

ocean7

YACHTING, REISEN UND MEER

6/2024 November/Dezember

€ 6,90

www.ocean7.at

UNTER PALMEN

Von den Seychellen über Thailand und Martinique bis nach Polynesien: **FERNDESTINATIONEN** im Aufwind – die Top-Tipps der Charterexperten. Mit Blick ins nächste Jahr und nach Kroatien.

OLDTIMER 17' Deluxe- Runabout

Ein US-Juwel aus den 1940ern in Paris.

NEWCOMER E-Fahrtenkat für die Seen

Die HopYacht 30 kann Küste und Binnen.

KLASSIKER Ab Split rund Vis

Ein Törn mit allem, ohne scharf.

Mit News der österreichischen Verbände YCA und MSVÖ



9 190001 021034

Im Falle des Unfalls

Der Alptraum jedes Skippers ist wohl ein Unfall mit dem Boot. Noch schlimmer wird es, wenn es sich dabei nicht um das eigene, sondern um ein fremdes (Charter-)Boot handelt.

An erster Stelle steht nach einem Unfall immer naturgemäß die Rettung von Leben. Die Verpflichtung, anderen Schiffen im Falle eines Notfalls zu helfen, ergibt sich dabei nicht nur aus dem Recht, sondern stellt sich meiner Ansicht nach als grundlegende moralische Verpflichtung auf See dar. Im österreichischen Recht ist diese Verpflichtung in § 95 des Strafgesetzbuches (StGB) geregelt. Die Unterlassung der Hilfeleistung ist dabei mit einer Geld- oder Haftstrafe bis zu einem Jahr bestraft.

Ein Garant für die eigene Sicherheit ist, den Umgang mit dem Schiff und seinen Einrichtungen zu kennen. Ich kann Ihnen daher nur nahelegen, sich mit dem Kommunikationsmittel, insbesondere dem Funk, vor der Abfahrt bestens vertraut zu machen. Im Notfall bleibt dazu keine Zeit mehr, zumal das gewohnte Mobiltelefon auf See schnell an seine Grenzen stößt – keinesfalls sollte man sich daher nur darauf verlassen. Das Funkgerät ist im Notfall eine Lebensversicherung, daher sollte der Umgang damit problemlos beherrscht werden.

Sollte die Notsituation gebannt oder im besten Fall Leben und Gesundheit nicht in Gefahr sein, stellt sich die Frage der Regulierung eines etwaigen entstandenen Schadens. Gerade im heutigen Zeitalter der Smartphones mit immer besser werdenden Kameras ist es ein Leichtes, sofort am Unfallort eine Fotodokumentation des Schadens anzufertigen. Daraus lassen sich möglicherweise auch in weiterer Folge noch Rückschlüsse auf den Hergang ziehen und damit letztendlich die Frage des Verschuldens beantworten.

Zieht der Unfall einen Personenschaden nach sich, wäre die Ver-

ständigung der örtlichen Polizei obligatorisch. Im Falle des Unterlassens mögen sich aus den diversen innerstaatlichen Rechtsordnungen unterschiedliche nachteilige Folgen ableiten.

Doch auch bei bloßem Sachschaden ist die Verständigung der Polizei, nicht zuletzt zum Zwecke der Dokumentation, als sinnvoll zu betrachten. Dazu gilt, dass möglicherweise die jeweilige Landesrechtsordnung die Verpflichtung zur Verständigung der Polizei enthält.

In weiterer Folge sind die Geschädigten zu verständigen. Man denke an den typischen „Parkschaden“, also den Schaden an anderen Booten, welcher beim Anlegemanöver im Hafen verursacht worden ist. Dabei ist es häufig so, dass der Eigner des beschädigten Bootes nicht anwesend ist. Da es dem Einzelnen wohl nicht möglich sein wird, über das amtliche Kennzeichen den Eigner ausfindig zu machen, ist eine Verständigung der Hafenverwaltung als sinnvollste Alternative anzuraten. In so einem Fall wird jedoch ebenfalls zu empfehlen sein, den Schaden zusätzlich bei der örtlichen Polizei zu melden.

Nicht zu vergessen in unserem Fall ist jedoch, dass auch der Eigner des Charterboots unverzüglich zu verständigen ist. Dies funktioniert im Normalfall über den Vermittler, der Ansprechpartner für die Buchung und Übernahme des Boots war. Es gilt dabei bereits im Vorfeld zu beachten, welche Regelungen der Chartervertrag in Verbindung mit Schadensfällen trifft, insbesondere was das Thema Versicherung und Selbstbehalt betrifft.

VERSICHERUNG NICHT PFLICHT

Abschließend zu dieser Thematik sei noch erwähnt, dass – zumindest nach österreichischem Recht – keine Haftpflichtversicherungspflicht für Boote besteht, wie man dies z. B. aus dem Straßenverkehr kennt. Das österreichische Kraftfahrzeuggesetz (KFG) regelt in dessen § 59 unter Verweis auf das Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz (KHVG) diese Versicherungspflicht. Eine dementsprechende Bestimmung über eine verpflichtende Haftpflichtversicherung für Schiffe kennt das österreichische Schifffahrtsgesetz (SchFG) hingegen nicht.

Theoretisch kann daher ein Boot angemeldet und betrieben werden, ohne dass es eine Versicherung gibt, welche selbst verursachte Schäden an fremden Sachen oder Personen reguliert. Dabei sei jedoch erwähnt, dass der Betrieb eines Bootes ohne Haftpflichtversicherung nicht nur naiv, sondern vielmehr unverantwortlich wäre. Ein eingetretener Schaden kann nicht nur die eigene wirtschaftliche Existenz zerstören, sondern nimmt auch dem Geschädigten mitunter jede Möglichkeit, angemessenen Ersatz für den entstandenen Schaden zu erhalten. ●



MICHAEL SEDLACEK
ist Anwalt, Rechts-
experte und Skipper
mit Sitz in Lilienfeld
und St. Pölten.
→ [anwaltskanzlei-
sedlacek.at](mailto:anwaltskanzlei-sedlacek.at)

