

0
2512 092 11

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

1. Gesetz: BGB §§ 276, 633

Rechtssatz: Wird durch schwere See der Boden eines Schiffes teilweise eingedrückt, so hat die Reparaturwerft zwecks Abgabe eines sachgemäßen Reparaturangebotes die vorvertragliche Pflicht, der Schadensursache (Konstruktionsfehler, Baumangel) nachzugehen.

Entdeckt die Reparaturwerft bei Ausführung der Reparaturarbeiten einen die Seetüchtigkeit des Schiffes beeinträchtigenden Mangel oder hätte sie ihn bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt entdecken müssen, so hat sie dies dem Besteller (Schiffseigner) mitzuteilen und seine Entscheidung über Maßnahmen zur Beseitigung des Mangels herbeizuführen.

2. Gesetz: BGB §§ 157, 242

Rechtssatz: Die in den Hamburger Dock- und Reparaturbedingungen enthaltene Freizeichnungsklausel für Schadensersatzansprüche schließt nicht den Anspruch auf Ersatz von Schäden aus, deren Beseitigung sich zwar nicht rechtlich, aber wirtschaftlich gesehen als Nachbesserung darstellt.

Aktenzeichen: I ZR 191/53

Urt. des BGH v. 28. Oktober 1955

OLG Hamburg

LG Hamburg

I ZR 191/53

11

Verkündet

am 28. Oktober 1955
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des A [REDACTED]-Vereins S [REDACTED], Versicherung für Küstenfracht-
schiffe a.G., vertreten durch den Vorstand, W [REDACTED], H [REDACTED]
[REDACTED]straße [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED].

Nebenintervenientin: Firma D. W. K [REDACTED] Sohn, Schiffswerft,
E [REDACTED].

g e g e n

die Firma H. O. S [REDACTED] Sohn, Schiffswerft, H [REDACTED], S [REDACTED]
[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED].

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 28. Oktober 1955 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Wilde, Dr. Bock, Dr. Nastelski, Dr. Weiß und
Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Auf die Revision des klägers wird das Urteil des 3. Zivil-
senats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom
23. Juli 1953 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten
Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Re-
vision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

11

Tatbestand:

Der Kläger ist Kaskoversicherer des 300 BRT großen Küstenmotorschiffs "██████", das im Jahre 1949 bei der Nebeninter-venientin erbaut wurde und dem Kapitän ██████ gehört. Die Beklagte hat das Schiff im Jahre 1950 zweimal nach Schäden repariert.

Am 12. September 1950 befand sich MS. "██████", nur in Ballast mit gefüllter Vorpiek fahrend, bei stürmischem Wetter und zunehmendem Seegang auf einer Reise von Brevik nach Hauge-sund. Da der Propeller des Schiffes mehrfach aus dem Wasser tauchte, ließ Kapitän ██████ die Vorpiek lenzen, um hierdurch achtern einen größeren Tiefgang zu erreichen. MS. "██████" arbeitete nun schwer in der See und schlug häufig mit dem Vorschiff hart auf das Wasser auf. Am Morgen des 13. September erreichte der Wind Stärke 8 bis 9, und die See ging so steil, daß Flekkerohaven angelaufen werden mußte. Eine hier vorgenommene Untersuchung des Schiffes ergab, daß vier Lecks im vorderen Laderaum aufgetreten waren. Die Schäden wurden behelfsmäßig behoben und die Fahrt anschließend fortgesetzt. Nach seiner Rückkehr wurde MS. "██████" in Hamburg bei der Beklagten eingedockt. Hierbei zeigte sich, daß der Schiffsboden in einer Länge von 15 m teilweise bis zu 70 mm eingebeult war.

Mit Schreiben vom 23. September 1950 bot die Beklagte dem Schiffseigner die Reparatur der Havarieschäden im Schiffsboden zum Preise von 16 850 DM an. Unter dem 25. September 1950 bestätigte sie den erteilten Reparaturauftrag unter Ermäßigung des Preises auf 15 800 DM. In beiden Schreiben war auf die Spezifikation vom 22. September 1950 Bezug genommen. Mit Schreiben vom 30. September 1950 bestätigte die Beklagte ferner einen



weiteren Auftrag des Schiffseigners auf Vornahme von Verstärkungen im Schiffsboden, der laut Rechnung vom 5. Oktober 1950 zu dem Rechnungsbetrag von 5 370 DM ausgeführt wurde. Beide Aufträge wurden auf Grund der [REDACTED] Dock- und Reparaturbedingungen erteilt, die auf einer Vereinbarung von vier [REDACTED] Werften, darunter der Beklagten, beruhen. Dort heißt es u.a.:

"Schadensersatzansprüche irgendwelcher Art, auch auf Wandlung oder Minderung sind ausgeschlossen."

In beiden Auftragsbestätigungen erklärte die Beklagte, sie werde für sorgfältige Ausführung der Arbeiten bemüht sein. Die Arbeiten wurden entsprechend den erteilten Aufträgen ausgeführt.

Am 27. November 1950 befand sich MS. "[REDACTED]" auf einer Fahrt von Maassluis nach Antwerpen. Das Wetter war nicht besonders schlecht; es herrschte Windstärke 4 bis 5 und mittlerer Seegang. Die Vorpiek war halb gelenzt. Im Laufe der Nacht nahmen Wind und Seegang etwas zu. Das Schiff begann infolge des wechselnden Seegangs zu stampfen und schlug mehrfach unter Erschütterungen auf die See auf.

In Antwerpen wurden erhebliche Schäden festgestellt. Zwei Bohlen des Bodenbelages waren hochgesprungen, die Topplatten etwa 4 cm vom Kielschwein gelöst und der Schiffsboden durchgebogen. Das Mittelkielschwein war hinter dem Vorschott auf 10 Spanten verkrümmt und zum Teil, wie auch die Topplatten, ein- und abgerissen. An Backbordseite waren 23, an Steuerbordseite 20 Bodenwrangen vom Kielschwein abgerissen, ferner an Backbordseite 13 und an Steuerbordseite 14 Spanten über der Kimm eingebogen.

11

Das Schiff wurde erneut bei der Beklagten eingedockt, um repariert und in einen seetüchtigen Zustand versetzt zu werden. Es zeigte sich, daß der Schiffsboden diesmal teilweise bis zu 140 mm hochgeschlagen war. Die zur Reparatur und Verstärkung erforderlichen Arbeiten wurden der Beklagten zum Preise von 29 000 DM, zuzüglich 615 DM Dockkosten, in Auftrag gegeben.

Die Instandsetzung wurde in der Zeit vom 4. Dezember 1950 bis zum 30. Januar 1951 bei der Beklagten durchgeführt. Der Kläger leistete die Zahlung bei Fälligkeit unter allen Vorbehalten und für Rechnung, wen es angeht.

MS. "██████" ist seit dem 30. Januar 1951 wieder in Fahrt.

Der Kläger hat von der Beklagten die Rückzahlung der zweiten Reparaturkosten verlangt. Er stützt seinen Schadensersatzanspruch auf positive Vertragsverletzung und auf Schadensersatz wegen Mangels des Werkes. Die Beklagte sei, so meint der Kläger, verpflichtet gewesen, vor Abgabe ihres Angebots anlässlich der ersten Reparatur des Schiffes zu prüfen, welche Arbeiten notwendig seien, um das Schiff in einen seefähigen Zustand zu versetzen. Wäre die Beklagte dieser Pflicht nachgekommen, so hätte sie die fehlerhaften Arbeiten der Bauwerft, insbesondere die unzulässige Zickzackschweißung am Kielschwein, festgestellt und wäre in der Lage gewesen, dem Schiffseigner einen sachgemäßen Reparaturvorschlag zu unterbreiten. Die Beklagte habe sich darauf beschränkt, die Maßnahmen zur Beseitigung der äußerlichen Schadensfolgen und Verstärkungen der Bodenkonstruktion vorzuschlagen, ohne infolge ihrer schuldhaft mangelhaften Untersuchung zu erkennen, daß die wahre Schadensursache in der fehlerhaften Zickzackschweißung am Kielschwein liege. Die Beklagte habe aber auch ihre eigenen Schweißarbeiten bei

der ersten Reparatur derart mangelhaft ausgeführt, daß die angeschweißten Eisenteile des Bodenträgerverbandes teilweise keine oder eine nur zu geringe Bindung gehabt hätten. Hierdurch sei der zweite Bodenschaden verursacht oder wenigstens mitverursacht worden. Sein, des Klägers, Schaden bestehe darin, daß die zweite Reparatur notwendig geworden sei.

Die Bauwerft, die auf die Streitverkündung des Klägers dem Rechtsstreit auf Seiten des Klägers beigetreten ist, hat sich unter Bestreitung ihrer eigenen fehlerhaften Bauweise die Ausführungen des Klägers im wesentlichen zu eigen gemacht.

Die Beklagte hat zur Begründung ihres Klagabweisungsantrags vorgetragen: Die Havarieschäden seien auf die zu leichte Bauweise des Schiffes zurückzuführen, weil die Bauwerft den Einbau von Seitenkielschweinen mit Interkostalen unterlassen habe. Es sei möglich, daß bei den von ihr ausgeführten Schweißarbeiten Asphalteinbrennungen vorgekommen seien. Diese seien jedoch nicht als kausal für den zweiten Bodenschaden anzusehen, da der Längsverband wegen der einseitigen Zickzackverschweißung des Mittelkielschweines mit den Topplatten auf jeden Fall hätte reißen müssen. Die fehlerhafte Zickzackschweißung sei die alleinige Schadensursache. Diesen Fehler habe sie bei der ersten Reparatur nicht erkennen können, sie sei auch nicht verpflichtet gewesen, die Bauzeichnungen einzusehen, da sie nur den Auftrag auf Beseitigung der Havarieschäden, nicht aber auf Nachprüfung der Seetüchtigkeit des Schiffes erhalten habe. Lediglich weil sie die Verbände des Schiffsbodens für zu schwach gehalten habe, habe sie auf Durchführung von Verstärkungen gedrängt. Wegen ihrer eigenen vielleicht fehlerhaften Arbeiten habe der Schiffseigner nur einen Nachbesserungsanspruch gehabt. Ein Schadensersatzanspruch stehe ihm nicht zu, da durch die [REDACTED] Dock- und Reparaturbe-

dingungen jeder Schadensersatzanspruch wirksam ausgeschlossen sei.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt der Kläger den Klageantrag weiter, den er jedoch um 6000 DM auf 23 615 DM ermäßigt, weil Mehrkosten in dieser Höhe entstanden wären, wenn die Beklagte bei der ersten Reparatur die schuldhafterweise nicht berücksichtigten Nachbesserungsarbeiten durchgeführt hätte. Die Beklagte beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht rechtsfehlerfrei davon aus, daß der Kläger berechtigt ist, etwaige Ansprüche des Schiffseigners gegen die Beklagte auf Grund vertraglicher Abtretung geltend zu machen.

Die Parteien streiten darüber, ob die Beklagte verpflichtet war, das Schiff bei der ersten Eindockung auf seine Seetüchtigkeit zu untersuchen, ob sie bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt die der Schiffsbauwerft unterlaufenen Fehler, insbesondere die unzulässige Zickzackschweißung, hätte erkennen können und ob sie durch Unterlassen der Feststellung dieser Mängel und eines auf Beseitigung der Mängel gerichteten Reparaturangebots gegen ihre Vertragspflichten verstoßen hat.

Die ausdrückliche Übernahme einer solcher Verpflichtung ist nicht festgestellt. Jedoch konnten sich solche Pflichten sowohl aus den vorvertraglichen Verhandlungen ergeben als auch nach Abschluß des Reparaturauftrages entstanden sein.

Das Berufungsgericht geht offensichtlich davon aus, daß die Schäden, die das Schiff am 12./13. September 1950 erlitten hat, zum mindesten in der Hauptsache nicht auf Grundberührung, sondern auf Seeschlag zurückzuführen sind. Jedenfalls muß dies für die Revisionsinstanz unterstellt werden. Wenn der Schiffsboden schwerer See nicht genügend widerstehen kann, so liegt nach der Lebenserfahrung der Schluß nahe, daß Konstruktions- oder Baufehler vorliegen. Dies haben die Beteiligten auch im vorliegenden Falle erkannt, wie sich aus der Aussage des Zeugen Oberingenieur [REDACTED], Prokuristen der Beklagten, ergibt: "Es war eine auffällige Sache, die wir sonst nicht zu sehen bekommen Ich habe in meiner 14jährigen Praxis noch nicht gesehen, daß in einem Schiff die ganzen Bodenstücke ausgewichen sind." War dem so, dann hatte die Beklagte aber auch die Pflicht zwecks Aufstellung geeigneter Reparaturvorschläge der Schadensursache nachzugehen. Denn die Beseitigung der rein äußerlichen Schäden war nutzlos und barg sogar durch Vortäuschung eines ordnungsgemäßen Zustandes schwere Gefahren in sich, wenn nicht die Schadensursache festgestellt und beseitigt und damit die Wiederholung eines ähnlichen Schadensereignisses bei schwerem Seegang mit vielleicht noch schlimmeren Folgen ausgeschlossen wurde. In der Erkenntnis dieser Verpflichtung und in der Meinung, der Bodenschaden sei auf einen zu schwachen Bau des Schiffes zurückzuführen, es lägen also Konstruktionsfehler vor, hatte die Beklagte dem Schiffseigner die Verstärkung des Bodenverbandes vorgeschlagen, die dann auf Kosten des Schiffseigners durchgeführt wurde, nachdem der Kläger die Übernahme solcher Kosten abgelehnt hatte. Ob die Beklagte für ihre Meinungsbildung, wie nahe liegt, sich die Zeichnungen hätte vorlegen lassen müssen und dann auch die unsachgemäße Schweißung hätte feststellen können oder ob sie sich mit der Augenscheinseinnahme begnügen konnte, ist in erster Linie Tatfrage. Das Berufungsgericht hat, wenn auch nicht ausdrücklich, so doch nach

dem Zusammenhang der Gründe angenommen, daß die Beklagte sich die Pläne nicht vorlegen zu lassen brauchte. Ein Revisionsan-
griff ist in dieser Richtung nicht erhoben.

Die Revision rügt jedoch die Außerachtlassung der Behaup-
tungen des Klägers in anderer Richtung: Bei der fehlerhaften
Schweißung habe es sich um einen für einen Sachkundigen offen-
sichtlichen, von der Beklagten fahrlässigerweise nicht festge-
stellten Baumangel gehandelt, wofür Beweis durch Vernehmung
eines Sachverständigen angetreten war.

Das Berufungsgericht hat in dieser Richtung lediglich aus-
geführt: Es treffe zwar zu, daß das Verhalten der Ingenieure
der Beklagten generell geeignet gewesen sei, den entstandenen
zweiten Schaden herbeizuführen, wenn sie unterlassen hätten,
dem Schiffseigner notwendige Arbeiten trotz Erkennens ihrer
Notwendigkeit zu nennen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme
könne aber den Ingenieuren ein Verschulden nicht zugerechnet
werden. Die Ingenieure [REDACTED] und [REDACTED] hätten darauf hingewiesen, daß die Konstruktion nach ihrer Ansicht zu schwach sei,
der Vertreter des [REDACTED] habe aber eine Verstär-
kung für überflüssig gehalten.

Die Revisionsrüge der Verletzung des § 286 ZPO ist begrün-
det. Abgesehen davon, daß die Verstärkung durchgeführt wurde,
wie sich sowohl aus den Zeugenaussagen als auch aus dem am
30. September 1950 erteilten Auftrag ergibt, und daß es trotz
dieser Verstärkungen zum zweiten Bodenschaden gekommen ist,
weist die Revision zutreffend darauf hin, daß die Übergange-
nen Behauptungen des Klägers nicht Konstruktionsmängel, son-
dern Baumängel betreffen. Konnten diese Baumängel - sei es
vor Auftragserteilung oder während der Durchführung der Re-
paraturarbeiten - bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt er-

kannt werden, so hatte die Beklagte ihre vorvertragliche oder - bei Feststellungsmöglichkeit während der Reparaturarbeiten - ihre vertragliche Pflicht verletzt, wenn sie den Schiffseigner hierauf nicht aufmerksam machte und ihm Vorschläge zur Beseitigung der Mängel nicht unterbreitete (vgl. RGZ 127, 14 17; RG JW 1933, 1246). In dieser Richtung läßt das angefochtene Urteil jede Feststellung vermissen, so daß es schon aus diesem Grund keinen Bestand haben kann. Denn der in den Dock- und Reparaturbedingungen enthaltene Haftungsausschluß kann sich, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ausführt, keinesfalls auf Schadensersatzansprüche aus Verschulden bei Vertragschluß und, wie hinzuzufügen ist, auch nicht auf solche aus positiver Vertragsverletzung beziehen.

Ein mitwirkendes Verschulden des Schiffseigners kommt nicht in Frage, da er sich darauf verlassen durfte, daß ihm die Beklagte auf Grund ihrer Sachkunde sechgemäße Vorschläge, die die Wiederholung eines gleichen Schadensereignisses ausschlossen, machen würde. Es ist auch nicht ersichtlich, daß der Schiffseigner solche Vorschläge abgelehnt hätte, da er den von der Beklagten für erforderlich gehaltenen Auftrag zur Verstärkung des Schiffsbodens erteilt hat.

II. Der Kläger stützt seinen Zahlungsanspruch weiterhin auf § 635 BGB: Durch unsachgemäße Ausführung der Reparaturarbeiten sei der zweite Schadensfall verursacht oder jedenfalls mitverursacht worden. Die Beklagte bestreitet diese Ursächlichkeit und behauptet, allein die der Schiffswerft unterlaufenen Fehler hätten auch den zweiten Bodenschaden herbeigeführt.

Das Berufungsgericht hat zur Frage der Ursächlichkeit nicht Stellung genommen. Es ist der Auffassung, daß nach Nr 5

der zum Vertragsinhalt gewordenen [REDACTED] Dock- und Reparaturbedingungen dem Schiffseigner und damit dem Kläger nur der in § 633 BGB vorgesehene Nachbesserungsanspruch, jedoch kein Schadensersatzanspruch zustehe. Der Schiffseigner müsse diese Bedingungen, auch wenn sie ihm nicht überreicht worden seien, gegen sich gelten lassen, da sich die Beklagte in allen Bestätigungsschreiben ausdrücklich hierauf bezogen habe. Die Freizeichnungsklausel der Beklagten verstoße auch nicht gegen die Militärregierungsverordnung Nr 78 und sei nicht sittenwidrig. Die Beklagte habe keine Monopolstellung eingenommen, da das Schiff auch bei der Werft [REDACTED] hätte instand gesetzt werden können. Die [REDACTED] Dock- und Reparaturbedingungen könnten nur als allgemeine Geschäftsbedingungen angesehen werden, die eine technische Abwicklung von Werkverträgen vorsähen, da es sich nur darum handle, wer das Risiko eines Reparaturfehlers zu übernehmen und damit für den Versicherungsschutz aufzukommen habe. Eine Ungültigkeit dieser Bedingungen ergebe sich auch nicht aus ihrer Verbindung mit dem Docktarif oder daraus, daß sich die Beklagte auch von vorsätzlich schädigendem Verhalten ihrer leitenden Angestellten habe freizeichnen wollen, was nicht der Fall sei.

Demgegenüber führt die Revision aus: Das Berufungsgericht habe den eigenen Sachvortrag der Beklagten übersehen, nach dem sich die Geltung der [REDACTED] Dock- und Reparaturbedingungen über alle See- und Flußschiffswerften verbreitet habe. Auch habe es nicht berücksichtigt, daß die vier an dem [REDACTED] Docktarif beteiligten Werften 94 % der gesamten Schiffsneubau-tonage auf sich vereinigten. Der Tarif verstoße daher gegen die Verordnung Nr 78, die Nichtigkeit des Tarifes habe auch die Nichtigkeit der einen Bestandteil dieses Tarifes bildenden Bedingungen zur Folge. Die Freizeichnungsklausel enthalte

auch nicht nur eine allgemeine Regelung des technischen Geschäftsablaufs, sondern eine echte Wettbewerbsbeschränkung, da nach dem Vortrag der Beklagten das Risiko der Werft bei einer Reparatur nicht abzusehen sei und ein Vielfaches der Reparaturkosten ausmachen könne, eine Haftpflichtversicherung hiergegen aber an den hohen Prämien scheitere. Tatsächlich komme auch ein solcher Versicherungsschutz nicht in Betracht. Die Beklagte nutze ihre Monopolstellung in unzulässiger Weise aus. Der dem Besteller aufgezwungene Verzicht auf alle Ansprüche bedeute eine ungerechtfertigte und unbillige Verteilung der Rechte und Pflichten. Die in den Bedingungen enthaltene Freizeichnungsklausel von vorsätzlichem Verhalten habe die Unwirksamkeit der Bedingungen überhaupt zur Folge. Die Beklagte hätte den Schiffseigner auch auf die Freizeichnungsklausel ausdrücklich hinweisen müssen. Schließlich hafte die Beklagte dem Schiffseigner auch nach § 823 Abs 1 BGB; auf einen solchen Anspruch beziehe sich aber die Freizeichnungsklausel nicht.

Die Revisionsangriffe sind im Ergebnis begründet.

Nach dem unbestrittenen Vortrag der Beklagten (Schriftsatz vom 1. November 1952) haben sich sämtliche See- und Flußschiffahrtswerften die [REDACTED] Dock- und Reparaturbedingungen zu eigen gemacht. Das Revisionsgericht kann daher die in diesen Bedingungen enthaltene Freizeichnungsklausel frei nachprüfen.

Bei unsachgemäß ausgeführten Reparaturarbeiten hat der Besteller, wie zwischen den Parteien unstreitig ist, einen Nachbesserungsanspruch, der auch nicht durch allgemeine Geschäftsbedingungen ausgeschlossen werden könnte (§ 138 BGB). Er hat den Anspruch darauf, daß das Schiff entsprechend dem erteilten Auftrag wieder in Ordnung gebracht wird. Wenn nach den

Bedingungen "Schadensersatzansprüche irgendwelcher Art, auch auf Wandlung oder Minderung, ausgeschlossen" sind, so kann dies nicht dahin ausgelegt werden, daß sich die Werft auf die Unmöglichkeit einer Nachbesserung beruft, wenn diese Unmöglichkeit gerade dadurch hervorgerufen wurde, daß die Ausbesserung mangelhaft war. Vielmehr erfordern Treu und Glauben, daß die Werft das Schiff wieder in ordnungsgemäßen Zustand zu bringen hat, wenn eine Nachbesserung im eigentlichen Sinn infolge der unsachgemäßen Ausführung einer Reparatur und einem damit in Zusammenhang stehenden Schadensereignis unmöglich geworden ist. Mag es sich hier im gesetzlichen Sinn um einen Schadensersatzanspruch handeln, so kann sich doch die Werft dem Verlangen auf Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes nicht entziehen, ohne sich durch Berufung auf die Freizeichnungsklausel dem Vorwurf unzulässiger Rechtsausübung auszusetzen. Die Freizeichnungsklausel hat, wie die Beklagte selbst in ihrem Schriftsatz vom 1. November 1952 ausgeführt hat, den Sinn, die Werft vor unvorhersehbaren Risiken, die ein Vielfaches der Reparaturkosten ausmachen können, freizuhalten. Sie will die Pflichten des Unternehmers in der Hauptsache auf solche Ausbesserungsarbeiten beschränken, die dieser normalerweise in seinem eigenen Betrieb durchführt. In diesem Rahmen halten sich auch die Schäden, die das Schiff bei dem zweiten Schadensereignis erlitten hat. Der Gedanke der Ausschaltung nicht zumutbarer Risiken scheidet hier aus. Wollte sich die Beklagte unter Berufung auf das eingetretene Schadensereignis und die Freizeichnungsklausel der Verantwortung entziehen, so würde der Besteller der mangelhaften Vertragserfüllung gegenüber rechtlos sein. Im praktischen Ergebnis handelt es sich im vorliegenden Fall um eine Nachbesserung, mag diese auch infolge der verborgen gebliebenen Mängel der Ausbesserung einen größeren Umfang angenommen haben, als wenn sie vor der Wiederinbetriebsetzung des Schiffes vorgenom-

men worden wäre. Nur eine solche Auslegung wird dem Gesetz (BGB §§ 157, 242) gerecht. Den vom Berufungsgericht noch zu prüfenden ursächlichen Zusammenhang zwischen der mangelhaften Ausführung der ersten Reparaturarbeiten und dem Schadensereignis vorausgesetzt, durfte daher die Beklagte für den zweiten Reparaturauftrag eine Vergütung nur für solche Arbeiten in Rechnung stellen, die mit dem Schadensereignis in keinem Zusammenhang stehen.

Bei dieser Sach- und Rechtslage bedürfen die Frage der Gültigkeit der [REDACTED] Dock- und Reparaturbedingungen und die übrigen von der Revision erhobenen Angriffe keiner Prüfung.

Wilde

Bock

Nastelski

Weiß

Nörr