

11

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

Ges. über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr
(BinnenschiffsverkehrsG) §§ 31, 42 a

- a) Dem Hauptfrachtführer steht die Abschlußprovision im Sinne des Deutschen Binnentankschiffahrtstarifs E 433 Teil I Abschnitt 6 Absatz 1 (in der bis zum 30. November 1988 geltenden Fassung) grundsätzlich auch dann zu, wenn er und der erste Unterfrachtführer oder auch der Verla- der demselben Konzern angehören.
- b) Zur Umgehung der Provisionsregelung in Absatz 2 der vorgenannten Tarifbestimmung - Abfertigungsprovision des ersten Unterfrachtführers -, wenn ihn der Haupt- frachtführer, mit dem er wirtschaftlich eng verbunden ist, ohne jede Notwendigkeit in die Weitergabe des Transportauftrags an einen Dritten (tatsächlicher Beförderer) einschaltet.
- c) Verschließt der tatsächliche Beförderer die Augen davor, ob der Abzug einer Abfertigungsprovision von der ihm zu- stehenden (Tarif-)Fracht unberechtigt ist, so verhält er sich grob schuldhaft im Sinne des § 31 Abs. 3 BinSchVG.

BGH, Urt. v. 13. November 1989 - II ZR 192/88 - OLG Köln
LG Köln

BUNDESGERICHTSHOF

11

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 192/88

URTEIL

Verkündet am:
13. November 1989
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

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

Klägerin, Revisionsklägerin und
Revisionsbeklagten,

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

g e g e n

1. die Reederei und Spedition B. [REDACTED] GmbH, vertreten durch die Geschäftsführer Michael Z. [REDACTED] und Peter J. [REDACTED], K. [REDACTED] Straße [REDACTED], W. [REDACTED],

Beklagte zu 1 und Revisions-
beklagte,

2. die B. V. Rederij A. [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand Dietrich Wilhelm G. [REDACTED] und Cornelius B. [REDACTED], S. [REDACTED], R. [REDACTED],

Beklagte zu 2 und Revisions-
klägerin,

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

11

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. November 1989 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Boujong und die Richter Dr. Bauer, Röhricht, Dr. Henze und Stodolkowitz

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Klägerin und der Beklagten zu 2 werden das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Köln vom 4. Mai 1988 aufgehoben und das Urteil der 2. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Köln vom 7. Juli 1987 abgeändert.

Die Beklagte zu 1 wird verurteilt, an die Klägerin 313.600,18 DM nebst 5 % Zinsen seit 14. Oktober 1986 zu zahlen.

Die Klage gegen die Beklagte zu 2 wird abgewiesen.

Von den Kosten des Rechtsstreits haben die Klägerin die außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 2 und die Beklagte zu 1 ihre außergerichtlichen Kosten zu tragen. Von den weiteren Kosten des Rechtsstreits fallen der Klägerin 54 % und der Beklagten zu 1 46 % zur Last.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die klagende Bundesrepublik nimmt nach § 31 Abs. 3, § 42 a BinSchVG die Beklagte zu 1 auf Zahlung von 313.600 DM und die Beklagte zu 2 in Höhe von 363.558 DM - jeweils nebst Zinsen - in Anspruch.

Die 1960 gegründete und in Rotterdam ansässige Beklagte zu 2 ist eine Tochtergesellschaft der Beklagten zu 1. Diese hat ihren Sitz in W[REDACTED]. Sie ist ihrerseits eine Tochtergesellschaft der R[REDACTED] V[REDACTED]-GmbH in K[REDACTED], deren Muttergesellschaft die Rheinischen B[REDACTED] W[REDACTED] AG in K[REDACTED] ist. Die genannte AG besaß außerdem - während des hier interessierenden Zeitraums vom 1. Januar 1984 bis 30. April 1986 - 75 % des Kapitals der Union Kraftstoff AG, Wesseling, (UK).

Die Beklagte zu 2 hat am 3. Januar 1983 mit der UK einen Transport-Vertrag geschlossen. Darin übernahm sie - von einzelnen Ausnahmen abgesehen - die gesamten Tankschiffs-transporte der UK auf dem Rhein und den mit ihm verbundenen Wasserstraßen (§ 1). Zu deren Durchführung hatte die Beklagte zu 2 ihre eigenen Tankschiffe und diejenigen der Beklagten zu 1 mit Vorrang zur Verfügung zu stellen sowie, soweit erforderlich, für ausreichenden fremden Schiffsraum zu sorgen (§ 2).

UK hat die einzelnen Transportaufträge jeweils der Betriebsstelle W[REDACTED] der Beklagten zu 2 mitgeteilt. Dort waren zeitweilig zwei Angestellte (T[REDACTED] und St[REDACTED])

der Beklagten zu 1 eingesetzt, die diese gegen Kostenverrechnung zur Beklagten zu 2 abgestellt hatte. T[REDACTED] oder St[REDACTED] nahmen die Aufträge entgegen. Zur Durchführung der Transporte setzten sie Schiffe der Beklagten ein und, falls solche nicht verfügbar waren, fremde Fahrzeuge. Die Transportaufträge an die Drittunternehmen erteilten sie jeweils als Vertreter der Beklagten zu 1. In diesen Fällen war die Beklagte zu 2 Hauptfrachtführer, die Beklagte zu 1 erster Unterfrachtführer und das Drittunternehmen zweiter Unterfrachtführer. Von der Tariffracht, die UK bei innerdeutschen Transporten zahlte, behielt die Beklagte zu 2 als Abschlußprovision 5 %. Weitere 5 % gingen als Abfertigungsprovision an die Beklagte zu 1. Der Restbetrag war die Fracht des Drittunternehmens. Insgesamt ergab sich während der Zeit vom 1. Januar 1984 bis 30. April 1986 für die Beklagte zu 1 ein Betrag von 313.600 DM und für die Beklagte zu 2 ein solcher von 363.658 DM.

Nach Ansicht der Klägerin haben die Beklagten die Provisionen tarifwidrig bezogen. Zwischen UK und ihnen habe wirtschaftliche Identität bestanden. Die Beklagten seien nur als Vermittler zwischen UK und dem jeweiligen zweiten Unterfrachtführer eingeschaltet gewesen. In der Berechnung der Abfertigungsprovision zu Gunsten der Beklagten zu 1 sei überdies eine Tarifumgehung zu sehen. Beim Fehlen konzerneigener Schiffe wäre der gewöhnliche Weg zum Einsatz eines fremden Fahrzeugs eine direkte Auftragserteilung seitens der Beklagten zu 2 an die fremden Unterfrachtführer gewesen. Da UK die einzelnen Aufträge den bei der Beklagten zu 1 angestellten Herren T[REDACTED] beziehungsweise St[REDACTED], demnach nicht der Beklagten zu 2, mitgeteilt habe, könne auch

deshalb kein Anspruch nach dem Tarif auf Abschlußprovision erwachsen sein.

Nach Auffassung der Beklagten liegt in dem von der Klägerin beanstandeten Verhalten keine Tarifwidrigkeit. Sie hätten jeweils die Tätigkeiten ausgeübt, auf Grund deren nach dem Tarif die Zahlung einer Abschluß- beziehungsweise einer Abfertigungsprovision von jeweils bis zu 5 % der Fracht erlaubt sei. Ohne Bedeutung sei, daß die Angestellten T[REDACTED] oder St[REDACTED] bei den einzelnen Transportaufträgen zunächst für die Beklagte zu 2 und sodann für die Beklagte zu 1 gehandelt hätten. Auch schließe die konzernmäßige Verbundenheit der Beklagten sowie der UK das Entstehen einer Abschluß- oder Abfertigungsprovision nicht aus. Den Provisionsregelungen des Tarifes sei nicht zu entnehmen, daß diese das Zwischenschalten von Unterfrachtführern beschränkten. Sie sollten lediglich bewirken, daß der Unterfrachtführer, der den Transport tatsächlich ausführt, mindestens 90 % der Tariffracht erhält. Im übrigen könne keinem der an den streitigen Transporten Beteiligten ein grobes Verschulden hinsichtlich eines etwaigen Tarifverstoßes vorgeworfen werden.

Beide Vorinstanzen haben die Klage gegen die Beklagte zu 1 abgewiesen, hingegen der Klage gegen die Beklagte zu 2 stattgegeben. Die Klägerin verfolgt mit ihrer Revision den Klageanspruch gegen die Beklagte zu 1 weiter. Die Beklagte zu 2 erstrebt mit der Revision die Abweisung der gegen sie gerichteten Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Nach § 21 Abs. 1 BinSchVG werden die Entgelte für Verkehrsleistungen der Schifffahrt zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen durch Frachtenausschüsse der Binnenschifffahrt festgesetzt, sofern die Verkehrsleistungen entweder ganz oder im Falle einer durchgehenden Beförderung streckenweise auf Bundeswasserstraßen erbracht werden. Die Entgelte für Verkehrsleistungen der Tankschifffahrt sind im wesentlichen im Deutschen Binnentankschiffahrtstarif E 433 (DBT - E 433) festgelegt. Dieser befaßt sich in seinem Teil I Abschnitt 6 - in der für den Streitfall maßgebenden Fassung - mit den Provisionen. Dessen Absatz 1 und 2 lauten:

"Die Abschlußprovision (Entgelt des Hauptfrachtführers - Abschlußinhabers - für das Zustandekommen eines Frachtvertrages) beträgt bis zu 5 % der Fracht abzüglich eventueller Rabatte.

Die Abfertigungsprovision (Entgelt des 1. Unterfrachtführers für die kaufmännischen Tätigkeiten in Erfüllung eines Frachtvertrages) beträgt bis zu 5 % der Fracht abzüglich eventueller Rabatte.

... ."

Demnach werden mit der Abschlußprovision die Leistungen des Hauptfrachtführers in tatsächlicher und organisatorischer Hinsicht zur Werbung und Akquisition des Gutes zum Zwecke der Beförderung abgegolten (Kuncke, Kommentar zum Deutschen Binnentankschiffahrtstarif E 433 Teil I Abschnitt 6 - Provisionen/Erläuterungen Nr. 2), während die Abfertigungsprovision das Entgelt für die reedereimäßigen

11

Tätigkeiten bildet, wie z.B. Einteilung und Gestaltung von Schiffsraum, laufende Überwachung des Transportablaufs, Dispositionen am Lade- oder Löschort (vgl. Kuncke a.a.O. Nr. 3). Damit knüpft die tarifgemäße Zahlung der Abschluß- und der Abfertigungsprovision an bestimmte Leistungen des Haupt- und des ersten Unterfrachtführers an.

II. Von diesem Ausgangspunkt aus kann es, läßt man die konzernmäßigen Bindungen der Beklagten und der UK sowie die zeitweilige Überlassung der Angestellten T[REDACTED] und St[REDACTED] der Beklagten zu 1 an die Beklagte zu 2 außer Betracht, nicht zweifelhaft sein, daß sie die streitigen Provisionen zu Recht bezogen haben. Die Beklagte zu 2 war Abschlußinhaber hinsichtlich der ihr im Rahmen des Transport-Vertrages vom 3. Januar 1983 von der UK erteilten Beförderungsaufträge. Ihr stand damit die Abschlußprovision des Hauptfrachtführers zu. Die Beklagte zu 1 hat nach Übernahme des Transportauftrages von der Beklagten zu 2 und Einsetzen eines Drittunternehmens als tatsächlichem Beförderer die Terminabstimmung für den Ladebeginn vorgenommen, die Ladescheine ausgeschrieben, das Schiff der Löschstelle avisiert, Lade- und Löschzeiten festgehalten sowie die Frachtrechnung erstellt. Für diese kaufmännischen Arbeiten hatte sie Anspruch auf das Entgelt (Abfertigungsprovision) des ersten Unterfrachtführers.

III. 1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts setzt die Abschlußprovision als Entgelt für das Zustandebringen des Frachtvertrages die Vermittlung des Transportauftrages an einen Dritten voraus. Die Provision stehe nur demjenigen zu, der dem Zahlungspflichtigen zum Abschluß eines Beförderungs-

vertrages verhilft, und sei nicht etwa ein Entgelt für die bloße Beziehung zur abladenden Industrie. Eine solche Vermittlung habe zwischen den Beklagten nicht stattgefunden, weil sie im Verhältnis zueinander nicht die Stellung eines Dritten hätten. Zumindest fehle es an der eine Drittstellung prägenden Möglichkeit zur selbständigen und unabhängigen Willensbildung, da die Beklagte zu 2 als 100 %ige Tochter der Beklagten zu 1 von dieser beherrscht werde, außerdem dieselben Personen für die Beklagten gehandelt hätten. Ohne Bedeutung sei die rechtliche Selbständigkeit der Beklagten. Denn § 31 Abs. 3 BinSchVG erfordere eine von der formellen Sicht abweichende wirtschaftliche Betrachtungsweise. Nach dieser sei die firmenrechtliche und rechtsgeschäftliche Ausgestaltung, auf deren Hintergrund die Beklagten den Frachtvertrag untereinander weitergegeben hätten, ein zur Umgehung der Tarifvorschriften geeigneter Scheintatbestand. Für die Beförderung des Transportgutes hätte es keiner Weitergabe des Frachtvertrages von der Beklagten zu 2 an die Beklagte zu 1 bedurft. Vielmehr hätte es näher gelegen, den Endfrachtführer direkt durch die Beklagte zu 2 zu beauftragen. Ob der Beklagten zu 2 in diesem Falle Abschlußprovision zugestanden hätte, sei unerheblich. Der - am 2. Januar 1977 - zwischen der Beklagten zu 1 und UK geschlossene Beförderungsvertrag, der (von Ende 1981 bis Ende 1984) Gegenstand einer Klage der Klägerin gegen die Beklagte zu 1 gewesen ist und nach dessen Inhalt die Beklagte zu 1 die Stellung als Abschlußinhaberin hinsichtlich der Tankschiffstransporte für UK innegehabt habe, lasse erkennen, daß im Streitfall die Beklagte zu 2 bei einer dem wirtschaftlichen Ziel angemessenen Vertragsgestaltung als Frachtführer nicht eingeschaltet worden wäre. Auch müßten sich die Beklagten

trotz ihrer konzernmäßigen Verbundenheit am Tarif festhalten lassen. Innerhalb eines Konzerns herrsche nämlich keine Tariffreiheit in dem Sinn, daß konzerninterne Vereinbarungen erst dann zu tarifwidrigen würden, wenn Rechtsbeziehungen zu konzernfremden Unternehmen geknüpft werden. Das folge aus § 5 BinSchVG, der den Tarifzwang nur unter den - hier fehlenden - Voraussetzungen des Werkverkehrs aufhebe.

2. Diese Ausführungen tragen nicht die Verurteilung der Beklagten zu 2.

Die Abschlußprovision ist, wie bereits dargelegt, das tariflich zulässige Entgelt des Hauptfrachtführers - Abschlußinhabers - für seine Bemühungen um den erlangten Transportauftrag, dessen Durchführung er einem anderen Beförderer - erster Unterfrachtführer - übertragen hat. Das Entgelt kann nach DBT - E 433 - Teil I Abschnitt 6 Abs. 1 nicht mehr als 5 % der Tariffracht abzüglich eventueller Rabatte (vgl. zu diesen DBT - E 433 - Teil I Abschnitt 12) betragen. Daß dem Hauptfrachtführer keine Abschlußprovision zustehen soll, wenn er und der erste Unterfrachtführer oder auch der Verloader demselben Konzern (als rechtlich selbständige Unternehmen) angehören, läßt sich weder aus dem Tarif entnehmen und ist auch sonst nicht ersichtlich. Auch dann ist der Hauptfrachtführer Abschlußinhaber. Eine mögliche wirtschaftliche Beherrschung des Hauptfrachtführers (hier: Beklagte zu 2) durch den ersten Unterfrachtführer (hier: Beklagte zu 1) kann insoweit keine Rolle spielen. Gewiß mag es in der Entscheidungsbefugnis der Beklagten zu 1 gelegen haben, daß der Transport-Vertrag vom 3. Januar 1983 nicht wie der Beförderungsvertrag vom 2. Januar 1977 zwischen ihr

und UK, sondern zwischen der Beklagten zu 2 und diesem Unternehmen abgeschlossen worden ist. Damit erwarb die Beklagte zu 2 aber die Stellung des Abschlußinhabers und konnte als solcher von dem jeweiligen ersten Unterfrachtführer die im Tarif vorgesehene Abschlußprovision verlangen. Selbst wenn man aber mit dem Berufungsgericht in der mit dem Transport-Vertrag vom 3. Januar 1983 geschaffenen rechtlichen Gestaltung einen Umgehungstatbestand im Sinne des § 42 a BinSchVG sehen sollte, so könnte auch das zu keiner Verurteilung der Beklagten zu 2 führen. In diesem Falle würden sich nämlich die Rechtsfolgen des Verhaltens der Beteiligten nach der dem wirtschaftlichen Ziel angemessenen Gestaltung bestimmen (vgl. Senatsurt. v. 29. Mai 1989 - II ZR 226/88, TranspR 1989, 281, 283 = VersR 1989, 1070, 1071 = WM 1989, 1654, 1656). Diese würde jedoch, wie auch das Berufungsgericht meint, ohne Zweifel darin bestanden haben, daß in den Fällen, in denen keine Schiffe der Beklagten für einen Transport zur Verfügung gestanden haben, nicht die Beklagte zu 1, sondern die Beklagte zu 2 einen konzernfremden Beförderer als Unterfrachtführer beauftragt und damit den Anspruch auf Zahlung einer Abschlußprovision erlangt hätte.

Nach alledem kann die Verurteilung der Beklagten zu 2 durch die Vorinstanzen zur Zahlung der von ihr eingenommenen Abschlußprovisionen an die Klägerin keinesfalls Bestand haben. Vielmehr war deren Klage gegen sie abzuweisen.

IV. Das Berufungsgericht hat offengelassen, ob die Beklagte zu 1 die streitige Abfertigungsprovision tarifwidrig bezogen hat. Es hat die gegen sie gerichtete Klage abgewiesen, weil die von ihr beauftragten Unterfrachtführer an

einer tarifwidrigen Zahlung der Abfertigungsprovision kein grobes Verschulden treffe und schon deshalb der Tatbestand des § 31 Abs. 2 BinSchVG nicht erfüllt sei. Diese hätten von der konzernmäßigen Verbundenheit der an dem Frachtauftrag beteiligten Unternehmen, "aus der allein die Tarifwidrigkeit folge", keine Kenntnis gehabt, weil über den Verbleib der Provision nicht gesprochen worden sei. Auch sei ihnen nicht zuzumuten gewesen, Erkundigungen darüber einzuziehen. Solange aber für sie kein Anlaß bestanden habe, an der Korrektheit der Provisionsabzüge zu zweifeln, habe von ihnen nicht verlangt werden können, entgegen kaufmännischen Gepflogenheiten ihren Vertragspartner zur Offenlegung seiner Geschäftsbeziehungen zu veranlassen und sich darüber hinaus über die konzernmäßige Verflechtung der beteiligten Unternehmen zu informieren. Ferner sei die in diesem Bereich vorhandene Kenntnis der Beklagten zu 1 den Unterfrachtführern nicht anzurechnen. Das gelte ebenso für ein etwaiges Verschulden der Beklagten zu 1.

2. Entgegen diesen Ausführungen hält der Senat die Klage gegen die Beklagte zu 1 für begründet.

a) Nach Ansicht des Senats ist die streitige Abfertigungsprovision der Beklagten zu 1 auf Grund einer rechtsgeschäftlichen Gestaltung zugeflossen, mit der die Beklagten die Regelung des DBT - E 433 - Teil I Abschnitt 6 Absatz 1 und 2 - in der hier maßgebenden Fassung - zu umgehen suchten. Nach dieser Regelung stand dem Hauptfrachtführer - Abschlußinhaber - für kaufmännische Tätigkeiten in Erfüllung des Frachtvertrages im Gegensatz zu dem ersten Unterfrachtführer keine Abfertigungsprovision zu (vgl. auch Kuncke

a.a.O. - Provisionen/Erläuterungen Nr. 5; anders übrigens nunmehr nach der Neufassung von Teil I Abschnitt 6 Absatz 2 des Tarifes durch die Verordnung Nr. 17/18 v. 15. November 1988 des Bundesministers für Verkehr über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt - BAnz. Nr. 217 v. 22. November 1988, allerdings gemäß dem neu eingefügten Absatz 3 mit der Einschränkung, daß der "Hauptfrachtführer insgesamt nicht mehr als bis zu 5 % an Provisionszahlungen erhalten darf".). Um trotzdem neben der Abschlußprovision von 5 % eine Abfertigungsprovision von 5 % von dem tatsächlichen Beförderer für die wirtschaftlich eng verbundenen Beklagten zu erhalten, haben die Angestellten Tietz beziehungsweise Steinhilber, die für die Beklagten tätig und mit deren jeweiligen Verschiffungsmöglichkeiten vertraut waren, die Beklagte zu 1, ohne daß hierfür eine Notwendigkeit aufgezeigt werden konnte, als ersten Unterfrachtführer dann in die Transportabwicklung eingeschaltet, wenn die Beförderung mangels eigener Fahrzeuge der Beklagten mit einem konzernfremden Schiff erfolgen mußte. Darin lag eine glatte Umgehung des Tarifes im Sinne des § 42 a BinSchVG. Danach bestimmen sich aber, wie schon unter III. 2. ausgeführt wurde, die Rechtsfolgen des Verhaltens der Beteiligten nach der dem wirtschaftlichen Ziel angemessenen Gestaltung, also ohne ein Zwischenschalten der Beklagten zu 1 als erstem Unterfrachtführer bei der Auftragserteilung an den tatsächlichen (konzernfremden) Beförderer. Infolgedessen war der Abzug einer Abfertigungsprovision von 5 % von dessen Tarifracht zu Gunsten der Beklagten zu 1 tarifwidrig (§ 31 Abs. 1 BinSchVG).

b) Nun setzt der Zahlungsanspruch der Klägerin gegen

die Beklagte zu 1 allerdings auch auf Seiten der jeweiligen tatsächlichen Beförderer einen vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verstoß gegen die Provisionsregelung des DBT - E 433 - Teil I Abschnitt 6 voraus (§ 31 Abs. 3 BinSchVG). Ein solches Verhalten hat die Klägerin im wesentlichen damit begründet, daß die tatsächlichen Beförderer die von der Beklagten zu 1 vorgenommenen Abzüge einer Abfertigungsprovision von 5 % "blind" hingenommen (Schrifts. v. 15. Dezember 1987 S. 4) und von jeder Nachprüfung der Berechtigung dieser Abzüge abgesehen hätten (Schrifts. v. 30. Januar 1987 S. 8); sie hätten damit bewußt eine Tarifumgehung in Kauf genommen und davor einfach die Augen verschlossen. Hierzu hat die Beklagte zu 1 erwidert, dem tatsächlichen Beförderer, der, wie sich aus DBT - E 433 - Teil I Abschnitt 6 Absatz 1 und 2 ergebe, jedenfalls 90 % der (Tarif-) Fracht beanspruchen könne, sei es völlig gleichgültig, wo die zweimal 5 % Provision verblieben; darüber werde nicht gesprochen und nicht rückgefragt; das sei völlig unüblich, zumal der Auftraggeber grundsätzlich nicht bereit sei, dem Unterfrachtführer denjenigen Unternehmer zu benennen, mit dem er zusammenarbeite (Schrifts. v. 20. November 1986 S. 15/16); auch sei es den Tankschiffahrtstreibenden auf dem Rhein bekannt, daß sie bei der Durchführung von innerdeutschen Transporten einiger weniger Großverlader zweimal 5 % Provision zu zahlen hätten, was einer allgemeinen Gepflogenheit der Rheinschiffahrt entspreche (Schrifts. v. 21. März 1988 - S. 2).

Mit diesen Ausführungen läßt sich das schlüssige Vorbringen der Klägerin zu einem grob schuldhaften Verhalten auch auf Seiten der tatsächlichen Beförderer nicht bezweifeln, geschweige denn widerlegen. Vielmehr bestätigen die

Einlassungen der Beklagten zu 1, daß die tatsächlichen Beförderer die Augen davor verschlossen haben, ob der Abzug einer Abfertigungsprovision von der ihnen zustehenden Tariffahrt berechtigt oder unberechtigt ist. Damit handelten aber auch sie zumindest grob fahrlässig. Wie der Senat bereits entschieden hat, begeht ein ausländischer Binnenschiffer, der vor Aufnahme einer gewerblichen Tätigkeit im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland sich nicht um die dortige Rechtslage kümmert, eine grobe Fahrlässigkeit, wenn er aus Unkenntnis gegen gesetzliche Tarifvorschriften verstößt (Urt. v. 13. Oktober 1977 - II ZR 226/75, LM Nr. 7 zu BinnSchVerkG = VersR 1978, 32, 33). Entsprechend liegt es, wenn ein Unterfrachtführer den Abzug einer Abfertigungsprovision einfach hinnimmt, damit die Augen vor den geltenden Tarifvorschriften verschließt und dadurch erkennen läßt, daß ihn die tariflichen Voraussetzungen, unter denen ein solcher Abzug nur erfolgen darf, in keiner Weise kümmern.

Boujong

Dr. Bauer

Röhricht

Dr. Henze

Stodolkowitz