

6. Verteilung der Beweislast bei einem Verstoß gegen Art. 27, 29 der SeeStrafenordnung vom 5. Februar 1906 (RGBl. S. 120).

I. Zivilsenat. Ur. v. 25. Oktober 1919 i. S. G. (Weil.) w. M. u. Gen. (Rl.). I 64/19.

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

In der Nacht vom 18. auf den 19. Januar 1913 fand unweit Bornholm ein Zusammenstoß statt zwischen dem Dampfer *Minos* und dem Dampfer *Saparanda*. Der Dampfer *Minos* ist mit seiner Ladung gesunken.

Die Klägerinnen sind Ladungsinteressenten, Ladungsversicherer und Zessionare solcher Versicherer der *Minos* und beanspruchen von dem Beklagten als dem Korrespondentreeber der *Saparanda* den Ersatz des sie betreffenden Ladungsschadens der *Minos*. Die Klägerinnen behaupten, daß das alleinige Verschulden am Zusammenstoß auf Seiten der *Saparanda*-Führung gelegen habe. Die Beklagte hat den Klagenanspruch nach Grund und Höhe bestritten. Das Landgericht hat auf Klagenabweisung erkannt; das Berufungsgericht hat die Klagenprüche im wesentlichen dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Die hiergegen eingelegte Revision hat zur Aufhebung des Berufungsurteils und Zurückverweisung der Sache an die Vorinstanz geführt aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht hat ausgeführt: es erblicke mit dem Seeamt ein Verschulden des zu der maßgeblichen Zeit den Dampfer *Saparanda* führenden ersten Steuermannes S. darin, daß dieser auf das erste Zwei-Töne-Signal der *Minos* noch weiter beobachtet und nicht sofort die Maschine der *Saparanda* auf volle Kraft rückwärts beordert habe. Damit sei ein Verstoß des S. gegen die nautische Vorsicht erwiesen. Es könne jedoch nicht mit Sicherheit beantwortet werden, mit welcher Stärke, in welchem Winkel und an welcher Stelle die *Saparanda* die *Minos* bei rechtzeitigem Rückwärtskommando getroffen hätte, und es könne daher auch nicht festgestellt werden, daß die Kollision auch ohne den erwähnten Verstoß des S. das Sinken der *Minos* und den Verlust ihrer Ladung zur Folge gehabt hätte. Angesichts des vorliegenden schuldhafte[n] Verhaltens des genannten Führers der *Saparanda*, das für den genannten Schaden ursächlich gewesen sein könne, hätte es aber dem Beklagten obgelegen, den Beweis zu erbringen, daß der Schaden auch entstanden wäre, wenn S. rechtzeitig rückwärts beordert hätte. Da dieser Beweis nicht geführt sei, sei ein

für den Kollisionschaden kausales Mitverschulden auf seiten der Haparandaführung anzunehmen.

Die gegen diese Ausführungen von der Revision erhobene Rüge der Verletzung des materiellen Rechtes ist begründet.

Das Berufungsgericht hat eine positive Feststellung, daß das für erwiesen erachtete Verschulden des H. für den Schaden kausal gewesen sei, abgelehnt. Es hat ferner das betreffende Verschulden des H. nur dahin charakterisiert, daß es sich um einen Verstoß gegen die nautische Vorsicht handle. Zwar hat sich das Berufungsgericht dabei auch auf die Entscheidung des Seeamtes Hamburg bezogen, in welcher das Verschulden des H. als eine Verletzung des Art. 23 StrD. erachtet ist. Diese Bezugnahme ist aber nur ganz nebenbei und in einer Weise erfolgt, daß daraus, zumal im Veihalt der sonstigen betreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes, nicht entnommen werden kann, daß auch von ihm ein Verstoß gegen Art. 19, 23 StrD. angenommen ist. Vielmehr hat ersichtlich das Berufungsgericht nur an eine Verletzung von Art. 29, 27 gedacht. Dies erhellt u. a. auch daraus, daß es ein Eingehen auf die für die Anwendung von Art. 19, 23 bedeutungsvolle Frage unterlassen hat, ob die Haparanda, als auf ihr das erste Zwei-Töne-Signal der Minos gehört und das grüne Licht derselben gesichtet wurde, oder in einem späteren Zeitpunkte bis zur Kollision die Minos an ihrer (der Haparanda) Steuerbordseite gehabt hat und somit nach Art. 19 im Prinzip ausweichpflichtig gewesen ist, während falls die Minos an sich nach Art. 21 Kurs und Geschwindigkeit hätte beibehalten müssen.

Ist danach nur die Feststellung eines nautischen Verschuldens auf seiten der Haparandaführung im Sinne von Art. 27, 29 getroffen, so reichen die Erwägungen des Berufungsgerichtes nicht aus, um die von ihm erlassene Entscheidung zu tragen.

Wer aus einer Schiffskollision der hier fraglichen Art Ansprüche auf Schadenersatz herleitet, hat in der Regel nicht nur ein Verschulden auf seiten der Besatzung des in Anspruch genommenen Schiffes, sondern auch die Kausalität des Verschuldens für den betreffenden Schaden zu beweisen, da das Verschulden für sich allein eine Verantwortung für den betreffenden Kausalzusammenhang nicht begründet (vgl. auch RG. Art. v. 2. Oktober 1898 in Hansf. WZtg. Hbl. 1898 Nr. 127 S. 311; Schaps, Seerecht § 734 Anm. 31 S. 656). Von dieser Regel ist durch die Praxis verschiedentlich insofern eine Ausnahme gemacht, als ausgesprochen ist: wenn zum Schutze gewisser Interessen derjenigen, welche in die Lage kommen können, dieselben zu schädigen, ein bestimmtes Verhalten durch Gesetz (oder auch durch anderweitige Regelung) zur Pflicht gemacht sei, so sei beim Zuwiderhandeln gegen jene Vorschrift zu vermuten, daß derjenige Schaden,

welchem diese Vorschrift vorbeugen wolle, durch deren Übertretung entstanden sei, falls dadurch dieser Schaden nach den obliegenden Umständen verursacht sein könne (vgl. *RGZ.* Bb. 21 S. 109, Bb. 31 S. 64; *RDfG.* Bb. 18 S. 292 ff., Bb. 23 S. 187; *Schaps, Seerecht* § 734 Anm. 32 S. 656; vgl. aber auch *Schaps, Seerecht* § 734 Anm. 34 u. 38 Abs. 2; *Hansf. OVG.* in *Hansf. OStg.* 1893 Hbl. S. 32; 1895 Hbl. S. 139; 1898 Hbl. S. 311). Es ist aber hinsichtlich dieses Grundsatzes zu beachten, daß es sich um eine Ausnahme von den normalen Regeln über die Beweislast handelt, welche eine ausdehnende Anwendung nicht verträgt. Demgemäß ist es schon fraglich, ob der erwähnte Grundsatz auch dann Anwendung finden darf, wenn, wie das hier nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Fall ist, auf der Gegenseite zweifellos ein schuldhafter und für den Schaden kausaler Verstoß gegen ein derartiges Schutzgesetz, nämlich gegen Art. 21, 19 *SEStrD.*, begangen ist (vgl. auch *Schaps, Seerecht* § 734 Anm. 38 Abs. 2). Es kann dies aber hier dahingestellt bleiben. Denn jedenfalls darf der fragliche Grundsatz nicht ohne weiteres auf die Übertretung jeder einen derartigen Interessenschutz bezweckenden Vorschrift im weitesten Sinne angewendet werden, sondern seinem Sinne und Zwecke entsprechend nur da, wo es sich um die Verletzung einer solchen Vorschrift handelt, die ein bestimmtes Verhalten (Tun oder Unterlassen) ausdrücklich vorschreibt und im einzelnen regelt (vgl. z. B. *RDfG.* Bb. 23 S. 187 u. *RGZ.* Bb. 21 S. 109: „ein bestimmtes Verhalten zur Pflicht gemacht worden ist“; Bb. 18 S. 293: „Sind . . . gewisse Vorschriften gesetzlich erteilt worden“ usw.). Solche Vorschriften finden sich u. a. in Art. 17 bis 26 *SEStrD.* Dagegen stellen die Bestimmungen in Art. 27, 29 *SEStrD.* nur eine allgemeine, die eben erwähnten Spezialvorschriften durchbrechende Regel auf, die sich an die allgemein geltenden Grundsätze von der Sorgfalt im Verkehr anlehnt. Welche Maßnahmen auf Grund dieser in Art. 27, 29 *SEStrD.* aufgestellten Regel im einzelnen zu treffen sind, ist aus den betreffenden Gesetzesvorschriften selbst nicht zu ersehen, sondern hängt ganz von den subjektiven und objektiven Verhältnissen des Einzelfalles ab. Während bei einer Verletzung der in Art. 17 bis 26 *SEStrD.* enthaltenen Vorschriften ein Verschulden auf Seiten des Übertretenden — vorausgesetzt, daß die äußeren Umstände dem Handelnden die Möglichkeit gewährten, eine Lage zu erkennen, für welche ihm ein bestimmtes Verhalten vorgeschrieben war, *RGZ.* Bb. 31 S. 64 — prima facie vermutet wird (*RG.* Bb. 69 S. 434; *Schaps, Seerecht* § 734 Anm. 34, 38; *RG.* 28. Nov. 1908 I 666/07; 29. Februar 1904 I 450/03; 14. Mai 1902 I 38/02; 19. Juni 1901 I 62/01; 27. Juni 1900 I 142/00 u. a. m.), bedarf dieses Verschuldens eines besonderen, nach den normalen Beweisregeln

zu führenden Beweises, wenn es sich um eine Verletzung von Art. 27, 29 StrD. handelt (vgl. auch RG. Ur. v. 29. Oktober 1898 in Hans. GZtg. 1898 Hbl. S. 311). Dasselbe gilt aber auch für die Frage, ob zwischen einer schuldhaften Verletzung der letzt erwähnten Vorschriften und dem eingetretenen Schaden ein Kausalzusammenhang besteht. Auch hier genügt es für die Annahme eines solchen Kausalzusammenhanges nicht, daß die betreffende Verletzung der nautischen Vorsicht für den entstandenen Schaden ursächlich gewesen sein kann und ein Gegenbeweis gegen diese Vermutung nicht geführt ist, sondern es muß der wirkliche Beweis einer solchen Verursachung erbracht werden, wobei allerdings dem Gerichte gemäß § 287 RPD. ein besonders freier Spielraum in der Beweiswürdigung eingeräumt ist.“...