

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Ges. über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr v.

1. Oktober 1953, BGBI I 1453, in der Fassung der Bekanntmachung v. 8. Januar 1969, BGBI I 65, § 31

Sinn und Zweck des Frachtenbildungsverfahrens des Binnenschiffsverkehrsgesetzes rechtfertigen es nicht, Binnenschiffstransporte vom Tarifzwang auszunehmen, weil sie auf einem Transportvertrag beruhen, der für mehrere Jahre abgeschlossen wurde und dessen Durchführung hohe Investitionen des Frachtführers erforderte.

BGH, Urt. v. 3. Juli 1975 - II ZR 71/73 - OLG Düsseldorf

LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 71/73

URTEIL

Verkündet am

3. Juli 1975
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Franz H[REDACTED] & Cie., Gesellschaft mit beschränkter Haftung,
D[REDACTED]-R[REDACTED], Ha[REDACTED]straße 1 - 2, gesetzlich vertreten
durch ihre Geschäftsführer Heinz Dieter Ho[REDACTED], Wi[REDACTED]
und Rechtsanwalt Klaus De[REDACTED], Dü[REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundes-
minister für Verkehr, dieser vertreten durch die Wasser- und
Schiffahrtsdirektion D[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 3. Juli 1975 durch
den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck,
Dr. Kellermann, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom
22. Februar 1973 wird auf Kosten der Beklagten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

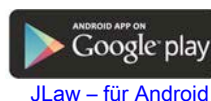
Tatbestand:

Die Bundesrepublik Deutschland nimmt die Beklagte,
eine große Binnenschiffsreederei, wegen Überschreitung
von Frachtsätzen, die aufgrund des Gesetzes über den
gewerblichen Binnenschiffsverkehr (Binnenschiffsver-
kehrsgesetz; BinnSchVG) vom 1. Oktober 1953 (BGBl I
S. 1453) in der Fassung der Bekanntmachung vom
8. Januar 1969 (BGBl I S. 65) festgesetzt worden sind,
auf Zahlung des die Tariffahrt übersteigenden Betrages
in Anspruch. Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die C [REDACTED] F [REDACTED] de N [REDACTED] R [REDACTED]
(CFNR) und die Beklagte (Reedereien) schlossen am
15. Januar 1966 mit der Dy [REDACTED] Zementwerke Aktien-
gesellschaft und deren Tochtergesellschaft, der Bo [REDACTED]
P [REDACTED]-Zementwerke AG (Verlader) einen "Transportver-
trag", in dem unter anderem bestimmt ist:



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



§ 1

1. Die Verloader übertragen den Reedereien ihre gesamten Kalksteintransporte von Op[REDACTED] nach N[REDACTED] und von Bod[REDACTED] nach Ob[REDACTED].
2. Die zu transportierende Gesamtmenge beläuft sich jährlich auf ca. 1.800.000 Tonnen. ...

§ 3

1. Die Reedereien verpflichten sich, die vorgenannten Transporte mit zwei Schubbooten, zwölf Schubleichtern ... durchzuführen ...

§ 4

1. Vorstehender Vertrag wird für zehn Jahre abgeschlossen und läuft vom 1. Januar 1967 bis zum 31. Dezember 1976. Sollte der Vertrag von einer Partei nicht ein Jahr vor Ablauf gekündigt werden, so läuft der Vertrag um jeweils zwei Jahre weiter.

§ 6

Der zu zahlende Frachtsatz richtet sich nach den Bestimmungen des FTB für innerdeutsche Transporte.

§ 7

Sollten sich bei einem Vertragspartner durch behördliche Anordnungen Auflagen ergeben, die sich zum Nachteil eines Vertragspartners auswirken, oder sich die wirtschaftlichen Verhältnisse gegenüber dem Zustand bei Vertragsabschluß wesentlich ändern, so daß die Durchführung des Transportvertrages für einen Vertragspartner nicht mehr zumutbar ist (z. B. bei wesentlichem Rückgang der Absatz- und damit der Transportmengen), so verpflichten sich die Vertragspartner, durch eine entsprechende Neugestaltung des Vertrages den wirtschaftlichen Interessen der Partner gerecht zu werden.

In einem Zusatz zu diesem Vertrag wurde ferner vereinbart:

Die Fracht basiert auf den am 31. Dezember 1965 geltenden Lohntarifen und Gasölpreisen. Sollten ab diesem Zeitpunkt Veränderungen der Lohnkosten und/oder der Gasölpreise eintreten, so wird der vereinbarte Transportsatz nach folgender Formel berichtigt: ...

Die Beklagte und die CFNR bauten im Hinblick auf die übernommenen Transportverpflichtungen je ein Schubboot und sechs Schubleichter. Hierfür mußte jede Reederei ca. 4,5 Mio. DM aufwenden.

Mit Schreiben vom 14. Oktober 1966 beantragte die Beklagte, die auf seiten der Reedereien federführend war, beim Frachtenausschuß für den Rhein die Festsetzung einer Fracht von 2,046 DM/to für den Transport von Kalksteinen mit Schubschiffen von Op[REDACTED] nach N[REDACTED] und von Bod[REDACTED] nach Ob[REDACTED]. Diesem Antrag wurde auf dem gesetzlich vorgeschriebenen Wege mit Wirkung vom 1. Januar 1967, dem Tage des Inkrafttretens des Transportvertrages, stattgegeben. Die Beklagte beantragte auch in der folgenden Zeit mehrfach beim zuständigen Frachtenausschuß die Änderung des Tarifs, wenn sich aus der Zusatzvereinbarung eine Änderung des Frachtsatzes ergeben hatte. Auf diese Weise wurden die nach dem Binnenschiffsverkehrsgesetz festgesetzten Frachttarife bis auf 2,17 DM pro Tonne angehoben. Ab 1. Juli 1970 ließen sich die Reedereien, obwohl der Tarif nicht geändert worden und dies auch nicht beantragt war, 2,22 DM pro Tonne und ab 14. September bis 31. Dezember 1970 2,25 DM pro Tonne Beförderungsentgelt bezahlen. Die übertarifliche Differenz beträgt in diesem Zeitraum 72.676,87 DM, davon hat die Beklagte 47.317,33 DM an die CFNR weitergeleitet.

Mit der Klage fordert die Klägerin von der Beklagten die Zahlung eines Teilbetrages von 30.007,83 DM. Davon entfallen 9.999,93 DM auf den Überschuß aus im einzelnen bezeichneten Transporten der Beklagten; beim Restbetrag von 20.007,90 DM handelt es sich um den Überschuß aus bestimmten Transporten der CFNR, den die Beklagte an diese abgeführt hat.

Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte sei ihr gemäß § 31 Abs. 3 BinnSchVG zur Zahlung verpflichtet, weil die Vertragspartner des Transportvertrages vorsätzlich ein vom festgesetzten abweichendes Entgelt vereinbart hätten. Da zwischen den Reedereien eine Gesellschaft zur Erfüllung des Transportvertrages bestehe, hafte die Beklagte als Gesamtschuldnerin auch für den der CFNR zugeflossenen Mehrerlös.

Die Beklagte hält den Rechtsweg nicht für gegeben und deshalb die Klage für unzulässig. Überdies ist sie der Ansicht, die Vorschriften des Binnenschiffsverkehrsgesetzes über die Frachtenbildung seien wegen seines Ausnahmecharakters auf den Transportvertrag nicht anzuwenden. Es fehlten auch die Tatbestandsvoraussetzungen für den Anspruch nach § 31 BinnSchVG. Ferner sei für eine gesamtschuldnerische Haftung der Beklagten kein Raum.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben der Klage bis auf einen geringfügigen Zinsbetrag stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin begehrt, verfolgt die Beklagte den Antrag auf Abweisung der Klage weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält die Klage für zulässig, weil ihr ein bürgerlich-rechtlicher Anspruch zugrunde liege. Dies steht im Einklang mit der Rechtsauffassung des erkennenden Senats (Urt. v. 20. 3. 75 - II ZR 96/73, WM 1975, 523 = Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstraßen 75, 207).

II. In sachlicher Hinsicht haben die Vorinstanzen der Klage mit Recht stattgegeben.

1. Das Berufungsgericht ist der Ansicht der Beklagten nicht gefolgt, die Vorschriften des Binnenschiffsverkehrsgesetzes seien auf die im Rahmen des Transportvertrages vom 15. Januar 1966 durchgeführten Binnenschiffstransporte nicht anzuwenden, weil das Vertragsverhältnis wegen seiner Besonderheiten: des Werkvertragscharakters, der langen Vertragsdauer und der hohen Investitionskosten von den Zwecken des Gesetzes nicht berührt werde. Es geht vielmehr davon aus, daß die streitigen Beförderungsleistungen und Entgelte der gesetzlichen Frachtenbildung unterliegen. Dies greift die Revision ohne Erfolg an.

a) Das Binnenschiffsverkehrsgesetz gilt nicht für den Werkverkehr (Kählitz, Das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr 1953 § 5 Anm. 7). Nach § 5 Abs. 1 Binn-SchVG ist Werkverkehr die Beförderung von eigenen Gütern für eigene Zwecke des Unternehmens mit eigenen Schiffen. Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Durch den Transportvertrag haben die Verlader "ihre gesamten Kalksteintransporte", mithin die Beförderung ihrer für eigene Zwecke bestimmten Güter den Reedereien übertragen, die dafür in ihrem Eigentum stehende Schubschiffeinheiten zur Verfügung zu stellen hatten. Eine Eingliederung

der Reedereien in den Betrieb der Verloader liegt nach der Feststellung des Berufungsgerichts nicht vor.

b) Die Langfristigkeit des Vertrages und der Investitionsaufwand schaffen keinen Sondertatbestand, der außerhalb des Gesetzes läge.

Nach § 21 Abs. 1 BinnSchVG werden die Entgelte für Verkehrsleistungen der Schifffahrt durch Frachtenausschüsse der Binnenschifffahrt festgesetzt. Deren Beschlüsse bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr (§ 28 Abs. 1), der die genehmigten Beschlüsse als Rechtsverordnungen erläßt (§ 29 Abs. 1). Nach dem Gesetzeswortlaut gilt das gesetzliche Frachtenbildungsverfahren seinem sachlichen Umfang nach ausnahmslos für alle Entgelte für Verkehrsleistungen der Schifffahrt, demnach auch für das Entgelt für Beförderungsleistungen, die aufgrund langfristiger frachtrechtlicher Rahmenvereinbarungen erbracht werden. Diese von der Tarifpflicht auszunehmen, wäre nach Sinn und Zweck des Binnenschiffsverkehrsgesetzes nicht berechtigt. Das Frachtenbildungsverfahren ist ein wesentlicher Bestandteil der staatlichen Lenkungsmaßnahmen innerhalb der Binnenschifffahrt. Es dient, wie der Revision zuzugeben ist, dem Schutze der Binnenschifffahrt vor ruinösem Wettbewerb, denn die Entgelte sollen den wirtschaftlichen Verhältnissen der Unternehmer der Schifffahrt Rechnung tragen (§ 21 Abs. 2). Darin erschöpft sich aber sein Zweck nicht. Abgesehen davon, daß auch die Interessen der Verladerschaft durch deren Beteiligung an den Frachtenausschüssen berücksichtigt und gewahrt werden, darf das Binnenschiffsverkehrsgesetz nicht isoliert nur von den Belangen der Binnenschifffahrt her betrachtet werden. Es ist vielmehr Teil einer verkehrspolitischen Gesamtkonzeption, die sich aus den gesetzlichen Vorschriften wirtschaftsrechtlichen Inhalts für den Verkehr auf den

Schienen, den Straßen und den Binnenwasserstraßen ergibt. Gleichlautende Vorschriften in diesen Gesetzen verpflichten die Bundesregierung, mit dem Ziele bester Verkehrsbedienung darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und daß durch marktgerechte Entgelte und einen lauterer Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird. Die Leistungen und Entgelte der verschiedenen Verkehrsträger hat der Bundesminister für Verkehr insoweit aufeinander abzustimmen, als es die Verhinderung eines unbilligen Wettbewerbs erfordert (§ 33 Binn-SchVG; § 8 Allgemeines Eisenbahngesetz vom 29. März 1951, BGBl III 930 - 1; § 7 GÜKG). Die Erfüllung dieser im Interesse der Allgemeinheit aufgestellten Pflichten durch die Bundesregierung setzt ein Instrumentarium staatlicher Lenkungsmaßnahmen voraus. Dazu gehört das gesetzliche Frachtenbildungsverfahren, mit dessen Hilfe die Ziele der angeführten Vorschriften gegebenenfalls verwirklicht werden können. Dies setzt aber wiederum eine umfassende Geltung für den gesamten Bereich eines Verkehrsträgers voraus. Aus diesem Grunde wäre es zweckwidrig und durch nichts gerechtfertigt, die hier streitigen Verkehrsleistungen vom Tarifzwang auszunehmen.

2. Die Beklagte hat in der Berufungsinstanz geltend gemacht, die Parteien des Transportvertrages hätten mit dem Vertragsschluß am 15. Januar 1966 und der Vereinbarung einer Gleitklausel die Frachten für die gesamte Vertragsdauer ein für allemal bestimmt. Wegen der Automatik der Gleitklausel habe es späterer Frachtvereinbarungen nicht mehr bedurft. Da zu diesem Zeitpunkt für die vertraglichen Verkehrsleistungen noch keine gesetzlichen Entgelte festgesetzt gewesen seien, sei es schlechthin unmöglich, daß später ein vom festgesetzten abweichendes Entgelt hätte vereinbart werden können.

Dem ist das Berufungsgericht nicht gefolgt. Es hat ausgeführt, die Beklagte übersehe, daß die Angleichungsformel nicht die einzige Bestimmung im Vertragswerk sei, die sich mit der Preisbemessung befasse. In § 6 des Vertrages hätten die Vertragsschließenden vielmehr in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen die Geltung des (jeweiligen) Frachttarifs vereinbart. Beide Bestimmungen stünden zueinander in Widerspruch, wenn man mit der Beklagten davon ausgehe, die Angleichungsformel bewirke bei Veränderung der maßgeblichen Faktoren automatisch die Änderung der Beförderungsentgelte. Einen Sinn habe dieses Nebeneinander der Bestimmungen nur dann, wenn man den Vertrag dahin auslege, daß die Partner die Frachten den gesetzlichen Tarifen hätten unterwerfen wollen und sich gleichzeitig verpflichtet hätten, im Falle der Veränderung der maßgeblichen Faktoren bei dem zuständigen Frachtausschuß auf eine sich nach der Angleichungsformel zu errechnende Änderung des Tarifs hinzuwirken. Daß die Parteien des Transportvertrages die umstrittenen Vertragsbestimmungen in diesem Sinne verstanden haben, entnimmt das Berufungsgericht dem Umstand, daß sie stets, wenn sich nach der Anpassungsformel eine Änderung ergeben habe, die entsprechende Änderung des Tarifs beantragt hätten. Daran zeige sich deutlich, daß auch die Vertragspartner nicht geglaubt hätten, die Anpassungsklausel entziehe ihre Preisvereinbarung den gesetzlichen Tarifen. Gegen diese Auslegung des Berufungsgerichts, die weder gegen gesetzliche Auslegungsregeln, die Denkgesetze, Erfahrungssätze noch gegen Verfahrensvorschriften verstößt, hat die Revision nichts Wesentliches vorzutragen. Sie setzt lediglich unzulässigerweise ihre gegenteilige Ansicht über den Inhalt des Vertrages an die Stelle der nicht nur möglichen, sondern auch einleuchtenden Auslegung des Vertrages durch den Tatrichter, die das Revisionsgericht bindet.

Aus all dem folgt, daß der Transportvertrag vom 15. Januar 1966 den gesetzlichen Vorschriften des Binnenschiffsverkehrsgesetzes über die Frachtenbildung unterliegt und ferner, daß im Vertrag nichts anderes vereinbart ist, insbesondere keine automatische Veränderung der Frachtsätze ohne Rücksicht auf die gesetzlichen Tarife. Da unstreitig ist, daß die für die Schiffs-transporte in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1970 vereinbarten und bezahlten Beförderungsentgelte über dem gesetzlichen Tarif lagen, steht gemäß § 31 Abs. 1 BinnSchVG fest, daß die Tarifüberschreitung unzulässig ist. Damit ist zugleich die objektive Tatbestandsvoraussetzung für den Zahlungsanspruch der Klägerin, nämlich daß eine vom festgesetzten Entgelt abweichende Vergütung vereinbart worden ist, gegeben (§ 31 Abs. 3).

3. Das Berufungsgericht hat auch den subjektiven Tatbestand des § 31 Abs. 3 BinnSchVG bejaht. Es hat ausgeführt, die an der Tarifüberschreitung beteiligten Reeder und Verloader hätten vorsätzlich gehandelt. Die Vertragspartner seien Großbetriebe, die ständig mit Binnenschiffs-transporten großen Ausmaßes befaßt seien. Es müsse davon ausgegangen werden, daß sie über auf dem Gebiet des Binnenschiffsverkehrsrechts besonders geschultes Personal verfügten. Überdies seien Vorstandsmitglieder der Beteiligten in den Frachenausschüssen tätig. Deshalb sei davon auszugehen, daß die Vertragspartner die Rechtslage genau gekannt hätten. Der Annahme, sie hätten sie unrichtig beurteilt, stehe insbesondere entgegen, daß sie den Transportvertrag lange Zeit gesetzeskonform angewandt hätten. Das Berufungsgericht zweifle daher nicht daran, daß sich die Vertragsschließenden bewußt über den Tarif hinweggesetzt hätten. Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Die von der Revision dagegen vorgebrachten Verfahrensrügen nach § 286 ZPO hat der Senat

geprüft, aber nicht für begründet erachtet (Art. 1 Nr. 4 BGHEntlG). Auf die Hilferwägung des Berufungsgerichts, die Partner des Transportvertrages treffe jedenfalls der Vorwurf grober Fahrlässigkeit, und die dagegen erhobenen Revisionsrügen, kommt es mithin nicht an.

Damit sind - vorbehaltlich der noch zu erörternden gesamtschuldnerischen Haftung der Beklagten - die Voraussetzungen für den Anspruch der Klägerin auf Zahlung der den Tarif übersteigenden Beförderungsentgelte gemäß § 31 Abs. 3 BinnSchVG gegeben. Das heißt: Der den Verladern wegen der Unzulässigkeit der Tarifüberschreitung gegen die Reeder zustehende Anspruch aus ungerechtfertigter Bereicherung auf Rückzahlung des Mehrerlösses ist kraft Gesetzes auf die Klägerin übergegangen.

4. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, die Beklagte hafte als Gesamtschuldnerin auch für die der CFNR zugeflossenen Übererlöse. Zwischen den Reedereien bestehe eine Gesellschaft des bürgerlichen Rechts zum Zwecke der gemeinsamen Durchführung des Transportvertrages. Deren Gesellschafter hafteten gemäß § 427 BGB als Gesamtschuldner für gegen die Gesellschaft gerichtete Forderungen aus ungerechtfertigter Bereicherung jedenfalls dann, wenn ein ständiges Gesellschaftsvermögen nicht vorhanden sei. Diese Ausführungen halten im Ergebnis den Angriffen der Revision stand.

a) Der Transportvertrag bezog sich einheitlich auf die "gesamten Kalksteintransporte" der Verloader. Die Durchführung haben die beiden Reedereien gemeinschaftlich übernommen. Dementsprechend sind sie in der Einleitung des Frachtvertrages als "Vertragspartei" bezeichnet. Bei der Durchführung war die Beklagte federführend. Sie wickelte den Zahlungsverkehr ab und stellte die Anträge

auf Tariffestsetzung, in denen sie die CFNR als "ihren Partner" (GA 48) bezeichnete; die CFNR übernahm dagegen die Disposition über den Frachtraum. Bei dieser Sachlage konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler davon ausgehen, daß beide Reeder zum Zwecke der Durchführung des Transportvertrages sich zu einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts nach Art einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen haben. Der Einwand der Revision, eine Gesellschaft müsse ein Gesamthandsvermögen haben, an dem es hier fehle, ist unbegründet. Für die Annahme einer BGB-Gesellschaft ist es nicht nötig, daß sie ein Gesellschaftsvermögen besitzt (RGZ 80, 271). Außerdem sind die Vertragsansprüche Gesamthandsvermögen.

b) Ist sonach davon auszugehen, daß die Beklagte und die CFNR Mitglieder einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts sind, deren Zweck auf die gemeinschaftliche Erfüllung des Transportvertrages vom 15. Januar 1966 gerichtet ist, dann haftet die Beklagte unter den besonderen Umständen des vorliegenden Falles gesamtschuldnerisch für die Rückzahlung des gesamten Mehrerlöses an die Klägerin.

Die Frage, ob die Gesellschafter einer bürgerlich-rechtlichen Gesellschaft wegen einer zunächst dem Gesellschaftsvermögen zugeflossenen ungerechtfertigten Bereicherung aufs Ganze, oder immer nur anteilig auf dasjenige in Anspruch genommen werden können, was sie selbst erhalten haben, ist umstritten. Der Senat hat in seinem Urteil BGHZ 61, 338 die gesamtschuldnerische Haftung für den Fall bejaht, daß der Bereicherungsgläubiger etwas im Zusammenhang mit einem Vertragsverhältnis ohne rechtlichen Grund an die Gesellschaft geleistet hat, die Gesellschaft danach aufgelöst, das Gesamthandsvermögen verteilt und die dort eingetretene Bereicherung an die Gesellschafter ausgeschüttet oder in ihrem Interesse verwendet worden ist. Im vorliegenden Fall kann nichts

anderes gelten. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat die Beklagte als für den Zahlungsverkehr zuständige Gesellschafterin die eingehenden Beförderungsentgelte stets umgehend an die Gesellschafter nach dem Verhältnis ihrer Transportleistungen ausgekehrt, so daß es nie zur Bildung eines ständigen Gesellschaftsvermögens gekommen ist. Der Unterschied zum Sachverhalt des bereits entschiedenen Falles liegt mithin nur darin, daß die Gesellschaft nach Eintritt der Bereicherung nicht aufgelöst worden ist, sondern nach wie vor weiterbesteht. Darauf aber kommt es nicht entscheidend an. Sowohl im entschiedenen wie im vorliegenden Falle ist kein Gesamt-handvermögen vorhanden, auf das der Gläubiger zugreifen könnte. Der Umstand, daß im einen Falle das Gesamthandvermögen wegen Aufhebung der Gesellschaft verteilt und im anderen von vornherein die Bildung eines ständigen Gesellschaftsvermögens nicht beabsichtigt ist, rechtfertigt keine unterschiedliche Behandlung. Da die Interessenlage in beiden Fällen die gleiche ist, müssen sie auch im gleichen Sinne entschieden werden. Die Klägerin nimmt deshalb die Beklagte mit Recht auch für die der CFNR zugeflossenen Beträge in Anspruch. Daß die Bereicherung bei ihr oder der CFNR weggefallen sei, hat die Beklagte nicht behauptet.

5. Unbegründet sind auch die Angriffe der Revision, soweit sie sich dagegen richten, daß das Berufungsgericht dem von der Beklagten erhobenen Arglisteinwand nicht stattgegeben hat.

a) Wenn, wie vorstehend unter II 2 ausgeführt worden ist, in der Revisionsinstanz davon auszugehen ist, daß die Angleichungsformel in der Zusatzvereinbarung eine frachtrechtlich zulässige Vertragsbestimmung ist, dann kann der Umstand, daß die Klägerin sie trotz - unter-

stellter - Kenntnis nicht beanstandet hat, nicht den Vorwurf arglistigen Verhaltens begründen.

b) Die Beklagte meint, sie könne sich der gesetzlich angeordneten Abführung des Mehrerlöses nach § 31 BinnSchVG mit dem Einwand entziehen, auch die Verladefirmen hätten die Unzulässigkeit der übertariflichen Bezahlung gekannt. Dem kann nicht gefolgt werden. Nach Sinn und Zweck der Vorschrift des § 31 Abs. 3 BinnSchVG, der der Tarifsicherung dient, können der Klägerin die Einwände der Arglist und aus § 817 Satz 2 BGB nicht entgegengehalten werden, soweit sie mit der vorsätzlichen Umgehung der Tarifvorschriften begründet werden. Wollte man dies für zulässig halten, dann hätte die gesetzliche Überleitung der Forderung keinen Sinn, weil sie bei beiderseitigem vorsätzlichem Verstoß niemals realisiert werden könnte. Diese Einwendungen sind daher der Klägerin gegenüber ausgeschlossen (ebenso Bartholomeyczik, Binnenschiffsverkehrsrecht, 2. Aufl. BinnSchVG § 31 Anm. 2; BGH, Urt. v. 7. 12. 73 - I ZR 79/72, BB 1974, 958; Urt. v. 30. 4. 75 - I ZR 68/74 zu dem insoweit vergleichbaren Problem im Güternahverkehrsrecht).

Nach alledem erweist sich die Revision als unbegründet.

Stimpel	Fleck	Dr. Kellermann
Bundschuh	Dr. Skibbe	