jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1985/6/19 8Ob16/85

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 19.06.1985

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisions- und Rekursgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Stix als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Kralik, Dr. Vogel, Dr. Kropfitsch und Dr. Zehetner als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Karl Heinz L*****, beide vertreten durch Dr. Hans Rogen, Rechtsanwalt in Spittal an der Drau, wider die beklagten Parteien 1) Josef S*****, und 2) Josef S*****, beide vertreten durch Dr. Wilhelm Dieter Eckhart, Rechtsanwalt in Klagenfurt, wegen S 896.379,89 s.A. und Feststellung, infolge Revision und Rekurses der klagenden Partei gegen das Urteil und den Beschluss des Oberlandesgerichtes Graz als Berufungsgerichtes vom 31. 10. 1984, GZ 2 R 160/84-25, womit infolge Berufung der beklagten Parteien das Urteil des Bezirksgerichtes Spittal an der Drau vom 9. 3. 1984, GZ 5 C 228/82-19, teils abgeändert und teils aufgehoben wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt und beschlossen:

Spruch

1) Der Rekurs gegen den Aufhebungsbeschluss des Berufungsgerichtes wird zurückgewiesen.

Ein Zuspruch von Kosten des Rekursverfahrens findet nicht statt.

2) Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens bleibt dem Endurteil vorbehalten.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 13. 7. 1979 gegen 15 Uhr wurde der Kläger beim Baden im Millstättersee von einem Motorboot des Zweitbeklagten, das vom Erstbeklagten geführt wurde, überfahren und schwer verletzt. Wegen dieses Unfalles wurde der Erstbeklagte mit rechtskräftiger Strafverfügung des BG Spittal an der Drau vom 27. 9. 1979, U 1095/79-5, des Vergehens der fahrlässigen Körperverletzung nach § 88 Abs. 1 und Abs. 4 StGB schuldig erkannt; es wurde ihm zur Last gelegt, daß er der Beobachtung des Sees zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet und dadurch den auf einer Luftmatratze am See schwimmenden Kläger übersehen und überfahren habe.

Im vorliegenden Rechtsstreit begehrt der Kläger aus dem Rechtsgrund des Schadenersatzes aus diesen Unfall die Verurteilung der Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung von S 896.379,89 s.A. (Schmerzengeld, Verdienstentgang, Ersatz von Pflege- und Transportkosten etc.); überdies stellte er ein auf Feststellung der Haftung der Beklagten zur ungeteilten Hand für alle künftigen Schäden gerichtetes Feststellungsbegehren. Das Feststellungsinteresse des Klägers ist nicht mehr strittig. Dem Grunde nach stützte er sein Begehren im wesentlichen auf die Behauptung, der Erstbeklagte habe den Unfall verschuldet, weil er zu schnell und unaufmerksam gefahren sei. Zum Unfall habe es nur infolge Nichtbeachtung der Berufsvorschriften und durch einen Mangel an Gewissenhaftigkeit bzw. Hang zur Nachlässigkeit des Erstbeklagten kommen können; dieser hätte bei nur einiger Aufmerksamkeit die auf dem See

befindlichen bunt gefärbten Luftmatratzen und deren Benützer (in Begleitung des Klägers habe sich sein Bekannter mit einer zweiten Luftmatratze befunden) leicht sehen können und der Unfall wäre bei richtigem Verhalten des Erstbeklagten leicht vermeidbar gewesen. Es liege auch eine Verletzung der geschützten Uferzone vor. Der Erstbeklagte hafte als Führer des Schiffes und der Zweitbeklagte als Eigner für die dem Kläger entstandenen und entstehenden Schäden. Die Haftung sei nach dem Binnenschiffahrtsgesetz und schiffahrtsrechtlichen Bestimmungen, aber auch nach dem ABGB und dem HGB gegeben, wobei hinsichtlich des Zweitbeklagten auch davon auszugehen sei, daß er sich eines untüchtigen Besorgungsgehilfen bedient habe, als welcher der Erstbeklagte nach den vorgefallenen Geschehnissen anzusehen sei. Der Erstbeklagte habe als Führer des Schiffes nicht die dafür erforderliche gesetzliche Befugnis gehabt.

Die Beklagten wendeten dem Grunde nach ein Mitverschulden des Klägers von 50 % ein, weil er bei schlechten Sichtverhältnissen auf einer schlecht sichtbaren Luftmatratze auf dem See geschwommen sei und den mit dem Motorboot herankommenden Erstbeklagten nicht auf sich aufmerksam gemacht habe.

Das Erstgericht entschied nach Einschränkung des Verfahrens auf den Grund des Anspruches mit „Zwischenurteil", daß „die Klagsforderung sowie die begehrte Feststellung, daß die beiden Beklagten dem Kläger zur ungeteilten Hand für alle ihm künftigenhin aus dem Schiffsschraubenunglück am Millstättersee vom 13. 7. 1979 entstehenden Schäden haften, dem Grunde nach zu Recht bestehe".

Es stellte im wesentlichen folgenden Sachverhalt fest:

Das zur Unfallszeit vom Erstbeklagten gelenkte in Eigentum des Zweitbeklagten stehende Motorboot trug das Kennzeichen ***** und wurde vom Amt der Kärntner Landesregierung am 29. 7. 1969 zur Zahl Sch-5/59/1969 mit der Nummer 695 zum Verkehr auf dem Millstättersee zugelassen. Es handelte sich um ein Motorboot zur erwerbsmäßigen Beförderung von Gästen in halb gedeckter Bauart, erbaut von der Schiffswerft ***** in Seeboden. Die Länge über alles betrug 6,95 m, die größte Breite 2,57 m, die Seitenhöhe auf halber Schiffslänge 1,84 m, der höchste Fixpunkt über dem Schiffsboden 1,84 m und über der Leerwassserlinie 1,34 m. Das Ausmaß des Freibords betrug 55 cm, die mittlere Leertauchung 44 cm und die zugelassene tiefste Eintauchung 62 cm. Die Antriebsmaschine hatte 8 Zylinder; es handelte sich um einen Viertakt-Benzinmotor Type 245 mit 230 PS bei 4200 U/min, gedrosselt auf 195 PS bei 4000 U/min, erbaut von Chrysler, Michigan, USA. Antriebsvorrichtung war eine Schiffsschraube. Die Tragfähigkeit betrug 18 Personen bzw. 1260 kg.

Der Erstbeklagte war zur Unfallszeit Inhaber des Schiffsführerpatentes für Motorboote, ausgestellt vom Amt der Kärntner Landesregierung am 18. 6. 1970 zur Zahl Sch-129/1/40 Nr. 34, welches zur selbständigen dem Erwerb dienenden Führung von Motorschiffen mit einer Länge bis zu 10 m über alles und bis zu 200 PS auf allen österreichischen Binnenseen mit Ausnahme des Bodensees berechtigte.

Zur Unfallszeit war der Himmel eher bedeckt und das Wasser des Millstättersees leicht bewegt. Die Sichtverhältnisse waren derart, daß ein auf einer Luftmatratze sitzender Mensch bei aufmerksamer Beobachtung der Wasseroberfläche erkennbar war.

Der Kläger, bekleidet mit einer braunen Badehose und ohne Badehaube, schwamm mit seiner blau-weiß gemusterten Luftmatratze auf dem freien Millstättersee außerhalb jeder Bojenstraße im Bereich eines im See vom Wasserschiklub Seeboden in einer Entfernung von 190 m vom Südufer fix angebrachten Floßes. In seiner Begleitung befand sich Hermann W*****, der mit einer rot-weiß gefärbten Luftmatratze schwamm.

Der Erstbeklagte fuhr im Rahmen des von ihm erwerbsmäßig ausgeübten Wasserschisports mit dem Boot von der am Nordufer des Sees gelegenen Wasserschischule weg. Im Boot befanden sich außer ihm zumindest noch zwei Personen, nämlich eine Frau und ein Kind (genauere Feststellungen sind nicht mehr möglich). Diese Begleitpersonen befanden sich auf den Sitzen hinter denen des Bootsführers. Die mitfahrende Frau bekam vom Erstbeklagten keinerlei Funktion oder Aufgabe im Boot bzw. in Bezug auf das Wasserschifahren zugeteilt. Der Erstbeklagte und die Frau haben sich während der Fahrt nicht unterhalten. Im Schlepp des Bootes befand sich der Wasserschifahrer Reinhold M*****, der dem Erstbeklagten schon seit vielen Jahren als guter und geübter Wasserschifahrer bekannt war.

Der Erstbeklagte fuhr zunächst die übliche Bojenstraße hinaus, wendete dann in Richtung Döbriach (Osten) und fuhr nach einer weiteren Wende wieder zurück in Richtung Seeboden (Westen). Dabei hielt er eine Geschwindigkeit von ca. 45 km/h ein; das entspricht rund 3000 U/min. Der Erstbeklagte lenkte das Boot sitzend, wobei er vor sich eine tote

Sichtstrecke von 20 bis 30 m hatte. In einer Entfernung von 200 bis 250 m vom Südufer des Sees im Auslauf der Wende in Richtung Seeboden (bevor sich das Boot wieder dem Ausgangspunkt am Nordufer zuwandte) sah er rechts von sich auf eine Entfernung von 30 bis 40 m den mit der Luftmatratze schwimmenden Hermann W*****. In seiner Nähe (eine genauere Feststellung ist nicht möglich) befand sich der Kläger mit seiner Luftmatratze, und zwar so, daß er mit dem Oberkörper auf der Luftmatratze lag, während der Unterkörper und die Beine im Wasser waren.

Der Kläger wurde vom Erstbeklagten zunächst nicht wahrgenommen, sondern erst aus einer Entfernung von ca. 30 m, worin die tote Sichtstrecke von ca. 20 eingerechnet ist.

Auch der Kläger bemerkte das herannahende Boot nicht, auch nicht akustisch, obwohl er nicht gehörbeeinträchtigt war. Erst durch einen Zuruf von W***** wurde er auf das herankommende Boot aufmerksam gemacht. Er wendete den Kopf zurück und sah dabei das Boot direkt auf sich zukommen.

Der Erstbeklagte leitete sofort bei Ansichtigwerden des Klägers die Bremsung ein, konnte aber nicht mehr verhindern, daß der Kläger vom Boot bzw. dessen Schiffsschraube erfaßt und dabei schwer verletzt wurde. Der Kläger wurde vom Sog der Schiffsschraube erfaßt und in diese hineingezogen; das Boot fuhr gewissermaßen über den Kläger hinweg.

Der Erstbeklagte konnte dann das Boot stoppen und kam im Retourgang in Richtung des schwer verletzten Klägers zurück. Es gelang dann dem Erstbeklagten, mit Hilfe des Wasserschifahrers H***** den Kläger zu bergen.

Die Unfallstelle befindet sich nicht in einem Sperrgebiet im Sinne des § 23 Seenverkehrsordnung.

Rechtlich beurteilte das Erstgericht den festgestellten Sachverhalt im wesentlichen dahin, daß neben den allgemeinen Schadenersatzregeln die Seenverkehrsordnung BGBl. 1961/103 anzuwenden sei. Nach deren § 4 Abs. 5 habe der Führer eines Wasserfahrzeuges dafür zu sorgen, daß eine Gefährdung von Menschen und Sachen durch das von ihm geführte Wasserfahrzeug und den von diesem verursachten Wellenschlag unterbleibe. Er habe insbesondere den erforderlichen Abstand einzuhalten und die Fahrgeschwindigkeit entsprechend zu regeln.

Dieser Verpflichtung sei der Erstbeklagte nicht in den vom ihm zu fordernden Maß nachgekommen. Nach den zur Unfallszeit herrschenden Verhältnissen, den Sichtmöglichkeiten und unter Berücksichtigung des dem Erstbeklagten hinreichend bekannten Umstandes, daß außerhalb der gesondert gekennzeichneten Fahrstraßen am ganzen See mit oder ohne Luftmatratzen geschwommen werden dürfe, wäre es am Erstbeklagten gelegen, besondere Aufmerksamkeit an den Tag zu legen. Auch bei den von ihm erwerbsmäßig und daher auch routinemäßig durchgeführten Fahrten mit dem Motorboot zur Ausübung des Wasserschisports habe der Erstbeklagte immer wieder mit dem Auftauchen von Badenden rechnen und seine Aufmerksamkeit darauf richten müssen. Diesem Erfordernis sei der Erstbeklagte offenbar nicht nachgekommen. Es wäre sonst nicht möglich gewesen, daß er den mit einer Luftmatratze am Wasser befindlichen Kläger nicht oder zu spät gesehen hätte.

Der Erstbeklagte habe zwar eine zweite erwachsene Person im Sinne des § 24 Abs. 1 Seenverkehrsordnung am Boot gehabt, diese Begleitperson jedoch in keiner Weise eingewiesen. Sie habe keinerlei Aufgaben oder Funktionen übertragen bekommen, die den Erstbeklagte, der zweifellos seine Aufmerksamkeit auch auf den im Schlepp befindlichen Wasserschifahrer lenken habe müssen, in der Beobachtung der Vorgänge auf dem See unterstützt hätten.

Der Erstbeklagte könne sich nicht darauf berufen, daß die Sichtverhältnisse im Unfallsbereich so gewesen wären, daß er den Kläger mit seiner Luftmatratze nicht habe sehen können. Nach § 24 Abs. 2 Seenverkehrsordnung sei das schleppen von Wasserschifahrern unter anderem nur bei klarer Sicht gestattet. Reichten daher die Sichtverhältnisse nicht aus, um alle notwendigen Wahrnehmungen auf dem See zu machen, wäre das Wasserschifahren und auch das Fahren mit dem Boot zu diesem Zweck zu unterlassen gewesen.

Im Verhalten des Klägers könne kein Mitverschulden erblickt werden. Es sei ihm durchaus gestattet gewesen, im Unfallsbereich zu schwimmen bzw. sich mit einer Luftmatratze auf dem See zu bewegen. Es gebe keinerlei Vorschriften, die das Tragen von Badehauben oder bestimmten Farben einer Badehose, einer Badehaube oder einer Luftmatratze vorschrieben, um damit die Aufmerksamkeit anderer am See befindlicher Personen zu erregen. Es sei auch nicht Sache des Klägers gewesen, in irgendeiner Weise dafür Sorge zu tragen, daß die Führer herannahender Motorboote aufmerksam würden. Die Sorgepflicht in dieser Richtung treffe einzig und allein den Schiffsführer eines derartigen Wasserfahrzeuges.

Den Erstbeklagten (als Halter auch den Zweitbeklagten) treffe daher das Alleinverschulden am vorliegenden Unfall.

Der gegen diese Entscheidung gerichteten Berufung der Beklagten gab das Berufungsgericht teilweise Folge. Es änderte (mit Urteil) die Entscheidung des Erstgerichtes im Ausspruch über das Feststellungsbegehren dahin ab, daß es mit Teilurteil feststellte, daß die Beklagten dem Kläger für alle künftigen Schäden aus dem Unfall vom 13. 7. 1979 zur ungeteilten Hand zu haften hätten, wobei die Haftung des Zweitbeklagten mit seinem am Unfall beteiligten Motorboot bzw. mit dessen Wert im Zeitpunkt des Unfalles begrenzt ist; das Mehrbegehren auf Feststellung der uneingeschränkten Haftung des Zweitbeklagten wies es ab. Das Berufungsgericht sprach aus, daß der von der Bestätigung bzw. Abänderung betroffene Wert des Streitgegenstandes jeweils S 60.000.- bzw. S 15.000.-, aber nicht (insgesamt) S 300.000.- übersteige; die Revision gemäß § 502 Abs. 4 Z 1 ZPO sei zulässig. Im übrigen, also im Ausspruch über das Leistungsbegehren, hob das Berufungsgericht (mit Beschluss) das Zwischenurteil des Erstgerichtes ohne Rechtskraftvorbehalt auf; in diesem Umfang verwies es die Rechtssache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Erstgericht zurück.

Das Berufungsgericht übernahm die Feststellungen des Erstgerichtes als unbedenklich und führte rechtlich im wesentlichen aus, daß die Fällung eines Zwischenurteiles über ein aus mehreren Ansprüchen zusammengesetztes Leistungsbegehren nur dann möglich sei, wenn hinsichtlich jedes einzelnen Anspruches wenigstens ein teilweiser Erfolg der Klage feststehe, wenn also dem Kläger von jedem geltend gemachten Anspruch ein wenn auch noch so kleiner Teil gebühre. Die diese Voraussetzung im vorliegenden Fall nicht vorliege, müsse die Entscheidung des Erstgerichtes, soweit sie das Leistungsbegehren betreffe, aufgehoben werden. Die Rechtssache sei in diesem Umfang zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Erstgericht zurückzuverweisen.

Hinsichtlich eines Feststellungsbegehrens sei ein Zwischenurteil im Gesetz nicht vorgesehen. In diesem Umfang hätte das Erstgericht bei Spruchreife die Entscheidung in Form eines Teilurteiles nach § 391 ZPO treffen müssen. Ein Vergreifen im Ausdruck können aber hier nicht schaden. Da nicht mehr strittig sei, daß beim Kläger der Eintritt künftiger Schäden wahrscheinlich sei und zumindest nicht ausgeschlossen werden könne, sei die Erlassung eines Teilurteiles über das Feststellungsbegehren möglich.

An einem unfallskausalen Verschulden des Erstbeklagten könne schon auf Grund seiner strafgerichtlichen Verurteilung kein Zweifel bestehen.

Da sich der Unfall am 13. 7. 1979 ereignet habe, sei nicht die SeenverkehrsordnungBGBl. 1961/103, sondern die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr vom 14. 3. 1979 über die Schiffahrtsverkehrsordnung auf Seen und Flüssen BGBl. 1979/163, die mit 1. 5. 1979 in Kraft getreten sei, anzuwenden.

Nach der Definition des § 2 Z 14 dieser Verordnung seien Luftmatratzen Sportgeräte, die keiner Kennzeichnung, Sichtzeichen, Lichter oder sonstiger Ausstattung bedürften und für die Fahrregeln nicht vorgeschrieben seien. Für sie gelte - von verordneten Sperrgebieten abgesehen - lediglich das Badeverbot nach § 60 dieser Verordnung, wonach im Umkreis von 100 m um Hafeneinfahrten und Landungsplätzen der Fahrgastschifferei das Baden außerhalb öffentlicher Badeplätze, das Heranschwimmen und Anhängen an in Fahrt befindlichen Fahrzeuge oder Schwimmkörper sowie die Annäherung mit Sportgeräten und das Untertauchen verboten sei.

Nach den getroffenen Feststellungen habe sich der Kläger bei dem Unfall in keiner Badeverbotszone oder verfügten Sperrzone im Bereich des 190 m vom Südufer entfernt angebrachten Schwimmfloßes etwa 30 bis 40 m vor dem ungefähr bis 200 m an das Südufer herangekommenen Motorboot entfernt befunden. Er müsse sich demnach in der nach § 58 der zitierten Verordnung für Fahrzeuge grundsätzlich verbotenen Uferzone (bis zu 200 m), zumindest aber an deren Randbereich befunden haben und habe daher vertrauen dürfen, daß dort im Sinne des § 51 Abs. 2 der Vorordnung kein Wasserschifahrer geschleppt und daher ein Fahrzeug auch nicht mit der hiefür erforderlichen Geschwindigkeit (etwa 40 km/h) gefahren werde. Dies ändere sich auch nicht für den dem Schiffsverkehr freibleibenden Teil eines Gewässers. Nur dort, wo ein Schwimmer sich etwa durch Tauchen eine gewisse Zeit der Sicht eines Schiffsführers entzogen habe, müßte vom Schwimmer eine besondere Sorgfalt beim Auftauchen gefordert werden und er könnte verhalten sein, sein plötzliches Auftauchen auf der Seeoberfläche gegenüber einem herankommenden Fahrzeug durch Winken oder Zurufen zu verdeutlichen. Zur Verwendung besonderer und auffallender Badekleidung oder Geräte könne er aber in keinem Fall verhalten werden. Primär treffe den Schiffsführer die Pflicht, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er jederzeit in der Lage sei, seiner Verpflichtung im Verkehr nachzukommen. Deshalb sei auch bei nicht klarer Sicht das Schleppen von Wasserschifahrern überhaupt zu unterlassen (§ 38 bzw. § 51 Abs. 1 der Verordnung).

Ferner sei maßgeblich, daß der Erstbeklagte auch den mit einer ins Auge fallenden rot-weiß gestreiften Luftmatze schwimmenden Begleiter des Klägers Hermann W***** erst auf 30 bis 40 m, also auf eine Entfernung gesehen habe, die es ihm bei der gefahrenen Geschwindigkeit von etwa 45 km/h nicht mehr möglich gemacht hätte, einen Unfall zu vermeiden, falls dieser Schwimmer sich ebenfalls gerade in seiner Fahrlinie befunden hätte. Die Beklagten könnten kein gesetzwidriges Verhalten des Klägers und auch keine ihm zumutbare Handlung oder Unterlassung aufzeigen, die geeignet gewesen wäre, den Unfall zu verhindern oder seine Folgen nicht unwesentlich zu verringern. Ein Mitverschulden des Klägers liege somit nicht vor. Der Erstbeklagte hafte daher für die künftigen Schäden des Klägers aus diesem Unfall uneingeschränkt.

Dies treffe aber für den Zweitbeklagten nicht zu.

Für die Annahme eines vom Erstbeklagten unabhängigen Eigenverschuldens des Zweitbeklagten, etwa in Form der Haftung nach § 1315 ABGB, fehle es an den Grundlagen im Verfahren. Dem Erstbeklagten eine habituelle Untüchtigkeit anzulasten, erlaube die Tatsache nicht, daß er geprüfter Schiffsführer und Inhaber des Schiffsführerpatentes zur Führung für Motorboote mit einer Länge bis zu 10 m und bis zu 200 PS für alle österreichischen Binnenseen - ausgenommen den Bodensee - gewesen sei und sei. Das ihm vom Zweitbeklagten zu Führung anvertraute Boot habe voll den Beschränkungen des Schiffsführerpatentes entsprochen. Umstände, aus denen der Zweitbeklagte erkennen hätte können, daß der Erstbeklagte tatsächlich nicht bzw. nicht mehr zur Führung solcher Schiffe geeignet gewesen sei, seien nicht konkretisiert worden und nicht hervorgekommen. Sonstige allgemeine Bestimmungen des Zivilrechtes, nach denen der Zweitbeklagte ein Eigenverschulden zu vertreten hätte, seien ebenfalls nicht ersichtlich.

Es müsse im Hinblick auf seine Person bei den auf den Streitfall grundsätzlich anzuwendenden Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes bleiben.

Demnach sei ein Schiffseigner für jeden auf ein Verschulden der Schiffsbesatzung gegründeten Anspruch haftbar, allerdings nur mit dem Schiff, das bei dem Schadenereignis verwendet wurde, samt dessen Zubehör und Fracht. Diese sogenannte adjektizische Haftung werde dann in eine persönliche Haftung umgewandelt, wenn der Schiffseigner nach Kenntnis des Haftungsfalles das Schiffsvermögen dadurch gefährde, daß er das Schiff zu einer neuerlichen Reise aussende, ohne daß dies zugleich im Interesse des Gläubigers geboten sei (§ 114 BinnSchG).

Im vorliegenden Fall werde das haftende Motorboot seit dem Unfall ständig weiter benützt und daher im Wert und seiner Substanz gefährdet, ohne daß der Kläger davon irgendeinen Nutzen hätte. Es sei daher grundsätzlich auch die persönliche Haftung des Zweitbeklagten im Sinne der genannten Gesetzesstelle zu bejahen. Aber auch diese persönliche Haftung sei nicht uneingeschränkt, sondern gehe nur bis zu dem Wert, den das Schiff bei Aussendung zur neuen Reise hatte. Hier könne die neue Aussendung mit dem Unfallstag faktisch gleichgesetzt werden. Behalte man dazu den Zweck der Gesetzesbestimmung im Auge, wonach jener Betrag gesichert werden solle, den der Gläubiger im Zeitpunkt der Aussendung erhalten hätte, wenn ihm damals das Schiff zur Befriedigung seiner Ansprüche überlassen worden wäre, sei die Beschränkung der persönlichen Haftung des Zweitbeklagten als Schiffseigner mit dem Wert des Schiffes zum Unfallszeitpunkt festzusetzen.

Hinsichtlich des Feststellungsbegehrens sei daher die Entscheidung des Erstgerichtes in Bezug auf den Erstbeklagten zu bestätigen, in Bezug auf den Zweitbeklagten jedoch im Sinne der ihm zugutekommenden dargestellten Haftungsbeschränkung abzuändern.

Seinen Ausspruch über die Zulässigkeit der Revision nach§ 502 Abs. 4 Z 1 ZPO begründete das Berufungsgericht damit, daß hinsichtlich der behandelten Rechtsfragen, insbesondere der Haftung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz, kaum zugängliche neuere Rechtsprechung vorliege, die Lösung dieser Fragen jedoch von erheblicher Bedeutung für die Wahrung der Rechtseinheit und der Rechtsentwicklung sei.

Gegen die gesamte Entscheidung des Berufungsgerichtes (auch gegen den Aufhebungsbeschluß) richtet sich das als Revision bezeichnete Rechtsmittel des Klägers. Er erklärte in diesen Rechtsmittel zunächst, sein Leistungsbegehren auf den Betrag von S 319.579,89 s.A. einzuschränken. Er macht den Revisionsgrund der „unrichtigen rechtlichen Beurteilung“ geltend und beantragt in Stattgebung seines Rechtsmittels das Urteil des Erstgerichtes vollinhaltlich wiederherzustellen; hilfsweise stellt er einen Aufhebungsantrag.

Rechtliche Beurteilung

Die Beklagten haben eine Revisionsbeantwortung mit dem Antrag erstattet, der Revision keine Folge zu geben.

Was zunächst die im Rechtsmittel des Klägers erklärte Klagseinschränkung betrifft, bedarf es keiner weiteren Erörterung, ob eine solche im Hinblick auf die durch die ZVN 1983 eingefügte Bestimmung des § 483 Abs. 3 ZPO auch im Rekursverfahren gegen einen berufungsgerichtlichen Aufhebungsbeschluß vor dem OGH möglich ist (vgl. Fasching Zivilprozeßrecht Rdz. 1250 lit. e), weil eine derartige Einschränkung des Verfahrensgegenstandes im Rechtsmittelverfahren jedenfalls voraussetzt, daß die angefochtene Entscheidung noch nicht rechtskräftig geworden und Gegenstand des Rechtsmittelverfahrens ist (Fasching aaO), daß also ein zulässiges Rechtsmittel vorliegt. Im vorliegenden Fall ist aber die Entscheidung des Berufungsgerichtes über das Leistungsbegehren - wie noch auszuführen sein wird - eine Anfechtung entzogen; diesbezüglich liegt kein zulässiges Rechtsmittel vor. Auf eine in einem unzulässigen Rechtsmittel erklärte Klagseinschränkung kann aber vom Rechtsmittelgericht nicht Bedacht genommen werden.

Soweit sich das Rechtsmittel des Klägers gegen den sein Leistungsbegehren betreffenden Aufhebungsbeschluß des Berufungsgerichtes richtet - in diesem Umfang übersieht der Kläger offensichtlich, daß er hier kein Urteil, sondern einen Beschluß bekämpft; in diesem Umfang handelt es sich in Wahrheit um einen Rekurs des Klägers gegen einen Beschluß des Berufungsgerichtes -, ist es gemäß § 519 Abs. 1 Z 3 ZPO mangels eines vom Berufungsgericht ausgesprochenen Rechtskraftvorbehaltes unzulässig und daher zurückzuweisen.

Der Kläger hat keinen Anspruch auf Ersatz der Kosten seines insoweit unzulässigen Rechtsmittels; die Beklagten haben in ihrer Rechtsmittelbeantwortung die Unzulässigkeit des Rechtsmittels des Klägers in diesem Umfang nicht geltend gemacht. Im Sinne der §§ 41, 50 ZPO findet daher ein Zuspruch von Kosten des Rekursverfahrens nicht statt.

Soweit der Kläger in seinem Rechtsmittel das abändernde Urteil des Berufungsgerichtes insoweit bekämpft, als die Haftung des Zweitbeklagten für künftige Unfallschäden des Klägers mit dem am Unfall beteiligten Motorboot bzw. mit dessen Wert im Zeitpunkt des Unfalles begrenzt und das Mehrbegehren auf Feststellung der uneingeschränkten Haftung des Zweitbeklagten abgewiesen wurde, handelt es sich um eine Revision. In diesem Umfang ist das Rechtsmittel zulässig, weil es sich bei der zu lösenden Rechtsfrage, ob der Zweitbeklagten als Schiffseigner für den vom Erstbeklagten als Schiffsführer verschuldeten Schaden beschränkt oder unbeschränkt zu haften hat, um eine solche im Sinne des § 502 Abs. 4 Z 1 ZPO handelt.

Sachlich ist die Revision aber nicht berechtigt.

Vorwegzunehmen ist, daß die Bestimmungen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen BGBl. 1966/204 im Hinblick auf den im Art. 1 dieses Übereinkommens umschriebenen Anwendungsbereich im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung kommen. Die Vorinstanzen haben zutreffend im Sinne des § 48 Abs. 1 IPRG österreichisches Recht angewendet; nach diesem Recht ist im Hinblick auf den Unfallsort zu beurteilen, wer in welchem Umfang zum Schadenersatz verpflichtet ist (siehe dazu die Judiktuarangaben in Duchek-Schwing IPR 104 Anm. 3).

Es ist zunächst davon auszugehen, daß die Schadenersatzpflicht des Zweitbeklagten nach den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes (BGBl. 1898, 369, 868) zu beurteilen ist. Das vom Erstbeklagten zur Unfallszeit geführte Motorboot des Zweitbeklagten ist als Schiff im Sinne des § 1 BinnSchG zu qualifizieren, das zur Schiffahrt auf einem Binnengewässer bestimmt war und dazu auch verwendet wurde. Dies trifft insbesondere für größere Sportboote, wie etwa größere und stärkere Motorboote, zu, da derartige Wasserfahrzeuge zur Schiffahrt auf Binnengewässern geeignet sind und verwendet werden (siehe dazu Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht2 13, 18; JBl. 1984, 497). Bei dem Motorboot des Zweitbeklagten handelte es sich um ein 6,95 m langes und 2,57 m breites mit einem Viertaktmotor, gedrosselt auf 195 PS, ausgestattetes Motorboot, das eine Tragfähigkeit von 18 Personen bzw. 1260 kg aufwies. Dieses Wasserfahrzeug ist als Schiff im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes anzusehen (vgl. JBl. 1984, 497).

Die in den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes normierte Haftung des Schiffseigners schließt seine Haftung nach anderen Vorschriften des bürgerlichen Rechtes nicht aus (siehe dazu Vortisch-Zschucke aaO 26 ff).

Wenn nun der Kläger mit seinen Revisionsausführungen darzutun versucht, daß ihm der Zweitbeklagte nach der Vorschrift des § 1315 ABGB bzw. deswegen für künftige Unfallschäden unbeschränkt hafte, weil er durch den Betrieb seines Motorbootes eine Gefahrenquelle geschaffen habe, ohne die zur Abwendung der daraus drohenden Gefahren nötigen Vorkehrungen zu treffen, so ist dem zunächst allgemein zu entgegnen, daß die Rechtsrüge des Klägers insoweit, als sie nicht von den von den Vorinstanzen getroffenen Feststellungen ausgeht, nicht dem Gesetz gemäß

ausgeführt ist, sodaß in diesem Umfang nicht zu ihr Stellung genommen werden kann.

Im übrigen setzt die Haftung für den untüchtigen Besorgungsgehilfen im Sinne des§ 1315 ABGB nach ständiger Rechtsprechung habituelle Untüchtigkeit des Besorgungsgehilfen voraus; allerdings wurde die habituelle Untüchtigkeit auch schon aus einem einmaligen Versagen des Besorgungsgehilfen abgeleitet, so etwa bei grob fahrlässiger Berufspflichtverletzung, Unkenntnis betriebswichtiger Vorschriften oder bei einem auffallenden Mangel an Gewissenhaftigkeit, der auf einem Hang zur Nachlässigkeit beruht (siehe dazu E MGA ABGB31 § 1315/12, 14a, 14b ua.).

Von all dem kann, geht man von den Feststellungen der Vorinstanzen aus, im vorliegenden Fall nicht die Rede sein. Der Erstbeklagte hatte die zur Führung des hier in Frage stehenden Motorbootes erforderliche behördliche Ermächtigung und der Kläger hat im Verfahren erster Instanz keine konkreten Umstände behauptet, aus denen eine habituelle Untüchtigkeit des Erstbeklagten abzuleiten wäre. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Unfall auf eine Unachtsamkeit des strafgerichtlich verurteilten Erstbeklagten zurückzuführen ist, der den auf seiner Luftmatratze im Wasser treibenden Kläger zu spät bemerkte und deshalb den Unfall nicht mehr verhindern konnte; nach der Aktenlage bestehen aber keine Anhaltspunkte dafür, daß es sich dabei um mehr als ein einmaliges Versehen des Erstbeklagten gehandelt hätte. Dabei ist zu beachten, daß der Erstbeklagte nach den Feststellungen der Vorinstanzen zunächst den in der Nähe des Klägers auf einer rot-weiß gefärbten Luftmatratze schwimmenden Hermann W***** wahrnahm und dann erst den auf einer blau-weiß gemusterten Luftmatratze schwimmenden Kläger. Wenn dies natürlich auch in keiner Weise geeignet ist, den Erstbeklagten zu entschuldigen, verhindert doch der Umstand, daß der Erstbeklagte zunächst die auffälliger gefärbte Luftmatratze bemerkte und über diese Beobachtung die weniger auffällig gefärbte Luftmatratze des Klägers zunächst übersah, selbst die Annahme einer groben Fahrlässigkeit des Erstbeklagten. Unter diesen Umständen kann aus dem einmaligen Fehlverhalten des Erstbeklagten - und mehr ergibt sich aus den Feststellungen der Vorinstanzen nicht - dessen habituelle Untüchtigkeit im Sinne des § 1315 ABGB nicht abgeleitet werden.

Es ist durchaus richtig, daß in der Rechtsprechung der Grundsatz entwickelt wurde, daß derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft, die notwendigen Vorkehrungen treffen muß, um eine Schädigung Dritter nach Tunlichkeit abzuwenden (E MGA ABGB31 § 1295/16e ua.): Für den Kläger ist daraus nichts zu gewinnen, weil der Zweitbeklagte der die dafür erforderliche behördliche Ermächtigung besaß. Daß dem Zweitbeklagten irgendwelche Umstände bekannt gewesen wären, aus denen er eine mangelnde Eignung des Erstbeklagten zur Führung seines Motorbootes ableiten hätte müssen, wurde vom Kläger nicht behauptet und derartiges ergibt sich auch aus den Feststellungen der Vorinstanzen nicht.

Der Vollständigkeit halber ist noch auszuführen, daß es auch nicht möglich erscheint, den Zweitbeklagten im Wege einer Ausdehnung der Gehilfenhaftung über § 1315 ABGB hinaus in Analogie zu den Haftpflichtgesetzen zur Haftung für den durch das Fehlverhalten des Erstbeklagten verursachten Schaden des Klägers heranzuziehen (siehe dazu E MGA ABGB31 § 1315/4). Denn abgesehen davon, daß eine solche Vorgangsweise dann unzulässig erscheint, wenn die Haftung des Betriebsinhabers in einer bestimmten Weise gesetzlich geregelt wurde (siehe dazu Koziol, Haftpflichtrecht2 II 576 Anm. 3), wie dies etwa bezüglich des Schiffseigners in den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes der Fall ist, entspricht auch der bloße Betrieb eines Motorbootes nicht den in der Rechtsprechung für die Annahme eines gefährlichen Betriebes entwickelten Kriterien (siehe dazu Koziol aaO und die dort angeführte Judikatur).

Es bleibt daher, da eine weitergehende Haftung des Zweitbeklagten für das Fehlverhalten des Erstbeklagten aus anderen Vorschriften des bürgerlichen Rechtes nicht abzuleiten ist, bei seiner Haftung nach den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes. Nach § 3 Abs. 1 BinnSchG ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 BinnSchG haftet der Schiffseigner, wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird, nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht. Mit diesen gesetzlichen Bestimmungen wurde keine selbständige Deliktsklage gegen den Schiffseigner geschaffen, die nur vom Nachweis eines Dienstverschuldens der Schiffsbesatzung abhinge. Der Gedanke des Gesetzes ist vielmehr nur der, die Haftung des Schiffseigners zu begründen, wenn dem geschädigten Dritten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen ein Ersatzanspruch gegen die schuldige Person zusteht. Es handelt sich lediglich um eine adjektizische Haftung des Schiffseigners, die auf Schiff und Fracht beschränkt ist (SZ 49/89 mit weiteren Literatur- und Judikaturhinweisen).

Gemäß § 114 Abs. 1 BinnSchG wird der Schiffseigner, wenn er, nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubiger (dazu zählen gemäß § 102 Z 5 BinnSchG Personen mit Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung), für welche er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntnis erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise aussendet, ohne daß dies zugleich im Interesse des Gläubigers geboten war, für die Forderung in Höhe desjenigen Betrages auch persönlich verpflichtet, welcher sich für den Gläubiger ergeben haben würde, falls der Wert, den das Schiff bei Antritt der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre. Es handelt sich hier um eine beschränkte persönliche Haftung des Schiffseigners, die betragsmäßig auf den Schiffswert bei Antritt der Reise beschränkt ist (siehe dazu Vortisch-Zschucke aaO 525 f). Aus der Vorschrift des § 114 Abs. 2 BinnSchG, die nur eine Beweisvermutung enthält (siehe dazu Vortisch-Zschucke aaO 526), ist gegen die Richtigkeit der Rechtsansicht des Berufungsgerichtes nichts abzuleiten.

Es trifft sicher zu, daß diese gesetzliche Regelung von der im modernen Verkehrsrecht üblichen weitgehenden Halterhaftung erheblich abweicht; es besteht aber nach der geltenden Rechtsordnung keine Möglichkeit, eine selbständige Haftung des Schiffseigners - vergleichbar etwa mit der des Kraftfahrzeughalters - anzunehmen (SZ 49/89).

Wenn unter diesen Umständen das Berufungsgericht die Haftung des Zweitbeklagten für künftige Schäden des Klägers mit dem am Unfall beteiligten Motorboot bzw. mit dessen Wert im Zeitpunkt des Unfalles begrenzte, kann darin ein Rechtsirrtum zum Nachteil des Klägers nicht erkannt werden.

Entgegen der Rechtsansicht des Klägers war das Berufungsgericht zu dieser Vorgangsweise auch durchaus berechtigt. Die Beklagten haben nach den Verfahrensergebnissen eine betraglich unbeschränkte Haftung des Zweitbeklagten für künftige Unfallschäden des Klägers nicht anerkannt und in ihrer Berufung die Feststellung der Haftung des Zweitbeklagten für künftige Schäden des Klägers zur Gänze bekämpft. Es oblag unter diesen Umständen dem Berufungsgericht, im Rahmen der allseitigen rechtlichen Beurteilung des festgestellten Sachverhaltes eine sich aus dem Gesetz ergebende Beschränkung der Haftung des Zweitbeklagten für künftige Schäden des Klägers wahrzunehmen.

Was der Kläger durch seinen Hinweis auf das Übereinkommen über die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See BGBl. 1977/529 und die in BGBl. 1977/611 enthaltenen Ausführungsbestimmungen zu seinen Gunsten abzuleiten versucht, ist nicht erkennbar, zumal sich diese Bestimmungen nur auf Fahrzeuge auf Hoher See und auf den mit dieser zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern beziehen.

Insgesamt vermag der Kläger mit seinen Revisionsausführungen einen dem Berufungsgericht zu seinen Lasten unterlaufenen Rechtsirrtum nicht aufzuzeigen, sodaß der Revision ein Erfolg versagt bleiben muss.

Der Vorbehalt der Kosten des Revisionsverfahrens beruht auf § 52 Abs. 2 ZPO.

Textnummer

E06048

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1985:0080OB00016.850.0619.000

Im RIS seit

21.01.1995

Zuletzt aktualisiert am

21.01.2020

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