

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 160/72

URTEIL

Verkündet am  
21. Februar 1974  
W e r n e r ,  
Justizhauptsekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

11.

12.

13.

14.

15.

16.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

23.

24.

25.

26.

27.

28.

29.

30.

31.

32.

33.

34.

35.

36.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

37.

38.

39.

40.

41.

42.

Klägerinnen, Revisionsklägerinnen  
und Anschlußrevisionsbeklagte,

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

gegen

die Reederei A/S A [REDACTED], Anton von der L [REDACTED], T [REDACTED],  
N [REDACTED] L [REDACTED], vertreten durch ihre Gesellschafter  
Bror von der L [REDACTED] und Letta von der L [REDACTED],

Beklagte, Revisionsbeklagte  
und Anschlußrevisionsklägerin,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 21. Februar 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerinnen und die Anschlußrevision der Beklagten gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 22. Juni 1972 werden mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß die Klägerinnen 11/16 und die Beklagte 5/16 der Kosten der Berufungs- und Revisionsinstanz zu tragen haben.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 29. November 1968 gegen 13.35 Uhr stießen auf der Weser bei Nordenham (bei Tonne 32) das bei den Klägerinnen auf Kasko versicherte deutsche MS "G [REDACTED]" (999 BRT) und das norwegische MS "F [REDACTED]" (etwa 12.000 BRT) der Beklagten zusammen. "F [REDACTED]" stieß mit dem Steven etwa 5 m vom Heck gegen die Steuerbordseite von "G [REDACTED]", die auf Strand gesetzt werden mußte und dort am 1. Dezember 1968 kenterte. "F [REDACTED]" konnte die Reise nach Bremen fortsetzen. Beide Schiffe sind auf neue Reisen in Kenntnis der erhobenen Ansprüche ausgesandt worden.

"G [REDACTED]" hatte von der Pier in Nordenham, an der sie mit der Backbordseite seewärts festgemacht hatte, über das Heck abgelegt und lag nach dem Rückwärtsmanöver, das sie in

das östliche Fahrwasser gebracht hatte, quer im Strom. Sie begann mit "Voll voraus" über Backbord aufzudrehen, um weserabwärts zu fahren, als sich das weseraufwärts fahrende MS "F [REDACTED]" näherte. Das Aufdrehen verzögerte sich, weil "G [REDACTED]" Binnenschiffe passieren ließ. Die Sichtweite betrug 350 bis 450 m. Es lief Ebbstrom. Als "F [REDACTED]" die "G [REDACTED]" in Sicht bekam, setzte "F [REDACTED]" die Maschine über "Stopp" auf "Voll rückwärts", konnte aber die Kollision nicht mehr verhindern. Beide Schiffe hatten Weserlotsen an Bord und das Radargerät auf Nahbereich eingeschaltet; sie wurden nicht fortlaufend von einer Landradarstation beraten.

Die Klägerinnen haben Ersatz von 4/5 des der Partenreederei des MS "G [REDACTED]" entstandenen, von ihnen als Versicherer beglichenen Schadens von der Beklagten verlangt und die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 1.747.831,52 DM an die Klägerin zu 1 sowie die Verurteilung der Beklagten zur Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in das MS "F [REDACTED]" beantragt. Sie haben geltend gemacht, MS "F [REDACTED]" sei bei schlechter Sicht mit überhöhter Geschwindigkeit (zeitweise 12 kn durch das Wasser) gefahren. Noch vor dem Sichten von "G [REDACTED]" habe "F [REDACTED]" nach dem Orten der von der Pier ablegenden "G [REDACTED]" den Kurs um 5 Grad nach Steuerbord geändert und dadurch die Kollision unvermeidbar gemacht. Die Radarwertung sei mangelhaft gewesen. Der Ausguck auf der Back habe versagt. "F [REDACTED]" habe durch ein Hart-Backbord-Manöver den Zusammenstoß verhindern können. Der Führung von "G [REDACTED]" könne nicht das Ablegen und die geplante Durchführung mit Aufdrehen über Backbord zur Last gelegt werden, da sie genügend Zeit gehabt hätte und nur durch passierende Binnenschiffe am sofortigen Aufdrehen gehindert wurde. Ihr fehlgeschlagener Versuch, das Fahrwasser

nochmals zu queren, könne angesichts der überwiegenden Fehler von "F [REDACTED]" nur mit einem Fünftel Mitverschulden bewertet werden.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt und geltend gemacht, "G [REDACTED]" habe in Kenntnis, daß "F [REDACTED]" sich näherte, bei schlechter Sicht abgelegt und für ein zeitraubendes Manöver zweimal das Fahrwasser gequert. Die Geschwindigkeit bei der Annäherung an MS "G [REDACTED]" sei nicht übermäßig gewesen. "F [REDACTED]" habe nicht damit zu rechnen brauchen, daß "G [REDACTED]", die im östlichen Fahrwasser für die Fahrt westerabwärts geortet wurde, das Fahrwasser erneut queren wollte. Die Kurskorrektur von 5 Grad habe den Passierabstand vergrößern sollen. "G [REDACTED]" habe die Vorbeifahrt von "F [REDACTED]" im östlichen Fahrwasser abwarten müssen.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage dem Grunde nach zu 5/16 des geltend gemachten Betrages (= 1/4 des behaupteten Schadens) im Rahmen des § 774 HGB für gerechtfertigt erklärt und die Klage im übrigen in Höhe von 1.200.259,17 DM abgewiesen. Mit der Revision erstreben die Klägerinnen, daß der Klaganspruch im vollen Umfang dem Grunde nach für berechtigt erklärt wird. Die Beklagte hat sich der Revision der Klägerinnen angeschlossen und beantragt, die Klage ganz abzuweisen. Beide Parteien haben beantragt, das Rechtsmittel ihres Gegners zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht (vgl. VersR 1973, 226) hat übereinstimmend mit dem Landgericht ein Verschulden beider zusammengestoßener Schiffe für dargetan erachtet. Gemäß Art. 4 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (I●) hat es das Verhältnis der Schwere des ihnen zur Last fallenden Verschuldens auf 3 (MS "G●") : 1 (MS "F●") bestimmt. Die Revision der Klägerinnen und die Anschlußrevision der Beklagten wenden sich vergeblich gegen diese Beurteilung.

1. Verschulden von MS "F●":

a) Das Berufungsgericht spricht von einem Anscheinsbeweis, daß MS "F●" kurz vor der Kollision mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren (Bl. 19) und daß dieser Anscheinsbeweis von der Beklagten nicht erschüttert worden sei. Die Tatsache der Kollision lasse nur den Schluß zu, daß der Ausguck versagt habe und die Geschwindigkeit von MS "F●" zu hoch gewesen sei (S. 22 BU). Diese Ausführungen werden mit Recht von der Anschlußrevision beanstandet. Erst wenn festgestellt worden ist, daß das Schiff bei der Fahrt im Nebel oder bei ungünstiger Sicht nicht mit mäßiger Geschwindigkeit im Sinne der Regel 16 a SeeSO gefahren ist, liegt ein Verstoß gegen eine Regel vor, der den Anscheinsbeweis für eine schuldhaft herbeigeführte Kollision begründet. Das Berufungsgericht hat aber, wie seine weiteren Ausführungen zeigen, nicht nur aus der Tatsache der Kollision bei schlechter Sicht auf zu schnelles Fahren geschlossen. Es hat vielmehr einen Verstoß gegen Regel 16 a SeeSO daraus hergeleitet, daß MS "F●" bei einer Sicht von 350 bis 450 m die

Geschwindigkeit nicht rechtzeitig derart herabgesetzt hat, daß bei plötzlichem Sichten eines anderen Schiffes, das nur mit mäßiger Geschwindigkeit fuhr, genügend Zeit und Raum blieb, um ihm mit Ruder- und Maschinenmanövern auszuweichen (vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht Bd. III Art. 16 SeeSO Anm. 5). MS "F [REDACTED]" hat unstreitig (Tatbestand S. 7), als MS "G [REDACTED]" in Sicht kam, die Maschine auf "Stopp" und sodann auf "Voll rückwärts" beordert, aber die Kollision nicht verhindern können. MS "G [REDACTED]" machte während dieser Zeit überhaupt keine Fahrt in Richtung "F [REDACTED]", sondern wurde lediglich vom Ebbstrom (2 kn) vertrieben. Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, daß MS "F [REDACTED]" hiernach nicht mit "mäßiger" Geschwindigkeit gefahren ist, als es sich MS "G [REDACTED]" näherte. Der zahlenmäßigen Feststellung der Geschwindigkeit bedurfte es nicht. Der Vorwurf zu schnellen Fahrens kann entgegen der Anschlußrevision auch nicht damit entkräftet werden, daß MS "F [REDACTED]" mit einem Queren des westlichen Fahrwassers durch MS "G [REDACTED]" nicht zu rechnen brauchte. Die Führung von MS "F [REDACTED]" wußte, daß MS "G [REDACTED]" von der Pier in N [REDACTED] für eine Reise wesenabwärts ablegen wollte. Im Radar wurde auch erkannt, daß sich "G [REDACTED]" von der Pier löste und sich quer zum Fahrwasser nach Osten bewegte (S. 7 Tatbestand). Ob das westliche Fahrwasser vollständig frei sein würde, wenn MS "F [REDACTED]" sich in Höhe der Pier befinden würde, war nicht sicher, zumal das Ablegen in verschiedener Weise vor sich gehen und das Fahrwasser längere Zeit in Anspruch nehmen konnte. Auch war mit Binnenschiffen im Fahrwasser zu rechnen, die das Ablegen und die Fahrt wesenabwärts behindern konnten. MS "G [REDACTED]" lag also nicht über- raschend für MS "F [REDACTED]" quer im Fahrwasser. Diese konnte sich auf eine etwaige Behinderung einstellen und nach der Ortung im Radar die Fahrt stärker herabsetzen, damit sie stoppen oder ausweichen konnte, wenn es die Lage nach dem optischen Sichten erforderte.

b) Zu Unrecht rügt die Revision der Klägerinnen, das Berufungsgericht habe nicht geprüft, ob nicht auch ein Verstoß von MS "F [REDACTED]" gegen Regel 16 b (Stoppen bei Hören eines Nebelsignals) und c (Stoppen bei Orten) vorliege. Regel 16 b scheidet nach dem Sachverhalt aus. Regel 16 c ergibt bei der Revierfahrt keinen besonders zu bewertenden Vorwurf neben dem Verstoß gegen Regel 16 a, weil bereits daraus der Vorwurf nicht rechtzeitigen Stoppens zu entnehmen ist.

c) Die Anschlußrevision der Beklagten wendet sich auch zu Unrecht gegen die Ansicht des Berufungsgerichts, daß der Ausguck auf der Back von MS "F [REDACTED]", der keine Warnung vor der querliegenden "G [REDACTED]" an die Brücke gab, versagt und dadurch schuldhaft die Kollision mitverursacht habe. Unbedenklich ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß ein Ausguck auf der Back regelmäßig einen Gegenkommer oder Stillieger bei schlechter Sicht früher ausmacht als die Besatzung auf der Brücke, zumal bei einem Abstand von 120 m von dieser zur Back. Auf dieser Erfahrung des täglichen Lebens beruht die Pflicht, einen Ausguck auf die Back zu stellen. Wenn die Anschlußrevision darauf verweist, daß hier Nebelbänke, wie es das Berufungsgericht selbst an anderer Stelle für möglich hält, oder Nebelschichten in geringerer Höhe über dem Wasserspiegel als der der Brücke die Sicht von der Back, aber nicht von der Brücke, behinderten, so fehlt es an einer Darlegung von Anhaltspunkten, daß solche Erscheinungen hier bei der Annäherung der Schiffe aufgetreten sind. Von keinem Beteiligten oder Zeugen sind Angaben dieser Art gemacht worden. Die bloße Möglichkeit, daß sie vorkommen, brauchte vom Berufungsgericht nicht beachtet zu werden.

d) Nach der Ansicht des Berufungsgerichts, die mit der des Bundesoberseeamts übereinstimmt, kommt es für die Ursächlichkeit des Verstoßes gegen die Regel 16 a SeeSO nicht darauf an, ob etwa MS "F [REDACTED]" bereits mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren ist, bevor sich die beiden Schiffe auf eine Entfernung genähert hatten, die die Möglichkeit eines Zusammenstoßes nicht mehr ausschloß. Trotz Fahrens mit überhöhter Geschwindigkeit vor Eintritt in den Nahbereich sei der Unfall bei sachgerechtem Verhalten normalerweise zu vermeiden gewesen. Es fehle somit der "Rechtswidrigkeits-Zusammenhang". Die Revision hält dies für verfehlt, weil der Unfall sich bei Fahrt mit mäßiger Geschwindigkeit bereits ab Reede Blexen und vor Tonne 30 in Kenntnis der Möglichkeit einer Begegnung bei Nordenham während des Ablegens von "G [REDACTED]" nicht ereignet hätte. Jedoch kann dies nicht ausreichen, um den rechtlich erheblichen Zusammenhang zwischen einem Verstoß gegen Regel 16 a SeeSO auf diesem Abschnitt der Fahrt und der Kollision bei Tonne 32 herzustellen. Erst wenn die Schiffe sich so weit genähert hatten, daß die Geschwindigkeit für das Passieren irgendwie bedeutsam werden konnte (z. B. für Ausweichen oder Stoppen), war eine zu große Geschwindigkeit generell geeignet, die Möglichkeit eines Zusammenstoßes nicht unerheblich zu erhöhen. Nur dann liegt auch der schädigende Erfolg im Schutzzumfang der Regel 16 a SeeSO. Hiernach brauchte das Berufungsgericht die Fahrweise der "F [REDACTED]" vor Tonne 30 nicht zu prüfen, denn bis zu diesem Abstand blieb in jedem Fall unzweifelhaft genügend Raum und Zeit, um auch bei bis dahin übermäßiger Geschwindigkeit und schlechter Sicht klar zu passieren. Die bloße Tatsache, daß "F [REDACTED]" bei ständig mäßiger Geschwindigkeit ab Blexen nicht in das Ablegemanöver von "G [REDACTED]" hätte hineinfahren können, begründet keinen rechtlich erheblichen Zusammenhang zwischen dem etwaigen Regelverstoß und dem Unfall.

e) Auch das Maschinenmanöver "Voll voraus" von etwa zwei Minuten Dauer nach dem Passieren von Tonne 30 brauchte das Berufungsgericht nicht besonders zu erörtern. Irrig nimmt die Revision an, es sei noch nach dem Orten von "Gotland" im Radar angeordnet worden (Tatbestand BU S. 7; Spruch des BOSA S. 30). In diesem Zeitpunkt wurde "Vorwärts halbe Kraft" befohlen. Das genügte aber, wie ausgeführt, nicht, um die Geschwindigkeit zur Verhütung der Kollision genügend herabzusetzen, was durch "Voraus langsam" oder "Stopp" noch hätte erreicht werden können. Die vorübergehende Erhöhung der Fahrstufe auf "Voll voraus" vor dem Orten von "G[REDACTED]" begründete hiernach kein für den Unfall ursächliches Verschulden des MS "F[REDACTED]". Die Anhörung eines Sachverständigen zu diesem Punkte erübrigte sich.

f) Das Berufungsgericht hat die Kursänderung von "F[REDACTED]" um 13.34 Uhr (Tatbestand S. 7) kurz vor der Kollision um 5 Grad nach Steuerbord der Schiffsführung nicht zur Last gelegt. In Übereinstimmung mit dem Bundesoberseeamt hat es kein unzulässiges Ausweichmanöver im Nebel vor dem optischen Sichten des georteten anderen Schiffes (vgl. Budde/Koch, Die Seestraßenordnung 17. Aufl. Regel 17 Anm. 14 f) angenommen, sondern nur eine geringe Kurskorrektur in der Absicht, im engen Revier das Schiff noch näher an die rechte Fahrwassergrenze zu bringen und den Abstand für das erwartete Passieren Backbord an Backbord zu vergrößern. Die Revision beanstandet, das Berufungsgericht habe den hierzu beantragten Sachverständigenbeweis nicht erhoben. Jedoch hatte sich der gerichtliche Sachverständige hierzu geäußert und allerdings eine Kursänderung von 5 Grad kurz vor der Kollision ohne optisches Sichten für unzulässig gehalten. Das Berufungsgericht ist

dem nicht gefolgt. Es stand ihm frei, abweichend vom Sachverständigen der Ansicht des Bundesoberseeamts beizutreten. Es ist auch nicht rechtsfehlerhaft, wenn das Berufungsgericht diese Kurskorrektur nicht als schuldhaft angesehen hat, weil "F [REDACTED]" aus ihrer Sicht ein Steuerbord-Manöver am ehesten für geeignet halten konnte, das klare Passieren zu unterstützen. Über die Möglichkeit, durch Radarbeobachtung das erneute Queren festzustellen, zu der sich der Sachverständige der Klägerinnen ausführlich geäußert (Gutachten S. 56 ff), die aber der gerichtliche Sachverständige (Bl. 84 GA) als zweifelhaft bezeichnet hatte, brauchte das Berufungsgericht keinen weiteren Sachverständigen zu vernehmen.

g) Das Berufungsgericht wirft MS "F [REDACTED]" nicht vor, schuldhaft unterlassen zu haben, die Kollision durch ein Ausweichmanöver mit "Hart Backbord" abzuwenden. Es meint, es könne nicht festgestellt werden, daß eine ausreichende Zeitspanne zur Verfügung gestanden habe, um ein solches Manöver zum Erfolg zu führen. Auch könnten Nebelbänke die Sicht gerade an der Kollisionsstelle verringert haben. Die Revision beanstandet die Auffassung des Berufungsgerichts als rechtlich fehlerhaft, jedoch ohne Grund. Es mag sein, daß für eine Sichtbehinderung durch Nebelbänke keine genügenden tatsächlichen Anhaltspunkte vorliegen und von einer Sicht von 350 bis 450 m auszugehen ist. Das Berufungsgericht hat aber mit Recht keinen besonderen Vorwurf, ein solches Manöver unterlassen zu haben, neben dem des zu schnellen Fahrens erhoben. Es führt zutreffend aus, daß der Vorwurf, nicht mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren zu sein, den weiteren enthält, so gefahren zu sein, daß keine Aussicht mehr bestand, die Kollision durch ein Ausweichmanöver zu vermeiden. Der Spruch des Bundesoberseeamts hatte ebenfalls die Unterlassung eines Backbordmanövers dem Lotsen von MS "F [REDACTED]" nicht zur Last gelegt,

weil er in der Lage, in die er durch zu schnelles Fahren geraten war, das bloße Maschinenmanöver "Voll rückwärts" als das allein geeignete Mittel ansehen durfte, die drohende Kollision noch zu vermeiden oder in ihrer Auswirkung abzuschwächen.

## 2. Verschulden von MS "G [REDACTED]":

a) Das Berufungsgericht läßt bei der Beurteilung des Verhaltens von MS "G [REDACTED]" offen, ob bereits die Anlage des Ablegemanövers (Aufdrehen über Backbord statt mit Steuerborddrehung in das östliche Fahrwasser) ungewöhnlich und unseemännisch war (so das Seeamt). Es meint, es fehle jedenfalls der adäquate ursächliche Zusammenhang (Rechtswidrigkeitszusammenhang), was die Anschlußrevision rügt. Das Berufungsgericht fügt hinzu, daß die Art des Ablegens umständlich erscheine und gewisse Gefahrenmomente in sich geborgen habe. Das Berufungsgericht will also aus der Planung des Manövers jedenfalls noch keinen Schuldvorwurf gegen MS "G [REDACTED]" herleiten. Die Absicht, wegen der Enge des Fahrwassers bei den Stacks über Backbord aufzudrehen, was ein zweimaliges Queren des westlichen Fahrwassers nötig machte und zur Querlage bei Annäherung von MS "F [REDACTED]" führte, läßt also nach Ansicht des Berufungsgerichts die erforderliche Sorgfalt noch nicht außer acht. Das ist nicht zu beanstanden. Die Anlage des Manövers brauchte nicht bereits zwangsläufig zu unzulässigen Behinderungen der durchgehenden Schifffahrt zu führen.

b) Die Anschlußrevision rügt weiter, das Berufungsgericht habe zu Unrecht keinen Schuldvorwurf gegen MS "G [REDACTED]" deshalb erhoben, weil es das Ablegemanöver noch begonnen habe, als damit zu rechnen war, das gemeldete

MS "F [REDACTED]" werde vor der Pier von Nordenham eintreffen, während MS "G [REDACTED]" treibend quer im westlichen Fahrwasser lag. Das sei ein selbständiger Verstoß gegen § 38 SeeSchSO neben dem des nochmaligen Querens des Fahrwassers zwecks Aufdrehens über Backbord. Jedoch behinderte MS "G [REDACTED]" nach dem festgestellten Sachverhalt durch den Beginn des Ablegemanövers mit Rückwärtsfahrt noch nicht die durchgehende Schifffahrt. Bei zügiger Durchführung des Manövers wäre das westliche Fahrwasser frei gewesen, als MS "F [REDACTED]" sich näherte. Erst die durch Passieren nicht gemeldeter Binnenschiffe eingetretene Verzögerung und der Versuch, nunmehr noch unter erneutem Queren des westlichen Fahrwassers das Aufdrehmanöver auszuführen, führte zur Behinderung von MS "F [REDACTED]" unter Verstoß gegen § 38 SeeSchSO. Das Berufungsgericht hat dieses Verhalten als leichtfertiges und besonders schwerwiegendes Verschulden betrachtet. Die Revision meint dazu, die Ausführungen des Berufungsgerichts seien widerspruchsvoll. Entweder hätten Kapitän und Lotse die beiden Radargeräte beobachtet, was das Berufungsgericht als fehlerhaft bezeichnet, oder sie hätten die Aufmerksamkeit ohne Radarbeobachtung nur auf das Schiff und die Sicht voraus gerichtet. Das Urteil ist ersichtlich dahin zu verstehen ("Dieses leichtfertige Verhalten kann nur darauf zurückgeführt werden, daß das Fahrwasser nicht mit der gebotenen Sorgfalt beobachtet worden ist ..."), es solle ein alternativer Erklärungsversuch für das erneute Queren, obwohl das Fahrwasser nicht frei war, gegeben werden. Der Vorwurf schuldhaften unzulässigen Querens ist in dem einen wie in dem anderen Falle in gleicher Weise begründet.

II. Das Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens (Art. 4 IÜZ) ist vom Berufungsgericht rechtlich einwandfrei bestimmt worden. Die beiderseitigen

Fehler bleiben nach dem Ergebnis der Prüfung von Revision und Anschlußrevision, die beide unbegründet sind, unverändert bestehen. Mit Recht ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß das unzulässige Quermanöver besonders schwer zu bewerten ist, weil es die Kollisionsgefahr geschaffen hat. Allerdings ist auch das Fahren im Nebel mit überhöhter Geschwindigkeit in der unsicheren Lage bei der Annäherung an die Pier von Nordenham ein erhebliches Fehlverhalten. Anders als beim Zusammenstoß mit einem bei Nebel im Fahrwasser ankernden Schiff (BGH, Urt. v. 2. 7. 59 - II ZR 96/58, Hansa 1959, 2485) trat hier aber die zu hohe Geschwindigkeit des anfahrenden Schiffs bei der Bewertung des Mitverschuldens zurück, weil MS "G[REDACTED]" ohne Notwendigkeit in "unverantwortlicher" Weise (Spruch des Bundesoberseeamts S. 27) in das westliche Fahrwasser vor den Bug des aufkommenden MS "F[REDACTED]" gelaufen ist. Die Verteilung des Schadens im Verhältnis 3 : 1 gemäß § 287 ZPO läßt hiernach keinen Rechtsfehler erkennen.

III. Die persönliche Haftung der Beklagten ist auch nach dem Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 (BGBl. I 1966) am 6. April 1973 (Bekanntmachung vom 21. März 1973 - BGBl. I 266) nach § 774 HGB a. F. beschränkt. Das Gesetz 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. Die dem Zwischenurteil gemäß § 304 ZPO beigefügte Einschränkung "im Rahmen des § 774 HGB" muß daher bestehen bleiben.

IV. Über die Kosten der erfolglos gebliebenen Rechtsmittel (beide Berufungen sowie Revision und Anschlußrevision) ist alsbald gemäß §§ 97, 92 ZPO zu befinden. Die Entscheidung darf nicht dem Betragsverfahren überlassen bleiben, da der weitere Verlauf des Rechtsstreits sie nicht mehr beeinflussen kann (BGHZ 20, 397).

Stimpel

Liesecke

Dr. Bauer

Dr. Tidow

Bundschuh