

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

HGB §§ 740, 749

Leistet ein Kriegsschiff einem anderen Schiff
in Seenot erfolgreich Hilfe, so hat der Eigen-
tümer des Kriegsschiffes Anspruch auf Hilfs-
lohn.

BGH, Urteil vom 4. Juli 1977 - II ZR 55/75 - OLG Bremen
- LG Bremen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 55/75

URTEIL

Verkündet am

4. Juli 1977

Kaufmann

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch den Bundesminister für Verteidigung,
dieser vertreten durch die Wehrbereichsverwaltung I K,
Fstraße, K,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Prof. Dr. -

gegen

die Reederei N. E GmbH & Co. KG,
Am S, B,

vertreten durch die N. E GmbH,
diese vertreten durch ihre Geschäftsführer Ferdinand E,
H, und Herbert R, Hi

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr.
und Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Mai 1977 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts Bremen vom 19. Februar 1975 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Am 22. August 1970 brach gegen 14.40 Uhr auf dem von der Beklagten bereederten Fischtrawler "V[REDACTED] Re[REDACTED]" Feuer aus. Zu jenem Zeitpunkt befand sich das - von Br[REDACTED] zu einer Fangreise auslaufende - Schiff auf der Außenweser bei Tonne 3. Kurze Zeit später ließ der Kapitän des Trawlers über Elbe-Weser-Radio den Notruf verbreiten, daß er wegen Feuers an Bord dringend Hilfe benötige. Darauf eilten die Zerstörer "1" und "4" der Klägerin, die sich auf der Fahrt von K[REDACTED] nach W[REDACTED] befanden, "V[REDACTED] Re[REDACTED]" zu Hilfe. Von etwa 16.20 Uhr bis 18.30 Uhr beteiligten sie sich - neben anderen Fahrzeugen - an den Lösch- und weiteren Hilfsarbeiten. "1" übernahm anschließend den Transport eines verletzten Besatzungsmitglieds des Trawlers nach W[REDACTED]. Dorthin lief auch "4" um 20.30 Uhr weiter, nachdem es zu diesem Zeitpunkt einem gegen 18.10 Uhr an der Unfallstelle eingetroffenen Feuerlöschboot gelungen war, das Feuer unter Kontrolle zu bringen. Später verbrachten zwei Schlepper "V[REDACTED] Re[REDACTED]" nach B[REDACTED], wo das Schiff am 23. August 1970 gegen 3 Uhr festgemacht werden konnte. Sein Restwert betrug rund 800.000 DM.

Die Beklagte und ihre Versicherer haben als Ersatz für die Aufwendungen der an der Hilfeleistung beteiligten Schiffe 45.529,45 DM gezahlt, davon an die Klägerin 7.998,46 DM. Ferner haben die Beklagte und ihre Versicherer für Hilfslöhne 168.000 DM entrichtet. Von diesem Betrag hat die Klägerin 40.000 DM erhalten. Mit der Klage fordert sie von der Beklagten einen weiteren Hilfslohn von 40.000 DM nebst Zinsen.

Die Beklagte hält diesen Anspruch für unbegründet. Nach ihrer Ansicht kann die Klägerin für Hilfeleistungen durch ihre Kriegsschiffe - zumindest gegenüber einem deutschen Schiff - keinen Hilfslohn beanspruchen. Jedenfalls sei hier ein solcher Anspruch durch die "lediglich im Interesse einer außergerichtlichen Erledigung und ohne Präjudiz erfolgte" Zahlung von 40.000 DM befriedigt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Wird ein Schiff aus Seenot durch die Hilfe dritter Personen gerettet, so steht diesen gem. § 740 Satz 1 HGB ein Anspruch auf Hilfslohn nach Maßgabe der §§ 741 ff. HGB zu. Dritter kann, wie sich aus § 742 Abs. 2 HGB ergibt, jeder mit Ausnahme der Besatzung des in Not geratenen Schiffes sein, somit auch die Besatzung eines Kriegsschiffes (Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. II § 740 Anm. 24; Prüssmann, Seehandelsrecht § 740 Anm. B 4 b; Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht § 740 Rdn. 4; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 410/411; Schimming, Bergung und Hilfeleistung im Seerecht und im Seeversicherungsrecht S. 19; Ewald/Graf, Strandungsordnung 2. Aufl. S. 85) - wobei Anspruchsberechtigter der Eigentümer des Kriegsschiffes

ist (vgl. Schaps/Abraham aaO. § 749 Anm. 6; Prüssmann aaO. § 749 Anm. B; Wüstendörfer aaO. S. 418). Alles was die Beklagte demgegenüber für ihre Ansicht vorbringt, Kriegsschiffe könnten keinen Hilfslohn verlangen, überzeugt nicht:

1. Die Entstehungsgeschichte der Vorschriften über Bergung und Hilfeleistung in Seenot (§§ 740 bis 753 HGB) spricht nicht gegen, sondern für die Zubilligung von Hilfslohn an ein Kriegsschiff, das einem in Seenot befindlichen Fahrzeug erfolgreich Hilfe geleistet hat. Diese Vorschriften beruhen im wesentlichen auf den Bestimmungen des Brüsseler Übereinkommens vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot (IÜS) - RGBL. 1913, 66. Zwar sieht Art. 14 IÜS vor, daß das Übereinkommen auf Kriegsschiffe sowie auf Staatsschiffe, die ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, keine Anwendung findet. Jedoch ist diese Vorschrift in die §§ 740 ff. HGB nicht übernommen worden. Davon abgesehen betrifft sie nur den Fall, daß einem Kriegs- oder Staatsschiff Hilfe in Seenot geleistet worden ist; hingegen greift sie nicht ein, wenn ein solches Fahrzeug selbst als Retter tätig war (Tambacopoulos, Das Brüsseler Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die maritime Bergung und Hilfeleistung S. 52; Schaps/Abraham aaO. Anm. zu Art. 14 IÜS). Demgemäß ist - wie das Berufungsgericht näher belegt hat - auch im US-amerikanischen, englischen und französischen Recht anerkannt, daß dem Staat für die Hilfeleistung durch ein Kriegsschiff grundsätzlich ein Hilfslohnanspruch zusteht.

2. Es ist richtig, daß sich die Vorschriften über die Bergung und Hilfeleistung in Seenot im Vierten Buch des Handelsgesetzbuchs befinden, welches die Überschrift "Seehandel" trägt. Ferner trifft es zu, daß Art. 7 EGHGB (in der bis zum 5. April 1973 geltenden und insoweit durch Art. 2 Nr. 1 des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 - BGBl. I 966 - sachlich nicht geänderten Fassung) die Anwendung bestimmter Vorschriften des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs auf "Nichterwerbschiffe" anordnet und unter diesen die §§ 740 ff. HGB nicht aufgeführt sind. Beides hindert jedoch nicht, die genannten Paragraphen auf Nichterwerbsschiffe anzuwenden. Insbesondere enthält Art. 7 EGHGB keine abschließende Aufzählung derjenigen Bestimmungen des Vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs, die auch für Nichterwerbsschiffe gelten sollen. Vielmehr betrifft die Vorschrift nur solche Regelungen, bei denen es von der Sache her zweifelhaft sein kann, ob oder inwieweit sie für Nichterwerbsschiffe passen. Solche Zweifel bestehen hinsichtlich der Bestimmungen über die Bergung und Hilfeleistung in Seenot nicht. Der Gedanke, den Sachretter auf See, der ohne das Bestehen einer rechtlichen Verpflichtung hierzu (anders Art. 11 IÜS und § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 15. Dezember 1956 - BGBl. II 1579 für den Fall, daß sich Menschen in Seenot befinden) vielfach unter Einsatz des eigenen Lebens oder eigener hoher Werte tätig wird, mit einem billigen Anteil am Wert der geretteten Sachen zu entschädigen, trifft gleichermaßen auf Erwerbs- und Nichterwerbsschiffe zu. Da damit die Leistung des Retters honoriert werden soll, wäre es unverständlich, ihn je nach der Bestimmungsart des von ihm verwendeten oder geretteten

Schiffes verschieden zu behandeln. Aus dieser Sicht hat auch der Umstand keine wesentliche Bedeutung, daß § 749 Abs. 1 HGB, der die Verteilung des Berge- oder Hilfslohns bei der Rettung eines Fahrzeugs durch ein anderes Schiff betrifft, von der Aufteilung zwischen dem Reeder (worunter nach § 484 HGB der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes zu verstehen ist), dem Schiffer und der übrigen Besatzung spricht und das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 lediglich in § 743 HGB, hingegen nicht in § 749 Abs. 1 HGB das Wort "Reeder" durch das Wort "Eigentümer" (des Schiffes) ersetzt hat. In dem letzten Punkte ist der Beklagten außerdem entgegenzuhalten, daß das Seerechtsänderungsgesetz, soweit es einzelne Bestimmungen der Vorschriften über die Bergung und Hilfeleistung in Seenot neu gefaßt hat, in erster Linie die Einführung eines persönlichen Berge- bzw. Hilfslohnanspruchs gegen den Eigentümer der geretteten Sachen im Auge hatte, während damit eine umfassende Modernisierung oder Neuformulierung der §§ 740 ff HGB noch nicht erfolgen sollte (vgl. Herber, Hansa 1972, 795, 796/797). Auch im Schrifttum wird angenommen, daß § 749 HGB auf Nichterwerbschiffe anwendbar ist (Schaps/Abraham aaO. § 749 Anm. 2; Prüssmann aaO. § 749 Anm. A; vgl. auch OLG Hamburg Seuff. Arch. Bd. 69 Nr. 222).

3. Entgegen der Ansicht der Beklagten stellt sich bei Zubilligung eines Hilfslohns an die Klägerin nicht das "Problem seiner Verteilung". Die Klägerin hat vorgetragen, daß sie den in § 749 Abs. 1 HGB für die Verteilung des Hilfslohns vorgesehenen Maßstab (2/3 der Schiffseigentümer, 1/6 der Schiffer,

1/6 die übrige Besatzung) einhalten werde. Auch darf mit ihrer Zustimmung ein Soldat eine "Belohnung in bezug auf seine dienstliche Tätigkeit annehmen" (§ 19 Soldatengesetz vom 19. März 1956 - BGBI. I 114). Selbst wenn daher der gesetzliche Lohnanspruch der Besatzung nach § 749 Abs. 1 HGB überhaupt unter den Begriff der "Belohnung" im Sinne jener Vorschrift fallen sollte, kann die Klägerin den Hilfslohn unter die Besatzung nach dem Verteilungsmaßstab des § 749 Abs. 1 HGB aufteilen. Nicht richtig ist es, daß § 3 der Wehrdisziplinarverordnung vom 15. März 1957 - BGBI. I 189 - es ausschließt, die Besatzung eines Kriegsschiffes an dem Hilfslohn zu beteiligen. Die Vorschrift behandelt die "förmliche Anerkennung" für vorbildliche Pflichterfüllung oder hervorragende Einzeltaten eines Soldaten. Hingegen befaßt sie sich mit der Frage, ob ein Soldat eine Vergütung für eine dienstliche Tätigkeit empfangen darf, überhaupt nicht. Überdies ist in § 749 Abs. 1 HGB eine ganz spezielle Regelung zu sehen, die den besonderen Gefahren der Seefahrt, dem Einsatz von Schiff und Besatzung bei einer Hilfeleistung sowie dem Interesse aller an der Seefahrt Beteiligten an gegenseitiger Hilfe sinnvoll Rechnung trägt. Daß die Vorschrift für die Besatzung eines Kriegsschiffes oder eines sonstigen Staatsschiffes nicht wie für jedes andere Fahrzeug auf See gelten soll, ist nicht einzusehen. Dem suchte die öffentliche Hand schon seit langem ~~dadurch~~ Rechnung zu tragen, daß sie an die Besatzung eines rettenden Staatsschiffes eine angemessene Belohnung aus dem Hilfslohn zahlte (vgl. z.B. Erlaß des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe und für öffentliche Arbeiten vom 20. Mai 1881 - auszugsweise abgedruckt bei Perels, Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche S. 319 -

sowie den bei Ewald/Graf aaO. S. 85 inhaltlich wiedergegebenen Erlaß des Reichsverkehrsministeriums vom 7. Januar 1926).

4. Der Senat teilt nicht die Ansicht der Beklagten, daß eine Anwendung der §§ 740 ff. HGB gegen den "Gleichbehandlungsgrundsatz" verstoße, weil von dem Eigentümer eines Kriegs- oder Staatsschiffes, dem ein Dritter in Seenot erfolgreich Hilfe leiste, kein Hilfslohn verlangt werden könne. Letzteres ist nicht richtig. Wie oben unter 1. bereits dargelegt wurde, ist die Regelung des Art. 14 IÜS nicht in die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Bergung und Hilfeleistung in Seenot übernommen worden. Ferner besteht kein sachlich durchgreifender Grund dafür, Rettungshandlungen gegenüber einem Kriegs- oder einem Staatsschiff rechtlich anders als gegenüber sonstigen Fahrzeugen zu behandeln. Das zeigt auch Art. 1 des Protokolls vom 27. Mai 1967 zur Änderung des Brüsseler Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 29. September 1910. Danach wird Art. 14 IÜS durch die Regelung ersetzt, daß "dieses Übereinkommen auch auf Hilfeleistungs- oder Bergungsdienste Anwendung findet, die von einem Kriegsschiff oder einem Staatsschiff oder einem von einem Staat oder von einer Körperschaft des öffentlichen Rechts betriebenen oder gecharterten Schiff oder für ein solches Schiff geleistet werden ..." (vgl. hierzu auch Herber, Hansa 1967, 1350, 1352, der darauf hinweist, daß sich die deutsche Delegation zur Zeichnung des - bisher allerdings von der Bundesrepublik Deutschland noch nicht ratifi-

zierten - Protokolls ~~entschlossen~~ habe, "weil es praktisch dem geltenden deutschen Recht entspricht"). Zu bemerken ist jedoch, daß die Anwendung der §§ 740 ff. HGB auf Rettungshandlungen gegenüber einem Kriegsschiff oder einem Staatsschiff mit Rücksicht auf deren hoheitliche Aufgaben insoweit der Einschränkung bedarf, daß der Retter kein Pfandrecht und kein Zurückbehaltungsrecht an dem geretteten Schiff durchsetzen kann.

5. Es mag sein, daß das frühere Deutsche Reich und bisher auch die Bundesrepublik Deutschland für Hilfeleistungen durch ihre Kriegsschiffe keinen Hilfslohn verlangt haben. Aus einer solchen Übung allein folgt jedoch noch nicht, daß der Klägerin der mit der Klage beanspruchte Hilfslohn kraft Gewohnheitsrechts nicht zusteht. Im Gegenteil zeigen bereits die eingangs der Entscheidungsgründe angeführten Schrifttumsstellen, daß das von der Beklagten behauptete Gewohnheitsrecht von der Rechtsüberzeugung der beteiligten Kreise nicht getragen wird.

6. Dem Klageanspruch stehen auch nicht öffentlich-rechtliche Gesichtspunkte entgegen. Insbesondere sind keine Regelungen ersichtlich, aus denen sich ergeben könnte, daß die Kriegsschiffe der Bundesrepublik Deutschland zumindest gegenüber deutschen Schiffen zur unentgeltlichen Hilfeleistung verpflichtet sind. Daß eine gesetzliche Verpflichtung dahin ergangen ist, hat auch die Beklagte nicht aufzuzeigen vermocht (anders z.B. für

Hilfeleistungen in Notfällen durch die Feuerwehr - vgl. etwa § 37 a Bad-Württ. Feuerschutzgesetz vom 26. Februar 1960, GBl. S. 85, oder § 36 des NRW-Gesetzes über den Feuerschutz und die Hilfeleistung bei öffentlichen Notständen vom 25. Februar 1975, GVBl. S. 82). Ferner kann eine solche Pflicht nicht aus dem Zweck der Bundeswehr hergeleitet werden. Dieser ist nach Art. 87 a GG auf die Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland beschränkt. Richtig ist, daß Kriegsschiffe nicht der Gewinnerzielung dienen. Das schließt aber die Anwendung der §§ 740 ff. HGB auf Hilfeleistungen eines Kriegsschiffes nicht aus. Dieser Gesichtspunkt kann nur für die Festsetzung der Höhe des Hilfslohns eine Rolle spielen (vgl. § 745 Abs. 1 HBG). Auch kann der Beklagten nicht gefolgt werden, soweit sie meint, Kriegsschiffe der Bundesrepublik Deutschland müßten deutschen Handelsschiffen zumindest deshalb in einem Seenotfall unentgeltlich Hilfe leisten, weil sie aus Steuern, zu denen auch die Reeder beitragen würden, finanziert werden.

II. 1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist die Klage - unabhängig davon, wie man die Frage eines Hilfslohns für Kriegsschiffe beurteile - abzuweisen, weil die Klägerin für den Einsatz der beiden Zerstörer jedenfalls keinen höheren Hilfslohn als die bereits an sie gezahlten 40.000 DM verlangen könne. Insoweit hat das Berufungsgericht im Rahmen der von ihm nach §§ 744, 745 HGB vorgenommenen Bestimmung des Hilfslohns näher ausgeführt:

Dem Havaristen habe durch das Feuer erhebliche Gefahr gedroht. Der erzielte Erfolg sei zu einem großen Teil dem tatkräftigen Eingreifen der beiden Zerstörer zu verdanken. Für diese habe während der Hilfsarbeiten eine nicht unwesentliche Gefahr bestanden, weil die Rettungsarbeiten am Rande des Fahrwassers der Außenweser und bei großer Hitzeentwicklung hätten vorgenommen werden müssen. Die Arbeiten seien allerdings nicht durch Seegang oder stärkeren Wind behindert worden. Der Zeitaufwand für die eigentliche Hilfeleistung habe sich auf gut drei Stunden belaufen. Was der Klägerin an Aufwendungen entstanden sei, habe sie bereits ersetzt erhalten, so daß diese bei der Bemessung der Höhe des Hilfslohns nicht mehr berücksichtigt werden könnten. Auch würde es die besondere Zweckbestimmung der beiden Zerstörer erfordern, bei der Berechnung des Hilfslohns andere Maßstäbe als bei der Hilfeleistung durch ein Handelsschiff anzulegen. Der Zweck von Kriegsschiffen liege in Friedenszeiten in der Ausbildung von Marinesoldaten. Das könne auch bei Hilfeleistungen für andere Fahrzeuge bewirkt werden. Insoweit liege der Fall ganz anders als bei einem zur Gewinnerzielung eingesetzten Handelsschiff. In Betracht zu nehmen sei weiter, daß - nach einer Weisung des Bundesministers für Verteidigung - alle Kommandanten von Kriegsschiffen die Pflicht hätten, den Besatzungen von Schiffen, welchem Staat sie auch angehörten, in Fällen von Gefahr Schutz und Beistand zu gewähren, eine Verpflichtung zur Bergung von Schiffen oder deren Gütern nach dieser Weisung allerdings nicht bestehe. Im Streitfall habe der Einsatz der beiden Zerstörer sowohl der Rettung von Menschenleben als auch der Hilfeleistung für den Fischtrawler selbst gegolten. Deshalb sei bei der Festsetzung des

Hilfslohns auch zu berücksichtigen, daß die Hilfeleistung von "1" und "4" wesentlich mitbestimmt gewesen sei durch die Hilfeleistungspflicht zugunsten der in Gefahr befindlichen Besatzung des Havaristen. Mit Rücksicht auf alle diese Umstände erscheine ein Hilfslohn von 20.000 DM für jeden der Zerstörer nicht zu niedrig. Die Summe betrage für jedes Schiff 2,5 % der geretteten Werte und, wenn man den an die Klägerin geleisteten Aufwendungersatz mit einbeziehe, annähernd 3 %. Sie halte sich der Höhe nach im Rahmen der Beträge, die von dem Deutschen Seeschiedsgericht als Hilfslöhne im Falle von Seenot durch Feuer zugesprochen worden seien. Sie stehe ferner in einem angemessenen Verhältnis zu den Hilfslöhnen, die die Beklagte und ihre Versicherer an andere an der Rettung beteiligte Schiffe gezahlt hätten (3.000 DM an den Eigner des Fischkutters "Sp"; 10.000 DM an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger für den Einsatz von drei Seenotrettungskreuzern; 5.000 DM an die Feuerwehr B für den Einsatz eines Löschbootes). Auch könne die Klägerin nicht deshalb einen höheren Hilfslohn als 40.000 DM verlangen, weil die Bu-Reederei- und Bergungs-AG als berufsmäßiges Bergungsunternehmen für den Einsatz der Schlepper "At" und "Te Pl" einen Hilfslohn von 110.000 DM erhalten habe. Derartigen Unternehmen würden höhere Hilfslöhne zugebilligt, weil sie auch die Vorhaltekosten für ihre Spezialfahrzeuge decken müßten. Zudem umfasse der Betrag von 110.000 DM auch alle Kosten und Aufwendungen für den Einsatz der beiden Schlepper.

2. Die Revision greift diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegenden Ausführungen vor allem in drei Punkten an. Davon hat sie in einem Punkt Erfolg.

a) Der Hilfslohn ist - in Ermangelung einer Vereinbarung der Parteien - gem. § 744 Abs. 1 HGB unter Berücksichtigung der Umstände des Falles nach billigem Ermessen zu bestimmen. Das gleiche gilt, unbeschadet der Vorschrift des § 749 HGB, von dem Verhältnis, in dem der Hilfslohn unter mehreren an der Hilfeleistung Beteiligte zu verteilen ist (§ 744 Abs. 2 HGB). Klagt jedoch nur ein Retter, so ist nur sein Lohn zu ermitteln (Schaps/Abraham aaO. § 744 Anm. 25; Prüssmann aaO. § 744 Anm. C 2 c). Für dessen Höhe kommt es sodann auf die im Verhältnis zwischen dem rettenden und dem geretteten Schiff gegebenen Umstände an. Ohne Belang ist daher insoweit, was der Eigentümer der geretteten Sachen freiwillig als Hilfslohn an einen anderen Retter gezahlt hat. Aus der Zahlung eines Hilfslohns von 110.000 DM an die Bu[REDACTED]-Reederei- und Bergungs-AG kann deshalb die Klägerin nichts dafür herleiten, daß der ihr vom Berufungsgericht bewilligte Hilfslohn zu niedrig sei.

b) Da nach § 745 Abs. 1 HGB bei der Bemessung der Höhe des Hilfslohns auch die besondere Zweckbestimmung des rettenden Schiffes in Anschlag zu bringen ist, war es rechtlich nicht fehlerhaft, daß das Berufungsgericht ebenfalls hierauf abgehoben und bewertet hat, daß der Einsatz von "1" und "4" der Ausbildung der Besatzung dieser Schiffe zugute gekommen ist.

c) Rechtlich zu beanstanden sind die Ausführungen des Berufungsgerichts jedoch insoweit, als es der Weisung des Bundesministers für Verteidi-

gung vom 10. Juni 1958 für Hilfeleistung in Seenot durch Schiffe und Flugzeuge der Bundesmarine ein besonderes Gewicht beigemessen hat. Zwar heißt es dort, daß "alle Kommandanten von Kriegsschiffen, Kapitäne von Hilfsschiffen, Kommandanten von Flugzeugen, Bootssteuerer von Beibooten der Bundesmarine die Pflicht haben, den Besatzungen von Schiffen und Flugzeugen, welchem Staat sie auch angehören mögen, in Fällen der Gefahr Schutz und Beistand zu gewähren". Diese Weisung ist jedoch lediglich eine verwaltungsinterne Ausformung der allen Schiffsführern nach Art. 11 IÜS und § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt obliegenden allgemeinen Pflicht, Menschen in Seenot Beistand zu leisten. Der Weisung kann daher im Rahmen der Bestimmung des Hilfslohns für die beiden Zerstörer der Klägerin ebensowenig Bedeutung zukommen wie es den Hilfslohnanspruch mindern könnte, wenn der Reeder eines Schiffes die Besatzung oder dessen Kapitän schriftlich oder mündlich auf die Beachtung jener Vorschriften hingewiesen hätte.

Da nicht auszuschließen ist, daß das Berufungsgericht zu einer für die Klägerin günstigeren Bemessung des streitigen Hilfslohns gekommen wäre, wenn es der vorerwähnten Weisung des Bundesministers für Verteidigung kein besonderes Gewicht beigelegt hätte, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es war deshalb aufzuheben und die Sache zur

anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Stempel

Richter am Bundesgerichtshof Fleck ist urlaubshalber verhindert zu unterschreiben.

Dr. Bauer

Stempel

Bundschuh

Dr. Skibbe