

14

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Ges. über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr
(BinnenschiffsverkehrsG) v. 1. Oktober 1953,
BGBl I 1453, idF der Bekanntmachung v. 8. Januar 1969,
BGBl I 65, §§ 21 ff

Zur Frage der unzulässigen Umgehung des Gebots, im
Binnenschiffsverkehr die tariflich festgesetzten
Beförderungsentgelte einzuhalten.

BGH, Urt. v. 23. November 1981 - II ZR 202/80 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

14

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 202/80

URTEIL

Verkündet am

23. November 1981

Kaufmann

Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

-

gegen

22 - -

14

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. November 1981 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 30. Oktober 1980 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Bundesrepublik Deutschland nimmt die Beklagten - die Beklagte zu 2 als persönlich haftende Gesellschafterin der Beklagten zu 1 - wegen Unterschreitung tariflich festgesetzter Schiffsmieten gemäß § 31 Abs. 3 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BinnSchVG) vom 1. Oktober 1953 (BGBl I 1453) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (BGBl I 65) auf Zahlung des Unterschiedsbetrages zur tariflichen Miete in Anspruch.

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



Die Beklagte zu 1 (künftig Beklagte), eine deutsche Schiffahrtsgesellschaft, mietet für Binnenschiffstransporte die Schiffe belgischer und niederländischer Partikuliere. Sie schließt mit ihnen Jahresmietverträge ab, die auszugsweise lauten:

- "2. ... Der Mietpreis beträgt pro Tag à 24 Stunden: DM ... Die 'W[REDACTED]' (Beklagte) ist berechtigt, den Mietkontrakt vorzeitig zu kündigen, wenn es die Marktlage verlangt, oder es muß mit dem Eigentümer/Vermieter ein neuer Tagesmietpreis in beiderseitigem Einvernehmen vereinbart werden. Die Abrechnung erfolgt durch 'W[REDACTED]' am Ende eines jeden Monats an den Eigentümer/Vermieter unter Abzug der bereits erhaltenen Vorschüsse.
8. Das Fahrzeug findet Verwendung für die Fahrt auf allen Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland, Luxemburg, Schweiz, Belgien und Frankreich. ... Der jeweilige Einsatz bleibt 'W[REDACTED]' vorbehalten.
13. Dieser Vertrag ist nach deutschem Gesetz zu beurteilen; ihm liegen die Bedingungen des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes zugrunde. ..."

Die Beklagte setzt die gemieteten Schiffe überwiegend im ausländischen und grenzüberschreitenden Verkehr, zu einem geringen Teil aber auch auf Bundeswasserstraßen zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen ein. Die in den Mietverträgen vereinbarten Tagesmietsätze sind niedriger als die Tagesmieten nach dem im Frachten- und Tarifierzeuger der Binnenschiffahrt (FTB) veröffentlichten, vom zuständigen Frachtausschuß festgesetzten Tarif.

In der Zeit zwischen dem 1. Januar 1977 bis Mitte 1978 hat die Beklagte in 46 Fällen die monatlichen Mietbeträge wie folgt abgerechnet: Für die Einsatztage zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen hat sie die Tagesmietsätze nach FTB gutgebracht. Sodann hat sie den im Mietvertrag vereinbarten monatlichen Gesamtmietzins (Produkt aus Tagesmietsatz und Zahl sämtlicher Einsatztage im Monat) um den nach FTB berechneten Mietbetrag gekürzt. Die Differenz wurde durch die Zahl der ausländischen oder grenzüberschreitenden Einsatztage dividiert. Auf diese Weise ergaben sich für die tariflich nicht gebundenen Einsatztage im ausländischen und grenzüberschreitenden Verkehr niedrigere Tagesmietsätze als im Vertrag vereinbart. Die monatliche Gesamtmiete entsprach in allen Fällen dem Produkt aus dem vertraglichen Tagesmietsatz und der Zahl aller Einsätze im Abrechnungszeitraum.

Die Klägerin behauptet, die Beklagte habe die FTB-Tarife nur zum Schein in die Abrechnungen eingestellt. In Wirklichkeit habe sie auch für die Einsatztage auf Bundeswasserstraßen zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen nur die niedrigeren vertraglichen Tagesmietsätze bezahlt. Die Klägerin verlangt deshalb die Bezahlung der Differenz in Höhe von 72.177,69 DM nebst Zinsen zwischen dem tatsächlich gezahlten Entgelt und der Summe, die sich ergeben hätte, wenn die Beklagte für den inländischen Verkehr die FTB-Mietsätze und für den ausländischen und grenzüberschreitenden Einsatz die vertraglichen Tagesmietsätze vergütet hätte.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten die Abweisung der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

I. Keinen Erfolg hat die Rüge der Revision, für die Klage sei der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten nicht gegeben, weil es sich um eine öffentlich-rechtliche Streitigkeit handle. Diese Frage hat der Senat im Urteil vom 20. März 1975 (BGHZ 64, 159) im Anschluß an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwGE 17, 242) in dem Sinne entschieden, daß für den Ausgleichsanspruch der Bundesrepublik Deutschland nach § 31 Abs. 3 BinnSchVG der ordentliche Rechtsweg gegeben ist. Die Revision hat keine Gesichtspunkte aufgezeigt, die bei dieser Entscheidung nicht schon berücksichtigt worden sind.

II. Nach § 31 Abs. 3 BinnSchVG ist der Unterschiedsbetrag an den Bund zu entrichten, wenn die Parteien in einem Verträge für Verkehrsleistungen der Schifffahrt in Kenntnis oder grob fahrlässiger Unkenntnis des festgesetzten Entgelts ein von diesem abweichendes Entgelt vereinbaren. Das Berufungsgericht hat im Ergebnis zutreffend angenommen, daß diese Voraussetzungen erfüllt sind.

1. Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts lassen die Mietverträge, die die Beklagte mit den Partikulieren abgeschlossen hat, nicht die Annahme zu, der fest vereinbarte Tagesmietsatz solle nur für den Einsatz auf ausländischen Strecken oder im grenzüberschreitenden Verkehr gelten, während für den Einsatz zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen die FTB-Schiffsmieten vereinbart seien. Nach dem insofern eindeutigen Wortlaut der Verträge gilt der Tagesmietsatz ohne Einschränkung für den Einsatz der Schiffe auf den Wasserstraßen aller in Ziff. 8 des Vertrages aufgeführten Staaten, also auch für den Verkehr zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus Ziff. 13 des Vertrages, denn dort ist nicht - wie das Berufungsgericht meint (BU 20) - auf das Binnenschiffsverkehrs-gesetz, sondern auf das Binnenschiffahrtsgesetz Bezug genommen, das keine Regelung zur Höhe der Frachten enthält.

Die Verträge im vorliegenden Falle unterscheiden sich hinsichtlich der Vereinbarungen über die zu zahlende Schiffsmiete in nichts von denjenigen, die Gegenstand des zwischen denselben Parteien ergangenen Senatsurteils vom 13. Oktober 1977 - II ZR 226/75, LM BinnSchVG Nr. 7 waren. Es gelten hier deshalb dieselben Grundsätze:

Die Entgelte für Verkehrsleistungen der Schifffahrt von und nach dem Ausland unterliegen keinen tariflichen Bindungen, weil das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr insoweit nicht anzuwenden ist (§ 42 BinnSchVG). Deshalb können die Mietvertragsparteien die Schiffsmiete im grenzüberschreitenden Verkehr frei vereinbaren. Dagegen werden die Entgelte - auch die Schiffsmieten - für Verkehrsleistungen der Schifffahrt zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen durch Frachtenausschüsse festgesetzt, sofern die Verkehrsleistungen entweder ganz oder im Falle einer durchgehenden Beförderung streckenweise auf Bundeswasserstraßen erbracht werden (§ 21 Abs. 1 BinnSchVG). Abweichungen davon sind nach § 31 Abs. 1 BinnSchVG unzulässig. Dies gilt auch für ausländische Schiffseigner, wenn sie ihre Schiffe unter den Voraussetzungen des § 21 Abs. 1 BinnSchVG im innerdeutschen Verkehr einsetzen. Da die in den Mietverträgen von den Parteien vereinbarten Tagessätze niedriger als die FTB-Mietsätze sind, verstößen diese Vereinbarungen für den Einsatz auf innerdeutschen Strecken gegen § 31 Abs. 1 BinnSchVG. Dies berührt nach § 31 Abs. 2 BinnSchVG allerdings die rechtliche Wirksamkeit der Verträge nicht. Es werden vielmehr in diesen Fällen die gesetzlichen Entgelte geschuldet.

2. Die Beklagte war also verpflichtet, für den Einsatz der gemieteten Schiffe auf Strecken zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen die FTB-Tagesmietsätze

zu vergüten. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hat sie jedoch nur die vertraglich vereinbarten, niedrigeren Tagesmietsätze bezahlt, obwohl sie in den Monatsabrechnungen für die Fahrten auf inländischen Strecken die FTB-Tagesmietsätze in Ansatz gebracht hat. Dies hat das Berufungsgericht zum einen daraus geschlossen, daß in sämtlichen Fällen, die Gegenstand des Rechtsstreits sind, die monatlichen Abrechnungen der Beklagten über den Einsatz der Schiffe im grenzüberschreitenden und inländischen Verkehr Endbeträge ausweisen, die dem Produkt aus sämtlichen Einsatztagen eines Monats und dem im Vertrage vereinbarten Tagesmietsatz entsprechen, und daß auf diese Weise die Partikuliere genau das Entgelt bekommen haben, was sie nach dem Vertrag zu beanspruchen hatten. Zum anderen hat das Berufungsgericht die Behauptung der Beklagten als widerlegt erachtet, die in den monatlichen Abrechnungen vorgenommenen Abschläge von den vertraglichen Tagesmietsätzen im ausländischen oder grenzüberschreitenden Verkehr seien ausschließlich auf die Marktlage in diesem Verkehrsbereich zurückzuführen. Wenn für die individuelle Tarifgestaltung, wie die Beklagte behauptete, Ladung, Jahreszeit, Wasserstand, Lade- und Löschfahrten usw. maßgeblich seien, hätte wenigstens in einigen Fällen das Endergebnis der monatlichen Abrechnung von dem Produkt aus Einsatztagen und vereinbartem Tagesmietsatz abweichen müssen.

Wenn das Berufungsgericht, wie der Zusammenhang der Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils ergibt, aus diesen Erwägungen heraus zu der Überzeugung

kam, daß die Verringerung der vertraglich vereinbarten Mietsätze für nicht tarifgebundene Fahrten in den monatlichen Abrechnungen allein dazu diene, die höheren FTB-Tagesmietsätze auszugleichen, läßt dies keinen Rechtsfehler erkennen. Aus dieser Feststellung konnte das Berufungsgericht in tatrichterlicher Würdigung weiter den Schluß ziehen, die Beklagte habe entweder durch die Art der Abrechnung verschleiern wollen, daß ein niedrigerer als der festgesetzte Tarif vereinbart ist, oder sie habe die Kündigungsklausel in Ziff. 2 der Mietverträge zur Umgehung des Tarifzwangs ausgenutzt. In beiden Fällen liegt ein Verstoß gegen die Frachtenregelung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes vor. Waren vertraglich geringere Mietsätze für Fahrten zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen als die FTB-Tagessätze vereinbart, liegt ein Verstoß gegen § 31 Abs. 1 BinnSchVG mit der Folge vor, daß nach Abs. 2 dieser Vorschrift das festgesetzte Entgelt geschuldet wird. Hat die Beklagte den Ausgleich der höheren FTB-Tagesmietsätze unter Anwendung der Kündigungsmöglichkeit durch Herabsetzung der Tagessätze im nicht tarifgebundenen Verkehr durchgesetzt, handelt es sich insoweit um eine rechtsgeschäftliche Gestaltung, die zur Umgehung der Bestimmungen des Gesetzes geeignet ist und die deshalb die Verpflichtungen aus diesem Gesetz unberührt läßt (§ 42 a BinnSchVG). Diese Beurteilung steht entgegen der Ansicht der Revision nicht im Widerspruch dazu, daß im ausländischen und grenzüberschreitenden Verkehr kein Tarifzwang besteht und die Entgelte frei vereinbart werden können. Um diese

Frage geht es hier nicht. Es handelt sich allein darum, daß die Freiheit der Tarifgestaltung im grenzüberschreitenden Verkehr nicht - wie hier - zur Umgehung des Tarifizwangs im Verkehr zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen mißbraucht werden darf. Damit steht der objektive Tatbestand für den Anspruch der Klägerin gemäß § 31 Abs. 3 BinnSchVG fest.

3. Da das Berufungsgericht unangreifbar festgestellt hat, daß die Abrechnungen nur zum Schein aufgestellt worden sind, bestehen gegen seine Annahme, die Beklagte habe vorsätzlich gegen den Tarifizwang verstoßen, keine rechtlichen Bedenken.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts, daß auch die Partikuliere grob fahrlässig gehandelt haben, weil sie entweder den deutschen Tarifbestimmungen keine Aufmerksamkeit geschenkt oder an der Schaffung eines Umgehungstatbestandes mitgewirkt haben, lassen erkennen, daß der Rechtsbegriff der groben Fahrlässigkeit nicht verkannt worden ist (vgl. SenUrt. v. 13. 10. 76 aaO).

Nach alledem ist die Klage aufgrund der Vorschriften des Binnenschiffsverkehrsgesetzes begründet.

III. Die von der Revision erhobenen verfassungsrechtlichen und auf den EWG-Vertrag gestützten Bedenken gegen die Wirksamkeit der Frachtenregelung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes sind unbegründet und nicht geeignet, die Klage zu Fall zu bringen.

1. Die Bedenken, die die Revision aus Art. 80 GG gegen die Zulässigkeit der Vorschriften über die Frachtenbildung aufwirft, hat das Bundesverfassungsgericht im Beschluß vom 22. Oktober 1980 (2 BVR 1172, 1238/79, NJW 1981, 1087) eingehend erörtert und für unbegründet gehalten. Insoweit wird auf diese Entscheidung, der sich der Senat anschließt, verwiesen.

2. Die Aussetzung des Rechtsstreits und die Einholung einer Vorabentscheidung des Europäischen Gerichtshofes kommt nicht in Betracht, weil die Entscheidung des Rechtsstreits nicht von einer Auslegung des EWG-Vertrages abhängt (Art. 177 Abs. 1 a) EWGV). Die Prüfung und Entscheidung der Frage, ob nationales Recht mit Gemeinschaftsrecht zu vereinbaren ist, obliegt dem nationalen Gericht (vgl. SenUrt. v. 1. 4. 76 - II ZR 105/74, LM Montan-Union-Vertrag Nr. 2 = MDR 1976, 738 m. w. N.). Die Vorschriften des Binnenschiffsverkehrsgesetzes über die Frachtenbildung stehen nicht im Widerspruch zu den von der Revision angeführten Vorschriften der Art. 30 und 80 EWGV.

a) Ein Zusammenhang zwischen Art. 30 EWGV und der Frachtenbildung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes ist nicht zu erkennen. Art. 30 EWGV enthält das Verbot mengenmäßiger Einfuhrbeschränkungen und dient der Sicherstellung des freien Warenverkehrs zwischen den EG-Ländern. Im vorliegenden Rechtsstreit handelt es sich dagegen um Rechtsfragen aus dem Bereich des Verkehrs, für den die Art 74 ff EWGV gelten. Die Vorschriften über den freien Warenverkehr sind auf

diesen Bereich nicht anzuwenden (vgl. Groeben/Boeck/
Thiesing, Komm. z. EWG-Vertrag, 2. Aufl. Vorbem.
vor Art. 74 unter II 1 S. 564).

b) Ein Verstoß gegen Art. 80 Abs. 1 EWGV kommt ebenfalls nicht in Betracht. Nach dem eindeutigen Wortlaut dieser Vorschrift, der auch nirgends anders verstanden wird, müßte die beanstandete Regelung, um verboten zu sein, der Unterstützung oder dem Schutze eines oder mehrerer bestimmter Unternehmen oder Industrien dienen. Das ist hier nicht der Fall, denn die Frachtenregelung des Binnenschiffsverkehrsgesetzes bezweckt den Schutz der inländischen Binnenschifffahrt und damit dieses Verkehrsträgers selbst.

Nach Auffassung der Revision ist der Verstoß gegen Art. 80 EWGV dadurch verwirklicht, daß nationale tarifliche Entgelte auf den ausländischen Streckenanteil beim grenzüberschreitenden Warenverkehr mit Binnenschiffen angewendet würden. Davon kann aber keine Rede sein. Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, gilt der Tarifzwang lediglich für Fahrten zwischen deutschen Lade- und Löschplätzen und nicht im grenzüberschreitenden Verkehr. Dieser unterliegt sogar im Inland nicht der Tarifpflicht, so daß bei ihm auch die Fracht für die inländische Teilstrecke freier Vereinbarung zugänglich ist. Durch das Verbot der Umgehung des Tarifzwangs unter Mißbrauch der Vertragsfreiheit im ausländischen und grenzüberschreitenden Verkehr werden nicht die Zwangstarife

auf diesen Streckenanteil erstreckt; es dient allein der Sicherung des Tarifzwangs für den Verkehr zwischen deutschen Lade- und Löschräumen.

Stempel Dr. Schulze Fleck Bundschuh Brandes