

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Ges. über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BinnenschiffsverkehrsG) § 31

Zur "konsekutiven Beschäftigung" eines Tankschiffes im Sinne von Teil I Abschnitt 12 b des Deutschen Binnentankschiffahrtstarifs.

BGH, Urt. v. 15. Dezember 1986 - II ZR 112/86 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 112/86

URTEIL

Verkündet am:
15. Dezember 1986
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der E Mineralöl GmbH, B Allee , D ,
vertreten durch ihren Geschäftsführer Dr. Hubert L , ebenda,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. -

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundes-
minister für Verkehr, dieser vertreten durch die Wasser- und
Schiffahrtsdirektion W , C ring , M , diese
vertreten durch ihren Präsidenten, ebenda,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. und
Dr. -

WI

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 15. Dezember 1986 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter Dr. Bauer, Bundschuh, Röhrich und Dr. Henze

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 13. März 1986 aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin verlangt von der Beklagten nach § 31 Abs. 3 BinschVG einen Betrag, der bestimmten Rabatten entspricht, die der Beklagten von einer Reederei gewährt worden sind.

Die Beklagte ist ein Mineralölunternehmen. Sie hat mit der Rechtsvorgängerin der Reederei im Februar 1981 einen Transportvertrag geschlossen. Danach stellte ihr diese für die Zeit vom 1. April 1981 bis 31. März 1984 das



MTS "B[REDACTED]" (ursprünglicher Name: MTS "R[REDACTED]") oder "Substitut für den konsekutiven Einsatz auf dem Rhein, seinen kanalisierten Nebenflüssen sowie ab Seehafen-Stationen zur Verfügung" (§ 1). Die Beklagte garantierte, "daß die jährliche Frachtsumme bei konsekutiver Beschäftigung jeweils die höchste Stufe der Vertragsrabattstaffel des FTB erreicht" (§ 3). Weiter heißt es in dieser Bestimmung, daß die Beklagte "daher Anspruch auf den Vertragsrabatt von 11 % für alle innerdeutschen Transporte hat" und die Rechtsvorgängerin der Reederei ihr "den gesetzlich festgelegten Treuerabatt von 3 % gewährt". Mit Schreiben vom 8. Juni 1982 hat die Reederei der Beklagten für die Zeit vom 1. April 1981 bis 31. März 1982 - neben einem hier nicht interessierenden Vertragsrabatt - einen Treuerabatt von 17.882,20 DM gutgebracht. Ferner hat sie ihr mit Schreiben vom 6. Mai 1983 für die Zeit ab 1. April 1982 bis 31. März 1983 einen Vertragsrabatt von 48.982,52 DM und einen Treuerabatt von 13.359,96 DM gutgeschrieben.

Die Klägerin verlangt die genannten Beträge von der Beklagten. Nach ihrer Behauptung hat MTS "B[REDACTED]" während der Zeit vom 1. April 1982 bis 31. März 1983 nicht in konsekutiver Beschäftigung für die Beklagte gestanden. Diese habe das Schiff beziehungsweise ein Ersatzfahrzeug an 103 Tagen nicht eingesetzt. Ferner habe das Schiff in dem genannten Zeitraum durch Reisen für andere Auftraggeber 356.228,24 DM Fracht eingefahren. Soweit es deshalb Transportaufträge der Beklagten nicht habe durchführen können, habe die Reederei hierfür ein anderes Fahrzeug verwendet. Das alles habe nur mit Wissen und Wollen beider Vertragspartner geschehen können. Die Klägerin hat beantragt, die

Beklagte zur Zahlung von 80.128,68 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte behauptet, daß sie der Reederei kontinuierlich Transportaufträge erteilt und mit ihr in der Zeit vom 1. April 1982 bis 31. März 1983 ein Frachtvolumen von 847.358,75 DM abgewickelt habe. Damit habe ein Schiff für die Dauer eines Jahres voll beschäftigt werden können. Das genannte Frachtvolumen habe die höchste Rabattstufe des Vertragsrabatts (11 %) erreicht. Von den Fremdeinsätzen des MTS "B. [REDACTED]" habe sie keine Kenntnis gehabt. Diese sowie die - überdies falsch berechneten - Ausfallzeiten beruhten auf eigenmächtigen Dispositionen der Reederei. Mit dem Vertragsrabatt stehe ihr auch der Treuerabatt zu. Sollte jedoch ihr Anspruch auf die streitigen Rabatte durch die vertragswidrigen Dispositionen der Reederei entfallen sein, so rechne sie mit dem ihr daraus entstandenen Schadensersatzanspruch gegen die Klageforderung auf.

Beide Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

1. Die Entgelte für Verkehrsleistungen der Reederei, die diese in der Zeit vom 1. April 1982 bis 31. März 1983 gegenüber der Beklagten im innerdeutschen Verkehr erbracht hat, unterliegen dem vom Frachtenausschuß für Tankschiffsverkehr beschlossenen und vom Bundesminister für Verkehr genehmigten Deutschen Binnentankschiffahrtstarif - E 433 (nachfolgend: DBT) in der für die genannte Zeit geltenden Fassung. Die Zulässigkeit von Rabatten ist in Teil I Abschnitt 12 DBT geregelt. Dort heißt es unter Buchstabe b zum Vertragsrabatt:

"Bei vertraglicher Zusicherung seitens eines Verladers für die konsequente Beschäftigung eines Tankschiffes für die Mindestdauer von einem Jahr (Hausschiffe) kann, insoweit der Verloader eine Verpflichtung nach den Mengenrabatten nicht eingeht, gewährt werden:

wenn die Frachtzahlungen für Mineralöl zuzüglich evtl. Liegegelder im Laufe eines Jahres je Schiff ... von 840.000 DM an betragen: 11 %."

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts steht der Beklagten für die Zeit vom 1. April 1982 bis 31. März 1983 kein Vertragsrabatt zu. Die Reederei habe die Beförderungsaufträge der Beklagten (Gesamtfrachtsumme: 847.358,75 DM; davon innerdeutsch: 445.332,01 DM) nicht lediglich mit MTS "B[REDACTED]" durchgeführt, sondern auch andere Fahrzeuge eingesetzt, obwohl MTS "B[REDACTED]" zur selben Zeit entweder ohne Transportauftrag oder für andere Auftraggeber auf Reisen gewesen sei. Infolgedessen fehle es an einer konsequenten Beschäftigung des Schiffes im Sinne von Teil I Abschnitt 12 b DBT. Demgegenüber meint die Revision, die

Vorschrift knüpfe die Gewährung des Vertragsrabatts nicht an den Einsatz eines bestimmten Schiffes auf Seiten der Reederei, vielmehr habe für die Beklagte "nur regelmäßig ein Tankschiff zur Verfügung stehen müssen, das nicht ein- und dasselbe Schiff habe sein müssen, um als 'Hausschiff' im Sinne der Vorschrift zu gelten". Dem ist nicht zu folgen.

Der Vertragsrabatt ist kein Mengenrabatt (Teil I Abschnitt 12 a DBT) und auch kein Treuerabatt (Teil I Abschnitt 12 c DBT). Mit ihm honoriert der Frachtführer dem Verloader die vertragliche Zusicherung, daß er ein Tankschiff mindestens 1 Jahr konsekutiv, also in Folge, beschäftigt, so daß sich der Frachtführer insoweit nicht um das Beschaffen von Transportaufträgen für das Schiff sowie in der sonst notwendigen Weise um dessen Einsatz bei der Ausführung der Aufträge kümmern muß; damit spart er die sonst mit der Aquisition sowie jedenfalls teilweise mit dem Disponieren des Schiffes verbundenen Kosten für die Dauer der Zusicherung (vgl. Kuncke, Komm. z. Deutschen Binnentankschiffahrtstarif - Kennziffer 220 S. 23). Sinn und Zweck des Vertragsrabatts ergeben deshalb in Verbindung mit dem Wortlaut der ihn regelnden Vorschrift deutlich, daß es insoweit um einen Rabatt für fortlaufende Transportaufträge für ein bestimmtes Fahrzeug ("je Schiff") geht, das während der Vertragszeit wie ein "Hausschiff" des Verladers fährt, also von diesem praktisch akquiriert und disponiert wird. Die gegenteilige Ansicht der Revision, welche die Gesamtfrachtsumme aller Transporte mit verschiedenen Fahrzeugen rabattieren will, sofern mit den sie begründenden Aufträgen ein einzelnes Schiff mindestens ein Jahr hätte beschäftigt werden können, läuft auf einen Mengenrabat hinaus, der nur unter den

Voraussetzungen des Teil I Abschnitt 12 a DBT gewährt werden kann und ohnehin neben einem Vertragsrabatt unzulässig ist ("insoweit der Verlader eine Verpflichtung nach den Mengenrabatten nicht eingeht"). Davon abgesehen, würde die Ansicht der Revision, wie schon die Vorinstanzen aufgezeigt haben und von Teil I Abschnitt 12 b DBT keinesfalls gewollt sein kann, zu einer wettbewerblichen Ungleichheit zwischen Partikulieren und Reedereien führen. Die Reedereien könnten, wenn der Vertragsrabatt nicht an den Einsatz eines bestimmten Fahrzeugs gebunden wäre, zur Durchführung des jeweiligen Transportauftrags auf dasjenige ihrer Schiffe zurückgreifen, das nach seinem augenblicklichen Aufenthaltsort oder nach seiner Größe, Ausstattung oder Beschaffenheit den Auftrag am wirtschaftlichsten erledigen könnte; hingegen stünde den Partikulieren eine solche Auswahlmöglichkeit nicht zur Verfügung. Im übrigen wird - entgegen der Auffassung der Revision - der Verlader, der die konsekutive Beschäftigung eines bestimmten Tankschiffes für mindestens ein Jahr vertraglich zusichert, deshalb weder Mieter noch Ausrüster dieses Fahrzeugs. Dafür genügt nicht, daß er im Rahmen der einzelnen, unmittelbar aufeinanderfolgenden Frachtreisen bestimmte Dispositionen für das Schiff trifft. Auch zahlt der Verlader für das Schiff nicht, wie die Revision meint, Miete (vgl. hierzu Teil I Abschnitt 11 DBT), sondern die FTB-Fracht für die einzelnen Reisen zuzüglich evtl. Liegegelder, wobei die Frachtsätze regelmäßig die beladene Hin- und die leere Rückfahrt abgelten (vgl. Kuncke a.a.O., Kennziffer 300 S. 1).

3. Die Revision vermag nicht in Abrede zu stellen, daß die Reederei wiederholt andere Schiffe anstelle des

MTS "B[REDACTED]" zur Durchführung der Transportaufträge der Beklagten eingesetzt hat. Nach dem Bericht der Frachtenprüfer der Klägerin, dessen Aufstellung insoweit unbestritten ist, geschah das in neunzehn Fällen. Davon mögen zwei wegen eines Werftaufenthalts des MTS "B[REDACTED]" (20. bis 30. April 1982) als "echte Substitutsfälle" (vgl. insoweit das vorgelegte Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 20. Oktober 1980 - A 34/28.25.40-63/52 W 80: "Bei Ausfall des vorgesehenen Schiffes aus technischen Gründen - Fahruntüchtigkeit, Werftaufenthalt usw. - gegebenenfalls auch bei Verkauf, muß der Vertrag ohne Schaden für den Rabattanspruch auch mit einem anderen Schiff - Ersatsschiff - erfüllt werden können") oder auf Grund der Force-majeure-Klausel (Teil I Abschnitt 12 b letzter Satz) rabattunschädlich sein. Hingegen bewirken die übrigen 17 Reisen mit anderen Schiffen der Reederei, daß sie der Beklagten den Vertragsrabatt für die Zeit vom 1. April 1982 bis 31. März 1983 tarifwidrig gewährt hat. Das war nach § 31 Abs. 1 BinSchVG unzulässig.

4. Steht aber der Beklagten kein Vertragsrabatt für die genannte Zeit zu, so hat das im Hinblick auf die Regelung in Teil I Abschnitt 12 c DBT, wonach ein Treuerabatt nur zusätzlich zu einem Mengen- oder Vertragsrabatt gewährt werden kann, weiter zur Folge, daß die Beklagte auch keinen Treuerabatt für die Zeit vom 1. April 1981 bis 31. März 1983 beanspruchen kann. Das steht auch zwischen den Parteien außer Streit.

5. Was die Verschuldensfrage im Rahmen des § 31 Abs. 3 BinSchVG angeht, so hat die Beklagte nach Ansicht des

Berufungsgerichts grob fahrlässig gehandelt. Entweder habe sie sich um die tariflichen Bestimmungen nicht gekümmert und sich nicht selbst Gewißheit hinsichtlich der Voraussetzungen für eine Rabattgewährung verschafft oder sie habe eine eindeutige Regelung einseitig zu ihren Gunsten ausgelegt. Beides wäre grob fahrlässig gewesen. Die Beklagte habe wissen müssen, daß bindende Tarife einzuhalten seien; ferner habe sie sich um die Voraussetzungen kümmern müssen, unter denen es gestattet war, durch die Gewährung von Rabatten ein unter der Tariffracht liegendes Entgelt an die Reederei zu zahlen. Keinesfalls habe sie die Prüfung der Frage, ob die tariflichen Voraussetzungen für eine Rabattgewährung vorlagen, der Reederei überlassen dürfen. Da sie für die Frachtvereinbarung in gleicher Weise wie die Reederei verantwortlich gewesen sei, hätte sie anhand der Abrechnungsunterlagen nachprüfen müssen, ob die Reederei MTS "B[REDACTED]" für sie wie ein Hausschiff eingesetzt habe. Sollte ihr diese Prüfung anhand der eigenen Unterlagen nicht möglich gewesen sein, so hätte sie sich insoweit bei der Reederei die notwendigen tatsächlichen Kenntnisse verschaffen müssen.

Diese Ausführungen sind rechtlich nicht haltbar. Die Beklagte hat sich gegenüber dem Vorwurf, den Tarifverstoß grob mitverschuldet zu haben, im wesentlichen damit verteidigt, daß sie stets von einem Einsatz des MTS "B[REDACTED]" ausgegangen sei und keine Kenntnis von dem Einsatz anderer Fahrzeuge der Reederei gehabt habe. Diesen - für die Verschuldensfrage bedeutsamen - Punkt hat das Berufungsgericht nicht geprüft, weil es nach seiner Ansicht der Beklagten jedenfalls zum Vorwurf gereicht, daß sie sich über das

tarifgemäße Verhalten der Reederei nicht vergewissert habe. Dem kann so allgemein nicht gefolgt werden. Es ist richtig, daß ein Verlader, der erkennbare Anhaltspunkte dafür hat, daß die Reederei, mit der er einen Vertragsrabatt gemäß Teil I Abschnitt 12 b DBT vereinbart hat, anstelle des vorgesehenen Schiffes zeitweise ein oder mehrere andere Fahrzeuge einsetzt, gehalten ist zu prüfen, ob das tariflich zulässig ist und, wenn die Frage zu verneinen ist, selbst tarifwidrig handelt, wenn er sich trotzdem den abgesprochenen Vertragsrabatt gewähren läßt. Auch mag es - je nach den Gegebenheiten des Falles - sein, daß sein Tarifverstoß als grob fahrlässig zu bewerten ist. Indes überspannt das Berufungsgericht die Pflicht eines Verladers zum tarifgemäßen Verhalten, wenn es von ihm verlangt, ohne erkennbare Anhaltspunkte von sich aus der Frage nachzugehen, ob die Reederei alles unterläßt, was ein Tarifverstoß sein oder zu einem solchen führen könnte, und sich bei dieser selbst die erforderlichen Kenntnisse darüber zu verschaffen. Im Streitfall kommt es deshalb für die Verschuldensfrage darauf an, ob der Beklagten bekannt oder jedenfalls für sie erkennbar war, daß die Reederei für MTS "B[REDACTED]" zeitweilig andere Fahrzeuge einsetzte. Insoweit könnten, nachdem die Rabattabrechnungen der Reederei jeweils nur den Hinweis "Konsekutiv-Vertrag MTS 'B[REDACTED]'" enthalten haben, die Frachtpapiere (Ladeschein, Frachtbrief) und die Frachtrechnungen für die einzelnen Reisen bedeutsam sein, da sie in der Regel den Namen des für die Beförderung verwendeten Schiffes enthalten (vgl. § 72 Abs. 2 BinSchG sowie Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. § 72 BSchG Anm. 1a und 3a).

6. Die Sache bedarf danach weiterer tatsächlicher Prüfung durch das Berufungsgericht. Sollte sich ergeben, daß auf Seiten der Beklagten ein grob schuldhafter Tarifverstoß (auf Grund des Einsatzes anderer Fahrzeuge durch die Reederei) nicht vorliegt, so könnte sich die Frage stellen, ob ein solcher Verstoß mit Blick auf die von der Klägerin behaupteten Ausfallzeiten gegeben ist. Allerdings wird hier zunächst zu prüfen sein, ob die Ausfallzeiten die konsequente Beschäftigung des MTS "B [REDACTED]" überhaupt berührt haben. Dagegen könnte sprechen, daß nach einer - ebenfalls zum Bericht der Frachtenprüfer der Klägerin gehörenden - Aufstellung über die Einsatzzeiten aller von der Reederei verwendeten Schiffe die Beklagte offensichtlich fortlaufend Frachtaufträge erteilt hat, außerdem die Ausfallzeiten zwischen den Löschdaten und den von den Prüfern errechneten nächstmöglichen Ladedaten im Durchschnitt nicht ungewöhnlich

lang sind und die verschiedensten Gründe haben können. Gegebenenfalls könnte zu dem Punkt Ausfallzeiten die sachverständige Beratung des Berufungsgerichts durch einen Tarifexperten der einschlägigen Gremien geboten sein.

Dr. Kellermann

Dr. Bauer

Bundschuh

Röhricht

Dr. Henze