

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 155/72

URTEIL

Verkündet am
17. Dezember 1973
W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der A [REDACTED]-C [REDACTED] M [REDACTED], B [REDACTED], vertreten durch
ihren Vorstand F. F. W [REDACTED] und Dr. J. M [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin und
Anschlußrevisionsbeklagten,

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

gegen

die Reederei Adolf F [REDACTED] o.H.G., H [REDACTED], E [REDACTED]-
[REDACTED], vertreten durch ihre Gesellschafter Adolf F [REDACTED]
und Carl-Heinrich F [REDACTED],

Beklagte, Revisionsbeklagte und
Anschlußrevisionsklägerin,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. Dezember 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 21. September 1972 insoweit aufgehoben, als es ihre Berufung gegen die teilweise Abweisung der Klage zurückweist.

In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Die Anschlußrevision der Beklagten wird mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß der Zahlungsantrag der Klage, soweit über ihn entschieden worden ist, nur im Rahmen des § 774 HGB dem Grunde nach gerechtfertigt ist.

Von den Kosten der Revisionsinstanz hat die Beklagte 3/5 zu tragen. Die Entscheidung über die restlichen Kosten der Revisionsinstanz wird dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 24. August 1968 stießen bei km 39 des Nord-Ostsee-Kanals um etwa 3.20 Uhr das deutsche MS "Albert Z" (368 BRT, 47,50 m lang, 7,30 m breit) und das deutsche MS "Gisela F" (299,76 BRT, 47,11 m lang, 8,53 m breit) zusammen. Die Klägerin ist Kaskoversicherin des MS "Albert Z" und klagt aus übergegangenem Recht des Reeders Z und aus abgetretenem Recht der Ladungsbeteiligten. Beide Schiffe sind in Kenntnis der erhobenen Ansprüche auf neue Reisen ausgesandt worden.

- 3 -

Zur Zeit des Unfalls herrschte an der Unfallstelle Nebel. MS "Albert Z███" fuhr in östlicher Richtung durch den Kanal. Beim km 39 lief es nach Backbord schräg über den Kanal und fuhr sich in der nördlichen Böschung fest. Der Lotse gab mit dem Typhon Gefahrensignal und schaltete die Fahrtstörungslichter (rotes Doppellicht) ein. Glockensignale wurden nicht gegeben. Die Ankerlichter und weiße Lichter an der Seite, an der vorübergefahren werden konnte, wurden nicht gezeigt.

MS "Gisela F███" lief in westlicher Richtung durch den Kanal. Auf der Brücke befand sich der Lotse C███, als sich das Schiff der Liegestelle von MS "Albert Z███" näherte. Der Steuermann hatte die Brücke für kurze Zeit verlassen. Der Kapitän war unter Deck. Im Radar wurde die festliegende "Albert Z███" nicht bemerkt, Schallzeichen wurden nicht gehört. Nur die hintere Topplampe wurde gesichtet und für die vordere gehalten. Durch Backbordruder und "Vollrückwärts" war der Zusammenstoß nicht mehr zu vermeiden. Der Steven von "Gisela F███" traf "Albert Z███" etwa in der Mitte der Steuerbordseite. Beide Schiffe und die Ladung von MS "Albert Z███" erlitten Beschädigungen.

Die Klägerin hat behauptet, MS "Albert Z███" sei ohne Verschulden aus dem Ruder gelaufen. Der Rudergänger sei im Steuern erprobt gewesen. Das Gefahrensignal habe genügt, das Glockensignal wäre nicht gehört worden. Dagegen sei "Gisela F███" zu schnell gefahren (15,6 km/h). Der Steuermann sei bei der Annäherung an das festsitzende Schiff unter Deck gewesen. Auf der Back habe sich kein Ausguck befunden. Das Radarbild sei nicht ordnungsmäßig beobachtet worden. Die Klägerin hat die Verurteilung des Beklagten zur



Zahlung von 260.406,92 DM (davon 7.427,52 DM Ladungsschaden) und zur Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages beantragt.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt und geltend gemacht, MS "Albert Z███" sei im Nebel zu schnell gefahren und habe einen unzuverlässigen Rudergänger gehabt, der zudem im ungeeigneten Zeitpunkt eingetreten sei. Die Abwesenheit des Steuermanns von der Brücke hätte allenfalls 10 Sekunden betragen. Ein Mann auf der Back habe die Schallsignale von "Albert Z███" auch nicht wesentlich früher hören können. Die Beklagte hat hilfsweise mit ihrem Kollisionsschaden, den sie auf 13.796,40 DM beziffert hat, aufgerechnet.

Das Landgericht hat durch Teil-Zwischenurteil die Klage - von den Ladungsschäden abgesehen - dem Grunde nach mit der Maßgabe für gerechtfertigt erklärt, daß die Beklagte 40 % des dem Reeder von "Albert Z███" durch die Kollision entstandenen Schadens abzüglich 60 % des ihr selbst durch die Kollision entstandenen Schadens tragen müsse. Die Entscheidung über die Ansprüche wegen der Ladungsschäden blieb vorbehalten. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin, die 75 % ihres Schadens (abzüglich 25 % des Schadens der Beklagten) geltend gemacht hat und die Berufung der Beklagten, die Klagabweisung begehrte, zurückgewiesen. Mit der Revision beantragt die Klägerin, die Klage dem Grunde nach mit der Maßgabe für gerechtfertigt zu erklären, daß die Beklagte 2/3 des dem Reeder und Kapitän Albert F1███ durch die Kollision entstandenen Schadens abzüglich eines Drittels des ihr selbst erwachsenen Schadens zu tragen habe. Die Beklagte verfolgt mit ihrer Anschlußrevision den Antrag auf vollständige Abweisung der Klage weiter. Die Parteien beantragen ferner die Zurückweisung des Rechtsmittels ihres Gegners.

Entscheidungsgründe:

I. Der Inhalt des Berufungsurteils (vgl. VersR 1973, 542) bedarf der Klarstellung. Das Berufungsgericht hat die Berufung der Klägerin gegen das Teil-Zwischenurteil des Landgerichts zurückgewiesen. Die Ansprüche der Ladungsbeteiligten, die die Klägerin nach Abtretung geltend macht, werden vom Urteil des Landgerichts nicht betroffen, wie die Gründe ergeben (S. 44). Der Klagantrag, der den Ladungsschaden mitumfaßt, ist also nur mit dieser Einschränkung dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden. Die Urteile des Landgerichts und des Berufungsgerichts erwähnen als Klagantrag nur den Zahlungsantrag. Nach dem Protokoll der mündlichen Verhandlung vor dem Landgericht vom 23. Oktober 1970 (Bl. 68 GA) ist auch der im Schriftsatz vom 20. August 1970 (Bl. 28 GA) angekündigte Antrag auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff "Gisela F. [REDACTED]" gestellt worden. Der Tatbestand des angefochtenen Urteils hat damit bezüglich des Klagantrages seine Beweiskraft verloren (Baumbach/Lauterbach, ZPO § 314 Anm. 2). Durch das Teil-Zwischenurteil des Landgerichts ist damit richtig verstanden "die Klage" (abgesehen von den Ladungsschäden) und damit auch der Duldungsantrag dem Grunde nach zu 2/5 des Schadens der Klägerin abzüglich von 3/5 des aufgerechneten Betrages für gerechtfertigt erklärt worden und durch Urteil des Berufungsgerichts die Berufung insoweit zurückgewiesen worden. Dabei hätte aber, auch ohne daß die Beklagte sich darauf berufen hatte, für den Zahlungsanspruch wegen der beschränkten persönlichen Haftung der Beklagten die Einschränkung des § 774 HGB gemacht werden müssen, da der Reeder insoweit grundsätzlich nur mit Schiff und Fracht haftet (§ 486 Nr. 3 HGB) und persönlich nur im Rahmen des § 774 HGB bei Aussendung des Schiffs auf neue Reisen

verpflichtet wird. Das Teil-Zwischenurteil des Landgerichts ist ferner dahin zu verstehen, daß der Zahlungs- und Duldungsanspruch, abgesehen von den Ladungsschäden, insoweit für unbegründet gehalten wird, als er nicht für gerechtfertigt erklärt worden ist. In diesem Umfang war die ausdrückliche Abweisung der Klage geboten (Baumbach/Lauterbach, ZPO 31. Aufl. § 304 Anm. 4 B). Sie ist im Wege der Auslegung dem Urteil des Landgerichts zu entnehmen. Gegen diese unausgesprochene teilweise Abweisung beider Klaganträge (soweit sie nicht die Ladungsschäden betreffen) richtete sich die Berufung der Klägerin, mit der sie weitere 35 % ihres Schadens geltend gemacht hatte. Mit der Revision beantragt die Klägerin nunmehr die beiden Klaganträge unter Abänderung des klagabweisenden Urteils noch in Höhe weiterer $26 \frac{2}{3}$ % ihres Schadens dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären, wobei nur $33 \frac{1}{3}$ % des Schadens der Beklagten abzuziehen wären, also $26 \frac{2}{3}$ % weniger als das Berufungsgericht für berechtigt gehalten hat.

II. Der Revision ist zuzugeben, daß die vom Berufungsgericht gemäß § 736 HGB vorgenommene Abwägung des beiderseitigen Verschuldens insoweit fehlerhaft ist, als die Geschwindigkeit des MS "Gisela F. [REDACTED]" mit 12 km/h angenommen und eine etwaige höhere Geschwindigkeit für unerheblich erachtet worden ist.

Das Berufungsgericht (S. 17 BU) meint, es lasse sich nicht mit Sicherheit feststellen, ob die Geschwindigkeit des MS "Gisela F. [REDACTED]" vor dem Aufprall noch höher als 12 km/h, nämlich über 15 km/h gewesen sei. Das spiele auch keine entscheidende Rolle mehr. Die Geschwindigkeit sei angesichts der Dichte der Nebelwand schon derart überhöht gewesen, daß sich allein hierauf der Vorwurf der erheblichen

Pflichtverletzung gründen lasse. Bei der Abwägung des Verschuldens wird sodann ausgeführt, beide Schiffsführungen hätten grob fahrlässig gehandelt, aber das Verschulden des MS "Albert Z[REDACTED]" überwiege noch etwas, so daß die Schuld im Verhältnis 3 : 2 zu verteilen sei. Die Revision macht geltend, daß MS "Gisela F[REDACTED]" bei einer behaupteten Geschwindigkeit von mehr als 15 km/h nicht nur gegen Regel 16 (a) SeeSO ("mäßige" Geschwindigkeit im Nebel), verstoßen, sondern auch die auf 15 km/h festgesetzte "Kanalgeschwindigkeit" (§ 58 Betriebsordnung für den Nord-Ostsee-Kanal; vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. III S. 792 ff) überschritten habe. Die Klägerin hat aus den Passierzeiten und dem von ihr behaupteten Unfallzeitpunkt eine Geschwindigkeit von 15,6 km/h errechnet.

Bei der Beurteilung der Schwere des beiderseitigen Verschuldens kann es nicht außer Betracht bleiben, wenn die Geschwindigkeit des auffahrenden Schiffs noch 3,6 km/h höher gewesen ist, als das Berufungsgericht angenommen hat. Bei einem Schiff vermehrt eine um einen solchen Betrag erhöhte Geschwindigkeit die von ihm ausgehenden Gefahren in beachtlicher Weise. Die Stoppstrecke wird verlängert, die Annäherungszeit verkürzt und die Kraft des Stoßes gesteigert. Der Sachverständige hat etwa 10 km/h bei der Nebelfahrt schon als zu hoch bezeichnet (Bl. 175 GA; S. 15 LG-Urteil, Bl. 192 GA).

Die Revision rügt, daß das Berufungsgericht die Beweisaufnahme hinsichtlich der Geschwindigkeit der "Gisela F[REDACTED]" nicht erschöpfend gewürdigt habe. Aus den Aussagen von Zeugen über die Passierzeiten und die Unfallzeit hatte die Klägerin unter Berufung auf ein Gutachten geschlossen

(Berufungsbegründung S. 3, 4; Bl. 253, 254 GA), "Gisela F[REDACTED]" sei mit einer Geschwindigkeit von 15,6 km/h gefahren. Die Beklagte hatte insbesondere bestritten, daß die Kollision um 3.20 Uhr stattgefunden habe und als Kollisionszeit 3.25 Uhr behauptet (Klagbeantwortung S. 9; Bl. 22 GA; Aussage Engelbrecht, Bl. 7 R Seeamtsakten). Hiernach bedarf es einer Prüfung, ob die Behauptungen der Klägerin über eine noch über 12 km/h hinausgehende Geschwindigkeit von "Gisela F[REDACTED]" zutreffend sind.

Die Anschlußrevision vermag dagegen den Vorwurf eines Verstoßes gegen Regel 16 (a) SeeSO (Einhaltung einer mäßigen Geschwindigkeit im Nebel) nicht zu entkräften. Mit Recht hat das Berufungsgericht hervorgehoben, daß bei der Kanalfahrt wie auch sonst bei Fahrten auf dem Revier bei Nebel kein Schiff davon ausgehen darf, seine Fahrwasserhälfte werde von Schiffen frei sein. Die Rücksicht auf andere Schiffe, die im Nebel auf die falsche Seite geraten, verlangt, daß die Geschwindigkeit so eingerichtet wird, daß beim plötzlichen Auftauchen eines anderen Schiffes, welches ebenfalls mit mäßiger Geschwindigkeit fährt, ein Zusammenstoß durch Ausweichen, Stoppen oder Rückwärtsmanöver verhindert oder jedenfalls in seinen Folgen wesentlich gemildert werden kann. Die Steuerfähigkeit von "Gisela F[REDACTED]" wäre auch bei erheblich geringerer Geschwindigkeit aufrechtzuerhalten gewesen. Bei geringerer Geschwindigkeit wäre zudem ein Rückwärtsmanöver möglich gewesen (LG-Urteil S. 19; Bl. 196). An der Ursächlichkeit der unzulässig hohen Geschwindigkeit für den Zusammenstoß und seine Folgen ist nicht zu zweifeln.

III. Die Schuldvorwürfe gegen MS "Albert Z[REDACTED]", die die Revision zu entkräften sucht, hat das Berufungsgericht einwandfrei festgestellt und gewürdigt.

Zur Bedienung des Ruders dürfen nur zuverlässige und erfahrene Leute im Nord-Ostsee-Kanal verwendet werden (§ 54 Betriebsordnung). Diesen Anforderungen genügte der Steuermann Moczewek nicht. Das ergibt sich schon daraus, daß er einen Ruderausschlag von 20 Grad nach Backbord vom richtigen Kurs herbeigeführt hat, so daß das Schiff in die Böschung auf der anderen Seite des Kanals lief. Ein unbeabsichtigter Ruderausschlag von 5 bis höchstens 8 Grad kann beim Kanalsteuern vorkommen (so der Sachverständige Bl. 173 R). Da keine andere Ursache als ein Fehler des Rudergängers aufgezeigt worden ist, hat das Berufungsgericht zu Recht ein Verschulden des Steuermanns angenommen. Auch ein Verschulden des Kapitäns hat das Berufungsgericht entgegen der Revision zutreffend für dargetan erachtet. Die Revision läßt außer Betracht, daß ein durchschnittlicher Rudergänger nach Ansicht des Sachverständigen die Lage bei der Nebelfahrt nur meistern konnte, "wenn er einen Kompaßkurs genannt bekommen hat" (Bl. 172). Das ist nicht geschehen (Kapitän Zohr Bl. 38 Seeamtsakten). Der Sachverständige, dem das Berufungsgericht folgt, hat daraus einen schweren nautischen Verstoß des Kapitäns abgeleitet, weil es im Nebel an zuverlässigen optischen Anhaltspunkten für das Steuern fehlte (Bl. 153 R GA). Das Berufungsgericht hat unbedenklich angenommen, daß der Rudergänger, der im Nebel lediglich nach der Hecklampe des Vordermannes und den Kanallampen steuern sollte, überfordert wurde. Der Kapitän konnte auch den Rudergänger, der erst vor zwei Tagen an Bord gekommen war, jedenfalls noch nicht als in der Revierfahrt mit diesem Schiff geübt betrachten, auch wenn er ihn bereits auf der Elbe und holländischen Kanälen ans Ruder gelassen hatte (vgl. Stellungnahme des Sachverständigen Bl. 172). Das Berufungsgericht stellt auch aufgrund der Aussage des Lotsen E. fest, daß Verzögerungen infolge der sprachlichen

Schwierigkeiten für den Lotsen, sich mit dem jugoslawischen Rudergänger zu verständigen, aufgetreten sind. Diese haben es verhindert, daß das Festfahren in der Böschung im letzten Augenblick verhindert wurde. Der Kapitän durfte den bisherigen, spanisch verstehenden Rudergänger, der einwandfrei gesteuert hatte, nicht gerade ablösen, als sich die Sicht weiter verschlechterte, und, ohne den Lotsen zu unterrichten, durch einen Rudergänger ersetzen, mit dem der Lotse sich nur in einer anderen Sprache, als sie der bisherige verstand, nämlich Englisch, unterhalten konnte. Ein dringender Fall, den Rudergänger entgegen § 54 Abs. 2 Betriebsordnung in der schwierigen Lage des Fahrens im dichter werdenden Nebel wegen einer Decksarbeit zu wechseln, lag nicht vor (vgl. die Stellungnahme des Sachverständigen Bl. 153 GA).

IV. Das Berufungsgericht hat es der Führung von MS "Albert Z" auch mit Recht als Verschulden angerechnet, daß das Glockensignal gemäß § 42 (b) Betriebsordnung nicht gegeben worden ist, Irrig nimmt die Revision an, das im Nebel festliegende oder festsitzende Schiff habe die Wahl, ob es das Glockensignal oder Signale mit der Dampfpeife geben wolle. Nur wenn am Schiff nicht vorbeigefahren werden durfte, konnten anstelle des Glockensignals zwei Gruppen von je drei langen Tönen mit der Dampfpeife oder dem Nebelhorn gegeben werden (§ 42 (b) a. E. Betriebsordnung; vgl. jetzt § 25 (1) Nr. 2 a. E. SeeSchSO: nur das Glockensignal wird vorgeschrieben). Die Vorbeifahrt an dem im spitzen Winkel in der Böschung festsitzenden Schiff war zulässig, da genügend Raum blieb. Der Lotse hat auch daran gedacht, daß das Glockensignal gegeben werden müsse. Er gab einstweilen mit dem Typhon das allgemeine Gefahrensignal nach § 41 Betriebsordnung. Mit Recht hat das Berufungsgericht dies als

nicht ausreichend bezeichnet und einen für den Unfall ursächlichen Verstoß angenommen.

V. Die Revision nimmt auch irrtümlich an, es sei denkgesetzlich unmöglich, daß das Fehlen des weißen Ankerlichts und der nach § 34 Betriebsordnung zusätzlich an der Seite, an der vorbeigefahren werden kann, zu führenden, vorn und achtern möglichst tief am Fahrzeug anzubringenden weißen Lichter für den Zusammenstoß ursächlich geworden sein könne. Sie führt aus, wenn das weiße vordere Topplicht, das unstreitig nicht gesehen worden sei, vom Nebel verschluckt gewesen sei, wäre das schwächere Ankerlicht ebenfalls nicht zu bemerken gewesen. Das Ankerlicht war mindestens 6,10 m über dem Schiffskörper, also außerhalb des dichten Bodennebels, anzubringen (Regel 11 (b) SeeSO), während das weiße vordere Topplicht an oder vor dem vordersten Mast in einer der Breite des Fahrzeugs mindestens gleichkommenden Höhe (hier 8,53 m) zu führen ist (Regel 2 (a) (iii) SeeSO). Das Ankerlicht, das am Fockwant oder an einem besonderen Ankerstock in der Nähe des Vorstevens (Regel 11 (b) SeeSO) aufzuhängen war (vgl. Budde/Koch, Die Seestraßenordnung 17. Aufl. I - 44) wäre also, da MS "Albert Z" in einem spitzen Winkel in die Böschung gefahren war, möglicherweise von der sich nähernden "Gisela F" eher auszumachen gewesen, als das weiter zurückliegende und höhere vordere Topplicht. Das Berufungsgericht (das S. 16 von "Fahrtstörungslichtern" spricht, aber ersichtlich die Ankerlichter meint) hat diese Möglichkeit ohne Verfahrensverstoß für nicht ausgeschlossen erachtet. Gleiches gilt für die Lichter nach § 34 Betriebsordnung. Es ist davon auszugehen, daß sie, ordnungsgemäß gezeigt, mindestens die Folgen des Zusammenstoßes abgeschwächt hätten, weil ein Rudermanöver von "Gisela F"

beim Erkennen zu einem günstigeren Kollisionswinkel hätte führen können. Die Lichter konnten auch so angebracht werden, daß die Decksladung, auf die die Revision verweist, ihre Wahrnehmung nicht behinderte.

VI. Zutreffend hat das Berufungsgericht (S. 13 BU) als unerheblich angesehen, ob MS "Albert Z..." nach den Sichtverhältnissen zu schnell gefahren ist, weil das Schiff bei einem Ruderausschlag von 20 Grad auch bei geringerer Geschwindigkeit in die nördliche Böschung geraten wäre. Die Anschlußrevision hält dies für fehlerhaft, jedoch ohne Grund. Ursächlich für das Festkommen war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts das schlechte Steuern des Rudergängers, der plötzlich um 20 Grad vom Kurs abkam. Bei einer größeren Geschwindigkeit und damit besseren Steuerfähigkeit hätte gerade ein geschickter Rudergänger das Schiff durch rechtzeitige Rudermanöver von der Böschung freifahren und schneller wieder auf die richtige Seite bringen können.

VII. Das Berufungsgericht hat der Führung von "Gisela F...", abgesehen von der zu hohen Fahrtgeschwindigkeit (oben II), auch den Vorwurf gemacht, keinen Ausguck auf der Back gehabt zu haben. Die Anschlußrevision meint, der Ausguck habe auch von der Brücke gehalten werden können. Zwar ist in Regel 29 SeeSO und § 53 Betriebsordnung nicht ausdrücklich vorgeschrieben, wo sich der Ausguck aufzuhalten habe. Es ist aber anerkannt, daß auf dem Revier und bei Nebel oder unsichtigem Wetter der Ausguck auf der Back gehalten werden muß (Budde/Koch aaO Regel 29 Anm. 8, I - 108). Nur dann kann er seinen Zweck, die Schiffsführung von entgegenkommenden Fahrzeugen und deren Signalen frühzeitig zu

unterrichten, erfüllen. Auch der Vorwurf einer nicht genügenden Beobachtung des Radars auf "Gisela F[REDACTED]" muß aufrechterhalten bleiben. Das Berufungsgericht legt dar, der Lotse C[REDACTED] sei zu einer sorgfältigen und ungestörten Kontrolle des Radars gar nicht in der Lage gewesen, weil er in der entscheidenden Zeit allein auf der Brücke war. Grundsätzlich soll der Beobachter nur das Radar bedienen und keine anderen Funktionen haben (Budde/Koch aaO Regel 16 Anm. 37 k, I - 72). Hier mußte er bei schlechter Sicht und einer Nebelwand voraus das Schiff allein führen. Der Steuermann, der die Wache auf der Brücke hatte, war kurzfristig abwesend, um die Luftpumpe für das Typhon anzustellen. Auch dies konnte ohne Überspannung, wie die Anschlußrevision meint, vom Berufungsgericht als schuldhafter Verstoß gegen § 9 Betriebsordnung gewertet werden, durch den zwingend vorgeschrieben ist, daß sich der Fahrzeugführer (oder der wachhabende Schiffsoffizier) auf der Kommandobrücke aufhalten und von dort das Schiff verantwortlich führen muß. Die Abwesenheit des Steuermanns von der Brücke hat das Berufungsgericht auch zutreffend als mitursächlich für den Unfall betrachtet. Der Steuermann mag zwar rechtzeitig zurück gewesen sein, um die Ruder- und Maschinenkommandos wegen der Annäherung an "Albert Z[REDACTED]" zu geben, aber es war davon auszugehen, daß bei der vorgeschriebenen ununterbrochenen Anwesenheit ein weiterer Beobachter neben dem Lotsen die gefährliche Annäherung eher bemerkt und dadurch der Zusammenstoß vermieden oder in seinen Folgen gemildert worden wäre. Das Berufungsgericht hat auch ohne Rechtsfehler die Abwesenheit anders als das Landgericht als schuldhaft angesehen, weil das Typhon noch funktionierte, also keine Dringlichkeit bestand, die Luftpumpe anzustellen, und der Kapitän veranlaßt werden konnte, auf die Brücke zu kommen, damit der Steuermann sich kurzfristig entfernen konnte.

VIII. Hiernach bedarf es weiterer tatsächlicher Erörterungen hinsichtlich der Geschwindigkeit von "Gisela F[REDACTED]", während im übrigen das Berufungsgericht das beiderseitige Verschulden zutreffend beurteilt hat. Das Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens (§ 736 HGB) muß daher erneut bestimmt werden, insbesondere ob nach dem Ergebnis der weiteren Prüfung das Verschulden gleich schwer erscheint (§ 736 Abs. 1 Satz 2 HGB). Das könnte der Fall sein, wenn bei unsichtigem Wetter ein im Fahrwasser schuldhaft festgekommenes Schiff nicht die nötigen Signale gibt und von einem Schiff angefahren wird, das die zulässige Geschwindigkeit erheblich überschritten hat. Der Klaganspruch ist zu 2/5 bereits jetzt dem Grunde nach als berechtigt dargetan, weil die Führung von "Gisela F[REDACTED]" nach dem gegenwärtigen Stande des Verfahrens jedenfalls in diesem Grade wegen der erheblichen Verstöße gegen Verkehrsvorschriften verantwortlich ist, so daß in der erneuten mündlichen Verhandlung nur zu erörtern ist, ob ihr Verschulden schwerer ist, als bisher angenommen wurde.

Auf die Revision der Klägerin war hiernach das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit das Berufungsgericht ihre Berufung gegen das klagabweisende Urteil des Landgerichts zurückgewiesen hat und diese Entscheidung noch mit der Revision angefochten worden ist. In diesem Umfang war die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Die Anschlußrevision war zurückzuweisen, jedoch dem Grundurteil über

den Zahlungsanspruch der Klage die Einschränkung des
§ 774 HGB beizufügen. Der Unfall ereignete sich vor
dem Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes vom
21. Juni 1972 (BGBl. I 1966); vgl. Urt. v. 5. 11. 73 -
II ZR 87/72.

Stimpel

Dr. Bauer

Liesecke

Bundschuh

Fleck