jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 1999/3/11 2Ob95/98d

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 11.03.1999

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 Dr. Georg Pammesberger, Rechtsanwalt, 4810 Kirchengasse als Masseverwalter im Konkurs über das Vermögen des Dr. Josef B*****, 20 S 470/98p des Landesgerichtes Wels, wider die beklagte Partei Erich H*****, vertreten durch Dr. Werner Achtschin, Rechtsanwalt in Graz, wegen S 229.856,26 sA, infolge Revision beider Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Graz als Berufungsgericht vom 12. November 1997, GZ 4 R 161/97x-41, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Graz vom 21. Mai 1997, GZ 12 Cg 204/95s-32, teilweise abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision der klagenden Partei wird nicht Folge gegeben.

Der Revision der beklagten Partei wird Folge gegeben und die angefochtene Entscheidung dahin abgeändert, daß das Ersturteil wiederhergestellt wird.

Die klagende Partei ist schuldig der beklagten Partei die mit S 47.507,60 (darin enthalten S 5.709,60 USt und S 13.250,-- Barauslagen) bestimmten Kosten der Rechtsmittelverfahren binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Über das Vermögen des Dr. Josef B***** wurde mit Beschluß des Landesgerichtes Wels vom 8. 6. 1998 zu 20 S 470/98 der Konkurs eröffnet und der nunmehrige Kläger zum Masseverwalter bestellt. Dieser erklärte mit Schriftsatz vom 3. Dezember 1998 das gemäß § 7 KO unterbrochene Verfahren gemäß Abs 2 dieser Gesetzesstelle wiederaufzunehmen.Über das Vermögen des Dr. Josef B***** wurde mit Beschluß des Landesgerichtes Wels vom 8. 6. 1998 zu 20 S 470/98 der Konkurs eröffnet und der nunmehrige Kläger zum Masseverwalter bestellt. Dieser erklärte mit Schriftsatz vom 3. Dezember 1998 das gemäß Paragraph 7, KO unterbrochene Verfahren gemäß Absatz 2, dieser Gesetzesstelle wiederaufzunehmen.

Dr. B***** ist Eigentümer der Segeljacht "Rafaela". Der Beklagte hat in seinem Auftrag die Überstellung der Jacht von Griechenland nach Kroatien übernommen. Während dieser Überstellung brach am 18. 2. 1995 der Mast der Segeljacht, wodurch diese manövrierunfähig und in der Folge von einem italienischen Fischerboot nach Italien geschleppt wurde.

Dr. B***** (in der Folge Kläger) begehrt vom Beklagten Zahlung von S 229.856,26. Der Beklagte habe es gegen Zahlung eines Honorars von S 10.000,--, der Flugkosten für zwei Personen sowie aller Transfer- und Ausklarierungskosten übernommen, die Segeljacht von Lavrion in Griechenland nach Pula in Kroatien zu überstellen. Er sei der

verantwortliche Skipper gewesen. Die Jacht sei von einer autorisierten Hafenfirma, die es nicht zugelassen habe, daß sich andere Personen während dieser Arbeiten an Bord befänden, aufgeriggt worden. Der Kläger habe im Hafen die Wantenspanner überprüfen lassen, wobei ein fehlender Wantenspanner im Heck erneuert worden sei. Für diese Arbeiten habe er 420.000,-- Drachmen bezahlt. Die Fahrt bis nahe Korfu sei ohne Zwischenfälle verlaufen. Am 18. 2. 1997 habe sich das Wetter verschlechtert. Es habe sich bei starkem Wind herausgestellt, daß sich die Unterwanten offenbar deshalb gelockert hätten, weil die Wantenspanner nicht zusätzlich durch Splinte gesichert gewesen seien. Es wäre der Crew möglich gewesen, die Wantenspanner anzuziehen, und für die Sicherung zu sorgen. Es gehöre zu den Aufgaben eines verantwortungsbewußten Skippers, die Befestigung der Wanten und deren Sicherung an Deck zu prüfen. Der Beklagte habe es unterlassen, die Sicherung der Wanten vor dem Auslaufen zu überprüfen. Darüberhinaus sei es grob fahrlässig gewesen, die Fahrt trotz Sturmwarnung ohne Motorkontrolle fortzusetzen und das Großsegel nach einem Einriß am Großbaum angeschlagen zu lassen. Er habe für die Auslösung des von einem italienischen Fischerboot geborgenen Schiffes DM 21.467,--, für dessen Reparatur DM 45.600,-- insgesamt DM 67.067,-- zahlen müssen. Die Vollkaskoversicherung habe aus Kulanzgründen DM 35.000,-- geleistet, weshalb dem Kläger ein Schaden von DM 32.067,-- verblieben sei.

Der Beklagte beantragte die Abweisung des Klagebegehrens. Er habe die Überstellung der Segeljacht gegen Zahlung eines Unkostenpauschales für Hafengebühren, Verpflegung und persönlichen Spesen in Höhe von S 10.000,-- sowie Flugkosten für zwei Personen übernommen. Als er mit einem Begleiter in Lavrion angekommen sei, sei die Jacht noch nicht aufgeriggt gewesen. Diese Arbeit habe die dortige Werft über Veranlassung des Klägers durchgeführt und sei vom Kläger selbst überwacht worden. Er selbst sei dabei nur zeitweise anwesend gewesen. Der Kläger habe dem Beklagten und seinem Begleiter, als sie sich beim Aufriggen der Jacht beteiligen wollten, erklärt, daß dies die Werft durchführe, weil sie dafür bezahlt werde. Der gesamte Zustand des Bootes sei zum Zeitpunkt der Übernahme derart desolat gewesen, daß er es nicht übernehmen haben wollen. Der Beklagte habe sich erst zur Übernahme und Überstellung des Bootes nach Kroatien entschlossen, als der Kläger erklärt habe, die Jacht müsse wegen der Gefahr einer abermaligen Beschlagnahme unbedingt in den nächsten Tagen auslaufen und daß er (Kläger) und seine Frau nicht die nötigen Kenntnisse und Erfahrung im Umgang mit der Jacht hätten, weshalb sie eine Überführung nach Kroatien nicht selbst durchführen könnten. Nach Übernahme der Jacht von der Werft seien an den Püttings Sicherungssplinte erkennbar gewesen. Der untere Teil der Wanten sei durch Schutzhülsen verdeckt gewesen. Der Beklagte und sein Begleiter hätten keine Veranlassung gehabt, die von der Werft hergestellte Wantenverspannung des Mastes zu überprüfen. Nach Übernahme der Jacht habe er durch Begehen des Bootes "indirekt" die Ordnungsgemäßheit der gespannten Wanten überprüft. Im Hinblick auf die Arbeiten der Werft sei eine tatsächliche Kontrolle nicht erforderlich gewesen. Es wäre Aufgabe des Klägers gewesen, die Arbeiten zu überprüfen. Nach dem Auslaufen und Umfahren des Peloponnes sei das Großsegel gerissen, das geborgen und nicht mehr weiter verwendet worden sei. In Korfu sei vergeblich versucht worden, das Großsegel reparieren zu lassen. Nach Erkundigung über die Großwetterlage, aufgrund welcher Windstärken von 4 bis 5 Beaufort zu erwarten gewesen seien, seien sie wiederum ausgelaufen. Am nächsten Tag habe der Wellengang zugenommen und sich der Wind bis 7 Beaufort verstärkt, worauf die Segelfläche der Genua (des Vorsegels) um rund 2/3 gerefft worden sei. Anschließend hätten sie eine Bewegung des Mastes bemerkt und bei der nachfolgenden Kontrolle festgestellt, daß sich die Wanten gelockert hätten. Trotz der Versuche, die Wanten zu spannen, sei eine Backbordunterwand aus dem Wantenspanner "ausgefahren" und habe sich nach oben vertörnt. Es sei nicht mehr gelungen, die übrigen Backbordwanten nachzuspannen. In der Folge sei die Unterwant oben bei der Mastbefestigung gebrochen.

Das Erstgericht hat das Verfahren auf den Grund des Anspruchs eingeschränkt und schließlich das Klagebegehren abgewiesen.

Es ging von nachstehenden wesentlichen Feststellungen aus:

Die Jacht wurde von einer Werft in Lavrion aufgeriggt. Der Beklagte nahm im Vertrauen auf die ordnungsgemäße Erledigung dieser Arbeit weder eine Überprüfung der Wantenspanner noch eine Überprüfung dahingehend vor ob Sicherungssplinte vorhanden waren. Am 12. 2. 1995 (richtig 13. 2. 1995) ist der Beklagte in seiner Eigenschaft als Skipper mit einer Begleitperson aus dem Hafen von Lavrion ausgelaufen. Am Abend des 18. 2. 1995 stellte die Crew anhand von Geräuschen und Mastbewegungen fest, daß sich die Verspannung des Mastes lockerte. Es konnte auch festgestellt werden, daß bei den Wantenspannern trotz Aufriggens des Mastes durch die Werft keine Splinte vorhanden waren; deren Zweck liegt in der Verhinderung des Aufdrehens der Wantenspanner. Die Crew versuchte

schließlich auf offener See die Spanner an den Püttings nachzuziehen. Beim Versuch, die Wanten an der Steuerbordseite zu spannen, bemerkten sie, daß die Backbord-Unterwant durch Aufdrehen des Spanners aus diesem "ausgerutscht" war. Als der Beklagte und seine Begleitperson die Wanten auf der Backbordseite spannen wollten, bemerkten sie den Bruch einer weiteren Unterwant. In der Folge brach der Mast etwa auf halber Höhe nach Steuerbord. Wenngleich das Nachspannen einer locker gewordenen Want auch unter Segel - sofern die betroffene Want im Lee liegt - grundsätzlich auch bei stürmischen Winden möglich ist, ist das Scheitern des Nachspannens der Wanten insbesondere auf das Fehlen der Splinten sowie auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Jacht infolge Unbenützbarkeit des Großsegels und Windstärken von 7-8 Beaufort (steifer bis stürmischer Wind) den Wellenschlag voll zu spüren bekam, sich zumindest bereits die vordere, eine achtere Unterwant sowie eine Oberwant gelockert hatten, sich nicht nur die Wantenspanner durch die Schiffsbewegung aufdrehten, sondern auch Beschläge am oberen Ende der Want aufgrund ihres mangelhaften Zustandes brachen und die Arbeiten bei spärlicher Bordbeleuchtung und stampfendem und rollendem Schiff durchzuführen waren. Ein kontinuierliches Arbeiten der Crew war mangels Vorhandenseins eines Autopiloten nicht möglich. Bei Vorhandensein der Splinte bei den Wantenspannern und bei ordnungsgemäßem Zustand der Wanten bzw der Beschläge am oberen Ende der Wanten wäre ein Abbruch des Mastes auch bei Lockerung einer unteren Want nicht erfolgt.

Rechtlich erörterte das Erstgericht, daß einem Versicherungsnehmer grundsätzlich ein nach den allgemeinen Grundsätzen des Schadenersatzrechtes zu beurteilender Ersatzanspruch gegenüber dem Schädiger im Ausmaß der Differenz zwischen dem Gesamtschaden und der Entschädigungsleistung des Versicherers zuerkannt werde. Wenngleich im vorliegenden Fall die Kausalität des Verhaltens des Beklagten für den Schandenseintritt nicht mit Sicherheit verneint werden könne (ein Unterbleiben des Mastbruches bei entsprechender Überprüfung der Wanten und des Vorhandenseins von Splinten könne nicht ausgeschlossen werden), könne die Rechtswidrigkeit seines Handelns bzw Unterlassens allenfalls in der Verletzung seiner ihm als Skipper obliegenden Schutz- und Sorgfaltspflichten, somit in der Unterlassung der Überprüfung der Wantenspanner, liegen. Grundsätzlich gehöre es zu den Sorgfaltspflichten eines Skippers, bei Übernahme das Schiff auf seine Seetüchtigkeit und Ausrüstung hin zu überprüfen, wozu auch die Prüfung der Wantenspanner gehöre. Im vorliegenden Fall sei das Auftakeln (Aufriggen) des Schiffes jedoch unmittelbar vor der Übernahme durch den Beklagten von einer autorisierten Werft vorgenommen worden, weshalb sich der Beklagte bezüglich der Seetauglichkeit der Takelage (des Riggs) auf Fachleute verlassen habe können, zumal auch das Service und das Spannen der Wanten und deren Versehen mit Splinten zu den Aufgaben der Werft zählten. Da auch eine regelmäßige Überprüfung der Wanten bzw der Splinte während der Überstellungsfahrt nicht üblich und auch nicht erforderlich sei, könne dem Beklagten wegen der Unterlassung einer Überprüfung der Wanten und des Vorhandenseins von Splinten eine Vernachlässigung von Sorgfaltspflichten nicht angelastet werden. Die diesbezüglichen Mängel fielen vielmehr in den Verantwortungsbereich der Werft. Selbst wenn man im Verhalten des Beklagten eine objektive Sorgfaltsverletzung erblicken möchte, sei ihm diese subjektiv nicht vorwerfbar, zumal er weder gewußt habe noch wissen haben müssen, daß sein Verhalten geeignet gewesen sei, die Wahrscheinlichkeit des Eintrittes eines Schadens zu vergrößern.

Das vom Kläger angerufene Berufungsgericht gab seiner Berufung teilweise Folge und verurteilte den Beklagten zur Zahlung von S 120.184,06 und wies das Mehrbegehren von S 109.672,20 samt einem Zinsenbegehren ab. Es sprach aus, daß die ordentliche Revision zulässig sei.

Ausgehend von den oben wiedergegebenen Feststellungen erachtete das Berufungsgericht die Anwendbarkeit österreichischen Rechtes als ergeben, weil der vorliegende Vertrag als Werkvertrag zu beurteilen sei und nach dem Recht des Staates zu beurteilen sei, in dem jene Partei, der überwiegend Geld geschuldet werde, ihren gewöhnlichen Aufenthaltsort habe. Der Beklagte habe seinen gewöhnlichen Aufenthaltsort in Österreich.

Bei Beurteilung des vorliegenden Vertrages als Werkvertrag sei zu beachten, daß der Werkunternehmer den Werkbesteller im Sinn des § 1168a ABGB zu warnen habe, wenn der von diesem beigestellte Stoff offenbar untauglich sei. Der Unternehmer sei auch zur Prüfung des Beitrages (des Stoffes) des Bestellers verpflichtet. Stoff im Sinn des § 1168a ABGB sei jeder Gegenstand, an dem, mit dem oder mit dessen Hilfe das Werk herzustellen sei; in diesem Fall das vom Kläger dem Beklagten zur Überstellung überlassene Segelboot. Der Unternehmer sei auch zur verkehrsüblichen Prüfung des Beitrages des Bestellers und zum Hinweis an den Besteller verpflichtet. Sei er - wie ein Schiffsführer - auch ein Sachverständiger im Sinn des § 1299 ABGB müsse er die in seiner Branche üblichen Kenntnisse vertreten. Er hafte auch dann, wenn ihm subjektiv kein Vorwurf gemacht werden könne. Es könne dahingestellt bleiben, ob die

Bestimmung des § 513 HGB, wonach der Kapitän (= Schiffsführer oder Skipper) vor dem Antritt der Reise dafür zu sorgen habe, daß das Schiff in seetüchtigem Zustand sei, auf die vereinbarte Überstellung einer Segeljacht unmittelbar angewendet werden könne, doch könne der Sorgfaltsmaßstab für den Schiffsführer hinsichtlich der Prüfung der Seetauglichkeit eines Segelschiffes auch auf den vorliegenden Fall angewendet werden. Der Schiffsführer habe - soweit ihm dies möglich und zumutbar sei - die Seetauglichkeit des Riggs zu untersuchen, wozu auch die Prüfung der Wanten und ihrer Befestigung sowie ihrer Sicherung gehöre. Diese grundsätzliche Verpflichtung werde vom Beklagten nicht bestritten; er habe aber die Auffassung vertreten, daß die Überprüfung der von der Werft erbrachten Leistungen dem Kläger oblegen wäre. Da aber der Kläger dem Beklagten vor Übernahme der Jacht erklärt habe, nicht die nötigen Kenntnisse und Erfahrungen im Umgang mit dem Schiff zu haben, hätte er (Beklagter) nicht darauf vertrauen dürfen, daß der Kläger selbst die Arbeiten der Werft auf das Vorliegen allfälliger Mängel hin untersucht habe bzw zu untersuchen in der Lage gewesen sei. Die Warnpflicht bestehe gegenüber dem Besteller, der den Unternehmer ausdrücklich auf seine fehlende Sachkenntnis hingewiesen habe. Zwar dürften die Untersuchungs- und Warnpflicht nicht überspannt werden, weshalb nicht übliche, umfangreiche, technisch schwierige und kostenintensive Untersuchungen, die zur Höhe des Entgelts und zur eigentlichen Werkleistung in keinem vernünftigen Verhältnis stünden, nicht durchgeführt werden müßten, doch habe der beweispflichtige Beklagte nicht behauptet, daß ihm eine Untersuchung der Seetüchtigkeit des Riggs nicht möglich oder unzumutbar gewesen sei. Dem Beklagten, der nicht behauptet habe, daß der Schaden auch bei Prüfung der Wantentspanner und Behebung ihrer Mängel eingetreten wäre, sei die mangelnde Prüfung der Wantenspanner als vertragswidriges und schuldhaftes Verhalten zur Last zu legen. Allerdings seien diese Mängel auch durch die der Risikosphäre des Klägers zuzurechnende fehlerhafte Leistung der Werft verursacht worden, für deren mangelnde Fachkunde bzw Sorgfalt der Kläger einzustehen habe. Die Untersuchungspflichtverletzung des Beklagten falle wesentlich weniger ins Gewicht als die vom Kläger als Eigentümer des Bootes zu vertretenden schadenskausalen Umstände, weshalb eine Schadensteilung im Verhältnis von 1:3 zu Lasten des Klägers gerechtfertigt sei.Bei Beurteilung des vorliegenden Vertrages als Werkvertrag sei zu beachten, daß der Werkunternehmer den Werkbesteller im Sinn des Paragraph 1168 a, ABGB zu warnen habe, wenn der von diesem beigestellte Stoff offenbar untauglich sei. Der Unternehmer sei auch zur Prüfung des Beitrages (des Stoffes) des Bestellers verpflichtet. Stoff im Sinn des Paragraph 1168 a, ABGB sei jeder Gegenstand, an dem, mit dem oder mit dessen Hilfe das Werk herzustellen sei; in diesem Fall das vom Kläger dem Beklagten zur Überstellung überlassene Segelboot. Der Unternehmer sei auch zur verkehrsüblichen Prüfung des Beitrages des Bestellers und zum Hinweis an den Besteller verpflichtet. Sei er - wie ein Schiffsführer - auch ein Sachverständiger im Sinn des Paragraph 1299, ABGB müsse er die in seiner Branche üblichen Kenntnisse vertreten. Er hafte auch dann, wenn ihm subjektiv kein Vorwurf gemacht werden könne. Es könne dahingestellt bleiben, ob die Bestimmung des Paragraph 513, HGB, wonach der Kapitän (= Schiffsführer oder Skipper) vor dem Antritt der Reise dafür zu sorgen habe, daß das Schiff in seetüchtigem Zustand sei, auf die vereinbarte Überstellung einer Segeljacht unmittelbar angewendet werden könne, doch könne der Sorgfaltsmaßstab für den Schiffsführer hinsichtlich der Prüfung der Seetauglichkeit eines Segelschiffes auch auf den vorliegenden Fall angewendet werden. Der Schiffsführer habe - soweit ihm dies möglich und zumutbar sei - die Seetauglichkeit des Riggs zu untersuchen, wozu auch die Prüfung der Wanten und ihrer Befestigung sowie ihrer Sicherung gehöre. Diese grundsätzliche Verpflichtung werde vom Beklagten nicht bestritten; er habe aber die Auffassung vertreten, daß die Überprüfung der von der Werft erbrachten Leistungen dem Kläger oblegen wäre. Da aber der Kläger dem Beklagten vor Übernahme der Jacht erklärt habe, nicht die nötigen Kenntnisse und Erfahrungen im Umgang mit dem Schiff zu haben, hätte er (Beklagter) nicht darauf vertrauen dürfen, daß der Kläger selbst die Arbeiten der Werft auf das Vorliegen allfälliger Mängel hin untersucht habe bzw zu untersuchen in der Lage gewesen sei. Die Warnpflicht bestehe gegenüber dem Besteller, der den Unternehmer ausdrücklich auf seine fehlende Sachkenntnis hingewiesen habe. Zwar dürften die Untersuchungs- und Warnpflicht nicht überspannt werden, weshalb nicht übliche, umfangreiche, technisch schwierige und kostenintensive Untersuchungen, die zur Höhe des Entgelts und zur eigentlichen Werkleistung in keinem vernünftigen Verhältnis stünden, nicht durchgeführt werden müßten, doch habe der beweispflichtige Beklagte nicht behauptet, daß ihm eine Untersuchung der Seetüchtigkeit des Riggs nicht möglich oder unzumutbar gewesen sei. Dem Beklagten, der nicht behauptet habe, daß der Schaden auch bei Prüfung der Wantentspanner und Behebung ihrer Mängel eingetreten wäre, sei die mangelnde Prüfung der Wantenspanner als vertragswidriges und schuldhaftes Verhalten zur Last zu legen. Allerdings seien diese Mängel auch durch die der Risikosphäre des Klägers zuzurechnende fehlerhafte Leistung der Werft verursacht worden, für deren mangelnde

Fachkunde bzw Sorgfalt der Kläger einzustehen habe. Die Untersuchungspflichtverletzung des Beklagten falle wesentlich weniger ins Gewicht als die vom Kläger als Eigentümer des Bootes zu vertretenden schadenskausalen Umstände, weshalb eine Schadensteilung im Verhältnis von 1:3 zu Lasten des Klägers gerechtfertigt sei.

Das Berufungsgericht sprach aus, daß die ordentliche Revision zulässig sei, weil eine Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes zum Umfang der Prüfungspflicht eines Schiffsführers vor Antritt der Fahrt mit einer im Auftrag des Eigentümers zu überstellenden Segeljacht fehle.

Gegen den klagsabweisenden Teil dieser Entscheidung richtet sich die Revision des Klägers wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung.

Der Beklagte bekämpft den klagsstattgebenden Teil dieser Entscheidung aus den Grund der unrichtigen rechtlichen Beurteilung.

Beide Teile beantragen dem Rechtsmittel der gegenseitigen nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Lediglich die Revision des Beklagten ist berechtigt.

Im Hinblick auf die erhobene Rechtsrüge hat der Oberste Gerichtshof die rechtliche Beurteilung durch das Berufungsgericht nach jeder Richtung zu prüfen und daher auch auf die Frage des anzuwendenden Rechtes einzugehen. Der Beklagte behauptet erstmalig in seinem Rechtsmittel, daß die Segeljacht Rafaela unter "monegassischer Flagge" segelte, weshalb "monegassisches" Recht anzuwenden sei.

Der Oberste Gerichtshof billigt die Rechtsmeinung des Berufungsgerichtes über die Anwendbarkeit österreichischen Rechtes. Auszugehen ist davon, daß der Kläger als Eigentümer einer Segeljacht den Beklagten beauftragte, das Schiff von Griechenland nach Kroatien zu überstellen. Der Beklagte der seinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich hat erhielt hiefür ein Pauschalentgelt von S 10.000. Gegen die Qualifizierung eines derartigen Vertrages als Werkvertrag eigener Art bestehen keine Bedenken. Danach ist dieser Vertrag nach dem Recht des Staates zu beurteilen, in dem jene Partei, der überwiegend Geld geschuldet wird, ihren gewöhnlichen Aufenthaltsort hat (§ 36 IPRG). Daß dabei das Schiff möglicherweise unter "monegassischer Flagge" segelte, hindert die Anwendbarkeit österreichischen Rechts nicht. Das "Recht der Flagge" kommt nämlich lediglich bei Bergung und Hilfeleistung, im Heuerverhältnis, bei Kollisionen bzw bei der Geltendmachung von Schiffsgläubigerrechten zur Anwendung (vgl Prüßmann Rabe Seehandelsrecht3 740 E 2 C, 481 C 2, 734d, 754 II B 2). Daß ein derartiger Fall vorliegt, ist dem Sachverhalt nicht zu entnehmen.Der Oberste Gerichtshof billigt die Rechtsmeinung des Berufungsgerichtes über die Anwendbarkeit österreichischen Rechtes. Auszugehen ist davon, daß der Kläger als Eigentümer einer Segeljacht den Beklagten beauftragte, das Schiff von Griechenland nach Kroatien zu überstellen. Der Beklagte der seinen ordentlichen Wohnsitz in Österreich hat erhielt hiefür ein Pauschalentgelt von S 10.000. Gegen die Qualifizierung eines derartigen Vertrages als Werkvertrag eigener Art bestehen keine Bedenken. Danach ist dieser Vertrag nach dem Recht des Staates zu beurteilen, in dem jene Partei, der überwiegend Geld geschuldet wird, ihren gewöhnlichen Aufenthaltsort hat (Paragraph 36, IPRG). Daß dabei das Schiff möglicherweise unter "monegassischer Flagge" segelte, hindert die Anwendbarkeit österreichischen Rechts nicht. Das "Recht der Flagge" kommt nämlich lediglich bei Bergung und Hilfeleistung, im Heuerverhältnis, bei Kollisionen bzw bei der Geltendmachung von Schiffsgläubigerrechten zur Anwendung vergleiche Prüßmann Rabe Seehandelsrecht3 740 E 2 C, 481 C 2, 734d, 754 römisch II B 2). Daß ein derartiger Fall vorliegt, ist dem Sachverhalt nicht zu entnehmen.

Unstrittig ist, daß die Jacht von einem Werftunternehmen in Griechenland (Lavrion) im Auftrag des Klägers aufgeriggt wurde und der Beklagte bei dieser Tätigkeit nicht anwesend war. Dabei ist dem Werftunternehmer insofern ein Fehler unterlaufen, als zwar Wantenspanner angebracht und diese offensichtlich ordnungsgemäß verspannt waren. Über die Wantenspanner wurden Schutzhüllen, die ein Scheuern des Segels an den Wantenspanner verhindern sollen, gesteckt. Der Beklagte prüfte offensichtlich die Spannung der Wanten bei Übernahme des Schiffes, unterließ aber eine nähere Kontrolle, ob die Wantenspanner auch durch Sicherungssplinte, die ein Aufdrehen verhindern sollen, gesichert waren. Diese Wantenspanner lockerten sich während eines aufkommenden steifen bis stürmischen Windes, wobei das Schiff nur unter Genua (Vorsegel) und geborgenem Großsegel lief, weshalb schließlich eine Want ausrauschen konnte und eine weitere - offensichtlich wegen eines fehlerhaften Beschlages -, brechen konnte.

Es trifft zunächst zu, daß den Werkunternehmer im Sinn des§ 1168 ABGB die Pflicht trifft, den Besteller zu warnen,

wenn der Gegenstand, an dem oder mit dessen Hilfe das Werk herzustellen ist, zur Erbringung des Werkes offenbar untauglich ist. Dabei ist der Unternehmer auch zur verkehrsüblichen Prüfung des Beitrags des Bestellers verpflichtet (vgl Rebhahn in Schwimman2 § 1168a Rz 20, Rz 41; Krejci in Rummel2 § 1168a Rz 33).Es trifft zunächst zu, daß den Werkunternehmer im Sinn des Paragraph 1168, ABGB die Pflicht trifft, den Besteller zu warnen, wenn der Gegenstand, an dem oder mit dessen Hilfe das Werk herzustellen ist, zur Erbringung des Werkes offenbar untauglich ist. Dabei ist der Unternehmer auch zur verkehrsüblichen Prüfung des Beitrags des Bestellers verpflichtet vergleiche Rebhahn in Schwimman2 Paragraph 1168 a, Rz 20, Rz 41; Krejci in Rummel2 Paragraph 1168 a, Rz 33).

Es trifft auch zu, daß die Rechtsprechung bereits ausgesprochen hat, 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). In der zuletzt genannten Entscheidung wurde ausgeführt, daß am Verhalten eines Schiffsführers der in § 1299 ABGB normierte strenge Sorgfaltsmaßstab anzulegen sei, weil diese Bestimmung für alle Berufe und Geschäfte, die eine besondere Sachkenntnis und Anstrengung erforderten, gelte und jedermann darauf vertrauen können solle, daß Personen, die Berufe ausübten, die besondere Fähigkeiten erfordern, diese auch tatsächlich besäßen. In dem dort zu entscheidenden Fall handelte es sich um eine berufsmäßigen Schiffsführer.Es trifft auch zu, daß die Rechtsprechung bereits ausgesprochen hat, 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). In der zuletzt genannten Entscheidung wurde ausgeführt, daß am Verhalten eines Schiffsführers der in Paragraph 1299, ABGB normierte strenge Sorgfaltsmaßstab anzulegen sei, weil diese Bestimmung für alle Berufe und Geschäfte, die eine besondere Sachkenntnis und Anstrengung erforderten, gelte und jedermann darauf vertrauen können solle, daß Personen, die Berufe ausübten, die besondere Fähigkeiten erfordern, diese auch tatsächlich besäßen. In dem dort zu entscheidenden Fall handelte es sich um eine berufsmäßigen Schiffsführer.

Im vorliegenden Fall ist allerdings - wie sich aus der Berufsbezeichnung des Beklagten als Versicherungsmakler ergibt - zu beachten, daß hier kein hauptberuflicher Schiffsführer (Skipper) in Erscheinung trat, sondern sich der Beklagte verpflichtete, eine Schiffsüberführung von Griechenland nach Kroatien durchzuführen. Derartige Schiffsüberführungen finden auch von sogenannten Freizeitskippern in großer Zahl statt. Selbst wenn jeder Schiffsführer und sohin auch der Beklagte verhalten ist, vor dem Auslaufen ein übernommenes Schiff auf seine Seetüchtigkeit sowie auf das Vorhandensein der erforderlichen Rettungsmittel und nautischen und rechtlichen Unterlagen zu untersuchen, ist doch im vorliegenden Fall von Bedeutung, daß der Beklagte als - nicht hauptberuflicher - Skipper beim Aufriggen der Jacht durch eine Werft, also eine Fachfirma, nicht zugegen war. Bei diesem Sachverhalt konnte er grundsätzlich darauf vertrauen, daß das Aufriggen, also das Herstellen einer festen Verbindung des Mastes mit dem Rumpf durch Wanten und Stoge ordnungsgemäß erfolgt und Sicherungssplinte eingesetzt werden. Auch wenn eine Überprüfung, ob Sicherungsplinte vorhanden sind, durch einfaches Hochheben der Schutzhüllen möglich gewesen wäre, ist dem Beklagten die Unterlassung dieser Prüfung nicht zum Vorwurf zu machen, weil er einerseits darauf vertrauen konnte, daß die Arbeiten durch die Werft ordnungsgemäß durchgeführt wurden und andererseits ein offenkundiger Mangel, der ihn verpflichtet hätte, den Kläger zu warnen, nicht vorlag. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, daß der Kläger der Werft den Auftrag zum Aufriggen des Schiffes erteilte, und ihm im übrigen auch die Verantwortung für die Sicherheit der Jacht und die einwandfreie Beschaffenheit der Ausrüstungsteile obliegt (vgl § 6 Jachtzulassungsverordnung BGBl 1994/502). Dem Beklagten kann daher kein Vorwurf gemacht werden, die von einer Fachfirma durchgeführten Arbeiten nicht überprüft zu haben. Ein weiteres Fehlverhalten des Beklagten ist nicht ersichtlich. Daß die sich lösenden Wantenspanner während eines aufkommenden stürmischen Windes von ihm nicht mehr festgezogen werden konnten, fällt nicht ins Gewicht, weil sämtliche Wanten nachzuspannen und die Arbeiten auf den stampfenden und rollenden Schiff bei Dunkelheit gefährlich waren.Im vorliegenden Fall ist allerdings - wie sich aus der Berufsbezeichnung des Beklagten als Versicherungsmakler ergibt - zu beachten, daß hier kein hauptberuflicher Schiffsführer (Skipper) in Erscheinung trat, sondern sich der Beklagte verpflichtete, eine Schiffsüberführung von Griechenland nach Kroatien durchzuführen. Derartige Schiffsüberführungen finden auch von sogenannten Freizeitskippern in großer Zahl statt. Selbst wenn jeder Schiffsführer und sohin auch der Beklagte verhalten ist, vor dem Auslaufen ein übernommenes Schiff auf seine Seetüchtigkeit sowie auf das Vorhandensein der erforderlichen Rettungsmittel und nautischen und rechtlichen Unterlagen zu untersuchen, ist doch im vorliegenden Fall von Bedeutung, daß der Beklagte als - nicht hauptberuflicher - Skipper beim Aufriggen der Jacht durch eine Werft, also eine Fachfirma, nicht zugegen war. Bei diesem Sachverhalt konnte er grundsätzlich darauf vertrauen, daß das Aufriggen, also das Herstellen einer festen Verbindung des Mastes mit dem Rumpf durch Wanten und Stoge ordnungsgemäß

erfolgt und Sicherungssplinte eingesetzt werden. Auch wenn eine Überprüfung, ob Sicherungsplinte vorhanden sind, durch einfaches Hochheben der Schutzhüllen möglich gewesen wäre, ist dem Beklagten die Unterlassung dieser Prüfung nicht zum Vorwurf zu machen, weil er einerseits darauf vertrauen konnte, daß die Arbeiten durch die Werft ordnungsgemäß durchgeführt wurden und andererseits ein offenkundiger Mangel, der ihn verpflichtet hätte, den Kläger zu warnen, nicht vorlag. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, daß der Kläger der Werft den Auftrag zum Aufriggen des Schiffes erteilte, und ihm im übrigen auch die Verantwortung für die Sicherheit der Jacht und die einwandfreie Beschaffenheit der Ausrüstungsteile obliegt vergleiche Paragraph 6, Jachtzulassungsverordnung BGBl 1994/502). Dem Beklagten kann daher kein Vorwurf gemacht werden, die von einer Fachfirma durchgeführten Arbeiten nicht überprüft zu haben. Ein weiteres Fehlverhalten des Beklagten ist nicht ersichtlich. Daß die sich lösenden Wantenspanner während eines aufkommenden stürmischen Windes von ihm nicht mehr festgezogen werden konnten, fällt nicht ins Gewicht, weil sämtliche Wanten nachzuspannen und die Arbeiten auf den stampfenden und rollenden Schiff bei Dunkelheit gefährlich waren.

Es war daher lediglich der Revision des Beklagten Folge zu geben.

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

Anmerkung

E53161 02A00958

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1999:0020OB00095.98D.0311.000

Dokumentnummer

JJT_19990311_OGH0002_0020OB00095_98D0000_000

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at