

4. Kommen Feuer und Kost der Mannschaft während des Aufenthaltes im Nothafen nach Anlaufen desselben wegen Eisgefahr als große Haverei auch dann in Rechnung, wenn das Schiff im Nothafen eingefroren ist?

§. 6. B. Art. 708 Ziff. 4.

I. Civilsenat. Urtheil v. 6. März 1897 i. S. Chr. (Kl.) w. S. & M. (Bekl.).
Rep. I. 380/96.

- I. Landgericht Altona.
- II. Oberlandesgericht Kiel.

Der Dampfer „Mira“, dessen Korrespondentzähler die Beklagte war, geriet im Februar 1895 auf der Fahrt von Grangemouth nach Flensburg im großen Belt in Eisgefahr und mußte am 17. Februar havariert zur Rettung von Schiff und Ladung Kjerterminde als Nothafen anlaufen. In demselben hat das Schiff vom 18. Februar bis zum 14. März gelegen. Bei Aufmachung der Dispache entstand Streit darüber, ob die Feuer und das Kostgeld der Schiffsmannschaft während dieser Zeit als große Haverei anzusehen sei. Der Kläger verlangte als Vertreter der beteiligten Versicherungsgesellschaften Streichung dieses Betrages aus der Dispache. Beide Instanzgerichte wiesen die Klage ab. Auf die Revision des Klägers ist das Berufungsurteil aufgehoben worden aus folgenden

Gründen:

„Unstreitig ist die „Mira“ auf dem Wege von Grangemouth nach Flensburg im großen Belt durch Treibeis und Packeis in Gefahr geraten und hat zur Rettung von Schiff und Ladung aus dieser Gefahr Kjerterminde als Nothafen havariert anlaufen müssen. Danach liegt der Fall des Art. 708 Ziff. 4 §. 6. B. vor. Nach Abs. 2. 3 daselbst gehören zur großen Haverei nicht nur die Kosten des Ein- und Auslaufens, sondern auch die Feuer und Kost der Schiffsmannschaft für die Zeit des Aufenthaltes, in der die Gefahr bestand, die das Einlaufen in den Nothafen herbeigeführt hat. Nach Abs. 3 würden, da das Schiff havariert eingelassen ist, die Aufenthaltskosten jedenfalls für die Zeit in Rechnung kommen, die zur Ausbesserung des Schiffes nötig war.

Die „Mira“ hat unstreitig vom 18. Februar bis 14. März im Nothafen gelegen. Streitig ist, ob dieser Aufenthalt seinen Grund in der andauernden Eisgefahr hatte. Der Kläger behauptet, daß die Eisverhältnisse im Belt und im Flensburger Hafen, wohin das Schiff bestimmt war, der „Mira“ die Fortsetzung der Reise unmöglich gemacht hätten, die Kosten des Aufenthaltes unter allen Umständen auch ohne das Anlaufen des Nothafens entstanden wären. In erster Instanz ist . . . behauptet, der Aufenthalt in Kjerterminde sei dadurch herbeigeführt, daß die Einfahrt in die Flensburger Förde durch Eis verschlossen gewesen sei. In der Klage ist noch behauptet, die „Mira“ habe in Kjerterminde so lange gewartet, bis die Beklagte ihr Nachricht gegeben habe, daß die Einfahrt in die Förde durch Zerbrechen des Eises möglich sei.

Der Berufungsrichter stellt auf Grund der Aussagen der Zeugen . . . fest, daß der Aufenthalt durch dieselbe Eisgefahr herbeigeführt sei, durch die das Anlaufen des Nothafens notwendig wurde, und ist der Meinung, daß daran nichts geändert werde, auch wenn die Behauptungen des Klägers im vollen Umfange erwiesen würden.

Die Revision greift dies mit Recht als Verletzung des Art. 708 Biff. 4 H.G.B. an.

Der Kapitän des Schiffes . . . hat eidlich bekundet, daß er nach dem Anlaufen des Nothafens am 17. Februar bis zum 14. März daselbst verblieben sei, weil sich schon vorher vor Kjerterminde eine feste Eisdecke gebildet, die es ihm unmöglich gemacht habe, den Hafen ohne Gefährdung des Schiffes zu verlassen. Am 14. März habe er die Eisdecke vor Kjerterminde durchbrechen können. Er habe bestimmt geglaubt, daß er die Flensburger Förde passieren könne, wenn er Kjerterminde verlassen könnte. Der Schiffsrheber Dr. zu Flensburg hat eidlich bekundet, daß die „Mira“ am 17. März in Flensburg als eines der ersten Schiffe eingelaufen sei, welche die Förde nach der Eissperre passierten, die im allgemeinen vom 6. Februar bis zum 21. März gedauert habe. Das . . . Schreiben der Kreisbauinspektion zu Flensburg vom 1. Oktober 1895. bestätigt, daß vom 6. Februar ab für die Flensburger Förde, Sonderburg, Alsensund und den ganzen Norden die vollige Eissperre eingetreten sei, das schwere

Eis erst am 16. März in der äußeren Föhrde durchbrochen und die ersten Frachtdampfer angekommen seien.

Daraus läßt sich entnehmen, daß die „Mira“, wie der Kläger behauptet hat, in der Zeit vom 18. Februar bis zum 14. März durch die völlige Eisperre in der Flensburger Föhrde nach Flensburg, ihrem Bestimmungsorte, nicht hätte gelangen können, den Aufenthalt also auch ohne die Eisgefahr gehabt hätte, die sie in den Nothafen trieb. Zugleich ergibt sich aber daraus für die Aussage des Kapitäns . . . : „die feste Eisdecke vor Kjerteminde habe es ihm bis zum 14. März unmöglich gemacht, den Nothafen ohne Gefährdung des Schiffes zu verlassen“, das Verständnis, daß er den Nothafen nicht verlassen hat, weil der Nothafen zugefroren war.

Einfrieren im Nothafen ist aber kein Havereigrund, sondern ein gewöhnlicher Zufall der Seefahrt, wie widrige Winde und ähnliche Zufälle.

Vgl. Entsch. des R.D.F.G.'s Bd. 23 S. 343. 347.

Konnte die „Mira“, weil sie eingefroren war, den Nothafen nicht verlassen, so kommt es darauf, ob die Eisgefahr im offenen Wasser auch bestand, nicht an. Nicht weil diese Gefahr für das eingefrorene Schiff nicht mehr bestand (denn das liegt immer vor, wenn der schützende Nothafen erreicht ist), sondern weil mit dem Einfrieren der im Art. 708 Ziff. 4 F.G.B. vorausgesetzte ursachliche Zusammenhang zwischen dem Havereifall und dem Aufenthalte und dessen Kosten aufgehoben wird. Das ist ganz klar, wenn erwogen wird, daß die Kosten des Aufenthaltes infolge der Eisperre und der Unmöglichkeit, in den Bestimmungshafen Flensburg einzulaufen, auch ohne die Eisgefahr entstanden wären.“ . . .