

TE OGH 2003/8/7 20b165/03h

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 07.08.2003

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden sowie durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Schinko, Dr. Tittel, Dr. Baumann und Hon. Prof. Dr. Danzl als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Mag. Franz R*****, vertreten durch Dr. Gerhard Götschhofer, Rechtsanwalt in Vorchdorf, als Sachwalter, gegen die beklagte Partei Klaus Dieter F*****, vertreten durch Dr. Franz Dorninger, Rechtsanwalt in Wels, wegen EUR 9.010,70 sA und Feststellung (Streitwert EUR 363,36), über die Revision der klagenden Partei gegen das Teilurteil des Landesgerichtes Wels als Berufungsgericht vom 26. März 2003, GZ 22 R 476/02k-28, womit infolge Berufung beider Parteien das Teilzwischenurteil des Bezirksgerichtes Gmunden vom 26. September 2002, GZ 2 C 981/00v-20, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, der beklagten Partei die mit EUR 915,29 (darin enthalten EUR 152,55 USt) bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 2. 8. 1997 ereignete sich während der Veranstaltung "Traunkirchner Märchennacht" ein Unfall, bei welchem der Kläger aus dem vom Beklagten gesteuerten und diesem gehörenden Boot fiel. Der Kläger begehrt Zahlung von S 123.990 (= EUR 9.010,70) sA und die Feststellung, dass der Beklagte dem Kläger für alle künftigen Schäden aus dem Unfall vom 2. 8. 1997 hafte. Der Beklagte sei beim Versuch, seinen Liegeplatz anzusteuern, unter der Regenrinne eines Bootshauses durchgefahren, aus der ein heftiger Wasserschwall herabgeschossen sei. Als der Kläger diesem Wasserschwall ausweichen wollte, habe der Beklagte einen Landungssteg frontal gerammt, wodurch der Kläger aus dem Boot geschleudert worden und mit dem Brustkorb auf einen Pfahl geprallt und letztlich ins Wasser gefallen sei. Dabei habe er Rippenbrüche und weitere Verletzungen erlitten. Den Beklagten treffe auf Grund seines Fahrfehlers und der Unterlassung der Warnung der Bootsinsassen vor dem Wasserschwall und dem Anstoß das Alleinverschulden; außerdem sei das Boot nicht den Erfordernissen und den Vorschriften entsprechend ausgerüstet gewesen, insbesondere sei mangels Beleuchtung kein sicheres Einfahren in die Bootshütte möglich gewesen. Der Kläger begehre daher Schmerzensgeld sowie Ersatz von weiteren Sachschäden und stelle ein Feststellungsbegehren, weil Spätfolgen nicht auszuschließen seien.

Der Beklagte beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Der Kläger, der unentgeltlich befördert worden sei, sei während des Anlegemanövers plötzlich aufgestanden und dann von dem aus einer Regenrinne herabfließenden Wasser getroffen worden und schließlich ins Wasser gestürzt. Ein Fahrfehler liege nicht vor, das Boot sei auch nicht

gegen den Steg gestoßen. Der Kläger, der selbst ein geübter Schiffsführer sei, habe den Unfall selbst verschuldet. Das Erstgericht sprach mit Teilzwischenurteil aus, dass das Leistungsbegehren dem Grunde nach zur Hälfte zu Recht bestehe. Die Entscheidung über das Feststellungsbegehren und die Kostenentscheidung behielt es dem Endurteil vor. Es ging von folgendem Sachverhalt aus:

Im Bereich der Unfallstelle nahe der Schiffsanlegestelle Traunkirchen liegen drei Bootshütten unmittelbar nebeneinander. Die - vom See her gesehen - linke Bootshütte hat vier Einfahrten, die durch drei rund 60 cm breite Stege getrennt werden. Der Liegeplatz des Bootes des Beklagten befindet sich im - vom See her gesehen - 1,4 m breiten rechten Abteil dieses Bootshauses. Die Wassertiefe an der Stirnseite der Bootshütten beträgt 70 bis 90 cm. Die die Stege tragenden Pfosten ragen rund 40 cm über die Wasseroberfläche hinaus, die Stegkonstruktion selbst ist rund 20 cm hoch.

Das Boot des Beklagten ist eine 10 bis 11 m lange Platte mit doppeltem Holzboden. Als Sitzgelegenheiten dienen drei Bretter, am Heck ist links und rechts ein Brett vorhanden. Die Platte wird von einem Elektromotor angetrieben.

Am 2. 8. 1997 hatten der Beklagte und seine Ehefrau ihr Boot beim Lokal "Dalla Mamma" vertäut. Sie wollten mit zwei Bekannten die "Traunkirchner Märchennacht" besuchen. Als sie zwischen 19 und 20 Uhr zum Boot kamen, saßen darin bereits der Kläger und eine Begleiterin (beide waren dem Kläger vorher nicht bekannt). Der Beklagte erklärte sich nach längerer Diskussion bereit, die beiden unentgeltlich mitzunehmen. Während der Fahrt saßen der Kläger und seine Begleiterin am vordersten Sitzbrett, während der Beklagte ganz hinten saß und die Platte steuerte. Der Beklagte erteilte keine Anweisungen zum Verhalten im Boot. Während der Fahrt begann es mit zunehmender Stärke zu regnen, weshalb der Beklagte beschloss, zum Bootshaus in Traunkirchen zurückzufahren. Als gegen 22 Uhr das Boot nur mehr 10 bis 14 m von der Bootshütte entfernt war, endete das die Veranstaltung abschließende Feuerwerk, weshalb es plötzlich komplett dunkel wurde und die Einfahrt in die unbeleuchtete Bootshütte nur noch erahnt werden konnte. Wegen des starken Regens schoss aus der Dachrinne zwischen dem linken und dem mittleren der drei nebeneinander liegenden Bootshäuser ein Wasserschwall. Der Kläger stand ohne Anweisung oder Bitte des Beklagten auf, um beim Anlegen behilflich zu sein. Da der Beklagte das Boot für die beabsichtigte Einfahrt in das ihm zugewiesene Abteil der Bootshütte zu weit rechts gesteuert hatte und somit unter dem Wasserschwall durchfuhr, wich der Kläger dem Wasserschwall aus und kam dabei zu Sturz. Er fiel auf einen zur mittleren Bootshütte gehörenden Stegpfahl und dann ins Wasser. Er konnte sich auf dem Steg der mittleren Bootshütte hochziehen und über die seeseitige Abgrenzung der Bootshütten wieder das Boot des Beklagten besteigen. Es steht nicht fest, ob bei Annäherung des Bootes an die Bootshütte die ursprünglich zum Schmuck des Bootes angebrachten Lampions noch brannten; weiters steht nicht fest, ob die Platte bei Annäherung an die Bootshütte vor dem Sturz des Klägers gegen die Stirnseite des Steges der mittleren Bootshütte stieß. Der Beklagte verwendete bei der Annäherung an die Bootshütte zur Beleuchtung eine Taschenlampe, die er seitlich entlang der Platte führte. Er hatte den Motor knapp vor der Bootshütte abgeschaltet, um nicht zuviel Schwung für die Einfahrt zu haben. Nachdem der Kläger im Haus des Beklagten geduscht und noch mit ihm, seiner Ehefrau und den weiteren Fahrgästen beisammengesessen war, brachte ihn seine Begleiterin schließlich wegen zunehmender Schmerzen zwischen 23 und 23.45 Uhr in das Krankenhaus Gmunden. Der Kläger hat bei dem Unfall jedenfalls Verletzungen erlitten.

Rechtlich erörterte das Erstgericht, dass der Beklagte gegen § 5 der See- und Flussverkehrsordnung verstoßen habe, wonach Schiffsführer alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen hätten, die die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt sowie von Personen und die berufliche Übung geböten, um unter anderem Gefährdungen von Menschen zu vermeiden. Der Beklagte wäre verpflichtet gewesen, für eine ausreichende Beleuchtung seines Bootes und der Annäherungsstrecke zu dem ihm zugewiesenen Liegeplatz zu sorgen, auf die mögliche Kontaktnahme mit einem Steg oder der seeseitigen Begrenzung der Bootshütte hinzuweisen und vor dem aus der Regenrinne herabschießenden Wasserschwall zu warnen. Den Kläger treffe ein gleichteiliges Mitverschulden, weil er während der Fahrt ohne Notwendigkeit und ohne Anweisung des Bootsführers von seinem Sitzplatz aufgestanden sei, obwohl für ihn wie jedermann klar erkennbar gewesen sei, dass die Platte auf Grund ihrer Bauart insbesondere im Bereich des Bugs nur über eine geringe seitliche Stabilität verfüge und schon ein leichtes Schwanken des Bootes dazu führen könne, dass man im Stehen das Gleichgewicht verliert. Das von beiden Teilen angerufene Berufungsgericht gab lediglich der Berufung des Beklagten Folge und wies das Leistungsbegehren zur Gänze ab. Es sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Ausgehend von den gebilligten Feststellungen des Erstgerichtes führte das Berufungsgericht zunächst aus, dass das am 1. 7. 1997 in Kraft getretene Schifffahrtsgesetz 1997, das nach seinem § 1 Abs 1 im Zusammenhang mit der Anlage

1 zu diesem Gesetz auch für den Traunsee gelte, in § 5 Abs 2 bestimme, dass der Schiffsführer dem Gewässer sowie seinem Fahrzeug entsprechend nautische Kenntnisse und Kenntnisse der Verkehrsvorschriften besitzen müsse. Nach § 5 Abs 3 dieses Gesetzes habe er für die sichere Durchführung des Schiffsbetriebes sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung auf seinem Fahrzeug durch Erteilung von Anweisungen zu sorgen. Die Fahrgäste und sonstigen Personen an Bord hätten gemäß § 5 Abs 6 Schiffahrtsgesetz 1997 die Anweisungen des Schiffsführers zu befolgen, die dieser im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie der Ordnung an Bord erteile. Gemäß § 5 Abs 10 Schiffahrtsgesetz 1997 seien durch Verordnungen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord und an Landungsplätzen Vorschriften über den Schiffahrtsbetrieb zu erlassen, insbesondere über die Pflicht des Schiffsführers, die Pflichten der Fahrgäste und der sonstigen Personen an Bord sowie das Verhalten an Bord und an Landeplätzen sowie über Vorkehrungen gegen Unfälle an Bord. Der Schiffsführer habe gemäß § 7 Abs 1 Z 1 Schiffahrtsgesetz 1997 alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die berufliche Übung geböten, um die Gefährdung von Menschen zu vermeiden. Das Schiffahrtsgesetz 1997 bilde nach seinem § 151 auch die Rechtsgrundlage für die auf Grund des Schiffahrtsgesetzes 1990 erlassenen Verordnungen. Zu den im § 151 Schiffahrtsgesetz 1997 angeführten Verordnungen, die auf Grund des Schiffahrtsgesetzes 1990 erlassen worden seien, gehöre auch die Seen- und Flussverkehrsordnung, die seit 1. 1. 1990 in Kraft getreten sei. Auch sie gelte nach ihrem § 1 Abs 1 iVm der Anlage 1 des Schiffahrtsgesetzes auch für den Traunsee. Nach ihrem § 3 Abs 3 müsse der Schiffsführer dem Gewässer und seinem Fahrzeug entsprechend nautische Kenntnisse und Kenntnisse der Verkehrsvorschriften besitzen. Er müsse gemäß ihrem § 3 Abs 5 während der Fahrt an Bord sein und sei für die Befolgung der Vorschriften dieser Verordnung auf seinem Fahrzeug verantwortlich. Nach § 4 Abs 2 der Seen- und Flussverkehrsordnung hätten die Fahrgäste und sonstigen Personen an Bord die Anweisungen des Schiffsführers zu befolgen, die dieser im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie der Ordnung an Bord und auf Landungsplätzen erteile. Der Schiffsführer habe nach § 5 Abs 1 Z 1 Seen- und Flussverkehrsordnung alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt sowie von Personen und berufliche Übung geböten, um Gefährdungen von Menschen zu vermeiden. Der Beklagte sei auch bei Berücksichtigung der angeführten Vorschriften nicht verpflichtet gewesen, den Kläger und seine Begleiterin ausdrücklich anzuweisen, während der gesamten Fahrt sitzen zu bleiben. Es könne von jeder erwachsenen Person erwartet werden, dass sie die Gefahren, die mit dem Aufstehen in einem relativ kleinen Boot verbunden seien, selbst erkenne und sich entsprechend verhalte. Rechtlich erörterte das Erstgericht, dass der Beklagte gegen Paragraph 5, der See- und Flussverkehrsordnung verstoßen habe, wonach Schiffsführer alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen hätten, die die Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt sowie von Personen und die berufliche Übung geböten, um unter anderem Gefährdungen von Menschen zu vermeiden. Der Beklagte wäre verpflichtet gewesen, für eine ausreichende Beleuchtung seines Bootes und der Annäherungsstrecke zu dem ihm zugewiesenen Liegeplatz zu sorgen, auf die mögliche Kontaktnahme mit einem Steg oder der seeseitigen Begrenzung der Bootshütte hinzuweisen und vor dem aus der Regenrinne herabschießenden Wasserschwall zu warnen. Den Kläger treffe ein gleichteiliges Mitverschulden, weil er während der Fahrt ohne Notwendigkeit und ohne Anweisung des Bootsführers von seinem Sitzplatz aufgestanden sei, obwohl für ihn wie jedermann klar erkennbar gewesen sei, dass die Platte auf Grund ihrer Bauart insbesondere im Bereich des Bugs nur über eine geringe seitliche Stabilität verfüge und schon ein leichtes Schwanken des Bootes dazu führen könne, dass man im Stehen das Gleichgewicht verliert. Das von beiden Teilen angerufene Berufungsgericht gab lediglich der Berufung des Beklagten Folge und wies das Leistungsbegehren zur Gänze ab. Es sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Ausgehend von den gebilligten Feststellungen des Erstgerichtes führte das Berufungsgericht zunächst aus, dass das am 1. 7. 1997 in Kraft getretene Schiffahrtsgesetz 1997, das nach seinem Paragraph eins, Absatz eins, im Zusammenhang mit der Anlage 1 zu diesem Gesetz auch für den Traunsee gelte, in Paragraph 5, Absatz 2, bestimme, dass der Schiffsführer dem Gewässer sowie seinem Fahrzeug entsprechend nautische Kenntnisse und Kenntnisse der Verkehrsvorschriften besitzen müsse. Nach Paragraph 5, Absatz 3, dieses Gesetzes habe er für die sichere Durchführung des Schiffsbetriebes sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung auf seinem Fahrzeug durch Erteilung von Anweisungen zu sorgen. Die Fahrgäste und sonstigen Personen an Bord hätten gemäß Paragraph 5, Absatz 6, Schiffahrtsgesetz 1997 die Anweisungen des Schiffsführers zu befolgen, die dieser im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie der Ordnung an Bord erteile. Gemäß Paragraph 5, Absatz 10, Schiffahrtsgesetz 1997 seien durch Verordnungen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung an Bord und an Landungsplätzen Vorschriften über den

Schiffahrtsbetrieb zu erlassen, insbesondere über die Pflicht des Schiffsführers, die Pflichten der Fahrgäste und der sonstigen Personen an Bord sowie das Verhalten an Bord und an Landeplätzen sowie über Vorkehrungen gegen Unfälle an Bord. Der Schiffsführer habe gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer eins, Schiffahrtsgesetz 1997 alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schiffahrt und von Personen sowie die berufliche Übung geböten, um die Gefährdung von Menschen zu vermeiden. Das Schiffahrtsgesetz 1997 bilde nach seinem Paragraph 151, auch die Rechtsgrundlage für die auf Grund des Schiffahrtsgesetzes 1990 erlassenen Verordnungen. Zu den im Paragraph 151, Schiffahrtsgesetz 1997 angeführten Verordnungen, die auf Grund des Schiffahrtsgesetzes 1990 erlassen worden seien, gehöre auch die Seen- und Flussverkehrsordnung, die seit 1. 1. 1990 in Kraft getreten sei. Auch sie gelte nach ihrem Paragraph eins, Absatz eins, in Verbindung mit der Anlage 1 des Schiffahrtsgesetzes auch für den Traunsee. Nach ihrem Paragraph 3, Absatz 3, müsse der Schiffsführer dem Gewässer und seinem Fahrzeug entsprechend nautische Kenntnisse und Kenntnisse der Verkehrsvorschriften besitzen. Er müsse gemäß ihrem Paragraph 3, Absatz 5, während der Fahrt an Bord sein und sei für die Befolgung der Vorschriften dieser Verordnung auf seinem Fahrzeug verantwortlich. Nach Paragraph 4, Absatz 2, der Seen- und Flussverkehrsordnung hätten die Fahrgäste und sonstigen Personen an Bord die Anweisungen des Schiffsführers zu befolgen, die dieser im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt und von Personen sowie der Ordnung an Bord und auf Landungsplätzen erteile. Der Schiffsführer habe nach Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer eins, Seen- und Flussverkehrsordnung alle Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, welche die Rücksicht auf die Sicherheit der Schiffahrt sowie von Personen und berufliche Übung geböten, um Gefährdungen von Menschen zu vermeiden. Der Beklagte sei auch bei Berücksichtigung der angeführten Vorschriften nicht verpflichtet gewesen, den Kläger und seine Begleiterin ausdrücklich anzuweisen, während der gesamten Fahrt sitzen zu bleiben. Es könne von jeder erwachsenen Person erwartet werden, dass sie die Gefahren, die mit dem Aufstehen in einem relativ kleinen Boot verbunden seien, selbst erkenne und sich entsprechend verhalte.

Bei der Beurteilung, ob den Beklagten ein Verschulden am Unfall treffe, sei vom Sorgfaltsmaßstab nach § 1299 ABGB, der auch auf Schiffsführer anzuwenden sei (RIS-Justiz RS0026553), auszugehen, wobei es auf die übliche Sorgfalt jener Personen ankomme, die die betreffende Tätigkeit ausübten (RIS-Justiz RS0026524). Maßgeblich sei der durchschnittliche Fachmann des jeweiligen Gebietes. Der Sorgfaltsmaßstab werde durch die typischen und demnach objektiv bestimmten Fähigkeiten eines Angehörigen des betreffenden Verkehrskreises bestimmt und dürfe nicht überspannt werden (RIS-Justiz RS0026535). Bei der Beurteilung, ob den Beklagten ein Verschulden am Unfall treffe, sei vom Sorgfaltsmaßstab nach Paragraph 1299, ABGB, der auch auf Schiffsführer anzuwenden sei (RIS-Justiz RS0026553), auszugehen, wobei es auf die übliche Sorgfalt jener Personen ankomme, die die betreffende Tätigkeit ausübten (RIS-Justiz RS0026524). Maßgeblich sei der durchschnittliche Fachmann des jeweiligen Gebietes. Der Sorgfaltsmaßstab werde durch die typischen und demnach objektiv bestimmten Fähigkeiten eines Angehörigen des betreffenden Verkehrskreises bestimmt und dürfe nicht überspannt werden (RIS-Justiz RS0026535).

Die Seen- und Flussverkehrsordnung regle die Beleuchtung nur im Zusammenhang mit der Nachtbezeichnung des Fahrzeuges während der Fahrt. Die in ihrem § 23 vorgeschriebenen Lichter sollten lediglich der Kennzeichnung der Fahrzeuge, somit der besseren Erkennbarkeit durch die Führer anderer Wasserfahrzeuge dienen, nicht aber der Ausleuchtung des Fahrkanals. Diesbezüglich enthalte die Seen- und Flussverkehrsordnung keine Vorschrift, weshalb unter Berücksichtigung der konkreten Umstände es als ausreichend anzusehen sei, dass der Beklagte zur Ausleuchtung eine Taschenlampe mitgeführt habe. Mit einer solchen habe angesichts der geringen Größe des Bootes, der geringen Motorleistung und des offensichtlich ruhigen Wassers auch in der Dunkelheit das Auslangen gefunden werden können. Auf Grund der geringen Geschwindigkeit der Platte beim Anlegemanöver habe der Beklagte auch für den Fall, dass er beim Einfahren in den Liegeplatz an einen Steg anstoßen sollte, nicht mit einer Gefährdung der Fahrgäste rechnen müssen, soweit diese sitzen blieben. Es sei ihm angesichts der Dunkelheit und des starken Regens auch nicht vorzuwerfen, dass er bei Annäherung an seinen Liegeplatz zu weit rechts gesteuert habe, und unter dem beschriebenen Wasserschwall durchgefahren sei, weil es der allgemeinen Lebenserfahrung entspreche, dass es unter den gegebenen Verhältnissen auch einem durchschnittlichen Schiffsführer vergleichbarer Wasserfahrzeuge passieren könne, dass er nicht ganz exakt in ein nur 1,4 m breites Abteil einer Bootshütte einfahren könne. Es sei auch nicht festgestellt worden, dass der Beklagte mit seinem Boot gegen die Stirnseite des Steges der mittleren Bootshütte gestoßen wäre. Es sei weiters nicht festgestellt worden, dass der Beklagte den Kläger nach dessen Aufstehen noch rechtzeitig vor dem Wasserschwall warnen oder zum Niedersetzen auffordern hätte können. Wenn der Beklagte sitzen geblieben wäre, wäre es jedenfalls nicht zum Unfall gekommen. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil eine

Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zu den Bestimmungen der Seen- und Flussverkehrsordnung bzw des Schifffahrtsgesetzes 1997 nicht aufgefunden werden konnte. Die Seen- und Flussverkehrsordnung regle die Beleuchtung nur im Zusammenhang mit der Nachtbezeichnung des Fahrzeuges während der Fahrt. Die in ihrem Paragraph 23, vorgeschriebenen Lichter sollten lediglich der Kennzeichnung der Fahrzeuge, somit der besseren Erkennbarkeit durch die Führer anderer Wasserfahrzeuge dienen, nicht aber der Ausleuchtung des Fahrkanals. Diesbezüglich enthalte die Seen- und Flussverkehrsordnung keine Vorschrift, weshalb unter Berücksichtigung der konkreten Umstände es als ausreichend anzusehen sei, dass der Beklagte zur Ausleuchtung eine Taschenlampe mitgeführt habe. Mit einer solchen habe angesichts der geringen Größe des Bootes, der geringen Motorleistung und des offensichtlich ruhigen Wassers auch in der Dunkelheit das Auslangen gefunden werden können. Auf Grund der geringen Geschwindigkeit der Platte beim Anlegemanöver habe der Beklagte auch für den Fall, dass er beim Einfahren in den Liegeplatz an einen Steg anstoßen sollte, nicht mit einer Gefährdung der Fahrgäste rechnen müssen, soweit diese sitzen blieben. Es sei ihm angesichts der Dunkelheit und des starken Regens auch nicht vorzuwerfen, dass er bei Annäherung an seinen Liegeplatz zu weit rechts gesteuert habe, und unter dem beschriebenen Wasserschwall durchgefahren sei, weil es der allgemeinen Lebenserfahrung entspreche, dass es unter den gegebenen Verhältnissen auch einem durchschnittlichen Schiffsführer vergleichbarer Wasserfahrzeuge passieren könne, dass er nicht ganz exakt in ein nur 1,4 m breites Abteil einer Bootshütte einfahren könne. Es sei auch nicht festgestellt worden, dass der Beklagte mit seinem Boot gegen die Stirnseite des Steges der mittleren Bootshütte gestoßen wäre. Es sei weiters nicht festgestellt worden, dass der Beklagte den Kläger nach dessen Aufstehen noch rechtzeitig vor dem Wasserschwall warnen oder zum Niedersetzen auffordern hätte können. Wenn der Beklagte sitzen geblieben wäre, wäre es jedenfalls nicht zum Unfall gekommen. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil eine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zu den Bestimmungen der Seen- und Flussverkehrsordnung bzw des Schifffahrtsgesetzes 1997 nicht aufgefunden werden konnte.

Der Kläger beantragt in seinem Rechtsmittel die Abänderung der angefochtenen Entscheidung dahingehend, dass dem Klagebegehren stattgegeben werde. Er macht geltend, dass der Beklagte nicht für eine ausreichende Beleuchtung seines Bootes gesorgt habe, weshalb er das Boot unter den Wasserschwall gelenkt und zu weit nach rechts gefahren sei und die Bootsinsassen gefährdet habe.

Der Beklagte beantragt, der Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist nicht berechtigt.

Vorweg ist auf die zutreffende Beurteilung des Berufungsgerichtes zu verweisen.

Die Rechtsprechung hat bereits ausgesprochen, dass ein Schiffsführer als Sachverständiger im Sinn des § 1299 ABGB anzusehen ist, der die in seiner Branche üblichen Kenntnisse vertreten muss (8 Ob 30/86, 2 Ob 95/98d). Nach der ebenfalls vom Berufungsgericht bereits zitierten Rechtsprechung haftet der Sachverständige für die "Kenntnisse und den Fleiß", den seine Fachgenossen gewöhnlich haben, wobei der Leistungsstand der betreffenden Berufsgruppe entscheidend ist (RIS-Justiz RS0026489). Die Rechtsprechung hat bereits ausgesprochen, dass ein Schiffsführer als Sachverständiger im Sinn des Paragraph 1299, ABGB anzusehen ist, der die in seiner Branche üblichen Kenntnisse vertreten muss (8 Ob 30/86, 2 Ob 95/98d). Nach der ebenfalls vom Berufungsgericht bereits zitierten Rechtsprechung haftet der Sachverständige für die "Kenntnisse und den Fleiß", den seine Fachgenossen gewöhnlich haben, wobei der Leistungsstand der betreffenden Berufsgruppe entscheidend ist (RIS-Justiz RS0026489).

Danach hat der Beklagte für die entsprechenden nautischen und gesetzlichen Kenntnisse einzustehen.

Das Berufungsgericht hat auf die Bestimmungen des Schifffahrtsgesetzes 1997 (BGBl I 62/1997) sowie der Seen- und Flussverkehrsordnung 1990 (BGBl 42/1990) verwiesen und dem Beklagten die unterlassene Lichterführung (Nachtbezeichnung während der Fahrt) nach § 23 der Seen- und Flussverkehrsordnung zu Recht nicht als Verschulden zugerechnet. Die Verpflichtung zur Lichterführung dient zur Ersichtlichmachung des Fahrzeuges für andere Wasserfahrzeuge zur Vermeidung von Kollisionen, nicht aber zur Ausleuchtung der Fahrstrecke. Der Kläger wirft auch dem Beklagten die unterlassene Lichterführung nicht vor, sondern die unzureichende Ausleuchtung der Fahrstrecke durch eine Taschenlampe. Daraus ist aber für den Kläger nichts gewonnen, weil der Beklagte nach den Feststellungen entgegen den Behauptungen des Klägers in der Klage nicht mit dem Bug gegen die Stirnseite eines Steges gestoßen ist, sondern lediglich "zu weit rechts" und somit unter einem Wasserschwall aus einer zwischen der linken und der

mittleren Bootshütte befindlichen Regenrinne gefahren ist. Der Unfall ereignete sich deshalb, weil der Kläger zuvor aufgestanden war und dem Wasserschwall ausweichen wollte. Diese Unfallsversion wurde vom Kläger auch als primärer Grund für den Sturz ins Wasser angegeben (Strafakt AS 58). Unfallsursache ist daher das Aufstehen des Klägers während der Fahrt auf einem 10 bis 11 m langen und nur weniger als 1,4 m breiten Bootes, wobei es jedem klar sein muss, dass ein derart schmales Boot nur eine geringe seitliche Stabilität aufweist. Hingegen kann dem Beklagten ein Fehler bei der Ansteuerung des ihm zugewiesenen Liegeplatzes bei Nacht kein Vorwurf gemacht werden, weil er jedenfalls mit dem Bootssteg nicht kollidiert ist und der Sturz des Klägers nicht auf ein Anstoßen des Bootes an den Steg zurückzuführen ist. Dass der Beklagte den Kläger noch rechtzeitig zum Niedersetzen auffordern können hätte, steht nicht fest. Das Berufungsgericht hat auf die Bestimmungen des Schifffahrtsgesetzes 1997 Bundesgesetzblatt Teil eins, 62 aus 1997,) sowie der Seen- und Flussverkehrsordnung 1990 Bundesgesetzblatt 42 aus 1990,) verwiesen und dem Beklagten die unterlassene Lichterführung (Nachtbezeichnung während der Fahrt) nach Paragraph 23, der Seen- und Flussverkehrsordnung zu Recht nicht als Verschulden zugerechnet. Die Verpflichtung zur Lichterführung dient zur Ersichtlichmachung des Fahrzeuges für andere Wasserfahrzeuge zur Vermeidung von Kollisionen, nicht aber zur Ausleuchtung der Fahrstrecke. Der Kläger wirft auch dem Beklagten die unterlassene Lichterführung nicht vor, sondern die unzureichende Ausleuchtung der Fahrstrecke durch eine Taschenlampe. Daraus ist aber für den Kläger nichts gewonnen, weil der Beklagte nach den Feststellungen entgegen den Behauptungen des Klägers in der Klage nicht mit dem Bug gegen die Stirnseite eines Steges gestoßen ist, sondern lediglich "zu weit rechts" und somit unter einem Wasserschwall aus einer zwischen der linken und der mittleren Bootshütte befindlichen Regenrinne gefahren ist. Der Unfall ereignete sich deshalb, weil der Kläger zuvor aufgestanden war und dem Wasserschwall ausweichen wollte. Diese Unfallsversion wurde vom Kläger auch als primärer Grund für den Sturz ins Wasser angegeben (Strafakt AS 58). Unfallsursache ist daher das Aufstehen des Klägers während der Fahrt auf einem 10 bis 11 m langen und nur weniger als 1,4 m breiten Bootes, wobei es jedem klar sein muss, dass ein derart schmales Boot nur eine geringe seitliche Stabilität aufweist. Hingegen kann dem Beklagten ein Fehler bei der Ansteuerung des ihm zugewiesenen Liegeplatzes bei Nacht kein Vorwurf gemacht werden, weil er jedenfalls mit dem Bootssteg nicht kollidiert ist und der Sturz des Klägers nicht auf ein Anstoßen des Bootes an den Steg zurückzuführen ist. Dass der Beklagte den Kläger noch rechtzeitig zum Niedersetzen auffordern können hätte, steht nicht fest.

Ein haftungsbegründendes Verschulden des Beklagten liegt daher nicht vor.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 41, 50 ZPO. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 41,, 50 ZPO.

Anmerkung

E70470 2Ob165.03h

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2003:0020OB00165.03H.0807.000

Dokumentnummer

JJT_20030807_OGH0002_0020OB00165_03H0000_000

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2025 JUSTLINE

JUSTLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at