

Begegnungshavarie bei Wiener Brücken



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Nach § 3 öBinnSchiffG haftet nicht der bloße Eigentümer eines Schiffes, sondern der Schiffseigner im Sinne des § 2 öBinnSchiffG (Ausrüster). Schiffseigner ist derjenige, der das Schiff wie ein selbständiger Unternehmer nutzt und dem das Recht der Schiffsführung zusteht. Maßgeblich sind die tatsächlichen Verhältnisse, die Grundsätze einer Anscheinshaftung finden keine Anwendung.

Die allgemeine Sorgfaltspflicht nach § 7 des Bundesgesetzes über die Binnenschiffahrt (öSchFG) und § 1 Wasserstraßenverkehrsordnung (öWVO) gebietet es im Bereich von zahlreichen Brücken bei normaler Nachtfahrt nicht, durch Aufstellungen von Wahrscheinlichkeiten auf jede denkmögliche Gefahr reagieren zu können oder den toten Winkel, der bei der Großschiffahrt unvermeidlich ist, permanent zu überwachen.

Die Wiener Brücken über die Donau gelten nicht als Engstelle im Sinne des § 4.05 Z 4 ÖWVO, da es dort eigene Begegnungs- und Überholregelungen gibt und die Fahrinnen durch verschiedene Brückendurchfahrten für jede Fahrtrichtung getrennt sind.

Ereignet sich eine Havarie ca. 500 m nach einer gefährlichen Engstelle, so erfasst der Schutzzweck der Norm, die eine Funkmeldung für die Engstelle vorschreibt, nicht diese Havarie.

Urteil des Bezirksgerichts für Handelssachen als Schifffahrtsgericht Wien vom 11. Mai 2015, Az.: 1 C 314/14s-11, rechtskräftig.

Aus den Gründen:

Unstrittig ist, dass es zwischen dem Tankmotorschiff »TMS« und dem Polizeiboot »Polizeiboot« am 29.10.2013 um ca. 20.15 Uhr in Wien, im Donaufluss bei km 1930 zu einer Kollision gekommen ist, in Folge dessen das Polizeiboot gekentert und gesunken ist ...

In Höhe Strom-km 1930 fuhr das Polizeiboot ca. 70-80 Meter vom linken Donauufer entfernt mit einer Geschwindigkeit von ca. 10 bis 15 km/h stromabwärts in der markierten Fahrinne. Die Seitenfenster des Polizeibootes waren geöffnet. Die Sprechfunkanlage war auf Kanal 10 (Verkehrskreis Schiff-Schiff) eingestellt. Positionsmeldungen von anderen Schiffen nahmen die beiden Kläger nicht wahr ...

Bei Strom-km 1933 setzte der Zweitbeklagte auf Kanal 10 (Verkehrskreis Schiff-Schiff) den Funkspruch ab, dass das »TMS« »zu Tal« fährt, inklusive Positionsmeldung. Bei Strom-km 1932 wiederholte er diesen Funkspruch. Kanal 10 war auch für die Kläger zu empfangen ...

Bei Strom-km 1930 nahm der Zweitbeklagte einen dunklen Fleck an Backbord wahr, ca. auf halber Höhe des TMS. Bei diesem Fleck handelte es sich um das führerlos treibende Polizeiboot, das kurz zuvor vom TMS von hinten gerammt wurde und aus diesem Grund gekentert war. Der tote Winkel (Sichteinschränkung) des unbeladenen TMS betrug 5 Meter zur Seite und 200 Meter nach vorne ...

Rechtliche Beurteilung:

1. Haftung des Schiffseigners:

Gemäß § 3 Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (BinnSchiffG) ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Gemäß

§ 1 ist Schiffseigner, wer Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes ist ...

Der Verwender des Schiffes muss das Schiff wie ein selbständiger Unternehmer benutzen. Der Schiffsverwender ist auf jeden Fall dann als Schiffseigner anzusehen, wenn ihm das Recht zur Schiffsführung zusteht. Dass die Schiffsführungsbefugnis bei der Erstbeklagten lag, konnte nicht festgestellt werden. Eine Zurechnung des Verhaltens eines Besatzungsmitglieds an die Erstbeklagte im Sinne des BinnSchiffG kommt somit nicht in Frage.

Zwar hat die Erstbeklagte das TMS auf ihrer Homepage im Bereich »Organisationsstruktur« unter dem Punkt »Unsere Flotte« geführt, jedoch ergibt sich keine Haftung der Erstbeklagten durch die Setzung dieses äußeren Tatbestandes. Die österreichische Rechtsordnung kennt im deliktischen Bereich keine Anscheinshaftung, ebenso wenig gibt es eine »Anscheinsschiffseignerschaft« ...

2. Haftung des Schiffsführers:

Bezüglich der Kausalität setzt das ABGB die Lehre von der notwendigen Bedingung voraus (Äquivalenztheorie), wonach jedes Ereignis kausal ist, das nicht weggedacht werden kann, ohne dass der Schaden entfiel. Hätte der Zweitbeklagte das TMS nicht auf der von ihm eingenommenen Fahrlinie gesteuert, wäre der Schaden nicht eingetreten. Sein Verhalten war also schadenskausal. Eine Einschränkung der Äquivalenztheorie zur Vermeidung einer uferlosen Ersatzpflicht besorgt die Adäquanztheorie, die die Zurechnung begrenzt. Nach dem ABGB haftet man nur für adäquat verursachte Schäden, mit deren Eintritt vernünftigerweise gerechnet werden kann und die daher auch bei entsprechender zumutbarer Verhaltensweise vermieden werden können. Das Verhalten des Zweitbeklagten war seiner allgemeinen Natur nach nicht völlig ungeeignet um einen Schaden, wie er tatsächlich eingetreten ist, herbeizuführen ...

Der Zweitbeklagte hat sämtliche ihn treffende Sorgfaltspflichten beachtet, in dem er auf die korrekte Einhaltung der Fahrlinie in der vorgegebenen Fahrinne geachtet hat, die Geschwindigkeit (gemäß § 6.20 WVO) des TMS bei Brückendurchfahrten verringert hat, um dort Wellenschlag zu vermeiden, weiters durch die Positionsmeldung per Sprechfunk inklusive Wiederholung vor Einfahrt in das Wiener Stadtgebiet sowie sofortige Meldung eines wahrgenommenen gekenterten Bootes an die Schleusenaufsicht Freudenau um eine Bergung einzuleiten und vor Schifffahrtsbehinderungen zu warnen. Zum Zeitpunkt der Kollision herrschten keine witterungsbedingten Sichteinschränkungen, die eine besonders erhöhte Aufmerksamkeit gebieten. Die Aufstellung von »Wahrscheinlichkeiten« bei einer normalen Nachtfahrt um auf jede denkmögliche Gefahr reagieren zu können oder den toten Winkel, der bei der Großschiffahrt unvermeidlich ist, permanent zu überwachen, würde eine Überspannung der Sorgfaltspflichten bedeuten ...

Weiters ist zu prüfen, ob ein Verstoß gegen § 4.05 Z 4 Wasserstraßenverkehrsordnung (WVO) vorliegt. Diese Norm ist ein Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB und besagt unter anderem, dass sich jedes mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstete Fahrzeug vor der Einfahrt in unübersichtliche Strecken, in Fahrwasserengen (Furten) oder in Brückenöffnungen auf dem für den Verkehrskreis Schiff-Schiff zugewiesenen Kanal (Kanal 10) melden muss. Diese Norm ist insofern einschränkend auszulegen, als beim hohen Schifffahrtsaufkommen im Wiener Stadtgebiet ein Funkspruch jedes Schiffsführers vor Einfahrt in jede der Wiener Brücken den Sprechfunk auf Kanal 10 stark einschränken bzw. überlasten würde. Ein Funkspruch inklusive Positionsmeldung vor Einfahrt in das Wiener Stadtgebiet muss hier der von der Norm geforderten Sorgfalt genügen. Insofern liegt ebenfalls keine Sorgfaltspflichtverletzung des Zweitbeklagten vor. Für die Wiener Brücken gibt es eigene Begegnungs- und Überholregelungen.

Die Fahrrinnen für tal- und bergfahrende Schiffe sind durch verschiedene Brückendurchfahrten getrennt. Für jede Fahrtrichtung ist ein eigenes Brückenjoch zur Durchfahrt vorgesehen (siehe §§ 6.24 Z 2 lit a und 6.25 WVO). Die Wiener Brücken gelten nicht als Engstelle iSd des § 4.05 Z 4 WVO. Ein Funkspruch vor der Einfahrt in ein Brückenjoch iSd § 6.24 Z 2 lit a WVO ist folglich nicht abzusetzen. Das Unterlassen des Funkspruchs vor der Brigittenauer Brücke durch den Zweitbeklagten stellt keinen Verstoß gegen § 4.05 Z 4 WVO dar.

Selbst wenn man eine objektive Sorgfaltspflichtverletzung iSd § 4.05 Z 4 WVO bejahen würde, ist zu prüfen, ob der eingetretene Schaden im Schutzzweck der Norm liegt. Die Kollision trug sich ca. einen halben Kilometer stromabwärts der Brigittenauer Brücke, wobei die »Stadt Wörth« als auch die »Fischa« stromabwärts gefahren sind. Die Norm will verhindern, dass es unmittelbar an unübersichtlichen – oder Engstellen zu gefährlich nahen Begegnungen von Wasserfahrzeugen kommt, da hier die Wahrscheinlichkeit einer Kollision höher ist als am offenen Wasser und so Schäden hintangehalten werden sollen. Eine Kollision, die sich ca. einen halben Kilometer nach der gefährlichen Stelle ereignet ist aber nicht mehr vom sachlichen Schutzzweck der Norm erfasst, da die Gefahr eines Zusammenstoßes hier wesentlich geringer ist ...

Mitgeteilt durch Thomas Hartmann,
Mannheim

Anmerkung:

Mit der vorliegenden Entscheidung wurde der gerichtliche Schlusspunkt unter eine Schiffskollision in Wien gezogen, die hohe mediale Aufmerksamkeit erweckte und glücklicherweise nur Sachschäden, insbesondere den Totalschaden des Polizeibootes, aber keine (schweren) Personenschäden nach sich zog. Wie in solchen »aufsehenerregenden« Fällen vorgesehen, wurde diese Havarie durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes untersucht; deren Bericht ist unter http://versa.bmvit.gv.at/uploads/media/20131029_SK_Fischa_EUB_1.3_final.pdf abrufbar.

Aus rechtlicher Sicht ist die Entscheidung bemerkenswert und wäre es erfreulich gewesen, wenn die Polizisten Berufung eingelegt hätten, damit eine obergerichtliche Entscheidung zu den Sorgfaltspflichten bei den Brückendurchfahrten in Wien vorgelegen wäre:

1. In Österreich gilt hinsichtlich der deliktischen Haftung bei Havarien und Kollisionen von Binnenschiffen das alte dt. Binnenschiffahrtsgesetz: der Schiffsführer haftet verschuldensabhängig, den Schiffeigner trifft nur eine adjektivische Haftung und ist dessen Haftung auf das Schiff und die Fracht beschränkt. Bei Schiffskollisionen ist auch *das Übereinkommen über den Zusammenstoß von Binnenschiffen vom 15.3.1960* zu beachten, das aber eben-

falls keine verschuldensunabhängige Haftung vorsieht (vgl. *Csoklich* in *Riedel* (Hrsg) Das österreichische Binnenschiffahrtsrecht [Schriftenreihe des Instituts für Binnenschiffahrtsrecht, Band 8, 2007], Deliktische Haftung bei Havarien, 48ff). Den Umstand, dass im Binnenschiffahrtsrecht in Österreich (anders als bei den anderen Verkehrsträgern) keine verschuldensunabhängige Haftung des Halters besteht, hat der OGH erst kürzlich als verfassungskonform bezeichnet und eine Analogie zu den Gefährdungshaftungstatbeständen im Luft- und Landverkehrsrecht als unzulässig angesehen (OGH 2 Ob 33/10g).

2. Geradezu lehrbuchhaft werden vom Gericht die Voraussetzungen der Verschuldenshaftung (Kausalität, Adäquanz, Rechtswidrigkeit, Rechtswidrigkeitszusammenhang und Verschulden) abgehandelt (vgl. *Csoklich* in *Riedel* (Hrsg) Das österreichische Binnenschiffahrtsrecht [Schriftenreihe des Instituts für Binnenschiffahrtsrecht, Band 8, 2007], Deliktische Haftung bei Havarien, 53f).

2.1 Die Kläger stützten die Rechtswidrigkeit auf einen Verstoß gegen § 4.05 Z 4 WVO, wonach »jedes mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstete Fahrzeug sich vor der Einfahrt in übersichtliche Strecken, in Fahrwasserengen (Furten) oder in Brückenöffnungen auf dem für den Verkehrskreis Schiff-Schiff ausgewiesenen Kanal melden« muss. Im Bereich Wien befinden sich auf knapp 8 km insgesamt 9 Brücken, im Schnitt also ca. alle 900 m; im Bereich zwischen km 1933 und 1930 (wo die Havarie stattfand), gibt es 5 Brücken, also im Schnitt alle 600 m. Würde man diese Vorschrift wörtlich nehmen, müsste der Schiffsführer bei der Fahrgeschwindigkeit von ca. 19 km/h ca. alle 3 Minuten, im Havarie-Bereich sogar ca. alle 2 Minuten eine Durchfahrtsmeldung abgeben. Es ist daher lebensnah, dass das Gericht die Praxis im Bereich Wien, eine solche Meldung nur einmal, nämlich vor Durchfahrt der ersten Brücke, also bei Einfahrt in den »Brückenbereich«, abzugeben, sanktioniert hat. Der Umstand, dass sich der Schiffsführer des TMS vor Durchfahrt der letzten Brücke vor der Havariestelle, der »Brigittenauer Brücke« (das ist stromabwärts die 5. Brücke), kein weiteres Mal gemeldet hatte, wurde vom Gericht daher nicht als Verstoß gegen § 4.05 Z 4 WVO qualifiziert.

2.2 Auch eine Verletzung des § 1.09 Z 3 WVO, wonach »bei außergewöhnlichen Umständen zur Unterrichtung des Rudergängers ein Ausguck oder Horchposten aufgestellt werden« muss, hat das Gericht zu Recht verneint. Das diesbezügliche Argument der Kläger erschien widersprüchlich, weil auch der Schiffsführer des – noch dazu auf Sicht fahrenden – Polizeibootes keinen Ausguck aufstellte. Bedenkt man, dass keine witterungsbedingten Sichtbeeinträchtigungen bestanden und Dunkelheit für sich noch nicht beschränkte Sichtverhältnisse im Sinne des § 1.01 lit.c) Z 10 WVO begründen, dass das TMS den nach § 1.07 Z 2 WVO

höchstzulässigen toten Winkel von 350 m bei Weitem nicht erreichte und § 6.30 Z 1 WVO selbst bei beschränkten Sichtverhältnissen zwar die Radarfahrt, nicht aber das Aufstellen eines Ausgucks vorschreibt, ist auch diese rechtliche Beurteilung nicht zu beanstanden. Hinzu kommt, dass nach § 6.02 Z 2 WVO »allen anderen Fahrzeugen den für deren Kurs und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen müssen. Sie können nicht verlangen, dass diese ihnen ausweichen«; der Schiffsführer des TMS musste daher nicht damit rechnen, dass sich auf seinem Fahrweg ein Kleinboot befindet.

2.3 Es erscheint unverständlich, dass das Polizeiboot weder mit Schiffsradar noch mit dem AIS-System ausgestattet war. Hätte das Polizeiboot einen AIS-Responder gehabt, hätten die Schiffsführer beider Schiffe das jeweils andere Schiff sowie dessen Fahrweg und Geschwindigkeit im Vorhinein erkennen können. Auch wenn das Polizeiboot bloß mit einem Schiffsradar ausgestattet gewesen wäre, hätte dessen Schiffsführer über das Radar das herannahende TMS erkennen können: denn die im Bereich Wien wegen der vielen Brücken unvermeidlichen Radarschatten haben zwar plausiblerweise dem Schiffsführer des TMS die Erkennung des kleinen Polizeibootes unmöglich gemacht, für den Schiffsführer des Polizeibootes hätte aber das große TMS auch trotz der Radarschatten erkennbar sein müssen. Zwar enthält die WVO keine Verpflichtung zur Ausrüstung solcher Einsatzfahrzeuge mit dem AIS-System oder einem Schiffsradar (§ 0.02 Z 2 WVO); für Einsatzfahrzeuge gelten auch die sonst für Kleinboote geltenden Fahrverbote bei beschränkten Sichtverhältnissen (§ 6.33 WVO) nicht: gerade aber wenn, wie einer der Polizisten kurz nach dem Unfall aussagte, »jede Fahrt bei Dunkelheit und beschränkten Sichtverhältnissen für die Mannschaft des Polizeibootes ein Kampf ums Überleben und die Gesundheit« ist, gebietet die einem Arbeitgeber obliegende Fürsorgepflicht, das Polizeiboot mit den technisch möglichen Sicherheitseinrichtungen auszustatten. Darüberhinaus würde die Installation des AIS-Systems auf den Polizeiboote auch erlauben, nachträglich deren Fahrweise zu rekonstruieren: im vorliegenden Fall konnte über das AIS nur die Fahrweise des TMS rekonstruiert werden. Die Verwendung des AIS-System durch die Polizeiboote würde daher auch die Rekonstruktion von solchen Havarien erleichtern. Da auch der einleitend erwähnte Untersuchungsbericht empfahl zu überprüfen, »ob bei der Evaluierung der Arbeitsplätze der Bediensteten der See- und Strompolizei ein besonderes Augenmerk auf die Ausrüstung der Fahrzeuge gelegt werden muss«, bleibt zu hoffen, dass die Republik Österreich ihre Polizeiboote künftig auch selbst so zeitgemäß und dem Stand der (Sicherheits-)Technik entsprechend ausrustet, wie sie es als Gesetzgeber von den anderen Schiffsbetreibern verlangt.

Hon.-Prof. RA Mag. Dr. Peter Csoklich, Wien

Urteil des Bezirksgerichtes für Handelssachen als Schifffahrtsgericht vom 11.5.2015, 1 C 314/14s-11 (rechtskräftig)

Im Namen der Republik

Das Bezirksgericht für Handelssachen Wien als Schifffahrtsgericht ... erkennt nach durchgeführter mündlicher Verhandlung zu Recht:

Das Klagebegehren, die beklagten Parteien seien zur ungeteilten Hand schuldig, dem Erstkläger einen Betrag in Höhe von € 971,40 samt 4 % Zinsen seit 16.10.2014 und dem Zweitkläger einen Betrag in Höhe von € 1169,- samt 4 % Zinsen seit 16.10.2014 sowie die Kosten des Verfahrens zu bezahlen, wird abgewiesen.

Die klagenden Parteien sind zur ungeteilten Hand schuldig, den beklagten Parteien die mit € 1036,54 bestimmten Prozesskosten (darin enthalten € 8,- Barauslagen sowie € 172,02 Umsatzsteuer) binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Entscheidungsgründe

Die Kläger beehrten wie aus dem Spruch ersichtlich und brachten zusammengefasst vor, dass es am 29.10.2013 um ca. 20.15 in 1020 Wien im Donaufluss bei Stromkilometer 1930,00 ca. 70 Meter vom linken Ufer entfernt zu einer Kollision zwischen dem Tankmotorschiff »Stadt W.« und dem Polizeiboot »F.« gekommen und daraufhin das Polizeiboot gekentert sei. Zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes hätten der Erst- sowie der Zweitkläger Dienst auf dem gekenterten Boot versehen. Der Zweitbeklagte habe das Polizeiboot »F.« unter anderem deshalb übersehen, da die unbeladene »Stadt W.« einen toten Winkel von 200 Metern gehabt habe und der Zweitbeklagte verpflichtet gewesen wäre, Maßnahmen zu setzen, um einen Überblick über den toten Winkel zu schaffen, weshalb er die allgemeine Sorgfaltspflicht eines Schiffsführers gemäß § 7 Schifffahrtsgesetz außer acht gelassen habe. Weiters habe der Zweitbeklagte durch das Unterlassen einer Positionsmeldung über Schiffsfunk vor Einfahrt in die Brigittenuaer Brücke gegen § 4.05 Z 1 Wasserstraßenverkehrsordnung (WVO) verstoßen und somit die Kollision der beiden Schiffe grob sorgfaltswidrig verursacht.

Die Erstbeklagte habe es verabsäumt, Vorkehrungen zur Problematik des toten Winkels zu treffen, um derartige Unfälle zu vermeiden, womit der Erstbeklagten auch Eigenverschulden aufgrund fehlender Sorgfalt vorzuwerfen sei.

Die Kläger hätten ins Wasser springen müssen um ihr Leben zu retten und aufgrund der Angst zu ertrinken ein psychologisches Trauma erlitten, wofür angemessenes Schmerzensgeld in Höhe von jeweils

€ 700,- begehrt werde. Der Erstkläger habe aufgrund eines Krankenhausaufenthaltes wegen Unterkühlung einen Verdienstentgang in Höhe von € 99,48 gehabt. Die Mobiltelefone sowohl des Erst- als auch des Zweitklägers seien durch den Sprung ins Wasser irreparabel beschädigt worden, wodurch dem Erstkläger ein Schaden in Höhe von € 149,- und dem Zweitkläger ein Schaden in Höhe von € 469,- entstanden sei.

Die Passivlegitimation der Erstbeklagten habe sich kraft Rechtsscheins ergeben, den die Erstbeklagte dadurch gesetzt habe, dass sie das Tankmotorschiff »Stadt W.« auf ihrer Homepage unter dem Punkt »Unsere Flotte« geführt und so den äußeren Anschein erweckt habe, Eigentümerin bzw. Schiffseignerin der »Stadt W.« zu sein. Gemäß § 3 Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (BSchG) begründe das Verhalten des Zweitbeklagten auch die Haftung der Erstbeklagten als Schiffseignerin.

Die Erstbeklagte bestritt das Klagebegehren dem Grunde und der Höhe nach, beantragte kostenpflichtige Klagsabweisung und wandte im Wesentlichen ein, sie sei nicht Eigentümerin der »Stadt W.« und sei es auch im Zeitpunkt des Zusammenstoßes nicht gewesen. Außerdem gebe es eine »Anscheinsschiffseignerschaft« als Rechtsbegriff nicht. Der Zweitbeklagte sei auch weder noch war er jemals bei der Erstbeklagten beschäftigt, womit sein Verhalten der Erstbeklagten nicht zurechenbar sei und es somit an der Passivlegitimation der Erstbeklagten im Verfahren fehle.

Der Zweitbeklagte bestritt das Klagebegehren dem Grunde und der Höhe nach, beantragte kostenpflichtige Klagsabweisung und wandte im Wesentlichen ein, dass das Alleinverschulden an der Schiffs-kollision die Besatzung des Polizeibootes »F.« treffe. Es sei keinerlei sorgfaltswidriges Verhalten des Zweitbeklagten vorgelegen, außerdem seien alle technischen Einrichtungen der »Stadt W.« (insbesondere Signallichter, Radar, Sprechfunk, DORIS / AIS [Donau River Information Service / Automatic Identification System]) technisch in Ordnung und funktionsbereit gewesen, wohingegen die Ausrüstung des Polizeibootes »F.« nicht den Bestimmungen der Wasserstraßenverkehrsordnung entsprochen habe. Aufgrund der Dunkelheit und der zahlreichen Lichtreflexionen am Wasser sowie den durch Brücken verursachten Radarreflexionen (»falsche Echos«) am Radarschirm sei die Erkennbarkeit von kleinen Fahrzeugen wie dem Polizeiboot »F.« verhindert bzw. stark beeinträchtigt gewesen, weshalb die »F.« vom Zweitbeklagten weder visuell noch am Radar gesehen worden sei. Insbesondere habe die Besatzung bzw. der Schiffsführer des Kleinfahrzeugs »F.« der »Stadt W.« nicht den für ihren Kurs

und zum Manövrieren notwendigen Raum gelassen. Das sorgfaltswidrige Verhalten sei ein Verstoß gegen § 6.02 WVO und ursächlich für die Kollision.

Beweis wurde erhoben durch Einsichtnahme in die vorgelegten Urkunden, Beilagen ./A bis ./C, die Beilagen ./A1 bis ./E1, die Beilagen ./1 und ./2 und die Beilage ./I (römisch eins), weiters durch Vernehmung des Erstklägers Dieter P., des Zweitklägers Leopold H. sowie des Zweitbeklagten Igor D..

Unstrittig ist, dass es zwischen dem Tankmotorschiff »Stadt. W« und dem Polizeiboot »F.« am 29.10.2013 um ca. 20.15 Uhr in 1020 Wien, bei Donaustromkilometer 1930 im Donaufluss ca. 70-80 Meter vom linken Ufer entfernt zu einer Kollision gekommen ist, in Folge dessen das Polizeiboot gekentert und gesunken ist. Unstrittig ist, dass zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes keine witterungsbedingten Sicht Einschränkungen geherrscht haben und dass das TMS an technischer Ausrüstung unter anderem über Radar, Sprechfunkanlage (zwei Kanäle gleichzeitig empfangsbereit) und AIS (das laut DORIS auch in Betrieb war) verfügt hat und diese Systeme in Betrieb waren.

Danach steht folgender Sachverhalt fest:

Die Erstbeklagte war weder zum Zeitpunkt der Kollision noch zum Zeitpunkt der Klageeinbringung als Schiffseignerin des TMS »Stadt W.« im Binnenschiffregister eingetragen. Die Erstbeklagte führte die »Stadt W.« auf ihrer Website im Bereich »Organisationsstruktur« unter dem Punkt »Unsere Flotte«. Dass der Erstbeklagten das Recht zur Schiffsführung im Unfallszeitpunkt zugestanden hat, konnte nicht festgestellt werden.

Der Erst- und der Zweitkläger versahen am Abend des 29.10.2013 als Beamte des See- und Stromdienstes der Wiener Polizei Dienst auf dem Polizeiboot »F.«. Die »F.« war ein 7 Meter langes Kajütboot, dessen Kajüte rundum verglast war. Ausgestattet war das Polizeiboot mit zwei Außenbordmotoren mit jeweils 75 PS Leistung, einer Sprechfunkanlage, einem Echolot sowie Radar. Die »F.« war kein »Radarfahrer«, das heißt, dass es auf Sicht fuhr und man einen kleinen Radarschirm nur als zusätzliches Hilfsmittel an Bord hatte. Die Kläger waren die einzigen Besatzungsmitglieder an Bord des Polizeibootes. Schiffsführer war der Erstkläger, Aufgabe des Zweitklägers war die Umgebungskontrolle, die Überwachung des Funkverkehrs, die Entgegennahme von Einsatzbefehlen der Landesleitzentrale sowie die Unterstützung des Schiffsführers bei nautischen Manövern.

In Höhe Stromkilometer 1930 fuhr die »F.« ca. 70-80 Meter vom linken Donauufer ent-

fernt mit einer Geschwindigkeit von ca. 10 bis 15 km/h stromabwärts in der markierten Fahrrinne. Die Seitenfenster der »F.« waren geöffnet. Die Sprechfunkanlage war auf Kanal 10 (Verkehrskreis Schiff-Schiff) eingestellt. Positionsmeldungen von anderen Schiffen nahmen die beiden Kläger nicht wahr.

Das »Stadt W.« (Länge 110 m, Breite 9,5 m) fuhr gegen 20.00 Uhr ebenfalls stromabwärts. Bei Stromkilometer 1934 (Höhe Nussdorf) übernahm der Zweitbeklagte die Führung des TMS. Die Geschwindigkeit betrug zu diesem Zeitpunkt ca. 19 km/h. Die Besatzung der »Stadt W.« bestand aus insgesamt fünf Mitgliedern (zwei Kapitäne, zwei Steuermänner und ein Leichtmatrose). Nach Übernahme des Schiffes meldete der Zweitbeklagte bei der Schleusenaufsicht Wien Freudenua die »Stadt W.« über den Sprechfunkkanal 18 zur Schleusung an. Die Schleusenaufsicht meldete dem Zweitbeklagten daraufhin drei ebenfalls talfahrende (stromabwärts fahrende) Schiffe (ein Schubverband und zwei Fahrgastschiffe) sowie ein bergfahrendes (stromaufwärts fahrendes) Schiff. Bei Stromkilometer 1933 setzte der Zweitbeklagte den Funkspruch, dass die »Stadt W.« »zu Tal« fährt auf Kanal 10 (Verkehrskreis Schiff-Schiff) inklusive Positionsmeldung ab. Dieser Kanal ist reserviert für die Großschiffahrt, um sich über Überhol- oder Anlegemanöver etc. zu besprechen. Bei Stromkilometer 1932 wiederholte er diesen Funkspruch.

Kanal 10 war auch für die Kläger zu empfangen.

Zwischen Floridsdorfer Brücke und Nordbahnbrücke (Stromkilometer ca. 1931,5) verringerte der Zweitbeklagte die Geschwindigkeit der »Stadt W.« auf 16 km/h, um Wellenschlag im Bereich des dort verankerten Schulschiffes der Stadt Wien zu vermeiden. Nachdem die »Stadt W.« das Schulschiff passiert hatte, erhöhte der Zweitbeklagte die Geschwindigkeit wieder auf 19 km/h.

Im hochgefahrenen Steuerhaus (ca. 5 Meter über der Wasserlinie) befand sich nur der schiffsführende Zweitbeklagte, der Rest der Mannschaft hielt sich in den Wohnräumen unter Deck auf. Das Radar der »Stadt W.« war auf 1,2 km Reichweite eingestellt, was ca. 2 bis 2,2 km Sicht nach vorne entspricht.

Die »Stadt W.« passierte das »Talfahrer-Joch« (Brückendurchfahrt für stromabwärts fahrende Schiffe) der Brigittenuaer Brücke bei Stromkilometer 1930,5 um kurz vor 20.15 Uhr. Der Zweitbeklagte verringerte für die Brückendurchfahrt die Geschwindigkeit auf 15-16 km/h. Nach der Brückendurchfahrt nahm der Zweitbeklagte Kurs auf das Talfahrer-Joch der nächsten Brücke

(Reichsbrücke), wobei die Fahrlinie für die Großschiffahrt ca. 70 bis 80 Meter vom linken Ufer entfernt lag und der Zweitbeklagte die Geschwindigkeit wieder auf 19 km/h erhöhte.

Bei Stromkilometer 1930 nahm der Zweitbeklagte einen dunklen Fleck an Backbord (linke Schiffsseite) wahr, ca. auf halber Höhe der »Stadt W.«. Bei diesem dunklen Fleck handelte es sich um das führerlos treibende Polizeiboot »F.«, das kurz zuvor von der »Stadt W.« von hinten gerammt worden und aus diesem Grund gekentert war. Der tote Winkel (Sichteinschränkung) der unbeladenen »Stadt W.« betrug 5 Meter zur Seite und 200 Meter nach vorne. Nachdem der Zweitbeklagte bemerkte, dass es sich bei dem wahrgenommenen Objekt an Backbord um ein gekentertes Boot handelte, meldete er diesen Umstand über Sprechfunk (Kanal 18) der Schleusenaufsicht Freudenua, damit diese andere Schiffe vor dieser Gefahr bzw. Schiffsfahrtsbehinderung warnen konnte. Eingeschaltete Positionslichter am gekenterten Boot oder Schiffbrüchige im Wasser nahm der Zweitbeklagte nicht wahr. Zu diesem Zeitpunkt wusste der Zweitbeklagte nicht, dass die »Stadt W.« die »F.« gerammt hatte.

Zum Zeitpunkt der Kollision hielten sich beide Kläger in der Kajüte der »F.« auf. Die »F.« wurde von der »Stadt W.« von hinten gerammt und kurz mitgeschleift, wobei sich die beiden Kläger vor dem Kentern des Bootes durch einen Sprung ins ca. 11 Grad Celsius kalte Wasser retten und ans linke Ufer schwimmen konnten. In weiterer Folge kenterte und sank die »F.«.

An der Kollisionsstelle ist die Donau ca. 300 Meter breit. Die Fahrrinne reicht hier ca. 20 bis 25 Meter ans linke Ufer heran.

Die Kläger nahmen die »Stadt W.« vor der Kollision aufgrund der eigenen Motorengeräusche und der Lichtreflexionen am Wasser weder akkustisch noch visuell wahr, auch am Radar sahen sie das Tankmotorschiff nicht. Auch der Zweitbeklagte nahm die »F.« weder visuell – dies auf Grund des toten Winkels – noch am Radar wahr.

Zum Zeitpunkt der Kollision herrschte Dunkelheit, wobei im Raum Wien keine witterungsbedingten Sichteinschränkungen herrschten. Im Stadtgebiet Wien kommt es aufgrund der Ufer- und Brückenbeleuchtung zu starken Lichtreflexionen am Wasser, die die Sicht einschränken sowie aufgrund der zahlreichen Brücken zu »falschen Echos« (Radarreflexionen) am Radarschirm, die die Sichtbarkeit von kleineren Objekten am Wasser stark einschränken.

Der Erstk Kläger befand sich vom

29.10.2013 bis zum 30.10.2013 infolge Unterkühlung in stationärer ärztlicher Behandlung in der Krankenanstalt Rudolfstiftung, weshalb ihm Kosten entstanden sind. Aufgrund des Krankenstands des Erstklägers hatte dieser einen Verdienstentgang. Durch den Sprung ins Wasser wurden die Mobiltelefone sowohl des Erst- als auch des Zweitklägers irreparabel zerstört.

Zur Beweiswürdigung:

Soweit in den Feststellungen bereits Bezug auf einzelne Beweismittel genommen wurde, beruhen die jeweiligen Feststellungen auf diesen. Dies gilt insbesondere für die angeführten unbedenklichen Urkunden, an deren Echtheit und Richtigkeit kein Grund zu Zweifeln ersichtlich war.

Die Feststellung des Hergangs der Kollision ergibt sich aus den nachvollziehbaren Aussagen der beiden Kläger und des Zweitbeklagten die auch in Einklang zu bringen sind.

Die Feststellung, dass es im Raum Wien am Donauwasser zu starken Lichtreflexionen sowie am Radar zu Radarreflexionen kommt, ergibt sich aus den übereinstimmenden und nachvollziehbaren Aussagen der beiden Kläger sowie des Zweitbeklagten.

Die Feststellung des toten Winkels der »Stadt Wörth« ergibt sich aus der nachvollziehbaren Aussage des Zweitbeklagten und der Beilage .I und ist auch unstrittig.

Die Feststellungen zur Unfallstelle sowie über den Verlauf der Fahrrinne ergeben sich aus den übereinstimmenden und nachvollziehbaren Aussagen der beiden Kläger und des Zweitbeklagten im Zusammenhang mit der Beilage .J/2.

Die Einholung eines nautischen Gutachtens war nicht erforderlich.

Rechtlich folgt daraus:

1. Zur Passivlegitimation der Erstbeklagten:

Gemäß § 3 Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (BinnSchiffG) ist der Schiffseigner für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Gemäß § 1 leg cit ist Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes, wer Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes ist. Im Binnenschiffahrtsregister war die Erstbeklagte

weder zum Zeitpunkt der Kollision noch im Zeitpunkt der Klageeinbringung als Eigentümerin des TMS eingetragen. Der Schiffseigentümer ist aber nicht notwendigerweise auch der Verwender des Schiffes. Dieser Fall wird von § 2 BinnSchiffG geregelt. Wer ein ihm nicht gehörendes Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffsführer anvertraut, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner iSd BinnSchiffG angesehen. § 2 leg cit normiert nicht, dass der Verwender neben dem Eigentümer als Schiffseigner gilt, sondern dass er eben selbst als Schiffseigner anzusehen ist. Dadurch, dass das Gesetz nicht von Eigentümer und Verwender parallel als Schiffseigner spricht, ist davon auszugehen, dass entweder der eine oder der andere als Schiffseigner anzusehen ist. In dem Fall, dass Eigentümer und Verwender zwei verschiedene Rechtssubjekte sind, ist zur Klärung der Schiffseignerschaft daher § 2 BinnSchiffG heranzuziehen und der Verwender als Schiffseigner anzusehen.

Die Unterscheidung zwischen Schiffseigentümer und Schiffseigner ist wesentlich für die Haftung nach §§ 3 ff BinnSchiffG, wonach der Schiffseigner u.a. für Schäden, die eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zugefügt, haftet. Es ist daher auf die Verwendung des Schiffes zum Unfallszeitpunkt abzustellen. Der Verwender des Schiffes muss das Schiff wie ein selbständiger Unternehmer benutzen. Der Schiffsverwender ist auf jeden Fall dann als Schiffseigner anzusehen, wenn ihm das Recht zur Schiffsführung zusteht. Dass die Schiffsführungsbefugnis bei der Erstbeklagten lag, konnte nicht festgestellt werden.

Eine Zurechnung des Verhaltens eines Besatzungsmitglieds an die Erstbeklagte im Sinne des BinnSchiffG kommt somit nicht in Frage.

Zwar hat die Erstbeklagte die »Stadt W.« auch auf ihrer Homepage im Bereich »Organisationsstruktur« unter dem Punkt »Unsere Flotte« geführt, jedoch ergibt sich keine Haftung der Erstbeklagten durch die Setzung dieses äußeren Tatbestandes. Die österreichische Rechtsordnung kennt im deliktischen Bereich keine Anscheinshaftung, ebensowenig gibt es eine »Anscheinsschiffseignerschaft«.

Die Erstbeklagte ist nicht passivlegitimiert. Das Klagebegehren gegenüber der Erstbeklagten ist daher jedenfalls abzuweisen.

2. Zum Verhalten des Zweitbeklagten

Dem Erst- sowie dem Zweitkläger ist ein Schaden iSd §§ 1293 ff ABGB zugefügt worden. Das Verhalten des Zweitbeklagten war ursächlich für die eingetretenen

Schäden. Bezüglich der Kausalität setzt das ABGB die Lehre von der notwendigen Bedingung (*conditio sine qua non*) voraus (Äquivalenztheorie), wonach jedes Ereignis kausal ist, das nicht weggedacht werden kann, ohne dass der Schaden entfielen. Hätte der Zweitbeklagte die »Stadt W.« nicht auf der von ihm eingenommenen Fahrlinie gesteuert, wäre der Schaden des Erst- sowie des Zweitklägers nicht eingetreten. Sein Verhalten war also schadenskausal. Eine Einschränkung der Äquivalenztheorie zur Vermeidung einer uferlosen Ersatzpflicht besorgt die Adäquanztheorie, die nicht die Kausalität regelt, sondern die Zurechnung begrenzt. Nach dem ABGB haftet man nur für adäquat verursachte Schäden, mit deren Eintritt vernünftigerweise gerechnet werden kann und die daher auch bei entsprechender zumutbarer Verhaltensweise vermieden werden können. Das Verhalten des Zweitbeklagten war seiner allgemeinen Natur nach nicht völlig ungeeignet um einen Schaden, wie er tatsächlich eingetreten ist, herbeizuführen.

§ 7 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (SchFG) und § 1.04 Wasserstraßenverkehrsordnung (WVO) normieren beinahe wortgleich eine allgemeine Sorgfaltspflicht des Schiffsführers. Die beiden Kläger werfen dem Zweitbeklagten in ihrem Vorbringen eine Verletzung dieser allgemeinen Sorgfaltspflicht vor. Ein Verstoß sei insbesondere, dass er keine sogenannten »Wahrschau« zur Überwachung des, durch den toten Winkel des Schiffes eingeschränkten Sichtbereiches, aufgestellt habe. Bei gefährlichen Manövern, etwa dem Ausfahren aus unübersichtlichen Hafenausfahrten oder An- und Ablegemanövern an unübersichtlichen Stellen oder bei außergewöhnlichen Umständen hat der Schiffsführer eine »Wahrschau« (Ausguck oder Horchposten) einzurichten (§ 1.09 Z 3 WVO). Dies geschieht durch Positionierung von Mitgliedern der Schiffsbesatzung an bestimmten Stellen des Schiffes, um sich mehr Übersicht über die Lage verschaffen zu können, wobei die Besatzungsmitglieder in Sicht- oder Funkkontakt mit dem Schiffsführer stehen.

Der Zweitbeklagte hat sämtliche ihn treffende Sorgfaltspflichten beachtet, in dem er auf die korrekte Einhaltung der Fahrlinie in der vorgegebenen Fahrinne geachtet hat, die Geschwindigkeit (gemäß § 6.20 WVO) des TMS bei Brückendurchfahrten und auf Höhe des fest verankerten Schulschiffes der Stadt Wien verringert hat, um dort Wellenschlag zu vermeiden, weiters durch die Positionsmeldung per Sprechfunk inklusive Wiederholung vor Einfahrt in das Wiener Stadtgebiet sowie sofortige Meldung eines wahrgenommenen gekenterten Bootes an die Schleusenaufsicht Freudenau um eine Bergung einzuleiten und vor Schiffsfahrtsbehin-

derungen zu warnen. Wie festgestellt, herrschten zum Zeitpunkt der Kollision keine witterungsbedingten Sichteinschränkungen, die eine besonders erhöhte Aufmerksamkeit gebieten. Die Aufstellung von »Wahrschau« bei einer normalen Nachtfahrt um auf jede denkmögliche Gefahr reagieren zu können oder den toten Winkel, der bei der Großschifffahrt unvermeidlich ist, permanent zu überwachen, würde eine Überspannung der Sorgfaltspflichten bedeuten.

Der Zweitbeklagte hat nicht gegen die allgemeinen Sorgfaltspflichten eines Schiffsführers im Sinne der zitierten Gesetze verstoßen und somit nicht rechtswidrig gehandelt.

Weiters ist zu prüfen, ob ein Verstoß gegen § 4.05 Z 4 Wasserstraßenverkehrsordnung (WVO) vorliegt. Diese Norm ist ein Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB und besagt unter anderem, dass sich jedes, mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstete Fahrzeug vor der Einfahrt in unübersichtliche Strecken, in Fahrwasserengen (Furten) oder in Brückenöffnungen auf dem für den Verkehrskreis Schiff-Schiff zugewiesenen Kanal (Kanal 10) melden muss.

Die zitierte Norm ist insofern einschränkend auszulegen, als beim hohen Schiffsfahrtsaufkommen im Wiener Stadtgebiet ein Funkspruch jedes Schiffsführers vor Einfahrt in jede der Wiener Brücken den Sprechfunk auf Kanal 10 stark einschränken bzw. überlasten würde. Ein Funkspruch inklusive Positionsmeldung vor Einfahrt in das Wiener Stadtgebiet muss hier der von der Norm geforderten Sorgfalt genügen. Insofern liegt ebenfalls keine Sorgfaltspflichtverletzung des Zweitbeklagten vor.

Für die Wiener Brücken gibt es eigene Begegnungs- und Überholregelungen. Die Fahrinnen für tal- und bergfahrende Schiffe sind durch verschiedene Brückendurchfahrten getrennt. Für jede Fahrtrichtung ist ein eigenes Brückenjoch zur Durchfahrt vorgesehen (siehe §§ 6.24 Z 2 lit a und 6.25 WVO). Die Wiener Brücken gelten nicht als Engstelle iSd des § 4.05 Z 4 WVO. Ein Funkspruch vor der Einfahrt in ein Brückenjoch iSd § 6.24 Z 2 lit a WVO ist folglich nicht abzusetzen. Das Unterlassen des Funkspruchs vor der Brigittener Brücke durch den Zweitbeklagten stellt keinen Verstoß gegen § 4.05 Z 4 WVO dar.

Selbst wenn man eine objektive Sorgfaltspflichtverletzung iSd § 4.05 Z 4 WVO bejahen würde, ist zu prüfen, ob der eingetretene Schaden im Schutzzweck der Norm liegt. Die Kollision trug sich ca. einen halben Kilometer stromabwärts der Brigittener Brücke, wobei die »Stadt W.« als auch die »F.« stromabwärts gefahren sind. Die Norm will verhindern, dass es unmit-

telbar an unübersichtlichen – oder Engstellen zu gefährlich nahen Begegnungen von Wasserfahrzeugen kommt, da hier die Wahrscheinlichkeit einer Kollision höher ist als am offenen Wasser und so Schäden hintangehalten werden sollen. Eine Kollision, die sich ca. einen halben Kilometer nach der gefährlichen Stelle ereignet ist aber nicht mehr vom sachlichen Schutzzweck der Norm erfasst, da die Gefahr eines Zusammenstoßes hier wesentlich geringer ist.

Eine Prüfung, ob ein Verstoß gegen § 6.02 WVO und ein allfälliges Mitverschulden des Erstklägers vorliegt, kann dahin stehen, da der Zweitkläger nicht rechtswidrig gehandelt hat.

Das Klagebegehren war daher abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf § 41 Abs. 1 ZPO.