

24

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

Ges. über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr
(BinnenschiffsverkehrsG) §§ 21, 31

Für Leerfahrten und Wartezeiten zwischen zwei innerdeutschen Frachtreisen eines zur Güterbeförderung gemieteten Schiffes sowie für Leerfahrten und Wartezeiten eines solchen Schiffes nach einer grenzüberschreitenden Frachtreise zwischen dem Löschen der Ladung an einem deutschen Löschplatz und einer nachfolgenden innerdeutschen Reise gelten die FTB-Tagesmietsätze.

BGH, Urt. v. 3. Dezember 1985 - II ZR 102/85 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 102/85

URTEIL

Verkündet am
3. Dezember 1985
Spengler,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der W [REDACTED] Strom- und Kanalschiffahrtsgesellschaft
U [REDACTED] KG, vertreten durch die persönlich haftende
Gesellschafterin, die W [REDACTED] Verwaltungsgesellschaft mbH,
diese vertreten durch den Geschäftsführer Jürgen U [REDACTED],
D [REDACTED]straße 29 a, D [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den
Bundesminister für Verkehr, dieser vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, C [REDACTED]ring 11,
M [REDACTED], vertreten durch ihren Präsidenten,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

- 2 -

21

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 18. November 1985
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze,
Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats
des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 14. März 1985
wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Parteien streiten darüber, ob die Beklagte in
den Jahren 1981/82 in sieben Fällen die in den FTB-Tarifen
festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Schifffahrt
zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen (vgl. § 21 Abs. 1
BinnSchVG) um insgesamt 6.686,24 DM unterschritten und
diesen Betrag nach § 31 Abs. 3 BinnSchVG an die klagende
Bundesrepublik Deutschland zu entrichten hat.

Die Beklagte ist als Frachtführer auf in- und aus-
ländischen Binnengewässern tätig. Mit der Durchführung
der Transporte betraut sie belgische und holländische
Partikuliere. Mit ihnen schließt sie über deren Fahrzeug
jeweils Jahresmietverträge ab. Die darin vereinbarten



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tagesmietsätze sind niedriger als diejenigen nach dem jeweils geltenden FTB-Tarif. Die Partikuliere werden zu mehr als 95 % zwischen ausländischen Lade- und Löschplätzen sowie im - ebenfalls tariffreien - grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt. Bei Fahrten zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen vergütet die Beklagte den Partikulieren die tarifgemäßen Tagesmietsätze. Sofern mehrere innerdeutsche Frachtreisen aufeinanderfolgen, zahlt sie ihnen bei Leerfahrten vom Lösch- zum Ladeplatz sowie bei Wartezeiten zwischen solchen Reisen nur die vereinbarten Tagesmietsätze. Darin sieht die Klägerin einen Tarifverstoß. Nach ihrer Ansicht liegen auch insoweit tarifgebundene Verkehrsleistungen zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen vor. Ferner meint sie, daß die Beklagte und die Partikuliere die einzelnen Tarifverstöße - zumindest - grob fahrlässig begangen hätten.

Demgegenüber hat die Beklagte ausgeführt, daß die Klägerin den Bereich des Tarifzwangs unzulässig ausdehne. Die streitigen Leerfahrten und Wartezeiten stellten keine Verkehrsleistungen zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen dar. In einem der Fälle hätten sie außerdem nicht zwischen zwei innerdeutschen Reisen gelegen, sondern sich an eine grenzüberschreitende Reise angeschlossen, nämlich an eine Frachtreise des MS "Teunis I" von Rotterdam nach Mannheim, bei der das Schiff noch eine Teilpartie von Duisburg nach Mannheim mitgenommen habe, die dort vor der Rotterdammer Partie gelöscht worden sei. Zur Verschuldensfrage müsse sich die Klägerin enthalten lassen, daß sie bei früheren Prüfungen der Buchungsunterlagen der Beklagten die nunmehr von ihr als gesetz-

widrig angesehene Abrechnungspraxis nicht beanstandet habe.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat ihr stattgegeben. Mit der - zugelassenen - Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts sind bei einer Schiffsmiete nicht nur die innerdeutschen Frachtreisen nach den FTB-Tarifen abzurechnen, sondern auch die Leerfahrten und Wartezeiten des Fahrzeugs zwischen solchen Reisen. Dem ist zuzustimmen.

Nach § 21 Abs. 1 BinnSchVG werden "die Entgelte für Verkehrsleistungen der Schifffahrt und Flößerei zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen (Transportsätze, Schiffsanteilfrachten, Schlepplöhne, Schiffsmieten, Vergütungen für sonstige mit der Schiffsbeförderung unmittelbar zusammenhängende Nebenleistungen) durch die Frachtenausschüsse der Binnenschifffahrt festgesetzt, sofern die Verkehrsleistungen entweder ganz oder im Falle einer durchgehenden Beförderung streckenweise auf Bundeswasserstraßen erbracht werden". Die Festsetzung findet sich, soweit das hier interessiert, in den FTB-Tarifen A 100/21 und A 100/22 des Frachtenausschusses Rhein. Diese knüpfen nicht an die Beförderungsleistung selbst an. Vielmehr enthalten sie Tagesmiet-

sätze je Kalendertag, gestaffelt nach der Tragfähigkeit des Schiffes und der Zeitdauer der Anmietung. Sie unterscheiden nicht zwischen Reisen mit Ladung, Leerfahrten und Wartezeiten. Das entspricht der Vorschrift des § 21 Abs. 1 BinnSchVG. Diese bezeichnet mit dem Wort "Verkehrsleistung" nicht nur die eigentliche Beförderungsleistung durch das Schiff. Vielmehr erfaßt sie, worauf schon das Bundesverwaltungsgericht (Urt. v. 25. März 1981 - 7 C 69.78 - BVerwGE 82, 72 ff. = ZfB 1981, 201 ff; vgl. auch OLG Oldenburg, Urt. v. 10. März 1980 - 9 U 41/79, ZfB 1981, 61 ff. sowie den hierzu ergangenen Nichtannahmebeschl. des Senats v. 8. Dezember 1981 - II ZR 66/80, ZfB 1981, 64) im Hinblick auf den Klammerzusatz der Vorschrift hingewiesen hat, auch die Leistung, die der Vermieter dadurch erbringt, daß er sein Schiff dem Mieter überläßt, um ihm die Durchführung von Beförderungsaufträgen zu ermöglichen. Diese Leistung läßt sich nicht in Transportreisen, Leerfahrten und Wartezeiten aufteilen. Vielmehr geht es um eine - auch vertragsgemäß - einheitliche Leistung des Vermieters, nämlich um das Überlassen des Fahrzeugs als Beförderungsmittel für einen bestimmten Zeitraum gegen Zahlung eines sich nach der Zeitdauer der Überlassung richtenden Entgelts, das tariflich festliegt, soweit die Leistung im innerdeutschen Verkehr erbracht wird. Der Revision kann deshalb nicht gefolgt werden, soweit sie nur für die Zeitspanne, während der das Schiff einen Transport ausführt, eine tarifpflichtige Verkehrsleistung des Vermieters annehmen will. Ebenso kann ihr nicht zugestimmt werden, soweit sie meint, für die Anwendung des Tarifzwangs auf Leerfahrten und Wartezeiten des Schiffes

zwischen zwei innerdeutschen Frachtreisen sei jedenfalls erforderlich, daß das Fahrzeug über einen längeren Zeitraum im innerdeutschen Verkehr eingesetzt wird und nicht wie hier jeweils nur zwischen 6 und 21 Tagen. Die Revision erkennt, daß der Tarifzwang nicht an die Dauer des innerdeutschen Einsatzes, sondern an diesen selbst anknüpft. Überdies würde die Betrachtungsweise der Revision zu einer mit Sinn und Zweck der tariflichen Regelung unvereinbaren wettbewerblichen Besserstellung für jene Fahrzeuge führen, deren Mieter sie am innerdeutschen Verkehr jeweils nur für kurze Zeiträume teilnehmen lassen.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat für MS "Teunis D" die in Rotterdam begonnene grenzüberschreitende Frachtreise mit der Übernahme weiterer Ladung in Duisburg geendet. Dort habe eine innerdeutsche Frachtreise nach Mannheim angefangen (wo die gesamte Ladung gelöscht worden ist). Infolgedessen sei die anschließende Leerfahrt und Wartezeit des Schiffes bis zum Antritt der nächsten - innerdeutschen - Frachtreise ab Karlsruhe nach den Tagesmietsätzen des FTB-Tarifs abzurechnen gewesen.

Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, daß die Leerfahrt und die Wartezeiten des MS "Teunis D" nach Beendigung der Frachtreise von Rotterdam über Duisburg nach Mannheim dem FTB-Tarif unterliegen. Ihm wird man allerdings nicht folgen können, soweit es angenommen hat, daß die Reise des Schiffes ab Duisburg eine rein innerdeutsche gewesen ist. Was die Güterbeförderung von Rotterdam nach Mannheim angeht, hatte die Reise

grenzüberschreitenden Charakter, hingegen hinsichtlich des Transports der in Duisburg zugeladenen Teilpartie innerdeutschen. Wie eine solche "gemischte" Reise bei einem gemieteten Schiff tariflich zu behandeln ist, bedarf hier keiner Entscheidung, da nur die Abrechnung der Leerfahrt und der Wartezeit nach dem Löschen der gesamten Ladung in Mannheim bis zum Antritt der nachfolgenden innerdeutschen Frachtreise in Karlsruhe im Streit ist. Auch braucht der Senat nicht generell darüber zu befinden, wie Wartezeiten und Leerfahrten bei Beförderungen mit einem gemieteten Fahrzeug tariflich jeweils einzuordnen sind. Jedenfalls unterfallen sie nicht nur zwischen zwei innerdeutschen Reisen dem Tarifzwang, sondern auch dann, wenn auf das Entladen an einem deutschen Löschplatz als nächste Frachtreise eine solche mit innerdeutschem Charakter, also von einem deutschen Lade- zu einem deutschen Löschplatz folgt. Diese Reise steht bereits in einem so engen Zusammenhang mit der vorangehenden Leerfahrt (Anreise) und Wartezeit des Mietfahrzeugs, daß diese tariflich wie die Reise selbst zu behandeln sind. Keineswegs besteht insoweit ein tariffreier Raum. Auch das ließe sich mit dem Sinn und Zweck der Tarifvorschriften für ein gemietetes Schiff nicht vereinbaren.

3. Das Berufungsgericht hat grobe Fahrlässigkeit auf Seiten der Beklagten bejaht, weil sie einseitig die Tarifbestimmungen in einem ihr günstigen Sinne ausgelegt und angewendet habe, ohne bei den für die Einhaltung der Tarifvorschriften zuständigen Stellen der Klägerin Rat einzuholen oder sich mit diesen Stellen abzustimmen. Sie könne sich nicht darauf berufen, daß die Prüfer der Wasser

und Schifffahrtsdirektion die nunmehr streitige Abrechnung bisher unbeanstandet gelassen hätten. Die von ihr bezeichneten vier Fälle hätten in den Jahren 1974 bis 1978 gelegen, während im Prüfungszeitraum 1981/82 sieben Fälle ermittelt worden seien. Die Prüfer könnten die früheren vereinzelt Fälle übersehen oder ihnen keine Bedeutung beigemessen haben. Zudem habe sie in einem Fall für den ersten Liegetag das Vertragsentgelt und für den zweiten Liegetag das Tarifentgelt gezahlt. Möglicherweise habe sie auch in anderen Fällen so verfahren. Daß sie den Prüfern eine schon damals bewußt geübte Praxis offengelegt habe, habe sie nicht behaupten können. Die grobe Fahrlässigkeit der Partikuliere sei darin zu sehen, daß sie sich nicht darum gekümmert hätten, welche tariflichen Vorschriften im innerdeutschen Verkehr zu beachten seien.

Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg. Daß das Berufungsgericht den Begriff der groben Fahrlässigkeit verkannt oder bei der Würdigung des Verhaltens der Beklagten und ihrer Partikuliere wesentlichen Tatsachenstoff übergangen hat, ist nicht

ersichtlich. Auch hat die Beklagte nicht behaupten können, daß die Prüfer der Klägerin bei früheren Prüfungen der Unterlagen der Beklagten das nunmehr beanstandete Verhalten erkennbar gebilligt hätten, so daß ihr dieses nicht oder jedenfalls nicht als grob schuldhaft vorgeworfen werden könne.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh