

Zeitschrift für

VERKEHRS- RECHT

Reiserecht

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Juli/August 2012

217 – 272

07
08

Schwerpunktbeiträge

Reiserecht

Wiener Liste – Update 2012 *Eike Lindinger* ➔ 220

Wasser-, Regatta- und Yachtsport im Binnenschiffahrts- und Seerecht
Dominik Kocholl ➔ 228

Verkehrssicherungspflicht versus allgemeines Lebensrisiko
Eike Lindinger ➔ 234

Rechtsprechung

Reisegutschein: Formularmäßige Verkürzung
der Verjährungsfrist zulässig *Monika Hinteregger* ➔ 247

Beitrag

Zivilcourage – hilft da niemand?
Andreas AchRAINER und Marion Seidenberger ➔ 243

Judikaturübersicht Verwaltung

Ausrüstungsvorschriften für Fahrräder: § 66 Abs 1 StVO entspricht
Legalitätsprinzip und fällt unter den Kompetenztatbestand
Straßenpolizei ➔ 265

Anstiftung erfordert bewusstes Einwirken auf den Täter ➔ 267

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Ergebnisse des ersten Alkohol-Inter- lock-Pilotprojekts in Österreich

Nikolaus Authried und Alexandra Kühnelt-Leddihn ➔ 268

Wasser-, Regatta- und Yachtsport im Binnenschiffahrts- und Seerecht

ZVR 2012/123

COLREG;
SchFG;
SFVO;
SeeSchFGOGH 24. 8. 1995,
2 Ob 42/95Windsurfen;
Segeln;Sturmwarnung;
Rafting;
Rudern

Welche Kollisionsverhütungsregeln existieren national/international und wie kommen sie iVm den Racing Rules of Sailing zur Geltung? Welche Auswirkung hat ein aktuelles VfGH-Erk auf künftige Befähigungsausweise fürs Meer? Wird ein Haftungsausschluss bei Regatten zu Recht angenommen? Wo besteht zB beim Kitesurfen Änderungsbedarf, und was gilt wirklich, wenn die Sturmwarnung blinkt?

Von Dominik Kocholl

Inhaltsübersicht:

- A. Einführung, Nutzungs- und Schiffahrtsrecht
- B. Schwimmen, Rafting, Kajak, Rudern und Paddeln/Stand Up Paddling
- C. Windsurfen, Kitesurfen und Segeln
- D. Eigenverantwortung trotz Sturmwarnung – und die „Retter“?
- E. Regattasport – Yachtsport – Regattasegeln
- F. Internationales Seerecht und Österreich
- G. Wettfahrtregeln und Wettfahrtregelschiedsgerichte
- H. Verhältnis COLREG zu Sportregel (WR)
 - 1. Situation unter Beteiligung Dritter
 - 2. Situation zwischen Regattateilnehmern
- I. Haftungssituation insb im Regatta(segel)sport
 - 1. Haftungssituation zwischen Regattateilnehmern
 - 2. Gegenseitiger Haftungsausschluss bei Regatten
 - 3. Haftung des Veranstalters und WR-Sch
- J. Schiffsführungsrecht
- K. Neue Regelung zu Befähigungsausweisen und dem International Certificate für Operators of Pleasure Craft

A. Einführung, Nutzungs- und Schiffahrtsrecht

Österreich ist zwar ein Binnenland, jedoch geprägt von zahlreichen befahrbaren/schiffbaren Wasserflächen vom Bodensee bis zum Neusiedlersee mit den Salzkammergut-Seen und den Seen in Kärnten dazwischen. Ös-

terr Wassersportler und Freizeitskipper nutzen jedoch auch das Meer und die Racing Rules of Sailing.

Öffentliches Wassergut¹⁾ dient ua Erholungszwecken (§ 4 Abs 2 lit e WRG). § 6 Abs 2 WRG grenzt Schiffahrtsrecht vom Wasserrecht ab, das auf die Nutzung der tragenden Kraft des Wassers grundsätzlich keine Anwendung findet.²⁾

Das SchiffahrtsG (SchFG)³⁾ gilt mit Ausnahme des Bodensees⁴⁾ auf öffentlichen Gewässern und den Anlage 1 zum SchFG entnehmbaren Privatgewässern; auf kleineren privaten Gewässern sind jedoch gem § 1 Abs 2 SchFG die Verfügungsberechtigten zu vorrangigen anderweitigen Regelungen befugt, welche zwar nicht behördlich durchsetzbar sind; die subsidiäre Geltung des SchFG soll nach *Muzak*⁵⁾ aber eine Funktion als zivil- bzw strafrechtliches Schutzgesetz mit sich bringen. In Not-/Gefahrensituationen ist ein Landungsrecht vorgesehen (§ 30 SchFG), das als materielles Privatrecht Eigentumsbeschränkungen sowie schadenersatz- und bereicherungsrechtliche Entschädigungsansprüche vorsieht.⁶⁾

1) Eine Boje am Seegrund anzubringen, ist nicht vom Gemeingebrauch umfasst (OGH 3. 9. 1986, 1 Ob 31/86).

2) *Muzak*, Das österreichische Binnenschiffahrtsrecht – Einführung und ausgewählte praxisrelevante Probleme, in *Riedel* (Hrsg), Das österreichische Binnenschiffahrtsrecht (2007) 12; str *Hattenberger*, Canyoning, Paddeln, Rafting und Floßfahren, in *Hinteregger* (Hrsg), Trendsportarten und Wegefreiheit (2005) 200 FN 102.

3) BGBl I 1997/62 idF BGBl I 2009/17.

4) Vgl § 1 Abs 4 SchFG und die internationale Bodenseeschiffahrtsordnung (BGBl 1976/93 idF BGBl BGBl III 2005/142); Bodenseeschifferpatent D (Segeln) über 12 m² verpflichtend.

5) *Muzak*, Binnenschiffahrtsrecht (2004) 203.

6) Vgl *Muzak*, Binnenschiffahrtsrecht (2004) 314 ff; *Muzak*, Binnenschiffahrtsrecht, in *Bauer* (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 461.

Der Begriff „Schiff(fahrt)“ bleibt unklar – *Muzak* kommt zu allen schwimmenden Sachen, die zur Fortbewegung bestimmt sind –, unabhängig von Verkehrszwecken.⁷⁾ Umfasst sind etwa auch Luftmatratzen.⁸⁾ Schiff ist gem § 2 Z 1 und Z 12 ein Fahrzeug oder ein Schwimmkörper.

Die Seen- und Fluss-Verkehrsordnung (SFVO)⁹⁾ konkretisiert das SchFG und normiert in §§ 40 ff die Fahrregeln. Die Wasserstraßenverkehrsordnung (WVO)¹⁰⁾ gilt ua auf der Donau, Wiener Donaukanal, March, Taya, Enns und Traun. Die Verkehrsregeln etwa der WVO gelten als Schutzgesetz gem § 1311 ABGB.¹¹⁾

B. Schwimmen, Rafting, Kajak, Rudern und Paddeln/Stand Up Paddling

Dem Wassersport dienende Fahrzeuge ohne Windantrieb (und mE auch Stand-up-Paddelbretter) sind unter Ruderfahrzeuge zu subsumieren; für sie sind keine Befähigungsnachweise nötig, Rafting-Führer bedürfen jedoch eines Schiffsführerpatents-Raft (§ 118 Abs 5 SchFG). Die Verordnungsermächtigung in § 17 Abs 2 Z 2 SchifffahrtsG erlaubt das Einsetzen und Herausnehmen von wildwassergeeigneten Ruderfahrzeugen, insb von Rafts, auf bestimmte Uferabschnitte von Wildwasserflüssen zu beschränken, weshalb oft landesgesetzliche Regelungen mit jahreszeitlicher oder tageszeitlichen Beschränkungen zu finden sind. Auf der Neuen Donau ist eine 2,7 km lange Sportzone für muskelbetriebene Fahrzeuge vorgesehen.¹²⁾ Verkehrssicherungspflichten für Wasserrutschen¹³⁾ und eine Trennung¹⁴⁾ von Bade- und (Wind-)Surfbereichen (Kollisionsgefahr) sind Versuche, den Wassersport sicherer zu machen.

C. Windsurfen, Kitesurfen und Segeln

Windsurfen wird oft (mangels Brandungswellen¹⁵⁾ in der näheren Umgebung einfach „surfen“ genannt.¹⁶⁾ Beim Kitesurfen steht der Sportler/die Sportlerin auf einem Wakeboard-ähnlichen Brett ohne nennenswerten Auftrieb und wird von einem Lenkdrachen¹⁷⁾ gezogen. Während Yachten, Katamarane und Jollen Fahrzeuge sind, stuft das SchFG Windsurfer und wohl auch Kitesurfer als Schwimmkörper gem § 2 Z 12 SchFG und § 44 Z 8 SFVO ein.¹⁸⁾ Gem dieser Einordnung sah der OGH¹⁹⁾ einen Windsurfer als gegenüber dem Gendarmierboot benachrangt an. § 2 Z 5 Bayerische Schifffahrtsordnung sieht in Windsurfern Segelfahrzeuge. Kitesurfen unterliegt vom Rohrspitz bis Neusiedlersee zahlreichen Beschränkungen, für Letzteren stuft § 1 Abs 5 der V bgld LGBL 2009/54 Kite-Surfer mit Blick auf Vorrang- und Ausweichregeln ebenfalls als Schwimmkörper gem SFVO ein, was nicht ausreicht, da gem § 47 SFVO nur „Segelbretter“²⁰⁾ (also Windsurfer) einander wie Segelfahrzeuge ausweichen. § 16.03 WVO verbietet Kitesurfen und Kanu-Kiting.

D. Eigenverantwortung trotz Sturmwarnung – und die „Retter“?

Eine Sturmwarnung, mag sie auch schnell orange vom Ufer blinken, ist nicht mehr als eine – die Eigenverantwortung unterstützende – Information, deren Ausblei-

ben ein Nichtbeachten von Wetterphänomenen²¹⁾ auch nicht rechtfertigt. Sie ist von der Vorwarnung/Vorsichtsmeldung zu unterscheiden. Bei Sturmwarnung darf selbstverständlich gesurft, gesegelt und regattiert²²⁾ werden, dennoch sieht die Organmandatverordnung-Schifffahrt²³⁾ in § 1 Z 3.25 eine Verwaltungsstrafe von € 29,- für mangelhaftes Fahrverhalten bei Sturmwarnung vor und verweist dabei auf § 65 Abs 2 SFVO mit dem international gesehen völlig allein dastehenden Wortlaut: „*Falls durch Sturmwarnzeichen das Aufkommen eines Sturmes angezeigt wird, müssen die Schiffsführer^[24] ihr Fahrverhalten so einrichten, dass sie noch vor Eintritt der Gefahr einen Hafen oder ein zum Landen geeignetes Ufer sicher erreichen.*“ Um nicht verfassungswidrig zu sein, ist diese Norm **verfassungskonform** zu interpretieren. Besser wäre eine Formulierung, dass Vorsichtsmaßnahmen zu treffen sind. Mit entsprechendem Zusatzauftrieb, der mE auch mit Neoprenanzug vorliegen kann, ist Windsurfen am Bodensee bei Sturmwarnung erlaubt.²⁵⁾ Jedenfalls nicht zu strafen ist, wenn eine ex-post-Betrachtung ergibt, dass die Warnung fehlerhaft war.

Windsurfer und andere Wassersportler haben **eigenverantwortlich** ihr persönliches Limit auf die Bedingungen, kurzfristige Wetterentwicklung, Erfahrung, Material und Können einzuschätzen. Weder eine aktivierte Sturmwarnung noch eine höhere Lawinenwarnstufe²⁶⁾ sind per se gefährlich, sie erhöhen jedoch – insb bei den Unbedarften – qua Information die Eigenverantwortung und bedeuten gleichzeitig, dass man im Notfall weniger mit Rettungskräften rechnen darf. Ob besonders gefährliche Verhältnisse gem StGB vorliegen, ist nach der Mosaiktheorie im Einzelfall zu prüfen.

Das aus der Verfassung resultierende **Recht auf Bewegungsfreiheit, Risiko, Selbstbestimmung und Selbstgefährdung** darf nur bei entsprechend verfassungskonformer gesetzlicher Ermächtigung beeinträchtigt werden. Die Rettungsgesetze der Länder oder das SPG ermächtigen weder Rettungs- noch private

7) *Muzak*, Binnenschifffahrtsrecht (2004) 177, 180.

8) *Muzak*, Binnenschifffahrtsrecht, in *Bauer* (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 457.

9) BGBl 1990/42 idF BGBl II 2012/81.

10) BGBl II 2011/289 idF BGBl II 2012/81.

11) OGH 23. 10. 1986, 8 Ob 30/86.

12) *Vögl*, Praxishandbuch Veranstaltungsrecht (2012) 223.

13) Vgl OGH 11. 8. 2008, 1 Ob 114/08 h; *Möhlenkamp*, „Risikoanlagen“ im Badebetrieb – Zum Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Wasserrutschen, *VersR* 2011, 985 ff.

14) *Scheffen*, Die Rechtsprechung zu „gefährlichen Sportarten“ im öffentlichen Verkehr, *NZW* 1992, 389.

15) Neuerdings wird jedoch in einer künstlichen Welle an kanalisiertem Wasserläufen „gesurft“ – zB Almkanal in Salzburg.

16) Vgl UVS VlbG 1 – 0570/99.

17) Unklar ist, ob ein Kite unter das LFG fällt.

18) Zweck 1979: Vermeidung der Luxussteuer (30%).

19) OGH 25. 8. 1992, 1 Ob 32/92.

20) Die Bezeichnung „Segelbrett“ stammt aus Zeiten, als Normsetzer wegen IP-Rechten eines amerikanischen Unternehmens, das eine One-Design-Klasse aufgezogen hatte, nicht „Windsurfer“ schreiben wollten.

21) Vgl OGH 20. 1. 2006, 5 Ob 224/05 k ZVR 2006/126.

22) Selbst wenn bei Sturm in einer Regatta der Mast bricht, hat die Kaskoversicherung zu zahlen: LG Kiel 6 O 249/86 NJW-RR 1988, 1056.

23) BGBl II 1999/238 idF BGBl II 2002/225 gem § 42 Abs 5 SchFG.

24) Ein Windsurfer ist Schiffsführer (§ 5 Abs 2 iVm § 2 Z 12 SchFG).

25) V der BH Bregenz über die Zulassung von Segelsurfbrettern im Bereich des österr Bodenseeufer ZI I-910 v 26. 4. 2001.

26) Vgl *Kocholl*, Variantenfahren – Haftung bei Lawinen, *ZVR* 2008, 11 ff.

Hilfsorganisationen (wie die Wasserrettung). Sie dürfen – ohne echten Notfall – keinen „Rettungserfolg“ erzwingen, selbst für die Polizei (§ 19 [Abs 3] SPG; § 38 SchFG; § 36 f VStG) und von ihr angeforderte „Verwaltungshelfer“ ist zwangsweiser Freiheitsentzug selten erlaubt. Um eine Zwangsrettung zu vermeiden, kann es leider vorkommen, dass vermeintliche – oft von Dritten gerufene – Retter unverrichteter Dinge zurück in den Hafen müssen. Eine selbstbestimmungsfähige Person darf **Hilfe ablehnen**. Wer kein Notsignal absetzt hat bzw die Hilfe ablehnt, ist auch nicht mit Einsatzkosten zu belasten, insb kommt eine Geschäftsführung ohne Auftrag²⁷⁾ bzw ein „Bergevertrag“ gegen den erklärten Willen eines dispositionsfähigen Geschäftsherrn nicht in Frage (§ 1040 ABGB). Man muss ihn in seiner „Selbstgefährdung“ gewähren lassen, mag auch ein tödlicher Ausgang befürchtet werden.²⁸⁾

Bei einem erkennbar bloß vermeintlichen Notfall oder bei bloß abstrakter Gefahr ist ein Anspruch gem § 1036 ABGB zu verneinen. Höchstens eine völlig leichtsinnige oder absichtliche Veranlassung der Selbstgefährdung des Retters (sic!) kann rechtswidrig sein.

E. Regattasport – Yachtsport – Regattasegeln

Weltfachverband des Segelsports ist die International Sailing Federation (ISAF). Regattasegeln ist seit 1896 Teil der olympischen Bewegung und hat zwischenzeitlich so manche Veränderung durchlaufen. Der Österr Segelverband ist anerkannter Sportfachverband in der Bundes-Sportorganisation. Er wird durch Klassenvereinigungen und neun Landessegelverbände ergänzt. Segeln ist eine der erfolgreichsten olympischen Sommersportarten Österreichs. Olympische Klassen sind Einheitsklassen oder gar One-Design-Klassen, bei denen nur ein Hersteller zugelassen ist. Daneben gibt es insb für Yachten verschiedenste Ausgleichssysteme. Windsurfen ist (noch) eine olympische Segeldisziplin (daneben gibt es ua die PWA Tour). Neben den Olympischen Spielen gibt es ua den America's Cup, das Volvo Ocean Race, ISAF World Cup, Welt- und Kontinentalmeisterschaften (zB EM) und diverse Profi-Serien.

F. Internationales Seerecht und Österreich

Internationales Seeverkehrsrecht – insb jenes auf Hoher See – wird von der Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), also den Kollisionsverhütungsregeln (KVR), beherrscht, die 1972 durch die International Maritime Organization erstellt wurden.

Österreich ist der COLREG per Staatsvertrag beigetreten und so findet diese auf österr Seeschiffe gem § 2 Abs 3 und § 10 Seeschiffahrts-ErfüllungsG (SSEG)²⁹⁾ Anwendung. Es ist Pflicht (**Kurshaltepflicht**) des nicht ausweichpflichtigen Schiffs, bis zum Manöver des letzten Augenblicks Kurs und Fahrt (Geschwindigkeit) zu halten, der Ausweichpflichtige muss frühzeitig ausweichen. Lichterführungs- und Schallsignalvorschriften dienen der Information der anderen Verkehrsteilnehmer.

Wer insb aufgrund des *gegenwärtig* verwendeten Antriebs schlechter manövrieren kann, tiefgangbehindert oder gar manövrierunfähig ist, hat Vorrang gegenüber solchen, die leichter zu manövrieren sind. Hier gilt

insb Windkraft vor Muskelkraft vor Maschinenantrieb. In Küstenbereichen gilt etwa die dSeeSchStrO als lex specialis zu den COLREG. Für nationale Gewässer wurden diese Regeln großteils übernommen.

Für **windangetriebene** Fahrzeuge untereinander gelten international und im Regattasport folgende Grundregeln: Wenn zwei Segelfahrzeuge/Windsurfer/Kitesurfer den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen. Wenn zwei Fahrzeuge den Wind von derselben Seite haben, muss das luvseitige dem leeseitigen Fahrzeug ausweichen.

International einheitliche, sachgerechte und klare Fahr- und Ausweichregeln sind oft erklärtes Ziel. Völlig unüblich,³⁰⁾ unnötig, **missglückt** und verwirrend ist daher § 46 Abs 2 SFVO: „Beim Überholen muss der Überholende grundsätzlich an der Seite vorbeifahren, von der der Vorausfahrende den Wind hat.“ Diese Norm ist mE zu entfernen. In die SFVO übernommen werden sollte hingegen § 6.07 lit b BodenseeschiffahrtsO, da dort das Lee (für Vorwind klarstellend) als jene Seite, auf der sich das Großsegel befindet, definiert wird. Erst klare, gute „Verkehrsregeln“ ermöglichen es, den notwendigen Vertrauensgrundsatz anzunehmen.

G. Wettfahrtregeln und Wettfahrtregelschiedsgerichte

Die **Racing Rules of Sailing (2009–2012)**³¹⁾, auf Deutsch „**Wettfahrtregeln**“ (**WR**), werden durch die ISAF idR alle vier Jahre überarbeitet (immer im Jahr nach den Olympischen Sommerspielen). Es handelt sich um ein komplexes Regelwerk, an dem Urheberrecht³²⁾ besteht und das primär auf „**self-policing**“ durch die Teilnehmer setzt. Das oft zweisprachig ausgeführte Regelbuch wird durch ein publiziertes „case law“ (Casebook; Callbook for Matchracing) zu einem eindeutigen Regelrahmen ergänzt.

Regelmäßig wird zusätzlich nach der Wettfahrtordnung des nationalen Verbands, der Ausschreibung (Notice of Race) und den Segelanweisungen regattiert. Eigene Wettfahrtregelschiedsgerichte (in der Folge: WR-Sch)³³⁾, an die sich per „Protest“ jeder Teilnehmer bei Regelverletzungen wenden kann und soll, dienen der sportlichen Entscheidung während der Regatta. ME handelt es sich dabei primär um verzögerte, aber noch im Rahmen der oft mehrtägigen und aus zahlreichen Wettfahrten bestehenden Regatta ergehende, Sportre-

27) Vgl Meissel/Isola, Rettungskräfte als Geschäftsführer ohne Auftrag, ZVR 2011, 466.

28) Kneihls, Die „tobende Psychose“ und die Rolle des Rettungsdienstes, RdM 2005/31, 39.

29) BGBl 1996/387 idF BGBl I 2002/32.

30) Jedoch auf folgenden deutschen Wasserstraßen: § 6.02 a dRheinSchPV und dBinSchStrO, NICHT jedoch § 6.03 a dDonauSchPV, dSeeSchStrO sowie NICHT nach COLREG, BSO etc.

31) Bis 1. 1. 1997 segelte man nach International Yacht Racing Rules, auf deutsch „Internationale Wettsegelbestimmungen“ (IWB) genannt. Die Weltsportfachverbandsbezeichnung änderte sich im August 1996 von IYRU auf ISAF.

32) Kocholl, Geistiges Eigentum am Wesensmerkmal des Sports – seinen Regeln: Urheberrecht an Sportregeln olympischer und America's Cup Regatten, der UEFA EM und dem Bergsport, CausaSport 2008, 150 ff.

33) Regel 91 WR sieht als „Schiedsgericht“ entweder ein „Protest Committee“ (idR mit Berufungsmöglichkeit) oder eine „International Jury“ gem Appendix N vor.

gel-Entscheidungen/„Tatsachenentscheidungen“³⁴⁾ eines unechten (Verbands-)Schiedsgerichts/Wettkampfgerichts, die laut Regel 3 WR „Anerkennung der Regeln“ nicht vor Gerichte bzw. echte Schiedsgerichte „geschleppt“ werden sollen. Rein sportrelevante Entscheidungen sollen mE nicht justiziabel sein.

Von Regel 3 WR nicht betroffen sind nach **Regel 68 WR** „Schadenersatzansprüche, die sich durch einen Verstoß gegen eine der Regeln ergeben; sind – soweit vorhanden – nach den Vorschriften des nationalen Verbandes zu regeln.“ Sinnvoll ist dabei der RYA-WR-Zusatz,³⁵⁾ der für Haftungsfragen die Gerichtszuständigkeit fest schreibt und festlegt, dass die Annahme von Ersatzstrafen oder Aufgabe von Wettfahrten weder eine Schadenshaftung noch einen Regelverstoß zugestehen. US SAILING ergänzt: „A basic purpose of the rules is to prevent contact between the boats. By participating in an event governed by the rules, a boat agrees that responsibility for damages arising from any breach of the rules, and that she shall not be governed by the legal doctrine of ‘assumption of risk’ for monetary damages resulting from contact with other boats.“³⁶⁾ Der Zusatz des DSV, ÖSV und von Swiss Sailing lautet ua: „Die Haftung des Eigners über die Wettfahrtregeln hinaus richtet sich nach bestehenden nationalen Gesetzen [...] Jeder Teilnehmer stimmt mit seiner Teilnahme an einer diesen Regeln unterliegenden Veranstaltung zu, dass er für Schäden aus jeder schuldhaften Verletzung der Regeln haftet und keinerlei Haftungsausschluss mit der Teilnahme an Segelregatten verbunden ist.“³⁷⁾

Eine schriftliche Entscheidung des WR-Sch eignet sich ideal als Beweismittel in einem allenfalls nötigen weiteren Verfahren, da ua Tatsachen festgehalten und Sportregeln angewandt werden. Gschöpf³⁸⁾ vergleicht sie mit einem Sachverständigen Gutachten.

H. Verhältnis COLREG zu Sportregel (WR)

Neben den erwähnten, der Rechtsordnung zuzuordnenden an Ort und Stelle konkret geltenden Ausweichregeln (AwR) kommt den Wettfahrtregeln (WR) für Regattasegler eine wichtige Bedeutung zu, und es gilt zu klären, in welchem Rechtsverhältnis die AwR zu den WR (ergänzt um Ausschreibung und Segelanweisungen) stehen. Die KVR/AwR und WR sind ähnlich: Nur nach den WR gibt es ein Wegerechtsboot (wenn das andere verpflichtet ist, sich freizuhalten), nach KVR einen Kurshaltepflichtigen und einen Ausweichpflichtigen.

1. Situation unter Beteiligung Dritter

Bei Konfliktbeteiligung nicht regattierender Dritter gelten nur die AwR (vgl. Präambel zum 2. Teil der WR).

2. Situation zwischen Regattateilnehmern

Hinsichtlich aller Teilnehmer an Regatten gehen die WR den AwR eindeutig vor, da sich die Teilnehmer vertraglich oder vertragsähnlich den RRS unterworfen haben und etwa die KVR diesen Sportbereich gar nicht regeln wollten. Verstöße gegen die WR sind primär durch die WR-Sch zu entscheiden.

In der Leitentscheidung des OGH³⁹⁾ „Murter-Kornati-Cup“, bei der international-privatrechtliche Fragen erst vom Höchstgericht aufgegriffen wurden, ergibt

sich die Geltung der WR aus der Unterwerfung der Teilnehmer. Offensichtlich sind im konkreten Fall die KVR zu WR erklärt worden. Der OGH stützt den Vorrang des Klägers auf Wind von Steuerbord. Nach WR wäre man zum selben Ergebnis gekommen. Erwähnt wird die Kurshaltepflicht des Klägers bis zum Manöver des letzten Augenblicks (hier eine Wende), das jedoch die Gegenseite nicht von der Ausweichpflicht befreit.

Ein Verstoß gegen die Regeln 12, 16 und 17 (d) KVR sei nicht als „üblicher leichter oder im Wettstreit unvermeidlicher typischer Regelverstoß“ und damit „erlaubtes Risiko“ zu werten; das Vertrauen der Seeverkehrsteilnehmer in die Einhaltung der Regeln sei ein schiffsverkehrsnotwendiges und hohes Gut. Die Regatta-/Wettkampfteilnehmer hätten sich zudem diesen ausdrücklichen Regeln **unterworfen** und gerade nicht – auch nicht konkludent – auf Schadenersatzansprüche verzichtet. Auch Regel 5 KVR sei nicht eingehalten worden.

Zu Recht hat der OGH einen konkludenten Haftungsausschluss/-verzicht und ein Mitverschulden des Klägers verneint. Das Manöver des letzten Augenblicks erst in Entfernung von 2 bis 3 Bootslängen einzuleiten, war in dieser Situation gerechtfertigt.

Eine geringfügig ältere OGH-E⁴⁰⁾ „R-Cup“ stellt gar nicht auf die KVR, sondern – da nur sie der Regatta zugrunde lagen – auf die WR⁴¹⁾ ab, uzw. wieder mit dem Inhalt, dass sich eine Yacht mit Wind von Backbord von einer Yacht mit Wind von Steuerbord freihalten muss. Der OGH wandte das **Übk v 23. 9. 1910 zur einheitlichen Feststellung bestimmter Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (IÜZ)** an, woraus folgte, dass der erstbeklagte Reeder auch für das Verschulden des zweitbeklagten Schiffsführers hafte. Dieser hatte bei starkem, böigen Wind die Segel nicht aufgefiert und war deshalb beim Ausweichmanöver aus dem Ruder gelaufen, hatte also infolge zu großer Krängung und resultierender Querkräfte schuldhaft vorübergehend die Steuerwirkung verloren.

Auf den Zweitbeklagten war das IÜZ hingegen nicht anzuwenden, sondern das (italienische) Recht des Deliktortes, das dann auch zur Haftung führte. Infolge der IPR-Lösung konnte der OGH auf die mE zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichts, dass sorgfaltswidrige Verstöße gegen Wettkampfregeln, welche dazu dienen, erhebliche Schäden zu verhindern, ein schuldhaftes Verhalten seien, nicht eingehen.

Im Fall *Juno SRL v. S/V Endeavour*⁴²⁾ wurde nach der WR-Sch-E doch auf Schadenersatz geklagt. Die erste Instanz wollte die COLREG anwenden und den Schaden nach Verschulden 60 : 40 zu Lasten des später

34) Adolphsen/Hoefer/Nolte in Adolphsen/Nolte/Lehner/Gerlinger (Hrsg.), Sportrecht in der Praxis (2012) Rz 209.

35) www.rya.org.uk/SiteCollectionDocuments/Racing/RacingInformation/RacingRules/RYA%20Prescriptions%202012.pdf (abgerufen am 22. 6. 2012).

36) <http://raceadmin.ussailing.org/Assets/Race+Admin/Racing+Rules/Documents/2009-2012+Prescriptions+Final+10-0701.pdf> (abgerufen am 22. 6. 2012).

37) www.swiss-sailing.ch/aktuell/swiss-sailing-dokumente/ (abgerufen am 22. 6. 2012).

38) Vgl. Gschöpf, Haftung bei Verstoß gegen Sportregeln (2000) 99 FN 106.

39) OGH 2 Ob 42/95 SZ 68/141 = SpuRt 1997, 198.

40) OGH 2 Ob 10/94 SZ 67/51 = ZVR 1995/10, 15.

41) Damals IWB der IYRU. Siehe unter G.

42) 58 F.3 d 1, 1995 AMC 2678, 2679–80 (1st Cir. 1995).

siegreichen Klägers teilen. Die entscheidende zweite Instanz sah das – mE zu Recht – völlig anders und stellte fest, dass sich die Regattateilnehmer, obwohl sie sich in verschiedenen Wettfahrten – eine Rennyacht rundete eine Bahnmarke, die gleichzeitig für die Endeavour den Zieleinlauf begrenzte – befanden, den WR vertraglich (auch wechselseitig!) unterworfen hätten und meint „yacht racing has its own tradition and rules“. Die zweite Instanz sprach sich zusammengefasst nicht nur für Privatautonomie bei der Regelwahl, sondern auch hinsichtlich der Streiterledigung per Schiedsverfahren aus. Es dürfe nicht sein, dass unvorteilhafte Entscheidungen⁴³⁾ sodann anderen Regelwerken, gemeint den AwR, unterstellt und vor einem anderen Forum (Gericht) „wiederholt“ werden. Auf Basis des vom WR-Sch festgestellten Regelverstosses hatte die bekl. Endeavour den gesamten Schaden zu ersetzen.

I. Haftungssituation insb im Regatta(segel)sport

Im Schifffahrtsrecht und Wassersport ist keine Gefährdungshaftung vorgesehen, auch keine analoge.⁴⁴⁾ Die Besonderheiten des BSchG und seine Bedeutung für Sport- und Vergnügungsfahrzeuge werden an anderer Stelle zu erörtern sein. Bei Haftungsfragen dürfen zwei Situationen nicht vermengt werden:

1. Haftungssituation zwischen Regattateilnehmern

In Regatten wird in höchstem Maße auf die Sportregeleinhaltung vertraut, richten sich doch nach ihr nicht nur körperliche Sicherheit und Schadensvermeidung, sondern auch Strategie und Taktik. Bis auf wenige Ausnahmen werden die WR von den Teilnehmern selbst in Protestverhandlungen vor WR-Sch durchgesetzt; Wegerechtsverstöße werden nicht geduldet. Über Schadenersatzansprüche (vgl. Regel 68 WR, samt den Zusätzen nationaler Segelverbände)⁴⁵⁾ und Ansprüche aus fehlerhaften Ausschreibungen (zB Titel werden ohne entsprechende ausgeschriebene Veranstaltung vergeben) haben nationale Gerichte oder echte Schiedsgerichte zu entscheiden. Diese haben auf Konflikte zwischen Regattateilnehmern, die sich dem WR (die keine Schutzgesetze sind⁴⁶⁾) unterworfen haben, die WR und nicht die AwR anzuwenden, außer die Sportregeln/Segelanweisungen haben die AwR (oder Teile davon) ausnahmsweise inkorporiert. Ein Rückzug einzelner Regattateilnehmer auf nicht in die Segelanweisungen aufgenommene AwR – etwa bei Bahnmarken – verstößt eindeutig gegen Treu und Glauben. W-Sch versuchen, sich so gut wie möglich aus Haftungsfragen herauszuhalten. Eine regelmäßig mit hoher Sachkunde vor Ort gefällte WR-Sch-Entscheidung hinsichtlich der sportregelrelevanten Tatsachen sollte bei Einhaltung allgemein anerkannter Verfahrensgrundsätze den staatlich anerkannten Streiterledigungsverfahren als wesentliches Beweismittel dienen.

2. Gegenseitiger Haftungsausschluss bei Regatten

Eine Inkaufnahme von Schädigungen – wie zB im Kampfsport – gibt es mE im Parallelsport Regattasegelsport (bis auf ganz unbedeutende Schäden) nicht, uzw unabhängig vom Vorhandensein einer Haftpflichtversi-

cherung.⁴⁷⁾ Die umfangreiche Rsp und Literatur in Deutschland schwankt zum Haftungsausschluss bei Segelregatten beträchtlich.⁴⁸⁾ Als dogmatische Grundlage werden der Selbstwiderspruch gem § 242 BGB bzw „allgemeines Sportrisiko“ genannt.

Regattasegeln ist mE eindeutig ein **no-contact-Sport**,⁴⁹⁾ weshalb insb qualifiziert verschuldete und nennenswerte Regelverstöße – auch an Bahnmarken – keineswegs in Kauf genommen werden. Entsprechende Haftpflichtversicherungen sind verpflichtende Teilnahmevoraussetzung; sie zu verlangen wäre widersinnig, wenn man dann in der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen einen Verstoß gegen Treu und Glauben sieht.

Auseinandersetzungen zu dieser Frage gab es auch **Großbritannien** und den **USA**: Im bekannten Fall *Clarke v. The Earl of Dunraven, the Satanita*⁵⁰⁾ hatten beide 1894 an der Kollision beteiligten Eigner schriftlich gegenüber dem veranstaltenden Club Wettfahrtregeln, die tw die staatlichen AwR wiederholten und ua vollen Schadenersatz bei WR-Verstößen vorsahen, anerkannt. Das House of Lords sah darin einen Vertrag zwischen beiden Teilnehmern, der dem nach Tonnage haftungsbeschränkenden Merchant Shipping Act vorging. Diese E gilt als Präzedenzfall im englischen Vertragsrecht für „constructing a contract“.⁵¹⁾ Per Sportregelanerkenntnisvertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter (anderer Wettkampfteilnehmer) käme man auch in Österreich zu einem „direkten Vertragsverhältnis“.⁵²⁾ Im Fall *Whalen v. BMW of North America, Inc*⁵³⁾ wurde ausnahmsweise, wegen der besonderen Umstände des Einzelfalls, auf *assumption of risk* erkannt, die anderslautende Leitentscheidung ist jedoch *De Sole v. United States*.⁵⁴⁾

Abschließend ist festzuhalten, dass iS der beiden unter H.2. erwähnten OGH-Entscheidungen kein Haftungsausschluss zwischen Teilnehmern an Segelregatten anzunehmen ist. Bei Mitverschulden ist § 1304 ABGB das geeignete Korrektiv.

43) Die WR-Sch-E wurde tw in die Nähe eines echten Schiedsgerichts gesetzt.

44) OGH 19. 6. 1985, 8 Ob 16/85; 22. 4. 2010, 2 Ob 33/10 g; *Kürschner*, Sportschifffahrt und Binnenschifffahrtsrecht, NZV 2007, 24.

45) Siehe oben unter G.

46) Konkret zu WR: OLG Karlsruhe 19. 3. 2004, 23 U 6/03 BSch NJW-RR 2004, 1.257.

47) Die Gegen Ausnahme (insb zu BGHZ 154, 316) bei bestehendem Versicherungsschutz wurde durch BGH 29. 1. 2008, VI 98/07, begründet.

48) Vgl. *Allgaier*, Haftung und Versicherungsschutz beim Segel und Tauchen und Gerichtszuständigkeiten bei Bodensee-Rechtsfällen, VersR 2010, 36 f; *Behrens/Rühle*, Grenzen der Haftungsbeschränkung bei Sportunfällen – Trotz Pflichtversicherung kein Schadenersatz bei Segelregatten? NJW 2007, 2.079 ff; OLG Nürnberg 11 U 1798/06 BSch SpuRt 2007, 257 (Haftungsausschluss verneinend); OLG Nürnberg 8 U 202/03 BSch VersR 2005, 1.458 f (Haftungsausschluss verneinend); OLG Karlsruhe 23 U 6/03 BSch VersR 2005, 250 (krit Anm *Müller-Stoy*, VersR 2005, 1.457) (Haftungsausschluss bejahend); AG Starnberg 6 C 607/91 VersR 1992, 1.114 (Haftungsausschluss verneinend); OLG Hamm 7 U 110/89 BJSchi NJW-RR 1990, 925 (Haftungsausschluss verneinend) uam.

49) Vgl die ausschließlich auf die Sportentscheidung anzuwendenden Regeln 14 und 44.1 (b) WR; Bootsberührungen führen idR zur Disqualifikation des Regelverletzers.

50) (1897) A.C. 59.

51) Vgl *Firmston*, Law of Contract¹⁵ (2007) 81 f.

52) Vgl OGH 29. 5. 2008, 2 Ob 7/08 f – im rechtskräftigen Berufungsurteil infolge zurückgewiesener Revision.

53) 864 F.Supp. 131, 1995 AMC 566.

54) 947 F.2d 1169.

3. Haftung des Veranstalters und WR-Sch

Hinsichtlich der Haftung des Veranstalters und der WR-Sch ist von der grundsätzlichen Wirksamkeit der Haftungsfreizeichnung – mit den üblichen Einschränkungen, jedoch unter Beachtung der sport-, verbands- und vereinsrechtlichen Besonderheiten – auszugehen.

Wesentlich ist stets, dass Regel 4 WR die Teilnahme an jeder Wettfahrt (Decision to Race) völlig der eigenverantwortlichen Entscheidung jedes teilnehmenden Bootes überlässt – etwas anderes wäre auch gar nicht denkbar. Stürmische Bedingungen etc sind daher regelmäßig kein Haftungsgrund zu Lasten der Veranstalter.

J. Schiffsführungsrecht

Schiffe, also sowohl Fahrzeuge als auch Schwimmkörper,⁵⁵⁾ bedürfen zumindest eines Schiffsführers (§ 5 Abs 2 SchFG). Dem Schiffsführer sprechen § 5 Abs 5, § 6 SchFG recht weitgehende Anordnungsrechte zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an Bord zu, die nicht nur gegenüber der Besatzung, sondern auch gegenüber Passagieren bestehen – siehe auch § 22 SeeSchFG. Die Einordnung der Rechtsnatur der „**Befehlsgewalt**“ zwischen öffentlichem und privatem Recht ist unklar,⁵⁶⁾ jedoch per Verwaltungsstrafe bewehrt.⁵⁷⁾ Das Ausmaß der Befehlsgewalt sieht *Muzak*⁵⁸⁾ in der Terminologie des B-VG in bloßen Anweisungen, aber auch mit dieser Deutung seien mögliche Probleme verbunden. Neben der Verantwortung trifft jeden Schiffsführer ua die allgemeine Sorgfaltspflicht (§ 7 SchFG) und das Einstehenmüssen für Know-how und gute Seemannschaft (vgl § 5 Abs 2 SchFG; § 3 Abs 3 SFVO). Alkoholgrenzwert sind 0,5‰ Blutalkoholgehalt.

Schiffahrtsrechtliche Befähigungsausweise, Kapitän- oder Schifferpatente (§§ 115 ff SchFG) sind nicht unmittelbar für die Steuerung des Schiffes erforderlich (vgl Rudergänger), sondern der an Bord anwesende und verantwortliche Schiffsführer muss im Anwendungsbereich des SchFG durch ein derartiges Dokument dazu legitimiert sein, sofern nicht einer der in § 118 SchFG geregelten Fälle (zB Segelfahrzeug) vorliegt. Sofern keine Befähigungsausweise nötig sind, gelten die Altersbeschränkungen in § 3 Abs 8 SFVO.

K. Neue Regelung zu Befähigungsausweisen und dem International Certificate für Operators of Pleasure Craft

Das SeeSchFG⁵⁹⁾ enthält seit der Nov 2012 nur mehr Regelungen zu Jachten. Trotz mehreren Dutzend Hochseefrachtern erachtete es *Roth*⁶⁰⁾ bereits 1987 als eines der modernsten Seeschiffahrtsgesetze, „zuvörderst als Jachtengesetz“.

Neben den Kapitänspatenten existieren amtliche und nicht amtliche Befähigungsausweise/Schiffsführer-

patente. Der VfGH⁶¹⁾ entschied infolge einer Bescheidbeschwerde des Verbands konzessionierter Schiffsführerschulen Österreichs gem Art 144 B-VG⁶²⁾ über die ausschließliche Beleihung des Motorboot-Sportverbands für Österreich (MSVÖ) und des Österr Segelverbands (ÖSV) mit der Ausstellung amtlich anerkannter Befähigungsausweise für Jachten: Es gäbe keine sachliche Rechtfertigung, nur zwei Mitgliedsvereine der Bundes-Sportorganisation, den ÖSV und MSVÖ, als vom Organisationsgrad und der Sachkompetenz für geeignet zu erachten, die von der Beleihung umfassten Aufgaben der Ausstellung amtlich anerkannter Befähigungsausweise wahrzunehmen. Er kritisierte den ausnahmslosen und zeitlich unbefristet normierten Ausschluss anderer Anbieter und hob, da eine verfassungskonforme Interpretation nicht möglich war, § 15 Abs 2 SeeSchFG und damit § 206 Abs 2 und Abs 3 Satz 1 SeeSchFVO mit Ablauf des 31. 12. 2011 auf.

Durch das BGBl I 2012/46 wurde § 15 SeeSchFG **völlig geändert**: Nunmehr im privaten Rechtsverhältnis von per Bescheid – bei Erfüllung von strengen Auflagen – ermächtigten Prüfungsorganisationen ausgestellte Befähigungsausweise erhalten einen Vermerk gem Abs 5 leg cit und berechtigen damit zur Ausstellung eines **International Certificate for Operators of Pleasure Craft** (einem international weitgehend anerkannten Führerschein gem den Empfehlungen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen [UNECE] im Umfang der Resolution Nr 40 v 16. 10. 1998). IC/ICCs werden von der via donau (Österreichische Wasserstraßen GmbH) ausgestellt und gelten als amtlich anerkannte Befähigungsausweise zur selbständigen Führung von Jachten auf See (§ 15 Abs 11 SeeSchFG). Vor dem 31. 12. 2011 ausgestellte Befähigungsausweise gelten weiter.

Mit BGBl II 2012/169, in Kraft seit 26. 5. 2012, wurde die SeeSchFVO, insb die §§ 199 ff (Internationale Zertifikate und Prüfungsordnung), ebenfalls geändert.

Festzuhalten ist, dass das Ausbildungsprogramm des ÖSV durch den Weltsegelverband ISAF (der einen Sitz in der UN-Organisation IMO [International Maritime Organization] hat) zertifiziert wurde. Die Befähigungsausweise sind von FB 1 bis FB 4 (Weltweite Fahrt) abgestuft.

55) *Muzak*, Binnenschiffahrtsrecht (2004) 215. Siehe oben A.

56) *Muzak*, aaO 215 ff mwN.

57) Die Organmandatsverordnung-Schiffahrt (BGBl II 1999/238 idF BGBl II 2002/225) § 1 Z 1.5 sieht eine Strafe von € 14,- vor, wenn Anweisungen des Schiffsführers nicht befolgt werden.

58) *Muzak*, Binnenschiffahrtsrecht (2004) 219 ff.

59) Gemeint ist hier „die See“ und damit das Meer; vgl BGBl 1981/174 idF BGBl I 2012/46.

60) *Roth*, Sechs Jahre österreichisches Seeschiffahrtsgesetz, wbl 1987, 260 f.

61) VfGH 15. 12. 2010, G 277/09, V 108/09 ua ZVR 2011/114.

62) VfGH 15. 12. 2010 B 1553/08.

→ In Kürze

Der Artikel erörtert mehrere aktuelle bzw problematische Bereiche des Schiffahrtsrechts für Wassersportler mit und ohne Windkraftnutzung. Besonderes Augenmerk wird

dabei auf das Verhältnis von Regattasegelsport und (inter-)nationalem Recht gelegt.



→ Zum Thema

Über den Autor:

Univ.-Ass. Dr. Dominik Kocholl ist Rechtsanwalt und Partner der Corazza Kocholl Laimer Rechtsanwälte OG sowie Universitätsassistent für Zivilrecht und Leiter der Forschungsstelle für Bergsportrecht an der Universität Innsbruck; zuvor über 15 Jahre erfolgreicher Leistungssportler im olympischen und internationalen Regattasegelsport und Schwimmen. Kontaktadresse: Corazza Kocholl Laimer Rechtsanwälte, Wilhelm-Greil-Straße 15/3, 6020 Innsbruck. Tel: +43 (0)512 58 29 00 0, E-Mail: kocholl@ckl-advoc.at Internet: www.sportslawyer.at

Vom selben Autor ua erschienen:

Doping: Lebenslange Olympiasperre ungültig und nicht durchsetzbar (CAS-E USOC v. IOC), *ecolex* 2012, 294; Doping und Selbstmedikation – Lauteres und Unlauteres im Bergsport, *CausaSport* 2011, 348; Geistiges Eigentum am Wesensmerkmal des Sports – seinen Regeln: Urheberrecht an Sportregeln olympischer und America's Cup Regatten, der UEFA EM und dem Bergsport, *CausaSport* 2008, 150; Außenlast trifft Förderstrang einer Seilbahn – Adäquanz und außergewöhnliche Betriebsgefahr, *ZVR* 2009, 120; Sportkletterer im Fall – Anforderungen an Verhalten und Partnersicherung, *ZVR* 2009, 4.

Literatur:

Muzak, Das österreichische Binnenschifffahrtsrecht – Einführung und ausgewählte praxisrelevante Probleme, in *Riedel* (Hrsg), Das österreichische Binnenschifffahrtsrecht (2007); *Hattenberger*, Canyoning, Paddeln, Rafting und Floßfahren, in *Hinteregger* (Hrsg), Trendsportarten und Wegefreiheit (2005); *Muzak*, Binnenschifffahrtsrecht (2004); *Muzak*, Binnenschifffahrtsrecht, in *Bauer* (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009); *Kocholl*, Geistiges Eigentum am Wesensmerkmal des Sports – seinen Regeln: Urheberrecht an Sportregeln olympischer und America's Cup Regatten, der UEFA EM und dem Bergsport, *CausaSport* 2008, 150; *Kürschner*, Sportschifffahrt und Binnenschifffahrtsrecht, *NZV* 2007, 24; *Allgaier*, Haftung und Versicherungsschutz beim Segel und Tauschen und Gerichtszuständigkeiten bei Bodensee-Rechtsfällen, *VersR* 2010, 36 f; *Behrens/Rühle*, Grenzen der Haftungsbeschränkung bei Sportunfällen – Trotz Pflichtversicherung kein Schadenersatz bei Segelregatten? *NJW* 2007, 2079; *Roth*, Sechs Jahre österreichisches Seeschifffahrtsgesetz, *WBI* 1987, 260.

Links:

www.sportslawyer.at