

Im vorliegenden Fall führte grobfahrlässiges Handeln zu schweren Folgen auf einer Schiffswerft.



Rico Loeb/ AdobeStock

Aktuelle Rechtsprechung

Der vorliegende Beitrag zeigt auf, wer, warum und in welcher Höhe für einen eingetretenen Sach- und Vermögensschaden an einem Schiff haftete, das während einer Explosion zwecks Reparatur auf einer Werft ankerte.

Der Fall: Im Zuge einer Gasexplosion auf dem TMS „J. R.“ wurde das neben ihm liegende Binnenschiff „E. J.“, das in der Werft festmachte, stark beschädigt. Die Eigentümerin hatte das Binnenschiff zum Zeitpunkt der Gasexplosion an Herrn „Y“, den Ausrüster, „bareboat-verchartert“. Der Ausrüster hatte eine Kaskoversicherung abgeschlossen. Die Reederei „J.“ war der Befrachter des Schiffs. Die Schäden wurden von den beteiligten Versicherern im Rahmen der bestehenden Nutzungsausfallpolice und der Kaskoversicherungspolice reguliert. Diese betrugen nach Abzug der Franchise in Höhe von 7.500 Euro, dem festgestellten Kaskoschaden, Schadenstaxe sowie für Havariekosten insgesamt 186.181 Euro. Darüber hinaus regulierte der spätere klagende Versicherer Nutzungsausfall in Höhe von 36.000 Euro. Er machte zudem gerichtlich den Selbstbehalt des Ausrüsters in oben genannter Höhe geltend. Hinzu kamen Kosten für die „Loss-of-Hire-Taxe“ von 612 Euro.

Ein Chemiker, der von der Werft beauftragt wurde, führte zirka 20 Stunden vor der Explosion eine „Gasfreimessung“ an der „J. R.“ durch. Der Chemiker stellte ein „Gasfreiheitsattest“ aus, das beinhaltete, dass feuergefährliche Tätigkeiten im

Bereich der „Tankdecks“ verboten seien. Diese dürfen nur gemäß „Gasfreiheitsattest“ auf dem Vor- und Achterdeck durchgeführt werden. Das „Gasfreiheitsattest“ wurde unter anderem dem Schiffsführer und einem Werftmitarbeiter ausgehändigt. Zusätzlich wurde es am Steuerhaus der „J. R.“ befestigt. Im weiteren Verlauf sei es zu der Explosion gekommen. Mehrere Arbeiter polnischer Herkunft kamen dabei ums Leben.

Die Urteile: Der Versicherer von „E. J.“ verklagte auch im Namen der weiteren beteiligten Versicherer die Werft auf vollen Schadensersatz. In der ersten Instanz hatte die Klage überwiegenden Erfolg. Die Werft legte Berufung beim Oberlandesgericht (OLG) Köln ein, jedoch erfolglos, so das Urteil am 1.8. 2023 (AZ: 3 U 74/22).

Der Tenor: Die beklagte Werft machte in der zweiten Instanz geltend, dass die verunglückten Arbeiter der Besatzung der „J. R.“ zuzurechnen seien, weil sie auf dem Schiff gearbeitet haben. Dem folgte das OLG nicht und stellte klar, dass gemäß § 3 Absatz 2 Binnenschiffahrtsgesetz der „Schiffer“, die

„Schiffsmannschaft“ und alle sonstigen auf dem Binnenschiff beschäftigten Leute Teil der Schiffsbesatzung seien. Dem Vertragsverhältnis mit der Werft lagen deren „allgemeinen Reparaturbedingungen“ (ARB) zugrunde. Diesbezüglich stellte das OLG fest, dass sich aus den ARB dem Grunde nach keine Haftungsbegrenzung ergebe. Darüber hinaus sei nicht ersichtlich gewesen, dass weder der Schiffsführung noch einem Schiffsverantwortlichen bekannt gewesen sei, dass die Werft Schweißarbeiten am Schiff durchführen werde. Es könne von der Schiffsbesatzung auch nicht verlangt werden, die Schiffsarbeiten zu überwachen. Den Erfüllungsgehilfen der Werft sei „mindestens“ ein grobfahrlässiges Arbeitsverhalten vorzuwerfen. Denn die Schweißer haben das ausdrückliche Verbot des Chemikers, keine Schweißarbeiten im Bereich der Ladetanks vorzunehmen, ignoriert. Dieses Verbot sei ausgesprochen worden, weil „die Entwicklung der Gaskonzentration“ nicht verlässlich beurteilt werden konnte. Dies vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die Ladetanks nicht in Gänze gasfrei gewesen seien, so das OLG. Außerdem stellte das OLG fest, dass die Werft kein Argument hatte, warum die „Schweißarbeiten auf einen nicht isolierten“ Ladetankdeckel „schon gutgehen“ werden. Darüber hinaus meinte das Berufungsgericht, dass die Erfüllungsgehilfen der Werft gegen berufsgenossenschaftliche Regelungen verstoßen haben. Es hätten zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen ergriffen werden müssen, wenn Schweißarbeiten – wie hier geschehen – in einem Schiffsbereich mit Brand- und Explosionsgefahr ausgeführt werden. Denkbar sei, dass die polnischen Mitarbeiter keine Kenntnis des Verbots hatten, so das OLG in seinem weiteren Tenor. Für den Fall sei der Werft ein grobes Organisationsverschulden anzulasten. Denn die Werft hätte die Schweißer ausreichend darüber informieren müssen, dass „Heißarbeiten im Mittelschiff“ verboten gewesen seien. Außerdem müsse sich die Werft erfolgreich vorwerfen lassen, dass sie die Schweißer bei der Auftragsdurchführung nicht kontrollierte.

Zur weiteren Begründung seines Urteils argumentierte das OLG, dass sich die Werft ohne Erfolg darauf berufen könne, dass das Schiff gemäß Ziffer 10 ARB „gasfrei“ sein müsse, was nicht der Fall gewesen sei. Bezugnehmend auf den Verklarungsprozess beim Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort (AZ: 25 II 1/16 BSch), auf den sich die Werft berufen habe, sei es zudem Praxis, dass erst ab einer Gaskonzentration von über „50 Prozent UEG“ eine „Bearbeitungsfähigkeit“ in der Werft zu verneinen sei. Bei Werten unter „50 Prozent UEG“ bestehe ein nicht in Gänze auszuschließendes Restrisiko, das man durch die Einhaltung definierter Auflagen angehe, so das OLG. Wenn Schiffsarbeiten unter Feuer oder Stromeinsatz in Bereichen anstehen, die das Risiko extremer Hitze- oder Funkenbildung bergen, seien Arbeiten in solchen Bereichen des Schiffs untersagt, sobald „irgendeine“ Gasbelastung“ (selbst in der unteren Explosionsgrenze) festzustellen sei. Das OLG bezog sich im Verklarungsprozess auf die weitere Aussage des Chemikers, der im Bereich der Ladetanks eine Gaskonzentration von „15-20 Prozent“ festgestellt habe. In Anbetracht dessen habe er nur solche Schweißarbeiten freigegeben, die auf dem Vor- und Achterschiff ausgeführt werden, also mit ausreichendem Abstand zu den Ladetanks des Schiffs.

Nach den vorstehenden Ausführungen begründete das OLG die unbegrenzte Haftung der Werft, die gesamtschuldnerisch

gegenüber dem Schiffseigentümer sowie gegenüber dem Ausrüster der „E. J.“ hafte, und zwar unbeschränkt. Das Schifffahrtsgericht, so das OLG, habe zurecht angenommen, dass sich aus den ARB keine Haftungsbegrenzung für bestimmte Schadensposten ergebe. Konkreter führte das OLG aus, dass die Werft gemäß Ziffer 15.7 ARB nach den gesetzlichen Regelungen sowie, wenn der Werftkunde Claims geltend mache, die grobfahrlässig oder vorsätzlich von der Werft verursacht worden seien, für den „vorhersehbaren, typischerweise“ verursachten Schaden hafte. Ebenso hafte die Werft nach den gesetzlichen Regelungen, wenn sie vertragstypische Pflichten verletzt, so Ziffer 15.8. Das OLG teilte die Auffassung des Schifffahrtsgerichts, dass der durch die Explosion verursachte Schaden grobfahrlässig herbeigeführt worden sei, denn bei der Durchführung der Schweißarbeiten sei eine vertragswesentliche Pflicht verletzt worden. Zudem argumentierte das OLG, dass bei einem Werkvertrag nicht nur die Auftragsumsetzung wesentlich sei, sondern die Umsetzung auch in einer Weise erfolgen müsse, die zum einen das Werk nicht schädige. Zum anderen, dass erteilte Sicherheitsauflagen nicht ignoriert werden. Abschließend stellte das OLG klar, dass Ziffer 16 ARB, anders als von der Werft behauptet worden sei, keine Mängelfolgeschäden ausschließe. Nach den Ziffern 15.7 und 15.8 ARB hafte die Werft auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften. Diese Vorschriften schließen keine Mängelfolgeschäden zu Gunsten des Schädigers aus, so das OLG im abschließenden Tenor. **Eckhard Boecker**

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  **Esa**