umgekehrt auch auf die Kollisionen fremder Schiffe anzuwenden hat, welche sich unter deutscher Territorialhoheit ereignet haben. Denn wie in jenem Falle der durchschlagende Grund für die Anwendung des deutschen Rechtes darin gefunden wurde, daß anzunehmen sei, nach der Absicht des Gesetzgebers sei den Bestimmungen des deutschen Rechtes über die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung des Rheders für Kollisionsschäden ein für die deutschen Richter zwingender, absoluter Charakter beizulegen, sodaß eine solche Haftung nur insoweit anzuerkennen sei, als das Recht des eigenen Landes dieselbe statuiert, trifft dieser Grund auch für den jetzt vorliegenden Fall der Kollision fremder Schiffe auf deutschen Gewässern zu. Das eine wird durch das andere keineswegs ausgeschlossen. Es ist denn auch bereits in jener früheren Entscheidung ausdrücklich hervorgehoben, daß möglicherweise das Gericht in Curaçao (wo jene Kollision stattgefunden hatte), wenn dieses den Fall zu entscheiden gehabt hätte,

berechtigt oder gar verpflichtet gewesen wäre, sein, von dem deutschen abweichendes einheimisches Recht anzuwenden, da in betreff dieser Frage die in Curaçao geltenden Gesetze maßgebend seien.

Auch haben sowohl vor wie nach Einführung des Handelsgesetzbuches verschiedene höchste deutsche Gerichte über Ansprüche gegen Rheder fremder Schiffe aus Schiffskollisionen — und zwar sogar in Fällen, wo die Kollision nicht auf deutschem Gebiete, sondern auf hoher See stattgefunden hatte — unter Anwendung des einheimischen Rechtes entschieden.

Vgl. Entsch. des vormaligen Oberappellationsgerichtes Lübeck in Bremer Rechtsachen Bd. 2 Abt. 2 S. 8 flg.; Pierulff, Sammlung von Entsch. des Oberappellationsgerichtes Lübeck Bd. 3 S. 834 flg., Bd. 4 S. 762 flg.; Entsch. des vormaligen Obertribunales zu Berlin in Seuffert, Archiv, Bd. 14 Nr. 197 und Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 3 S. 31 flg.

II. Bei der hiernach nicht als rechtsirrtümlich erscheinenden Anwendung des deutschen Rechtes hat nun der Berufungsrichter die Prüfung der Frage, ob auch auf der „British Queen“ ein Versehen begangen sei, welches zu dem Zusammenstoße mitgewirkt habe, dahingestellt gelassen, weil er als feststehend annimmt, daß auf der „Elizabeth“ zwei Fehler begangen seien, welche zu dem Zusammenstoße jedenfalls mitgewirkt hätten, sodas schon deshalb die vom Kläger erhobene Klage sich als unbegründet darstelle.

1. Den einen dieser Fehler findet der Berufungsrichter darin, daß die „Elizabeth“ zu der in Betracht kommenden Zeit — als sie von der „British Queen“ gesichtet wurde — außer den in Art. 3 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 für sie als ein in Fahrt befindliches Dampfschiff vorgeschriebenen drei Lichtern noch ein ferneres weißes Licht, nämlich eine auf der Steuerbordseite in den Großwanken angebrachte Laterne (ein sog. Kontorlicht) geführt hat, welches den Zweck hatte, bei Annäherung an Kurhafen für den dort befindlichen Kontorlotien der Dampferlinie, welcher die „Elizabeth“ angehörte, als Erkennungszeichen und als Signal, an Bord zu kommen, zu dienen.

Diese Thatsache ist unter den Parteien nicht streitig. Mit Recht erblickt aber der Berufungsrichter in der Führung dieses Lichtes eine schuldhafte Verletzung des Art. 2 der Kaiserl. Verordnung, welcher

vorschreibt, daß die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter, und keine anderen, geführt werden müssen. Denn zweifellos hat diese Vorschrift ihrem ersichtlichen Zwecke zufolge den Sinn, daß die in den folgenden Artikeln erwähnten Lichter geführt werden müssen und keine anderen geführt werden dürfen. Der Art. 2 enthält in letzterer Beziehung augenscheinlich ein Verbot. Die vom Revisionskläger versuchte Auslegung, es sei nur ausgedrückt, die Schiffe seien nicht verpflichtet, außer den vorgeschriebenen auch noch andere Lichter zu führen, würde dem Gesetzgeber zumuten, etwas ganz Überflüssiges, Selbstverständliches und Zweckwidriges gesagt zu haben. Verpflichten wollte er vielmehr durch die Worte „und keine anderen“ die Schiffer dazu, nur die vorgeschriebenen Lichter zu führen, wie der Berufungsrichter richtig angenommen hat. Auch darin, daß aus der Not- und Lotsen-signalordnung vom 14. August 1876 die Führung des in Rede stehenden Lichtes nicht gerechtfertigt werden kann, ist dem Berufungsrichter lediglich beizutreten. Es ergibt sich speziell auch aus dem Inhalte dieser Verordnung die Verbotwidrigkeit des von der „Elizabeth“ geführten Lichtes, indem der §. 4 der Verordnung als Lotsen-signale bei Nacht Blaufeuer oder ein unmittelbar über der Ver-schanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes, jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbares Licht vorschreibt und der §. 5 dann bestimmt, daß andere Signale als Lotsen-signale nicht benutzt werden dürfen. Ferner hat der Berufungsrichter auch richtig festgestellt, daß die „Elizabeth“ sich auch nicht etwa auf den Art. 2^b der Kaiserl. Verordnung berufen kann, da eine Bestimmung der zuständigen örtlichen Behörde, nach welcher die Führung des in Rede stehenden sog. Kontorlichtes gestattet wäre, nicht existiert. Endlich ist vom Berufungsrichter mit vollem Rechte auch die Behauptung des Klägers für unbeachtlich erklärt, daß die Führung eines Kontorlichtes allgemeiner Gebrauch, Gewohnheit und Gewohnheits-recht sei, da gegenüber der unbedingt verbindlichen Vorschrift des Art. 2 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880, welche sich auch schon in den älteren Verordnungen von 1863 und 1871 findet, die Führung jenes Kontorlichtes sich vielmehr als ein durch nichts zu rechtfertigender Mißbrauch darstelle, welcher einen klaren Verstoß gegen den Art. 2 der Kaiserl. Verordnung begründe. Einer aus-drücklichen Vorschrift der zuständigen Behörde kann eine notorische

Übung, selbst wenn dieselbe der Behörde bekannt geworden und nicht von ihr dagegen eingeschritten sein sollte, nicht gleichgeachtet werden, und es ist in diesem Punkte dem Citate aus der Schrift von Marsden, *Law of collisions at sea* pag. 462, nicht beizutreten. Die Erhebung des desfallsigen klägerischerseits angebotenen Beweises ist daher mit Recht abgelehnt.

Anlangend die, auch vom Berufungsrichter nicht verkannte Notwendigkeit des kausalen Zusammenhanges des durch die Führung des Kontorlichtes der „Elizabeth“ begangenen Verschuldens mit dem erfolgten Zusammenstoße geht der Berufungsrichter sodann davon aus, daß es an einem solchen Zusammenhange nicht schon dann fehlen würde, wenn etwa anzunehmen wäre, daß man bei gehöriger Aufmerksamkeit auf der „British Queen“ sich durch das Kontorlicht nicht hätte irreleiten lassen dürfen (was vielmehr nur für die Frage der Mitschuld der „British Queen“ in Betracht kommen würde), sondern daß es an einem Kausalzusammenhange der Führung des ungeseglichten Kontorlichtes mit der Kollision nur dann fehlen würde, wenn die „British Queen“ durch das Kontorlicht faktisch nicht irregeleitet wurde oder doch die Täuschung der „British Queen“ über die Bedeutung dieses Lichtes nicht zu einer auf die Kollision einwirkenden Handlung geführt hätte. Der Berufungsrichter erachtet es dann aber auf Grund einer eingehenden Beweiswürdigung für zweifellos festgestellt, daß der Lotse W., unter dessen Führung die „British Queen“ stand, als er nach dem Passieren der Alten Liebe bei Ruzhafen Backbordruder hatte geben lassen, um einem von ihm gesichteten grünen Lichte (der „Elizabeth“) auszuweichen, dann später durch das von der „Elizabeth“ geführte Kontorlicht zu der irrigen Annahme verleitet worden ist, daß das gesichtete Schiff ein vor Anker liegendes Schiff mit Bolllaternen sei, und daß diese Irreleitung die Ursache des nun von W. gegebenen Steuerbordruders geworden ist, welches zu der Kollision geführt hat. . . .

In dieser Ausführung des Berufungsrichters ist die Verletzung von Rechtsnormen nicht ersichtlich. Die Revision wirft dem Berufungsrichter zwar die Verletzung des Art. 737 H.G.B. sowie der allgemeinen Grundsätze über konkurrierendes Verschulden und rechtliche Kausalität vor, weil er aus der faktischen Irreleitung der „British Queen“ durch die „Elizabeth“ ohne weiteres und ohne zu prüfen, wie gering

etwa das Verschulden der „Elizabeth“ und wie groß dagegen das Verschulden der „British Queen“ gewesen sei, die Beseitigung jedes Schadensanspruches der „Elizabeth“ folgere; denn nach allgemeinen Grundsätzen werde der Ersatzanspruch des Beschädigten gegen den kulpösen Beschädiger keineswegs durch eigenes konkurrierendes Verschulden schlecht hin ausgeschlossen, sondern es sei in jedem einzelnen Falle konkret zu prüfen, welches Verschulden überwiege und die Hauptursache des Schadens sei; eine bloß thatsächliche Kausalität des Verschuldens des Beschädigten gelte nicht auch als rechtlich kausal für den Schaden; der Art. 737 H.G.B. aber habe an diesen allgemeinen Grundsätzen über die Kausalität und den Einfluß konkurrierenden Verschuldens nichts geändert, sondern besage nichts anderes, als daß der Ersatzanspruch weg falle, wenn der Zusammenstoß beiderseits verschuldet sei. Allein diese Argumentation erscheint als unzutreffend. Denn obwohl an sich bezweckt wurde, durch die Bestimmungen der Artt. 736. 737 H.G.B. gegenüber der von vielen Seegesetzen für den Fall, daß der Zusammenstoß von Schiffen durch Zufall oder beiderseitige Schuld herbeigeführt oder daß die Ursache der Kollision nicht zu ermitteln ist, angewendeten Analogie der großen Haverei und demgemäß angeordneten Verteilung des Schadens auf beide Schiffe zu den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes zurückzuführen,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 9 S. 160,

so ist daraus doch keineswegs zu folgern, daß nun bei Anwendung der getroffenen Bestimmungen eine Auslegung derselben im Sinne der Grundsätze über Schadensersatz, konkurrierendes Verschulden, Kausalität u. desjenigen allgemeinen bürgerlichen Rechtes zu erfolgen habe, welches in dem konkreten Falle maßgebend sein würde, wenn man von den betreffenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches absieht. Das bürgerliche Recht der einzelnen Staaten, für welche das zu entwerfende Handelsgesetzbuch bestimmt war, stimmte (und stimmt auch jetzt noch) hierin keineswegs durchweg überein, während es doch der Zweck war, für das Handels- und Seerecht, soweit die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches reichen, überall gleiches Recht zu schaffen. Die Artt. 736. 737 H.G.B. sind demgemäß in jedem Falle lediglich aus sich selbst zu interpretieren, und bei Anwendung dieses Grundsatzes kann es schon angesichts der Fassung, nach welcher

in beiden Artikeln nur von Verschulden im allgemeinen ohne jede nähere Definition oder Unterscheidung zwischen den Graden desselben die Rede ist, keinem Zweifel unterliegen, daß — wie nach Art. 736 einseitiges Verschulden nur der Besatzung des einen Schiffes ohne alle Rücksicht auf den Grad dieses Verschuldens zur Begründung der Schadenersatzpflicht genügen soll — so auch nach Art. 737 ein Anspruch auf Ersatz des dem einen oder anderen oder beiden Schiffen zugefügten Schadens nicht stattfinden soll, wenn der Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt ist, ohne daß auch hierbei, soweit nur überhaupt ein (subjektiv) zurechenbares beiderseitiges Verschulden vorliegt, auf den höheren oder geringeren Grad des Verschuldens des einen oder anderen Teiles etwas ankäme. Die Richtigkeit dieser Auffassung findet ihre Bestätigung auch in den Motiven zu den, den Artt. 736 flg. H.G.B. entsprechenden Artt. 589—591 des preussischen Entwurfes S. 321, indem dort die Abweichung von der landrechtlichen Gradation der Schuld mit dem praktischen Bedürfnisse des Handelsverkehrs gerechtfertigt wird, weshalb die Ersatzpflicht nur davon abhängig gemacht sei, daß der Zusammenstoß durch Verschulden des einen Schiffsführers herbeigeführt wurde, während bei beiderseitiger Schuld der Beschädiger das Versehen des anderen nicht geltend machen könne, da ihm das eigene Versehen entgegenstehe. Aus den Beratungen der Kommission zu Artt. 736 flg. H.G.B. ergibt sich nichts, was zu einer anderweitigen Auffassung berechtigte. Da hiernach das Handelsgesetzbuch selbst die Frage des Einflusses einer kausalen konkurrierenden Kulpas entschieden hat und seine Bestimmungen vom Berufungsrichter ganz richtig verstanden sind,

vgl. auch Rierulff's Sammlung Bd. 6 S. 212 flg., Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 3 S. 32 flg. und Lewis, Seerecht (2. Aufl.) Bd. 2 S. 132,

so bedarf es keines näheren Eingehens auf die Frage, ob die von der Revision für das hier eventuell maßgebende gemeine Recht aufgestellten Grundsätze zu billigen sind.

Vgl. übrigens Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 20 S. 397 flg. und Bd. 22 S. 410 flg.

Daraus, daß der Berufungsrichter bei der tatsächlichen Feststellung dieses Punktes den Ausdruck gebraucht, „faktisch“ habe eine Irreleitung des Lotfen W. durch die gesetzwidrige Lichterführung statt-

gefunden, folgt außerdem noch gar nicht, daß er, wie ihm die Revision vorwirft, verkannt habe, daß die rechtliche Kausalität sich nicht ohne weiteres mit der natürlichen Kausalität decke, und daß nicht jedes Verschulden, ohne welches der Schade nicht eingetreten wäre, auch im Rechtsinne ohne weiteres kausal sei. Der Berufsungsrichter weist nämlich den vom Kläger dem Lotsen W. gemachten Vorwurf des Mangels an jedem Judize, mit welchem Faktor die „Elizabeth“ nicht habe zu rechnen brauchen, ausdrücklich zurück, indem er zunächst zutreffend bemerkt, die „Elizabeth“ habe solche Erwägungen überall nicht anzustellen, sondern einfach der Vorschrift der Kaiserl. Verordnung Folge zu leisten gehabt, und indem er sodann nicht nur näher darlegt, es sei ersichtlich unrichtig, daß die Stelle, an welcher die Lichter der „Elizabeth“ von der „British Queen“ gesichtet wurden, die Annahme, zu welcher der Lotse W. verleitet wurde, ausschließe, sondern auch ausführt, daß die Stellung des sog. Kontorlichtes zu den übrigen Lichtern der „Elizabeth“ die Irreleitung herbeizuführen sehr wohl geeignet gewesen sei, wobei er auf das Zeugnis des Steuermannes A. von der „Elizabeth“ hinweist, welcher, obwohl er nach seiner Angabe darauf geachtet hat, ob etwa die Lichter sich in ihrer Lage zu einander veränderten, eine solche Veränderung nicht bemerkt und ebenfalls gemeint hat, ein mit den Zolllaternen vor Anker liegendes Schiff vor sich zu haben. Der Berufsungsrichter hat hiernach augenscheinlich angenommen, daß der „Elizabeth“ bei ihrer gesetzwidrigen Lichterführung auch die Folge zuzurechnen sei, daß der Lotse W. durch dieselbe getäuscht worden ist, ohne daß diese Täuschung als auf vollständiger Kopflosigkeit beruhend angesehen werden könnte.

Als nicht minder unbegründet erscheint der Einwand der Revision, daß das Steuerbordruder, welches der Lotse W. wegen seiner irrigen Annahme geben ließ, und dessen weitere Konsequenzen der „Elizabeth“ rechtlich nicht als eine Folge jener von ihr verschuldeten irrigen Annahme zur Last gelegt werden könnten. Vielmehr ist es ganz zutreffend, wenn der Berufsungsrichter erwägt, die Befürchtung des W. — mag dieselbe auch, wie das Seeamt annimmt, unbegründet gewesen sein — mit seinem Kurse sonst zu nördlich zu kommen, welche ihn veranlaßte, Steuerbordruder zu geben, lasse sich von der irrigen Meinung, ein vor Anker liegendes Schiff mit Zolllaternen vor sich

zu haben, gar nicht trennen, und deshalb sei dieser verderbliche Entschluß jedenfalls mitveranlaßt durch die gesetzwidrige Führung des Kontorlichtes auf seiten der „Elizabeth“ . . .

2. Hat der Berufsrichter hiernach ohne Rechtsirrtum angenommen, daß eine seitens der „Elizabeth“ in Ansehung der Lichterführung schuldhafterweise begangene Zuwiderhandlung gegen die Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 den Zusammenstoß mit der „British Queen“ jedenfalls mit herbeigeführt habe, so erscheint die angefochtene Entscheidung schon dadurch gerechtfertigt, und es würde für die Revision unerheblich sein, wenn der Berufsrichter auch rechtlich darin gefehlt haben sollte, daß er ein ferneres kausales Verschulden oder doch Mitverschulden der „Elizabeth“ darin erblickt, daß diese, als ihr infolge des Steuerbordruders der „British Queen“ das gesichtete rote Licht der letzteren wieder verschwand und ihr statt dessen wieder das grüne Licht gezeigt wurde, nicht in Gemäßheit des Art. 18 der Kaiserl. Verordnung ihre Maschine, welche nach der eigenen Angabe des Klägers noch mit halber Kraft ging, sofort stoppen und rückwärtsgehen ließ, wobei festgestellt wird, daß die „Elizabeth“, zumal bei der mitlaufenden Flut, immer noch eine beträchtliche Geschwindigkeit hatte.

Allein auch die in dieser Beziehung erhobenen Revisionsangriffe gehen fehl.“ (Dies wird dann näher ausgeführt.)