



Hartmann Müller Partner
Rechtsanwälte

Risiken, Verantwortlichkeiten und Haftung im Umgang mit Sportbooten

Dr. Christoph P. A. Martig

Rechtsanwalt
Zürich

Wie bei vielen Sportarten ist auch das Segeln und Fahren auf Motorbooten mit Risiken verbunden. Die Folgen von Naturgewalten, menschlichem Fehlverhalten oder unglücklichen Zufällen reichen von Sachschäden über mehr oder weniger schwere Verletzungen bis hin zu Todesfällen. Aus solchen Ereignissen resultieren regelmäßig haftungs- und versicherungsrechtliche, zuweilen auch strafrechtliche Konsequenzen und Verfahren.

Dass für das Führen einer Segelyacht üblicherweise ein Segelschein und für mittlere oder grössere Motorboote entsprechende Prüfungen erforderlich sind, ist allgemein bekannt. Weniger präsent ist, wer auf einem Schiff wofür verantwortlich ist, wer bei einem Unfall gegebenenfalls zur Haftung gezogen werden kann, und was dies für den Einzelnen bedeutet.

Bootsunfälle werden keineswegs immer vom Schiffsführer oder einem Crewmitglied aktiv verursacht oder provoziert. Recht häufig sind Dritte oder irgendwelche Umstände schuld, wenn etwas schief geht. Anders als im Strassenverkehr liegt auf einem Schiff zwar die Kommandogewalt und damit auch eine *primäre* Verantwortlichkeit beim Schiffsführer, welcher nicht notwendigerweise mit jener Person identisch sein muss, die am Steuerruder steht. Dies aber bedeutet nicht, dass jedes andere Crewmitglied oder auch ein passiver Passagier auf einem Sportboot davon ausgehen kann, dass dieser Schiffsführer für alle Mitfahrenden verantwortlich und daher, gegebenenfalls zusammen mit dem Eigner des Schiffes, auch praktisch vollumfänglich haftpflichtig ist.

Risikobewusstsein, Selbstbestimmungsrecht und Eigenverantwortung

Ohne besondere Hinweise kann im Ausgangspunkt stets vermutet werden, dass alle Personen, welche sich an Bord eines Bootes begeben haben, die mit der Fahrt verbundenen, allfälligen Risiken erkennen und auch einigermaßen abschätzen konnten. Bei der Teilnahme an Regatten beispielsweise muss von vornherein klar sein, dass mit Konkurrenz und deshalb auch mit kritischen Manövern, Hektik und zuweilen auch mit etwas Übermut zu rechnen ist. Anhand solcher Umstände konkretisiert sich die *Intensität* einer potentiellen Gefahrenlage. Besonders hoch ist diese bei typischen Risikosportarten, wobei allerdings dort meist auch strenge Vorschriften bestehen und besondere Massnahmen getroffen werden müssen, damit sich die bewusst in Kauf genommene, gesteigerte Gefahr nach objektiven Massstäben möglichst nicht realisiert. Dies unterscheidet Hochrisiken vom eigentlichen Wagnis, welches haftungsbegründende bzw. haftungsunterbrechende Wirkung haben kann. Massgebend ist die *Beeinflussbarkeit eines Risikos* durch den Sportler selbst. Daher erscheint die Teilnahme an einer noch so harten Segelregatta mit entsprechend ausgebildeter Crew auch bei widrigen Verhältnissen, oder ein sachkundig vorbereiteter Törn in Eisgewässer mit einem dafür geeigneten Boot allenfalls als Hochrisiko, nicht aber als Wagnis.

Die Palette von Ursachen bei Zwischenfällen im Wassersportbereich ist gross. Die Liste reicht von Grundberührungen, Mastbruch, Materialdefekten, dem Überbordgehen einer Person über Kollisionen bis hin zum Untergang eines Schiffes, womöglich noch verbunden mit Umweltschäden, beispielsweise nach einer Motorraumexplosion. Daher ist wichtig, dass sich jede Person, die an Bord eines Bootes geht, einigermaßen im Klaren ist, was sich alles ereignen kann, dass die Folgen unter Umständen erheblich sind, und dass je nach der angenommenen eigenen Funktion auf diesem Boot - gerade bei völlig überraschenden Ereignissen - auch eine gewisse Sachkunde und zweckmässiges Verhalten gefordert sein könnte, wenn man sich nicht allfällig haftungsbegründenden Vorwürfen aussetzen will. Es empfiehlt sich deshalb, zum Beispiel bei einer Einladung zur Mitfahrt auf einem Sportboot nicht nur spontan und freudig zuzusagen, sondern sich kurz zu überlegen, womit man bei objektiver Betrachtung allenfalls konfrontiert sein könnte. Auch eine Nachfrage nach den weiteren Crewmitgliedern und allenfalls deren Qualifikation kann manchmal nicht schaden.

Im Regattasport, wo sich die Boote naturgemäss nahe kommen und bewusst höhere Risiken eingegangen werden, ist die Häufigkeit von Zwischenfällen besonders hoch. Dennoch wird der Umstand, dass das gemeinschaftliche Teilnehmen an einer Wettfahrt an den grundsätzlichen Haftungsstrukturen wenig ändert, oft verdrängt. Die Überzeugung "mitgegangen – mitgehangen" herrscht vor. Zwar mag man unter gewissen Umständen von einer "Gefahrgemeinschaft" im Rechtssinne sprechen können, hingegen führt dies in den wenigsten Fällen zu einer Haftungsbeschränkung des Schiffsführers wegen Selbstverschuldens eines Crewmitgliedes allein aufgrund des Umstandes, dass es als Mitglied dieser "Gefahrgemeinschaft" an Bord war. Umgekehrt obliegt dem Schiffsführer aber nur eine allgemeine Grundverantwortung für die Sicherheit des Schiffes und eine primäre Fürsorgepflicht für die Besatzung. Droht an einer Wettfahrt ein Segelboot unter Spinnaker in böigem Wind aus dem Ruder zu laufen, Steuermann und/oder Crew reagieren zu spät oder unkoordiniert, weshalb der Grossbaum überschlägt und dabei ein mitten im Cockpit stehendes Crewmitglied am Kopf trifft, so dass dieses bewusstlos ins Wasser fällt und ertrinkt, stellen sich plötzlich eine Vielzahl von Fragen hinsichtlich der Abgrenzung zwischen der generellen bzw. primären

Verantwortlichkeit des Schiffsführers und den Eigenverantwortlichkeiten der Crew.

Jedermann hat ein Recht darauf, Risiken einzugehen, und es besteht keine allgemeine Verpflichtung, die gesundheitliche oder sogar vitale Selbstgefährdung eines Menschen aktiv zu unterbinden, auch wenn eine Person aus Gründen ihrer speziellen Funktion oder anderen Umständen durchaus verpflichtet sein kann, einen Menschen vor Gefahren für Leib und Leben zu schützen. Die allgemeine Handlungsfreiheit und die Anerkennung des Anspruchs auf Bestimmung über die eigene körperlich-seelische Integrität liegen dem Recht eines jeden auf eine risikobehaftete Lebensführung einschliesslich des Sports zugrunde. Mit diesem Selbstbestimmungsrecht korrespondiert notwendigerweise das Prinzip der Eigenverantwortung. Jede Person, die zusammen mit anderen eine Sportart betreibt, gibt damit konkludent ihrer Bereitschaft Ausdruck, auch das damit verbundene Risiko tragen zu wollen. Wer also ein konkretes, kleineres oder grösseres Risiko erkennt und sich trotzdem darauf einlässt, der handelt insoweit auf eigene Gefahr im Sinne einer rechtfertigenden Einwilligung. Diese steht nun speziellen Verantwortlichkeiten, welche für bestimmte Sportarten durch anwendbare Vorschriften und Regeln vorgegeben sind, gegenüber und muss zu diesen abgewogen werden. Bei weitem nicht jeder Unfall auf oder mit einem Boot führt deshalb zu einer Haftung des Skippers, auch wenn diesem aus sportlicher Sicht noch Fehler unterlaufen sind. Muss hingegen ein Skipper damit rechnen, dass er Personen an Bord hat, welche sich über die zu erwartenden Risiken oder ihr Anforderungsprofil ein falsches Bild machen, dann kann er gegenüber diesen Personen bei gleicher Verantwortlichkeitslage und identischen Umständen haftpflichtig werden, weil es an der rechtfertigenden Einwilligung dieser Personen fehlt. Dasselbe gilt auch, wenn und soweit eine rechtfertigende Einwilligung eines Crewmitglieds später nicht mehr beweisbar sein sollte, d.h. anhand der Umstände nicht erklärt werden kann, warum eine solche Einwilligung vermutet werden durfte.

Haftungsbereich und Haftungskriterien

Wassersport – ob im Rahmen einer Regatta oder als Vergnügungsfahrt auf einem See oder auf dem Meer - ist eine freiwillige, aktive Betätigung, welche über das Mass einer zweckgebundenen Fortbewegung, d.h. einer Reise, hinausgeht. Im Gegensatz zur Reise, wo zumeist ein Transportunternehmer für die sichere Ausführung verantwortlich zeichnet und aufgrund von Spezialgesetzgebungen in der Regel kausal (also auch ohne eigenes Verschulden) haften muss, kommen auf Sport- und Vergnügungsfahrten mehr oder weniger zahlreiche, nationale oder auch internationale Verkehrs- und/oder Sportregeln zur Anwendung. Bei Unfällen werden diese Regeln dann häufig als Grundlage für die Beurteilung von individuellem Verschulden der Beteiligten herangezogen, und in aller Regel führt nur ein so begründbares Verschulden auch zu einer Haftung für denjenigen, der eine Gefahr geschaffen oder einen Dritten ohne dessen rechtfertigende Einwilligung einer Gefahr ausgesetzt hat.

Der sogenannte Gefahrensatz im verschuldensabhängigen Haftpflichtrecht beinhaltet vorab zwei Aussagen: (a) Wer schuldhaft eine Gefahr für andere schafft, muss für den Schaden haften, den diese dadurch widerrechtlich erleiden. (b) Der Haftung kann sich entziehen, wer die nach objektivem Massstab erforderlichen Schutzmassnahmen getroffen hat, und der Schaden trotzdem eingetreten ist.

Als *schuldhaft* kann nur ein Verhalten bezeichnet werden, welches in der Missachtung einer besonderen Verantwortlichkeit oder in der Verletzung einer anwendbaren Regel begründet ist und insgesamt als *vorwerfbar* erscheint. Massstab für diese Vorwerfbarkeit ist nach objektiven Gesichtspunkten jenes Verhalten, das mutmasslich jeder andere Mensch mit vergleichbaren Eigenschaften und Fähigkeiten unter ähnlichen Umständen an den Tag gelegt hätte. Somit ist klar, dass für einen erfahrenen Skipper einer Charteryacht zur Beurteilung von persönlichem Verschulden gänzlich andere Kriterien gelten müssen als für einen Jugendlichen, der erstmals an Bord eines Bootes unterwegs ist.

Auch wenn der Schiffsführer für ein grundlegendes Mass an Sicherheit auf seinem Schiff verantwortlich ist, müssen haftungsseitig von vornherein all jene Ge-

fahren ausgeklammert bleiben, welche typischerweise mit dem ausgeübten Sport verbunden sind, und von denen angenommen werden kann, dass sie jeder einzelne an Bord (im entsprechenden Umfang) bewusst in Kauf nimmt. Die Verantwortung des Schiffsführers erstreckt sich in diesem Rahmen also primär auf den Schutz seiner Leute vor nicht erkannten bzw. nur schwer erkennbaren Risiken, etwa vor wirklich *atypischen Gefahren* oder auch vor ausgesprochen tückischen Ausrüstungsgegenständen, mit denen auch ein umsichtig handelndes Crewmitglied nicht rechnet. Nur in diesem Bereich kann sich aus seiner generellen Verantwortung für das Schiff und die Fürsorgepflicht für die Crew ein haftungsbegründendes Verschulden ergeben.

Nicht nur der Schiffsführer, sondern auch jedes Crewmitglied und jeder Dritte darf ausserdem darauf vertrauen, dass bestehende Vorschriften, Regeln oder Anordnungen von anderen eingehalten werden und deshalb nicht von vornherein mit zusätzlichen Gefahren durch Rechts- oder Regelverstösse gerechnet werden muss. Auf dieses so genannte Vertrauensprinzip kann sich allerdings nur berufen, wer sich selbst an die Regeln hält. Zudem wird vorausgesetzt, dass niemand auf einer Position oder einem Recht beharrt, seien diese auch noch so begründet, und damit sehenden Auges eine Gefährdung schafft, wenn es leicht möglich und auch zumutbar wäre, entsprechend angemessene Rücksicht zu nehmen.

Hinsichtlich des Kriteriums der Widerrechtlichkeit ist bei Unfällen, insbesondere solchen mit Körperverletzung, allgemein und auch in rechtlichen Beurteilungen immer wieder eine Tendenz zu beobachten, direkt aus dem Umstand, dass eine Schädigung überhaupt stattgefunden hat, auf Widerrechtlichkeit zu schliessen, weil ja jedes Verhalten, welches nicht ausdrücklich erlaubt ist, als widerrechtlich bezeichnet werden kann. Erforderlich ist aber ein Verstoss gegen eine konkrete, anwendbare Rechtsnorm oder Regel, wobei hier sogleich zu berücksichtigen ist, dass in gewissen Sportarten leichtere Regelverstösse geradezu "systemimmanent" sind. Auch aus solchen Bagatelverstösse eine Widerrechtlichkeit im haftungsbegründenden Sinne ableiten zu wollen, geht fehl. Selbst der Grundsatz, wonach die Verletzung eines sogenannt absoluten Rechtsguts, etwa der körperlichen Integrität, per se widerrechtlich sein müsse, bezieht sich nur auf *aktives* Handeln. Ausservertragliche Haftung wegen Unterlassung setzt stets die Miss-

achtung einer verbindlichen Handlungspflicht voraus. Wer also etwas unterlässt, wozu er nach allen anwendbaren Regeln nicht klarerweise verpflichtet ist, handelt nicht widerrechtlich. Eine allgemeine Rechtspflicht, auch bei kritischen Situationen sofort (auch) im Interesse anderer tätig zu werden, gibt es nicht. Dies gilt grundsätzlich auch für den Bereich der Sportschifffahrt.

Richtiges Verhalten mit Bezug auf Haftungsansprüche

Bei jedem Unfallereignis stellt sich als erstes die Frage, worin die kausale Ursache zu sehen ist, und wer dafür als (mit)verantwortliche Person überhaupt in Frage kommt. In zweiter Linie ist sodann - je nach den Umständen relativ rasch - zu entscheiden, was zur *Geltendmachung* allfälliger Haftungsansprüche erforderlich ist, welche Massnahmen zu diesem Zweck getroffen werden müssen, und wie, innerhalb welcher Frist und an welchem Ort allfällige Ansprüche anzumelden sind. Auch Versicherungsfragen rücken zuweilen sehr früh in den Vordergrund; oft ist nicht bekannt, dass eine Haftpflichtversicherung in manchen Gewässern gar nicht vorgeschrieben ist, oder nur in sehr limitiertem Umfang, zumindest gemessen am Gefahrenpotenzial einer Schiffsart oder Schiffsgrosse. Dann werden seitens eines Geschädigten zusätzliche Massnahmen wichtig, um eine allfällige Anspruchsdeckung überhaupt je beanspruchen bzw. durchsetzen zu können.

Im Vordergrund steht als erstes die Sicherung der Fakten- und Beweislage. Beweise sind später oft nur zu erbringen, wenn sie gesichert wurden, solange sie noch vorhanden waren, und dies ist häufig nur zur Unfallzeit oder kurz nachher der Fall. Oft ist eine Beweisführung schon von der Sache her schwierig. Schiffe hinterlassen keine Bremsspuren und es mag beispielsweise unklar sein, wer anhand der anfänglichen Positionen oder der Wind- und Strömungsverhältnisse wirklich ausweichpflichtig war. Nur bei grösseren oder kommerziell genutzten Schiffen lassen sich manchmal anhand von Navigations- oder Überwachungsgeräten gewisse Bewegungsabläufe rekonstruieren. Auch die blosser Aufnahme der Personalien von Personen, welche gegebenenfalls als Zeugen in Frage kommen, hilft oft wenig. Die Erfahrung zeigt, dass die Aussagebereitschaft solcher Personen im Rahmen eines späteren Prozesses bzw. deren Erinnerungsfähigkeit mit

zunehmendem Zeitablauf massiv abnimmt. Zusammen mit Beteiligten und Anwesenden am Tag des Ereignisses die Vorgänge schriftlich so festzuhalten, wie sie diese Personen erlebt haben, völlig unpräjudizierlich und ohne jede Schuldzuweisung oder Schuldanerkennung, kann daher sehr zweckmässig sein. Nicht notwendig ist, dass die einzelnen Schilderungen kongruent sind.

Korrektes Eigenverhalten und sachliche Zurückhaltung zum Unfallzeitpunkt und auch danach sind in jedem Fall wichtig. Zu schnell lässt eine unbedachte Bemerkung eine Vermutung entstehen, der Unfall habe sich so und nicht anders ereignet bzw. eine bestimmte Person stehe dafür als Verantwortliche(r) im Vordergrund, eine andere jedoch nicht. Oft sind solche Vermutungen später aus Mangel an Beweisen nicht mehr schlüssig zu widerlegen, und damit kaum mehr aus der Welt zu schaffen.

Ereignet sich ein Bootsunfall im Rahmen einer traditionellen Seereise (im Gegensatz z.B. zur lokal begrenzten Regatta auf einem See oder in einer Meeresbucht), und/oder wird durch ein solches Ereignis in irgendwelcher Weise die kommerzielle Schifffahrt tangiert, ist mit komplexen Rechtsverhältnissen und allenfalls massiven Konsequenzen zu rechnen. In solchen Fällen können Regeln zur Anwendung gelangen, welche nicht auf Sportboote zugeschnitten sind und eher unübliche Vorschriften wie rechtliche und faktische Vermutungen, konkurrierende Verantwortlichkeiten und Pflichten, Sicherstellungsregeln, gesetzliche Pfandrechte u.v.m. enthalten können. Insbesondere bei tatsächlichen oder vermuteten strafrechtlichen Tatbeständen, Behinderungen der kommerziellen Schifffahrt oder notwendig gewordenen Bergeleistungen kann ein Schiff leicht an die Kette gelegt, und nur durch Hinterlegung einer unter Umständen sehr hohen Kautions wieder freibekommen oder eine Inhaftnahme gewisser Personen verhindert werden. Weil Ansprüche bei Unfallereignissen mit schwerer Körperverletzung, bei aufwendigen Bergungsleistungen oder im Falle von Umweltverschmutzung auch im Quantitativen sehr hoch ausfallen können, muss von Anfang an auch damit gerechnet werden, dass Forderungen an Haftpflichtige, auch versicherungsseitig, oft erst nach hartnäckigen Verhandlungen oder erst im Rahmen eines Prozesses anerkannt bzw. übernommen werden.

Versicherungsaspekte

Zu bedenken ist, dass private Haftpflichtversicherungen in der Regel nicht für Schäden an geliehenen oder gemieteten Sportbooten oder Yachten aufkommen. Auch decken sie Haftungsansprüche aus Skipper- oder Crewaktivitäten und Ansprüche von Familienangehörigen als Geschädigte häufig nicht. Privat abgeschlossene "Crewverträge" mit Haftungsausschlüssen gegenüber anderen Crewmitgliedern stellen sich oft als unwirksam heraus. Deshalb kann es nicht als falsch, ängstlich oder besonders misstrauisch bezeichnet werden, sich unter Umständen nach den Versicherungsverhältnissen zu erkundigen, bevor man an Bord eines Sportbootes geht. Für den Skipper eines fremden Schiffes und insbesondere bei Charterbooten im fernerem Ausland sollte das Verlangen eines klaren Nachweises, in welchem Umfang auf dem Schiff tatsächlich Versicherungsschutz besteht, ohnehin Routine sein. Nicht selten wird die Versicherungsleistung auf den Schiffswert beschränkt, oder es werden nur ganz bestimmte Ereignisse überhaupt versichert. Manchmal mag sogar fraglich sein, ob die Versicherungsprämien bezahlt wurden, m.a.W. überhaupt noch Versicherungsschutz besteht.

Fast alle Haftungsrisiken, welchen eine Person an Bord eines Schiffes ausgesetzt sein kann, sind versicherbar. Es empfiehlt sich dabei, sich an spezialisierte Yachtversicherer zu wenden, welche auch in Schadenfällen die nötige Routine mitbringen. Aber auch die Standardbedingungen solch spezialisierter Gesellschaften sollten genau studiert und müssen keineswegs unverändert akzeptiert werden. Gute Versicherungsgesellschaften sind durchaus bereit, unpassende, unklare oder den individuellen Verhältnissen nicht gerecht werdende Standardklauseln in einem Side Letter entsprechend anzupassen bzw. zu konkretisieren.

Recht haben ist eine Sache, Recht bekommen eine andere. Gerade Rechtsstreitigkeiten im Ausland oder Schadensregelungen bei Anwendbarkeit von Bestimmungen der kommerziellen Schifffahrt können sehr aufwendig werden. Dabei sind entsprechende Auslagen für Expertisen, Gerichts- und Anwaltskosten in aller Regel vorschüssig zu bezahlen und werden nicht oder nicht vollständig ersetzt, auch wenn eine Einigung erzielt oder ein Prozess gewonnen wird. Insofern

kann sich - je nach den persönlichen Umständen - auch eine taugliche Rechtsschutzversicherung geradezu aufdrängen.

.

A boating accident with a sailboat or powerboat can cause severe injuries and may be a cause for liability. Often, boaters have all essential boating knowledge but do not know much about risks involved, individual responsibilities or liability and underestimate potential consequences. But there are elements of applicable laws that can come as an unpleasant surprise to any skipper or crew member of a pleasure boat. On one hand, subject to full individual risk awareness, everyone's right to self-determination corresponds to his/her personal responsibility and limits third party liabilities such as the basic obligation of a skipper for the crew and the boat. On the other hand, condition precedent to liability is culpable and unlawful conduct. Questioning the individual proper risk of liability, it may suddenly be important to know what to do on board of a boat and also in the event of a boating accident. Being involved in such incident, the timely reconstruction of events and the gathering of evidence may be required in order to assert rights in time and enforce potential claims. Another issue is careful prior verification of insurance coverage knowing that boat insurance is not mandatory everywhere and in many cases has numerous exclusions of liability.

.



Hartmann Müller Partner
Rechtsanwälte

ZÜRICH Zürichbergstrasse 66
CH-8044 Zürich
Tel: 043 268 83 00
Fax: 043 268 83 01

ZUG Grafenau 6
CH-6300 Zug
Tel: 041 710 30 40
Fax: 041 710 23 53

www.hmp.ch

Mitglieder des schweizerischen
Anwaltsverbandes

Member of Multinational Association of
Independent Law Firms



Hartmann Müller Partner unterstützt Unternehmen und Privatpersonen bei der Wahrung ihrer Rechte, insbesondere in den Bereichen:

Arbeitsrecht
Arbeits- und Aufenthaltsbewilligungen
Ausländerrecht
Banken- und Kapitalmarktrecht
Bekämpfung der Wirtschaftskriminalität
Berufliche Vorsorge
Computer- und Technologierecht
Erbrecht
Firmengründungen
Gesellschaftsrecht
Handelsrecht
Immaterialgüterrecht
Internationale Rechtshilfe
Internationales Handelsrecht
Internationales Privatrecht
Internationales Recht
Joint Ventures
Lizenzvertragsrecht
Luftrecht
Mergers & Acquisitions
Mietvertragsrecht, Leasing
Privates Baurecht
Patent-, Marken-, Urheberrecht
Persönlichkeitsrecht
Produktehaftpflicht, Haftpflichtrecht
Prozessführung
Recht der Europäischen Union
Sachenrecht
Schiedsgerichtsbarkeit
Schiffahrtsrecht und Yachtrecht
Schuldbetriebs- und Konkursrecht
Steuerrecht
Transportrecht
Umweltrecht
Versicherungsrecht
Vertragsrecht
Vertriebsverträge
Verwaltungsrecht
Wettbewerbs- und Kartellrecht

Die vorliegende Orientierung wurde verfasst von:



Dr. Christoph Peter A. Martig
Partner
Zürich / Zug
Tel: 043 268 83 00
041 710 30 40
Fax: 043 268 83 10
041 710 23 53
E-Mail martig@hmp.ch

©