

49. 1. Zum Begriff der Hilfsleistung in Seenot.

2. Kann die Hilfsleistung auch darin bestehen, daß das hilfeleistende Schiff das gefährdete Schiff nur begleitet, um bei Eintritt unmittelbarer Gefahr sofort einzugreifen?

§§ 740 flg.

I. Zivilsenat. Urt. v. 15. Juni 1927 i. S. P. (Wekl.) w. S. S. W.
N.-G. (Rl.). I 388/26.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 2. Januar 1925 befand sich der der Beklagten gehörige Fischdampfer „Blücher“ im Weißen Meer bei Cap Ranin. Während des Fischens bekam das Schiff plötzlich einen Stoß und die Maschine blieb stehen. Später gelang es zwar, die Maschine wieder in Gang zu bringen, aber sie arbeitete schwer und lief nicht mit der regelrechten Umdrehungszahl. Der erste Maschinist meldete dies dem Kapitän mit dem Bemerken, er denke, mit langsamer Fahrt die Maschine gebrauchen zu können, könne aber dafür nicht einstehen. Der Kapitän rief hierauf dem der Klägerin gehörenden Dampfer „Bremerhaven“, der in der Nähe fischte, durch Morse spruch zu: „Ich brauche Hilfe, bleiben Sie bei mir“. Die „Bremerhaven“ kam an den „Blücher“ heran, und die Kapitäne der beiden Schiffe verabredeten, daß die „Bremerhaven“ schleppbereit den „Blücher“ bis zur Küste begleiten solle, um ihn, falls er nicht mehr dampfen

könne, zu schleppen. Diese Begleitung wurde auch ausgeführt. Als am 4. Januar 1925 Land voraus in Sicht kam, meldete der erste Maschinist des „Blücher“ seinem Kapitän, er glaube, das Schiff könne jetzt aus eigener Kraft den nächsten Hafen erreichen. Hierauf erklärte der Kapitän des „Blücher“ dem Kapitän der „Bremerhaven“, er könne jetzt wohl allein fahren, und entließ das Begleit-schiff. Die Begleitfahrt hat 44 Stunden gedauert.

Die Klägerin fordert für die Inanspruchnahme ihres Dampfers eine Entschädigung; sie verlangt Ersatz für den durch frühzeitigen Abbruch der Fangreise entstandenen Fangausfall und einen besonderen Hilfslohn, da der Dampfer „Blücher“ sich in Seenot befunden habe. Die Beklagte hat den Klagenanspruch nach Grund und Betrag bestritten.

Die Instanzgerichte haben der Klägerin Hilfslohn einschließlich Entschädigung für Fangausfall zugebilligt. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

1. Das Berufungsgericht hat festgestellt, beim Dampfer „Blücher“ sei der Verschlusring der Abdichtung des Stevenrohres erheblich beschädigt gewesen, und zwar im Zusammenhang damit, daß sich ein Draht mit Schäkel zwischen Schiffschraube und Verschlusring eingeklemmt gehabt habe. Dabei habe sich die gesamte Wellenleitung nach hinten verschoben, so daß Drucklager und Wellenlager sich beim Gange der Maschine stark erhitzt hätten. Eine dauernde Kühlung der Schraubenwelle sei erforderlich gewesen. Eine Öl-kühlung, für die übrigens der Öl-vorrat nicht gereicht hätte, sei nicht möglich gewesen, da beim Lösen der Stopfbüchse Wasser in den Wellentunnel gelaufen wäre. Bei der allein möglichen Seewasser-schmierung habe aber dauernd die Gefahr bestanden, daß die Schmierung nicht reichte, sowie daß durch kleine, im Wasser befindliche Fremdkörper die Schwanzwelle festbrannte und so die Maschine völlig versagte. Hiernach habe ein erheblicher Maschinenschaden des Dampfers vorgelegen, der sich zu ungünstiger Fahrzeit im Weißen Meer etwa 30 Seemeilen NNO von Cap Kanin befunden habe. Unter diesen Umständen habe nach dem Verhalten der Schiffsmaschine während der kritischen Zeit ein verständiger Maschinist und mit ihm der Kapitän des Dampfers „Blücher“ bei sorgfältiger Prüfung, soweit sie unterwegs möglich

gewesen sei, zu der Auffassung gelangen dürfen, daß auf die Maschine kein Verlaß sei. Der Kapitän des „Blücher“ habe es bei Antritt der Rückreise nicht darauf ankommen lassen dürfen, ob er sich in dem stets drohenden Augenblick des Versagens der Maschine in der Nähe eines hilfsbereiten Schiffes befinden werde. Er habe während der Fahrt bis in die Nähe der Küste nicht auf eine Schlepperhilfe rechnen können. Es sei daher zur Abwendung der dem Schiffe drohenden schweren Gefahr eine vernünftige Maßnahme des Kapitäns gewesen, den in der Nähe befindlichen Fischdampfer „Bremerhaven“ zu bitten, sein Schiff auf der Heimreise bis in die Nähe der Küste zu geleiten.

Diese Erwägungen des Berufungsgerichts bejagen, daß ein verständiger Schiffsführer bei vernünftiger Beurteilung aller damals gegebenen Verhältnisse mit Grund eine Entwicklung der Sachlage annehmen durfte, die von der Schiffsbefahrung allein nicht überwunden werden konnte und ohne alsbaldige Hilfe von dritter Seite die Beschädigung oder den Untergang des Schiffes herbeiführen würde. Sie enthalten ferner die Feststellung, daß zur Abwendung der danach für die Sicherheit des Schiffes bestehenden Gefahr die Begleitung des Dampfers „Blücher“ durch den Dampfer „Bremerhaven“ bis in die Nähe der Küste eine zweckmäßige Maßnahme war, die unter den obwaltenden Umständen von einem verständigen Schiffsführer bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht unterlassen werden durfte.

Wenn danach das Berufungsgericht das Vorliegen einer Hilfsleistung in Seenot nach § 740 HGB. angenommen hat, so ist darin kein Rechtsirrtum zu erblicken. Die Revision vertritt den Standpunkt, der Begriff der Seenot erfordere einen Zustand, der ohne Abwendung von dritter Seite mit Notwendigkeit den Eintritt des nachteiligen Ereignisses zur Folge haben werde, oder erfordere doch, daß bei verständiger Beurteilung der Sachlage zur kritischen Zeit der Untergang des Schiffes als notwendig eintretend habe angesehen werden müssen. Diese Ansicht steht mit der herrschenden Rechtsprechung in Widerspruch. Denn danach liegt eine Seenot im Sinne von § 740 HGB. auch dann vor, wenn das Schiff durch Umstände, die der Seeschifffahrt eigentümlich sind, derart gefährdet ist oder einem verständigen Schiffsführer bei sorgfältiger Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse als derart gefährdet erscheinen kann,

daß das Schiff, falls es auf eigene Kraft und Hilfsmittel angewiesen bliebe, voraussichtlich beschädigt werden oder verloren gehen würde (RGZ. Bd. 47 S. 195, Bd. 59 S. 312). Im übrigen bedarf es keiner weiteren Darlegung, daß der Annahme einer Rettung aus Seenot nicht entgegen gehalten werden kann, die Reise des Dampfers „Blücher“ bis in die Nähe der Küste sei tatsächlich gelungen, ohne daß eigentliche Schleppdienste des helfenden Schiffes erforderlich geworden seien (RGU. vom 24. Oktober 1914 I 166/14 in HanjBztg. 1915 Hauptbl. S. 35 Nr. 17; RGZ. Bd. 85 S. 369).

2. Der Berufsungsrichter hat die Entschädigung auf 10000 RM bemessen und dabei den durch die Hilfsleistung entstandenen Fangausfall der „Bremerhaven“ mit 6000 RM und den eigentlichen Hilfslohn mit 4000 RM eingezehlt. Dazu hat er ausgeführt, die Hilfsleistung sei für den Dampfer „Bremerhaven“ ein gefahrloses Unternehmen gewesen, das weder die Bereithaltung von Apparaten noch besondere Anstrengungen erfordert und lediglich in einer Schleppbereitschaft während 44 Stunden bestanden habe. Wenn die Revision meint, diese Feststellungen rechtfertigten nicht die Höhe des zugesprochenen Hilfslohnes, so betrifft diese Rüge das der Nachprüfung des Revisionsgerichts entzogene Tatsachengebiet.