

54. Wie weit muß bei einem Schiffszusammenstoße der Kläger den prima-facie-Schuldbeweis führen, um den Reeder des unter einem Zwangslotsen fahrenden Schiffes zum Entschuldungsbeweise zu nötigen?
§ 338. § 738.

I. Zivilsenat. Urt. v. 16. Oktober 1912 i. S. Dampfschiffahrts-Gesellschaft R. (Bekl.) w. R. P. (Kl.). Rep. I. 394/11.

I. Landgericht Bremen, Kammer für Handelsachen.
II. Oberlandesgericht Hamburg.

Der Dampfer des Klägers „Mabel“ stieß am 2. August 1909 mit dem Dampfer der Beklagten „Ariadne“ im Kaiser Wilhelm-Kanal zusammen. Der Dampfer des Klägers ist durch den Zusammenstoß beschädigt worden. Mit der Klage forderte der Kläger Ersatz des ihm erwachsenen Schadens in Höhe von 7142,90 *M.* Die Beklagte bestritt den Erfahanspruch nach Grund und Betrag.

Das Landgericht wies die Klage ab. Dagegen erklärte das Oberlandesgericht den Anspruch dem Grunde nach für berechtigt. Auf die Revision der Beklagten wurde das erste Urteil wiederhergestellt aus folgenden

Gründen:

Es steht unangefochten fest, daß der Dampfer der Beklagten, als dieser den Dampfer des Klägers anrannte, sich auf der für ihn falschen Nordseite des Fahrwassers befand; die „Ariadne“ war vorschriftswidrig nicht nach Steuerbord ausgewichen. Die Ursache des fehlerhaften Verhaltens der „Ariadne“ hat nicht aufgeklärt werden können. Möglich ist ein Verschulden des Zwangslotsen S., unter dessen Führung die „Ariadne“ bei dem Zusammenstoße stand; es kann namentlich darin bestehen, daß der Lotse die erforderliche Bewegung des Schiffes nach Steuerbord zu spät eingeleitet hat. Möglich bleibt es nach der Annahme des Berufungsrichters aber auch, daß der Besatzung der „Ariadne“ ein Verschulden zur Last fällt, sei es, daß der Rudersmann die Befehle des Lotsen nicht ordnungsmäßig ausgeführt oder daß der Steuermann den Rudersmann nicht genügend beaufsichtigt haben sollte.

Das Berufungsgericht hat geglaubt, bei diesem Sachstande zur Beurteilung der Beklagten gelangen zu müssen. Es stützt seine Entscheidung auf die Erwägung, daß gegen die „Ariadne“ ein prima-facie-Schuldbeweis erbracht sei und daß es deswegen der Beklagten obgelegen habe, nachzuweisen, die Besatzung der „Ariadne“ treffe kein Verschulden, vielmehr beruhe der Zusammenstoß entweder auf einem Verschulden des Lotsen oder auf einem anderen Umstande, den der Beklagte nicht zu vertreten habe. Die gegen diese Auffassung von der Revision erhobenen Angriffe sind begründet.

Nach § 738 HGB. ist der Reeder, wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslotsen befunden hat, „von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lotsen verschuldeten Zusammenstoß entstanden ist“; der Reeder haftet nur, soweit die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen ihre Pflichten nicht erfüllt haben. Wenn nun das Berufungsgericht feststellt, daß die „Ariadne“ vorschriftswidrig auf die Nord hinübergelommen ist, so ist nicht einzusehen, wie aus dieser Feststellung hergeleitet werden kann, daß gerade die Besatzung der „Ariadne“ im Gegensatz zu dem Lotsen prima facie belastet sei und deshalb der Reeder den Entschuldungsbeweis erbringen müsse. Prima facie bewiesen ist nicht mehr, als daß entweder den Lotsen oder die Besatzung ein Verschulden trifft. Kann ein solcher Beweis nicht dazu führen, den

Lotfen zu verurteilen, so kann er ebensowenig die Verurteilung des Reeders rechtfertigen. Zum Entschuldigungsbeeweise würde der Reeder erst dann genötigt, wenn sich der prima-facio-Beweis dahin hätte erbringen lassen, daß der für den Zusammenstoß ursächliche Fehler nicht vom Lotfen, sondern von der Besatzung begangen sei.

Der Umstand, daß ein Schiff unter der Führung eines Zwangslotfen steht, verwickelt notwendig die Beweisfrage. Hätte sich die „Adriane“ in einem Fahrwasser befunden, wo kein Lotfenzwang gilt, so würde die Feststellung der bezeichneten Regelwidrigkeit ausgereicht haben, dem Reeder den Entschuldigungsbeeweis aufzubürden; denn dann hätte sich mit genügender Wahrscheinlichkeit ergeben, daß der zu vermutende Fehler irgend einer Person der ganzen Besatzung — für welche der Reeder aufzukommen hat — zur Last fiel. Und soweit sonstige Umstände in Betracht zu ziehen sind, die für den Zusammenstoß ursächlich sein konnten, darf in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung dem Reeder, der über sein eigenes Schiff am besten Auskunft geben kann, zugemutet werden, die erforderliche Aufklärung zu beschaffen (vgl. die Entscheidungen des erkennenden Senats vom 28. November 1908, Rep. I. 666/07, und vom 29. Januar 1910, Rep. I. 32/09). Anders gestaltet sich aber die Sachlage, wenn das Schiff von einem Zwangslotfen geführt wird. In diesem Falle wird der Satz unhaltbar, daß, wer auch immer auf dem Schiffe den Zusammenstoß verschuldet haben möge, die Folgen dieses Verschuldens von dem Reeder getragen werden müssen. Zugleich erscheint jetzt der Lotse als eine der Personen, welche von der wirklichen Schadensursache Kenntnis haben können. Der Reeder wird jedoch öfter, namentlich dann nicht imstande sein, die Kenntnis des Lotfen für die Aufklärung des wahren Sachverhalts zu verwerten, wenn die Ermittlung der Wahrheit den Lotfen selbst belasten würde. Mit der Beweisfrage verhält es sich hier ähnlich, wie wenn im Gebiete der Binnenschifffahrt (vgl. Entsch. des R.O.'s in Zivilf. Bd. 65 S. 382) ein Schiff von dem im Tau eines Schleppers fahrenden Kahn angekannt worden ist und feststeht, daß auf seiten des angekannten Fahrzeugs ein Verschulden ausscheidet. Es wird sich nicht begründen lassen, daß dann schon allein auf Grund der prima-facio-Belastung, die nicht den Kahn, sondern nur den Kahn in Verbindung mit dem Schlepper, d. h. den Schlepper oder den Kahn trifft, der Kahneigner verurteilt werden könnte.

Die im vorstehenden dargelegte Auffassung stimmt mit der bisherigen Rechtsprechung und mit der Rechtslehre überein. Der Stand der Rechtsprechung erhellt deutlich aus den Urteilen des I. und II. Senats des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 20. Mai und 25. Juni 1879 (Entsch. des Oberhandelsger. Bd. 25 S. 185 und 229). Der gleiche Standpunkt war schon vorher vertreten worden vom Hamburger Handelsgericht in dem Erkenntnis vom 6. Januar 1877; dort wird auch ausdrücklich hervorgehoben, das Gericht befinde sich „im Einklange mit dem bisher anerkannten Verständnis des Art. 740“ (jetzt § 738) HGB. (Hamb. Handelsgerichts-Zeit. Bd. 10 S. 40). Was die Rechtslehre anlangt, so ist namentlich hinzuweisen auf

Wagner, Beiträge zum Seerecht, S. 89; Febers in Busch Archiv Bd. 6 S. 428; Lewis, Deutsches Seerecht Bd. 2 Anm. 2 zu Art. 740; Haefel in der Zeitschr. für das ges. Handelsrecht Bd. 52 S. 205.

Als verfehlt mußte der Versuch des Klägers angesehen werden, aus der Fassung des § 738 HGB. herzuleiten, daß den Reeder für die Erfüllung der Pflichten der zur Schiffsbefahrung gehörigen Personen die Beweislast treffe. Der Kläger hat den Klagegrund zu beweisen, er muß beweisen oder wenigstens zunächst prima facie dartun, daß der Unfall durch ein auf seiten der Besatzung liegendes Verschulden herbeigeführt worden ist. Dies ist bereits in dem oben angeführten Urteile des Reichs-Oberhandelsgerichts vom 25. Juni 1879 in betreff des Art. 740 a. HGB. zutreffend begründet worden. Dafür, daß dem § 738 des geltenden Handelsgesetzbuchs, der in seinem Wortlaute dem Art. 740 völlig entspricht, ein anderer Sinn beizumohnen, fehlt jeder Anhalt.

Man mag vom Standpunkte des Gesetzgebers aus — namentlich soweit die Haftung des Staates für seine Beamten nicht durchgreift — darüber streiten können, ob die Regelung, welche das Gesetz über die Verantwortung des vom Zwangsloten verschuldeten Unfalls enthält, Billigung verdient. Auf den Willen des gegebenen Gesetzes erstrecken sich die Zweifel um so weniger, als die möglichen Folgen der Gesetzesvorschrift schon in der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs erwogen worden sind. Von den Gegnern des streitigen Artikels wurde nämlich betont, daß seine Annahme „für die Mehrzahl von Kollisionsfällen einer Aufhebung der Haftung des

Schiffes und der Fracht für den durch den Zusammenstoß veranlaßten Schaden gleichkommen würde.“ Diesem Bedenken begegnete man auf der anderen Seite mit dem Hinweise darauf, daß „es als eine ungerechtfertigte Härte gegen den Reeder erscheinen würde, wenn er für die Versehen einer Person haften sollte, deren Aufnahme oder Nichtaufnahme und deren Wahl nicht in der Willfür seines Vertreters gestanden, sondern wozu eine höhere Macht denselben gezwungen habe“ (vgl. Komm.-Prot. Teil VI S. 2791/2). Zugleich wurde bemerkt, daß eine ähnliche Bestimmung in der englischen Schiffahrtsakte enthalten sei.

Was die englische Gerichtspraxis anlangt, so kann es im Hinblick auf die in sich wohl begründete deutsche Rechtsprechung nicht darauf ankommen, wie sich die englischen Gerichte zur Frage der Beweislastverteilung gestellt haben. Soviel ist indessen unzweifelhaft, daß die englische Rechtsprechung bis in die neuere Zeit geschwankt hat.

Vgl. Marsden, *Collisions at Sea*, 6 ed., p. 224; MacLachlan, *Law of Merchant Shipping*, 5 ed., p. 298.

Nach allem ist der dem Kläger obliegende Beweis nicht geführt worden, daß die zur Besatzung der „Ariadne“ gehörenden Personen ihre Pflichten verletzt haben. Die von der ersten Instanz ausgesprochene Klageabweisung ist deswegen gerechtfertigt.“