

✓

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

HGB §§ 735, 736; BGB §§ 249 (Bb), 823 (C)

Zur Frage der Haftung der an einem Schiffszusammenstoß bei Nebel in einer Seeschiffahrtsstraße beteiligten Schiffe, wenn eines der beiden Schiffe gesunken ist und ein drittes, vom Sinken im Fahrwasser unterrichtetes Schiff, das seine Fahrt fortgesetzt hat, auf das nicht gekennzeichnete Wrack fährt und einen Schaden erleidet.

BGH, Urt. v. 7. Februar 1974 - II ZR 125/72 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 125/72

URTEIL

Verkündet am

7. Februar 1974

Werner,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der U [REDACTED] S [REDACTED] L [REDACTED] O [REDACTED] Inc., vertreten
durch ihren Präsidenten Mr. A. P [REDACTED], Zweignieder-
lassung H [REDACTED], H [REDACTED], B [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin,
Revisionsbeklagten und
Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte [REDACTED] und [REDACTED] -

gegen

1. die N [REDACTED] E [REDACTED] S. A., gesetzlich vertreten durch
Don Eugenio O [REDACTED], B [REDACTED] (Spanien), Calle de
E [REDACTED],

Beklagte, Revisionsbeklagte,
Revisionsklägerin und
Anschlußrevisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Prof. Dr. [REDACTED] -

2. die O [REDACTED] S [REDACTED] R [REDACTED] A/S, K [REDACTED] (Dänemark),
[REDACTED] - [REDACTED], H. C. A [REDACTED] Boulevard, gesetzlich ver-
treten durch den Vorstand O [REDACTED] S [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
hat auf die mündliche Verhandlung vom 7. Februar 1974
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Klägerin und der
Beklagten zu 1 sowie die Anschluß-
revision der Klägerin gegen das Grund-
und Teilurteil des 6. Zivilsenats des
Hanseatischen Oberlandesgerichts zu
Hamburg vom 22. Juni 1972 werden zurück-
gewiesen.

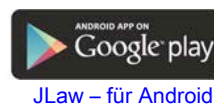
Von den Kosten der Revisionsinstanz
haben zu tragen:

- a) die Klägerin 5/6 der Gerichtskosten
und von den außergerichtlichen
Kosten 5/6 der eigenen, 2/3 der Be-
klagten zu 1 sowie die der Beklagten
zu 2;
- b) die Beklagte zu 1 1/6 der Gerichts-
kosten und von den außergerichtlichen
Kosten 1/3 der eigenen und 1/6 der
Klägerin.

Von Rechts wegen



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



Tatbestand:

Am 12. November 1966 um 20.00 Uhr stieß auf der Unterelbe in der Nähe der Oste-Mündung im Nebel das elbeaufwärts fahrende spanische MS "E L" (495 BRT) der Beklagten zu 1 mit dem ausgehenden dänischen MS "M S" (5.184 BRT) der Beklagten zu 2 zusammen. Beide Schiffe fuhren mit Radar und unter Landradarberatung, die auf "E L" acht Minuten vor der Kollision ausfiel. MS "E L" sank, nachdem der Versuch, sie auf Strand zu setzen, gescheitert war. Das Schiff wurde von der Besatzung aufgegeben. MS "M S" kehrte nach Hamburg zurück. "E L" ist später gehoben worden.

Die Besatzung von "E L" wurde vom MS "E" aufgenommen, das Nachricht vom Untergang von "E L" an die Radarzentrale gab. Das Wrack wurde von dem um 23.05 Uhr eingetroffenen Seezeichenschiff um 24.00 Uhr mit Hilfe des Echographen unter Wasser geortet. Zur Auslegung einer Wracktonne kam es zunächst nicht. Um 4.30 Uhr traf ein weiterer Tonnenleger ein. Die beiden Seezeichenschiffe verließen die Liegestelle und gingen auf Reede, weil sie durch den im Nebel fortgesetzten starken Schiffsverkehr gefährdet wurden. Bevor eine Wrackleuchttonne gesetzt war, lief am 13. November 1966 gegen 5.00 Uhr das ausgehende MS "A R" (7.509 BRT) der Klägerin bei andauerndem Nebel auf das Wrack der "E L" auf und erlitt Beschädigungen. Dem Lotsen war bekannt, daß oberhalb der Tonne 23 ein Wrack im Fahrwasser lag. Er wurde von der Landradar-

station Brunsbüttelkoog beraten, konnte aber, als er sich dort abgemeldet hatte, mit der nunmehr zuständigen Landradarstation B [REDACTED] keine Verbindung erhalten, sondern nur deren allgemeine Beratung mithören.

Die Klägerin hat behauptet, die Schiffsführungen von "E [REDACTED] L [REDACTED]" und "M [REDACTED] S [REDACTED]" hätten den Zusammenstoß ihrer Schiffe verschuldet, weil sie im Nebel zu schnell gefahren seien und falsch manövriert hätten. Nach dem Zusammenstoß hätten sie die Liegestelle des Wracks feststellen und kennzeichnen sowie der zuständigen Behörde mitteilen müssen. Da dies nicht geschehen sei, habe die Lage des Wracks nur ungenau bei den Warnungen angegebenen werden können, wodurch das Auflaufen von "A [REDACTED] R [REDACTED]" verursacht worden sei. Die Klägerin hat ihren Schaden auf 339.596,89 US-Dollar beziffert. Mit der Klage hat sie die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung dieses Betrages als Gesamtschuldner und zur Duldung der Zwangsvollstreckung in ihre Schiffe begehrt.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie haben geltend gemacht, der Unfall sei allein auf das Verhalten von MS "A [REDACTED] R [REDACTED]" zurückzuführen, das trotz Wrackwarnung aus freiem Entschluß im Nebel weitergefahren sei. Die Beklagten haben ferner die Schuld am Zusammenstoß ihrer Schiffe einander wechselseitig zur Last gelegt, indem sie behauptet haben, jeweils das Schiff der anderen Beklagten sei auf die falsche Fahrwasserseite geraten. Sie seien nicht in der Lage gewesen, nach dem Zusammenstoß und dem Sinken von "E [REDACTED] L [REDACTED]" die Lage des Wracks festzustellen und die Stelle zu kennzeichnen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen, soweit sie die Klage gegen die Beklagte zu 2 betraf. Im übrigen hat das Oberlandesgericht die Klage gegen die Beklagte zu 1 dem Grunde nach im Rahmen der §§ 771, 774 HGB zu einem Drittel für berechtigt erklärt und in Höhe von 226.397,92 US-Dollar abgewiesen. Gegen dieses Urteil richten sich die Revisionen der Klägerin und der Beklagten zu 1. Die Klägerin erstrebt die Verurteilung der Beklagten zu 2 nach dem Klagantrag, die Beklagte zu 1 die Abweisung der Klage im vollen Umfang. Die Klägerin hat sich ferner der Revision der Beklagten zu 1 angeschlossen und beantragt die Verurteilung der Beklagten zu 1 entsprechend dem Klagantrag. Die Parteien beantragen ferner jeweils die Zurückweisung der Rechtsmittel ihrer Gegner.

Entscheidungsgründe:

I. Die Revision der Klägerin und ihre Anschlußrevision wenden sich gegen die Auffassung des Berufungsgerichts (vgl. dessen Urteil VersR 1972, 1118), die Führungen von MS "E L" und von MS "M S" hätten nach dem Zusammenstoß ihre Verpflichtungen aus § 56 SeeSchSO (Fassung vom 18. März 1961, BGBI. II 162, 184) zur Bezeichnung der Liegestelle des Wracks nicht verletzt. Die Klägerin meint, beide Schiffsführungen hätten schuldhaft nicht für behelfsmäßige Kennzeichnung der Wrackstelle gesorgt. Dem ist nicht zu folgen.

1. Hinsichtlich der "E L" ist diese Ansicht bereits deshalb nicht gerechtfertigt, weil dieses Schiff bei dem Zusammenstoß gesunken ist und in diesem Fall nur das schwimmfähig gebliebene Schiff die Pflicht hat, die Liegestelle zu kennzeichnen und die Schiffahrtsbehörde zu benachrichtigen. Das ergibt die zur Zeit des Unfalls geltende Fassung der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung. § 56 Abs. 1 und 2 lautet:

- "(1) Ist ein Fahrzeug ... gesunken und kann dadurch die Schifffahrt gefährdet werden, so ist die Liegestelle sofort behelfsmäßig ausreichend zu bezeichnen und die Strom- und Schiffahrts-polizeibehörde unverzüglich zu benachrichtigen. Die Verpflichtung hierzu trifft den Führer des Fahrzeugs. ...
- (2) Ist bei einem Zusammenstoß ein Fahrzeug ... gesunken, so trifft die Verpflichtung nach Abs. 1 den Führer des schwimmfähig gebliebenen Fahrzeugs. ..."

Hiernach wird für den Sonderfall des Sinkens infolge Zusammenstoßes die regelmäßig den Führer des gesunkenen Fahrzeugs treffende Verpflichtung zur Benachrichtigung und Kennzeichnung (Abs. 1 Satz 2) allein dem Führer des schwimmfähig gebliebenen Fahrzeugs auferlegt. Der Grund für diese Regelung mag der gewesen sein, daß beim Sinken durch Zusammenstoß in seiner Person jemand vorhanden ist, der besser als der Führer des gesunkenen Fahrzeuges dank der Hilfsmittel seines Schiffs für die Erfüllung der Verpflichtung sorgen kann. Sollte eine Verpflichtung der Führer beider Fahrzeuge angeordnet werden, so dürfte jedenfalls nicht die genannte Fassung gewählt werden,

nach der "die Verpflichtung nach Abs. 1" in einem Sonderfall nur dem Führer des schwimmfähig gebliebenen Fahrzeugs, also nicht mehr dem Führer des gesunkenen Fahrzeugs, auferlegt wird. Sollten beide nebeneinander für verpflichtet erklärt werden, so hätte dies wie in § 55 Abs. 2 SeeSchSO durch Hinzufügung des Wortes "auch" im Abs. 2 ohne weiteres zum Ausdruck gebracht werden können. Jetzt ist durch die ab 1. November 1971 geltende Fassung der SeeSchStrO vom 3. Mai 1971 (BGBl I 641) das Wort "auch" in die entsprechende Vorschrift (§ 42 Abs. 3) eingefügt und damit der bisherige Rechtszustand geändert worden.

2. Auch eine Pflichtverletzung durch die Führung von "M S" hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum verneint. Sie hat die Radarzentrale von der Kollision alsbald benachrichtigt. Das Berufungsgericht führt aus, ihr sei nicht zuzumuten gewesen, nach der möglicherweise gesunkenen "E L" zu suchen, hierfür im Fahrwasser bei Nebel zu wenden und sich gegebenenfalls als "Wracktonnen-Ersatz" auf die Wrackliegestelle vor Anker zu legen. Die Revision der Klägerin meint, das Berufungsgericht habe nicht in Betracht gezogen (§ 286 ZPO), "M S" habe ohne Wenden von dem nach der Kollision vor Anker gegangenen Schiff aus mit Hilfe des Bordradars und der Landradarberatung oder von einem Boot aus die Liegestelle des Wracks suchen und provisorisch kennzeichnen können und müssen. Das Berufungsgericht hat aber den Sachverhalt nicht unvollständig gewürdigt. War der Kollisionsgegner gesunken, so war anzunehmen, daß

das Wrack von der Strömung vertrieben wurde und nicht an der Stelle des Zusammenstoßes lag. "E L" hatte zudem noch entsprechend § 55 SeeSchSO versucht, das Schiff aus dem Fahrwasser zu bringen und auf Strand zu setzen. Dabei waren Maschinen- und Ruder- manöver gemacht worden, die das Schiff von der Kollisionsstelle entfernten und deshalb auch für "M S" unauffindbar machten. Die Suche nach dem Wrack, das nicht auf dem Bordradar und auf dem Landradar erscheinen konnte, weil es unter Wasser lag, mit Hilfe eines Bootes im Nebel, wie es die Revision der Klägerin für angebracht hält, war nicht zu verlangen. Dem Seezeichen-Schiff gelang die Auffindung auch nur mit Hilfe des Echographen. Einen Sachverständigen brauchte das Berufungsgericht über die von "M S" bei dieser Sachlage zu treffenden Maßnahmen nicht zu vernehmen, zumal auch die Revision nicht anzugeben vermag, welche anderen aussichtsreichen Möglichkeiten für "M S" bestanden haben sollten, das Wrack zu orten, um die Liegestelle dann wirksam behelfsmäßig zu bezeichnen. Ob, wie das Berufungsgericht in einer Hilfsbegründung meint, etwaige Pflichtverletzungen von "M S" für den nach dem Eintreffen des ersten Seezeichen-Schiffs um 23,05 Uhr entstandenen Schaden am MS "A R" überhaupt nicht mehr ursächlich gewesen wären, kann hiernach offen bleiben.

II. Das Berufungsgericht zieht als Rechtsgrundlage des Schadensersatzanspruchs der Klägerin § 738 HGB a.F. (Fernschädigung; jetzt § 738 c; Art. 13 IÜZ gilt nicht im Verhältnis zu den USA) heran, weil "E L" durch

Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Verordnung (Rechtsfahrgebot) einem anderen Schiff ("A [REDACTED] R [REDACTED]") einen Schaden zugefügt habe, ohne daß ein Zusammenstoß dieser Schiffe stattgefunden hat. "E [REDACTED] L [REDACTED]" sei, als sie die Kausalkette in Lauf setzte, noch ein Schiff gewesen. Beide Revisionen erheben gegen diese **Auffassung** Bedenken, jedoch bedarf es keiner Entscheidung der Frage, ob die Haftung nach §§ 735, 738 HGB oder die Haftung aus unerlaubter Handlung nach §§ 823 BGB, 485, 486 HGB heranzuziehen ist. Da nur die Beklagte zu 1 mit Erfolg in Anspruch genommen werden kann, ist die verschiedene rechtliche Beurteilung für das Ergebnis hier ohne Belang (vgl. auch unten V).

Das Schiffahrtshindernis ist durch einen Zusammenstoß zwischen zwei Schiffen etwa neun Stunden vor dem Auflaufen entstanden. Das Berufungsgericht erachtet einen ursächlichen **Zusammenhang zwischen dieser Kollision**, die zum Sinken von "E [REDACTED] L [REDACTED]" führte, und dem Schaden von "A [REDACTED] R [REDACTED]" für gegeben und nicht "unterbrochen". Die Revision der Beklagten zu 1 ist demgegenüber der Auffassung, daß diese Schädigung dem Verhalten ihres Schiffs nicht mehr zugerechnet werden könne. "A [REDACTED] R [REDACTED]" habe trotz Warnung vor einem Wrack "oberhalb der Tonne 23" ohne nähere Positionsangabe und ohne Bekanntgabe, eine Wrackleuchttonne sei gesetzt, die Weiterfahrt im Nebel angetreten und damit sich bewußt dem Risiko des Auflaufens ausgesetzt, statt auf der Reede zu ankern. Ihr Verhalten liege in ihrem ausschließlichen Zurechnungsbereich. Dem ist nicht zu folgen.

Zutreffend hat das Berufungsgericht einen zu-rechenbaren ursächlichen Zusammenhang zwischen der Kollision von "E L" mit "M S" und der schädigenden Berührung des noch nicht bezeichneten Wracks für gegeben und nicht durch spätere Ereignisse "unterbrochen" erachtet. Dies ist zwar nicht die Auf-fassung des Rechts aller schiffahrttreibenden Nationen (vgl. für englisches Recht, das den Haftungszusammen-hang verneint: Marsden, Collisions at Sea 1961 § 19 zu Anm. 96: nach Zusammenstoß nur Haftung für schuldhaft unterlassene Kennzeichnung des Wracks). Aber nach den Grundsätzen des deutschen allgemeinen bürgerlichen Rechts über den sogenannten adäquaten Kausalzusammen-hang bestehen keine Bedenken, einen rechtlich erheblichen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Kollision und der Beschädigung durch das Wrack anzunehmen. Infolge des Zusammenstoßes wurde die Möglichkeit des Eintritts dieses Schadens generell nicht unerheblich erhöht (BGHZ 3, 267). Ein Schaden dieser Art liegt nicht etwa außerhalb aller Wahrscheinlichkeit, sondern tritt erfahrungsgemäß nicht selten ein, weil die vorgeschriebene Kennzeichnung des Wracks (§ 56 Abs. 2 SeeSchSO) trotz aller Bemühungen nicht immer sofort durchgeführt werden kann. Der erkennende Senat hat bereits im Urteil vom 6. Februar 1969 - II ZR 168/67 - VersR 1969, 509 für den Fall des Ankerverlustes eines Schiffes angenommen, daß hierdurch eine Gefahrenlage für andere Schiffe ge-schaffen wird, aus der Schäden an ihnen nicht außerhalb aller Wahrscheinlichkeit entstehen können (vgl. auch BGH VersR 1969, 441 bei stromaufwärts verschlepptem Anker). Zugleich ist ausgeführt worden, daß das Verhalten

der Behörde, die Meldung vom Schiffahrtshindernis erhalten und die nötigen Sicherungsmaßnahmen zu treffen hatte, ohne Einfluß auf die adäquate und zurechenbare Kausalität des schadenstiftenden Ereignisses für den eingetretenen Schaden ist. Auch ein fehlerhaftes, nicht außerhalb jeder Erfahrung liegendes Verhalten der zur Gefahrenabwehr verpflichteten Behörde würde die Zurechnung des Schadens nicht in Frage stellen (vgl. BGH VersR 1969, 509 zu 3). Dem Berufungsgericht ist auch darin beizutreten, daß das Verhalten der "A [REDACTED] R [REDACTED]" die Zurechnung nicht ausschließt. Mit Recht verweist das Berufungsgericht auf die Unterschiede des vorliegenden Falles und des im Urteil vom 16. Februar 1972 (BGHZ 58, 162) behandelten Sachverhalts. Dort waren Dritte eigenmächtig schadenstiftend wegen des Hindernisses vom Verkehrsweg abgewichen. Hier ist die "A [REDACTED] R [REDACTED]" unter allenfalls bewußt fahrlässiger Weiterbenutzung des Verkehrsweges gegen das Wrack gefahren und dabei beschädigt worden. Die zusammenstoßenden Schiffe haben somit eine gefährliche Lage geschaffen, in welcher ein nicht außerhalb aller Erfahrung liegendes Verhalten eines anderen, mag es schuldhaft gewesen sein oder nicht, den schädigenden Erfolg herbeigeführt hat. Dann ist es geboten, den Schaden diesen Schiffen als von ihnen verursacht zuzurechnen (vgl. für das Auffahren auf der Autobahn: BGH VersR 1959, 195; auch BGH, Urt. v. 18. 9. 73 - VI ZR 91/71, S. 7). Die Schiffahrt im Gebiet der Tonne 23, in dem das Wrack liegen sollte, wurde allgemein trotz der Wrackgefahr und vor Bekanntgabe der Markierung der Liegestelle durch eine Wrackleuchttonne fortgesetzt. Ein Verbot der

Benutzung des Fahrwassers war nicht erlassen und ergab sich auch nicht daraus, daß starker Nebel herrschte. Mit Hilfe der Landradarberatung durfte mit größter Vorsicht und mäßiger Geschwindigkeit weitergefahren werden. Damit war generell die Möglichkeit gegeben, an dem inzwischen georteten Wrack vorbeizukommen, weil seine genaue Position vom Landradarbeobachter erfragt werden konnte. Das Risiko einer Wrackberührung war mithin noch das durch den Zusammenstoß geschaffene. Es wurde kein davon unabhängiges neues Schadensrisiko durch einen selbständigen, von Verkehrsrücksichten nicht mehr bestimmten Entschluß von "A [REDACTED] R [REDACTED]" hervorgerufen. Die Folgen des haftungsbegründenden Verhaltens fallen in den Schutzbereich des § 823 BGB, der auch eine Schädigung des Eigentums durch schuldhaft geschaffene Hindernisse im Fahrwasser verhüten will.

III. Mit Recht hat hiernach das Berufungsgericht geprüft, ob das Sinken von "E [REDACTED] L [REDACTED]" durch eine schuldhaft herbeigeführte Kollision dieses Schiffes mit "M [REDACTED] S [REDACTED]" entstanden ist. Die Revision der Klägerin wendet sich gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, "M [REDACTED] S [REDACTED]" treffe kein Schuldvorwurf, die Revision der Beklagten zu 1 gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, "E [REDACTED] L [REDACTED]" habe den Unfall schuldhaft verursacht.

1. Die Revision der Klägerin rügt, das Berufungsgericht habe "M [REDACTED] S [REDACTED]" nicht zum Verschulden angerechnet, daß sie nicht gestoppt habe, als der Landradarberater Keller ihr einen Gegenkommer auf der Richtfeuer-

linie in etwa 800 m Entfernung angesagt habe. Die Sicht habe nur 200 m betragen. "M [REDACTED] S [REDACTED]" habe die Fahrt nicht rechtzeitig aus dem Schiff bringen können, wenn es zu einer gefährlichen Annäherung kam. Das Berufungsgericht führt aus, die "Faustregel", bei Fahrt im engen Fahrwasser müsse ein Anhalten auf halbe Sichtweite möglich sein (vgl. Budde/Koch, Die Seestraßenordnung 17. Aufl. I - 58 A. 6), könne nicht gelten, wenn mit zuverlässig funktionierender Landradarberatung gefahren werde. Diese Auffassung ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Die vorgeschriebene "mäßige Geschwindigkeit" beim Fahren unter schlechten Sichtverhältnissen (Art. 16 Abs. 2 SSO, der auch auf Seeschiffahrtsstraßen gilt; vgl. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. III § 32 SSchSO A. 1) ist nach den obwaltenden Umständen zu bestimmen. Hierbei werden die durch Radar vermittelten Informationen in Betracht gezogen (Schiffssicherheitsvertrag London 1960, Anlage zu den Regeln Nr. 2 Satz 2; vgl. Budde/Koch aaO I - 56). Ferner ist insbesondere zu berücksichtigen, ob eine fortlaufende Beratung durch eine Landradarstation stattfindet, die es nach den Erfahrungen ermöglicht, die Schifffahrt bei Nebel oder sonst unsichtigem Wetter auch ohne Beachtung der "Faustregel" fortzusetzen. Dem steht nicht entgegen, daß die Landradarberatung ausfallen kann. Hier bestand jedenfalls Verbindung der Landradarstation zu "M [REDACTED] S [REDACTED]" während der Annäherung der Schiffe, die auch vom Landradar an diese gemeldet wurde. Die Mitteilung besagte, daß der Gegenkommer sich auf der Richtfeuerlinie bewegte, während "M [REDACTED] S [REDACTED]" sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts im nördlichen Fahrwasser befand, so

daß ein klares Passieren erwartet werden konnte. Das Seeamt (Entscheidungen des Bundesoberseeamts und der Seeämter Bd. 10 S. 782) hat ebenfalls nicht beanstandet, daß "M. S." die Fahrt trotz dichten Nebels fortgesetzt hat. Der Bundesbeauftragte hat in der Verhandlung vor dem Seeamt ausgeführt, daß die aufwendige Einrichtung der Landradaranlagen gerade den Sinn habe, aus wirtschaftlichen Gründen auch bei Nebel den Schiffsverkehr auf der Elbe nicht zum Erliegen kommen zu lassen und daß das damit verbundene Risiko nur ausnahmsweise zu Seeunfällen führen werde, die trotz der technischen Hilfsmittel und des einwandfreien Verhaltens der Beteiligten nicht immer zu vermeiden seien. Das Seeamt hat die Geschwindigkeit von "M. S.", die zwischen den Fahrtstufen "Vorwärts ganz langsam" und "Vorwärts langsam" gefahren ist, als den Verhältnissen angemessen und an der Grenze der Steuerfähigkeit liegend beurteilt. Die Revision der Klägerin vermag diese Auffassung mit ihrem Hinweis auf Regel 16 SSO und seine Auslegung bei Fahren ohne Bord- und Landradar nicht zu entkräften. Auch ein Verschulden von "M. S." durch nachlässige Beobachtung des Bordradars hat das Berufungsgericht fehlerfrei verneint. "M. S." hat vier Minuten vor der Kollision die Maschine gestoppt. Es ist nicht dargetan, daß "E. L." bereits vorher die Richtfeuerlinie für "M. S." im Radar erkennbar nach Norden überschritten hat. Vom Landradarberater kam keine solche Warnung. Aus der Art und Schwere der aus vorgelegten Fotografien ersichtlichen Beschädigungen brauchte das Berufungsgericht nicht den Schluß zu ziehen, "M. S." sei nicht mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren.

2. Die Revision der Beklagten zu 1 wendet sich gegen die Feststellung des Berufungsgerichts, "E L" sei auf die falsche Fahrwasserseite geraten und in den letzten acht Minuten vor der Kollision zu schnell gefahren, vermag aber weder begründete Verfahrensrügen vorzubringen noch die Ansicht zu erschüttern, bei Abreißen der Landradarberatung habe die Geschwindigkeit erheblich gedrosselt werden müssen.

IV. Die Anschlußrevision der Klägerin bekämpft die Annahme eines Mitverschuldens ihres MS "A R" und seine Bewertung als überwiegend, jedoch ohne Erfolg.

Mit Recht hat das Berufungsgericht ein Verschulden von "A R" darin gesehen, daß sie die Fahrt fortgesetzt und nicht auf der nahen Reede geankert hat, obwohl ihr die genaue Position des gemeldeten Wracks oberhalb Tonne 23 und die Verlegung einer Wrackleuchtonne nicht bekanntgegeben waren. "A R" durfte sich nicht darauf verlassen, die an der Kollision beteiligten Schiffe oder die zur Wracksicherung eingesetzten Seezeichen-Schiffe würden das Wrack jedenfalls provisorisch auch ohne Wrackleuchtonne bis zu ihrem Passieren fortlaufend absichern, indem sie an der Wrackliegestelle trotz starken Nebels verblieben. Ebenso durfte "A R" nicht damit rechnen, daß sie rechtzeitig eine zusätzliche Mitteilung der Radarberatung über die genaue Wracklage und eine Warnung bei der Annäherung erreichen würde. Ob ständige Verbindung der Landradarstation zum Schiff bestand, ist daher nicht entscheidend. Wie das Berufungsgericht ausführt, kam es

darauf an, daß der Lotse sich bemühte, die genaue Position der inzwischen georteten Wrackstelle durch Rückfrage bei der Landradarstation festzustellen, um am gemeldeten Hindernis genügend sicher vorbeifahren zu können. War diese Verbindung vom Schiff zur Landradarstation nicht herzustellen und keine Klarheit über die genaue Lage des Wracks zu erreichen, so stellte die Weiterfahrt oberhalb der Tonne 23 ein besonders großes Risiko dar, das vermieden werden mußte.

V. Die Revision der Klägerin vermag auch die Abwägung des Verschuldens von "E L" und von "A R" nicht als rechtsfehlerhaft darzutun. Es bedeutet hier keinen Unterschied, ob die Abwägung nach §§ 735, 736, 738 HGB oder nach §§ 823 Abs. 1, 254 BGB vorgenommen wird, da das ursächliche Verschulden in gleicher Weise zu bestimmen ist. "E L" hatte nicht, wie die Revision annimmt, die Pflicht zur Wrackstellen-Sicherung, weil sie durch Kollision gesunken war (§ 56 Abs. 2 SeeSchSO). Nur den Führer des schwimmfähig gebliebenen Schiffs traf nach damaliger Rechtslage bei einem Zusammenstoß diese Pflicht. Wenn das Berufungsgericht das Verschulden desjenigen Schiffs, das in einen Abschnitt des Fahrwassers einfährt, in dem, wie seine Führung weiß, ein Wrack liegt, dessen genaue Lage und Sicherung ihr aber nicht bekannt ist, als doppelt so schwer bewertet wie das Verschulden des Schiffes, das im Nebel ohne Landradarberatung, aber mit Bordradar weiterfährt und irrig glaubt, auf der richtigen Fahrwasserseite geblieben zu sein, so ist dies auch dann nicht als rechtsfehlerhaft zu beanstanden, wenn das Schiff mit zeitweise "Halbe Kraft voraus" zu schnell gefahren ist.

VI. Der Zahlungsanspruch gegen die Beklagte zu 1 und der Duldungsanspruch sind sowohl auf §§ 485 HGB, 823 BGB (nicht § 831 BGB; vgl. BGHZ 26, 152) als auf §§ 735, 736 HGB und das Schiffsgläubigerrecht nach § 754 Nr. 9 HGB a. F. gestützt worden (vgl. S. 18 BU), so daß die persönliche Haftung der Beklagten zu 1 gemäß §§ 486, 771, 774 HGB a. F. beschränkt ist. Dem hat das Berufungsgericht Rechnung getragen (Nr. 2 a der Urteilsformel). Das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (BGBl. I 1966), das am 6. April 1972 in Kraft getreten ist (Bekanntmachung vom 21. März 1973, BGBl. I 266), ist auf Haftungsfälle vor seinem Inkrafttreten nicht anzuwenden. Für Schuldverhältnisse gilt grundsätzlich das zur Zeit ihrer Entstehung geltende Recht (BGHZ 10, 391, 394). Ein anderer Wille des Gesetzgebers ist nicht erkennbar.

VII. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 92 ZPO und berücksichtigt, daß die Klägerin gegenüber der Beklagten zu 2 voll unterliegt.

Stimpel Liesecke Dr. Bauer Dr. Tidow Bundschuh