

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 44

PROFESSOR DR. JOHANN GEORG HELM

**Der UNIDROIT-Entwurf für ein
Übereinkommen über den
internationalen Lagervertrag**

Der UNIDROIT-Entwurf für ein Übereinkommen über den
internationalen Lagervertrag

Vortrag

von

Professor Dr. Johann Georg Helm

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 11. Dezember 1980

G l i e d e r u n g

- I. Überblick über die Entstehung und Strukturprobleme des UNIDROIT-Entwurfs
 1. Entstehungsgeschichte
 2. Strukturelle Grundprobleme des Entwurfs
- II. Überblick über den Inhalt des Entwurfs
 1. Materielle Regelungsgegenstände
 - a) Pflichten und Haftung des ITO
 - b) Empfangsdokument
 - c) Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des ITO
 2. Anwendungsbereich
 3. Zwingende und nicht zwingende Wirkung des Übereinkommens
- III. Diskussion um Schwerpunktfragen der geplanten Regelung
 1. Bisherige Stellungnahmen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland
 2. Brennpunkte der Diskussion
 - a) Notwendigkeit des Übereinkommens
 - b) Gestaltung der Haftungsregelung
 - aa) Haftungstatbestände
 - (1) Güterschadenshaftung
 - (2) Die Haftung für verspätete Auslieferung
 - bb) Die Haftungshöhe
 - c) Zur Abgrenzung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens

I. Überblick über die Entstehung und Strukturprobleme des UNIDROIT-Entwurfes

1. Entstehungsgeschichte ¹⁾

Mit dem Projekt eines internationalen Übereinkommens über den Lagervertrag befaßte sich das UNIDROIT-Institut ²⁾ seit 1960, und zwar im Zusammenhang mit dem kombinierten (jetzt "multi-modalen" Transport). Im Auftrag von UNIDROIT erstattete 1976 Prof. Hill (Universität Belfast) einen vorbereitenden Bericht, der in seiner angelsächsisch-praxisorientierten Art, zugleich aber unter Berücksichtigung kontinentalen Rechtsdenkens, nahezu alle späteren Entwicklungen voraus erfaßte. Leider haben Krankheit und früher Tod dieses bedeutenden Mannes das Projekt überschattet. UNIDROIT machte den Hill-Bericht den Regierungen und internationalen Organisationen zugänglich und fragte an, ob die Arbeit fortgesetzt werden sollte. Die Antworten waren überwiegend positiv. Für die Ausarbeitung eines Entwurfes sprachen sich u.a. aus: die Bundesrepublik Deutschland, Österreich, die DDR, Frankreich, Italien, Südafrika, Finnland, Polen, Liberia. Dagegen äußerten sich vor allem die USA, vorsichtig Norwegen, Dänemark, die Schweiz und Großbritannien ³⁾. UNIDROIT setzte nunmehr eine Studiengruppe ein, die einen Konventionsentwurf ausarbeitete. Diese Gruppe setzte sich zusammen aus Wissenschaftlern als ordentlichen Mitgliedern, die vom jeweiligen Land benannt waren: Prof. Grönfors (Schweden) als Vorsitzender, Prof. Hill (Großbritannien), Frau Prof. Richter-Hannes (DDR), Prof. Rodière (Frankreich). Für die Bundesrepublik Deutschland nahm ich an den Sitzungen teil. An den Sitzungen der zweiten Periode konnte Prof. Hill schon nicht mehr teilnehmen. Als neues Mitglied trat an seine Stelle für einen Teil der Sitzung Herr K.K. Chopra (Indien). Mit beratender Stimme beteiligten sich Vertreter folgender internationaler Organisationen: International Law Association (ILA); Comité Maritime International (CMI); Internationale Handelskammer (ICC); Internationaler Spediteurverband (FIATA); International Association of Ports and Harbours (IAPH); International Road Union (IRU); zwischenstaatliche be-

Vertreter nationaler Verbände aus Frankreich und Italien ⁴⁾. Maßgeblichen Einfluß nahm auch das UNIDROIT-Institut selbst, insbesondere durch Herrn Malcolm Evans in der Funktion als Sekretär des Komitees. Die Studiengruppe tagte in zwei Sitzungsperioden, im April 1978 und Januar 1979.

Ausgangspunkt aller Bestrebungen zur Schaffung eines internationalen Lagervertragsrechts war nicht die Lagerung an sich, sondern der Transport von Gütern. Das Netz internationaler Frachtrechtsabkommen hatte sich vom internationalen Eisenbahnrecht (IÜG, jetzt CIM) mit dem Seefrachtrecht der Haager Regeln, dem luftrechtlichen Warschauer Abkommen und dem Straßentransportrecht der CMR zunehmend verdichtet. Speditions- und Binnenschiffahrtsrecht waren ebenfalls bereits Gegenstand von Konventionsentwürfen gewesen ⁵⁾. Die Container-Revolution rückte globale Transportsysteme von Haus zu Haus in das allgemeine Interesse. In einem nahezu lückenlosen System international einheitlichen Transportrechts trat der Verbleib der Güter an Land - mit dem Kernbereich der Lagerung und des Umschlags - als ungeregelte, besonders schadenträchtige Phase in den Gesichtskreis der Rechtsvereinheitlichung.

Die Verhandlungen in der Studiengruppe waren durch zwei Eigentümlichkeiten gekennzeichnet: Erstens standen sie von Anfang an im Schatten der Bestrebungen zur Revision der Haager Regeln, deren Ergebnis in Form der Hamburg-Regeln dann ja auch bereits in der zweiten Sitzung vorlag. Damit war für den sachlichen Inhalt ein fast zwingendes Muster festgelegt. Zweitens: Art und Umfang des Auftrags waren der Studiengruppe nur in sehr globaler Weise vorgegeben. Insbesondere der Anwendungsbereich und der Rechtscharakter der zu schaffenden Regeln waren vorab festzulegen.

2. Strukturelle Grundprobleme des Entwurfs

Über eine Reihe grundsätzlicher Merkmale des zu schaffenden Übereinkommens konnte man sich leicht einigen: Enge Anlehnung an das zu erneuernde Seerecht, um nicht weitere Rechtszer-

Standards der Haftungsbegrenzung, um den zu erwartenden Widerstand gegenüber dem Entwurf nicht allzu stark werden zu lassen; Regelung nur wichtiger Grundfragen zur Vermeidung von Konflikten mit den innerstaatlichen Rechtsordnungen und ihrer Dogmatik. Angesichts des engen Zusammenhangs mit der Revision der Haager Regeln und den Bestrebungen zur Kodifikation des Rechts des multimodalen Transports stand von Anfang an fest, daß eine Inkraftsetzung des Übereinkommens über den Lagervertrag nicht vor dem Gelingen der Reform des Seefrachtrechts und - falls es doch noch zu einer Konvention über den multimodalen Transport kommen sollte - auch dieser Konvention erfolgen sollte. Auch aus heutiger Sicht erscheint die Weiterverfolgung des Projekts nur sinnvoll in Kombination mit der Modernisierung und Vervollständigung der internationalen Haftungsordnungen.

Während also ein großer und vielleicht der wichtigste Teil des Inhalts verhältnismäßig unproblematisch schien, waren Gegenstand längerer Diskussion zwei Grundfragen: Sollte man überhaupt eine Konvention zur Schaffung von Einheitsrecht im üblichen Sinne oder eher eine offizielle Empfehlung für die Gestaltung allgemeiner Geschäftsbedingungen entwerfen? Diese Frage wurde durch den eigenartigen Art. 17 im Sinne eines Kompromisses gelöst. Zweitens: Welche Arten von Lagerungen und damit verbundenen Tätigkeiten sollten im Abkommen überhaupt geregelt werden? Wie ich im einzelnen noch darlegen werde, kam es auch hier zu einer mittleren Lösung: Erfassung nur international anknüpfbarer Sachverhalte, aber aller mit der Lagerung im Zusammenhang stehenden Nebentätigkeiten. Gerade an dieser Entscheidung hat sich die Diskussion besonders entzündet.

II. Überblick über den Inhalt des Entwurfs

1. Materielle Regelungsgegenstände

Der Entwurf beschränkt sich auf drei materielle Regelungsgegenstände: Pflichten und Haftung des Lagerhalters, Dokumente und Zurückbehaltungsrecht des Lagerhalters. Der Rest der insgesamt

bereichs, Vorschriften über Verjährung und Rechtsverfolgung, über das Verhältnis zu anderen Übereinkommen sowie die völkerrechtlich notwendigen Rahmenbestimmungen. Meine Darstellung möchte ich auf die drei wesentlichen Regelungsgegenstände beschränken.

a) Pflichten und Haftung des ITO

Art. 2 enthält in zwei Absätzen eine Beschreibung der Pflichten bzw. Verantwortlichkeiten des internationalen Lagerhalters (International Terminal Operators, ITO). In Abs. 1 ist die Verwahrungspflicht ("safekeeping") für den Obhutszeitraum zwischen der Annahme und der Auslieferung der Güter ("from the time he has taken them in charge until their handing over to the person, entitled to take delivery of them") vorgesehen. Abs. 2 erstreckt die Verantwortlichkeit jedoch weit über diese Obhut hinaus. Danach ist der ITO auch hinsichtlich solcher Güter, für die er das Laden, Stauen, Entladen und andere Dienstleistungen übernommen hat, verantwortlich. Ob die Formulierung "undertaken to perform or to procure the performance" klarstellt, daß nicht nur die Übernahme dieser Tätigkeiten als eigene Pflicht, sondern bereits die Besorgung ihrer Erledigung (entsprechend der Tätigkeit des Spediteurs nach deutschem Recht; § 407 HGB) unter die Konvention fallen soll, ist nicht abschließend geklärt.

Art. 5 sanktioniert Verstöße gegen diese Pflichten mit einer Haftung für Verlust und Beschädigung der Güter und für verspätete Auslieferung. Diese ist als Haftung für vermutetes Verschulden ausgestaltet. Art. 6 beschränkt die Haftung für Verlust und Beschädigung von Gütern entsprechend den Hamburg-Regeln auf 2,5 Rechnungseinheiten pro kg, also etwas über DM 6,-- pro kg. Im Gegensatz zu Art. 6 Abs. 1 der Hamburg-Regeln enthält der Entwurf keine Beschränkung der Haftung pro Packung oder Einheit (package or other shipping unit). Die Verspätungshaftung unterliegt einer doppelten Beschränkung, nämlich auf das Zweieinhalbfache des Lagergeldes für das verspätet aus-

Die Haftung insgesamt für Güter- und Verspätungsschäden ist auf 2,5 Rechnungseinheiten pro kg übernommenen Guts beschränkt.

Die Haftungsgrenzen gelten gemäß Art. 8 nicht für Fälle schweren Verschuldens. Die Umschreibung dieser Ausnahmefälle lehnt sich an den angelsächsischen Begriff des wilful misconduct an, wie er in Art. 25 des Haager Protokolls zum Warschauer Abkommen und jetzt auch in den Hamburg-Regeln und im UN-Übereinkommen über den multimodalen Verkehr umschrieben ist ⁶⁾.

Die Haftungsbestimmungen werden durch weitere Vorschriften ergänzt, wie sie auch in anderen Übereinkommen begegnen:

Erstreckung der Haftungsbegrenzungen auf außervertragliche Ansprüche und auf Ansprüche gegen Gehilfen des ITO (Art. 7); Schadensanzeige, deren Versäumung die Beweislast zugunsten des Lagerhalters umkehrt (Art. 9); zweijährige Verjährung (Art. 10) ⁷⁾.

b) Empfangsdokument

Nach Art. 3 Abs. 1 ist der ITO auf Verlangen des Kunden verpflichtet, ein datiertes Dokument auszustellen, in dem er den Empfang des Gutes und den Zeitpunkt der Übernahme zu bescheinigen hat. Soweit mit angemessenen Prüfungsmethoden feststellbar, sind nach Art. 3 Abs. 2 Ungenauigkeiten und Nichtübereinstimmungen zwischen den Angaben im Dokument und den übernommenen Gütern zu vermerken.

Dieses Papier soll eine Beweisvermutung für den Vertragsabschluß und für die Übernahme der beschriebenen Güter bewirken (Art. 3 Abs. 3). Soweit das anwendbare nationale Recht es erlaubt, eröffnet Abs. 4 des Art. 3 die Möglichkeit, das Dokument als Legitimationspapier auszugestalten, insbesondere als Orderpapier oder Inhaberpapier. Eine eingehendere Regelung - etwa entsprechend den Art. 14 - 18 der Hamburg-Regeln oder Art. 5 - 13 der Konvention über den multimodalen Transport fehlt im Entwurf. Das Übereinkommen würde für den deutschen Bereich zu einer spürbaren Erhöhung der Haftung des Lagerhalters in den meisten Fällen führen. So sieht die Betriebsordnung der Bremer Lager-

DM 3.000,-- pro Kollo und DM 50.000,-- pro Schadensfall vor. Hier liegt zwar die Kilogramm-Grenze höher als nach dem Entwurf, die Begrenzungen auf Kollo und Schadensfall schließen jedoch jeden Ersatz von Großschäden aus. Die Hamburger Lagerbedingungen sehen eine Haftung von DM 1.-- pro kg, maximal DM 5.000,-- pro Schadensfall vor; diese Kilogramm-Grenze ist erst kürzlich vom OLG Hamburg anerkannt worden ⁸⁾. Die Lagerbedingungen der Oberrheinhäfen begrenzen die Haftung auf DM 1,50 pro kg, höchstens DM 1.500,-- pro Schadensfall. Nach den ADSP ist die Haftung nach der Reform von 1978 auf DM 3,75 pro kg, DM 3.700,-- pro Schadensfall begrenzt.

c) Zurückbehaltungs- und Pfandrecht des ITO

Art. 4 gewährt dem ITO ein Zurückbehaltungsrecht an übernommenen Gütern, das auch ein Recht zum Selbsthilfeverkauf nach Maßgabe der lex loci umfassen soll. Ausdrücklich offengelassen wurde, ob das Zurückbehaltungsrecht auch wegen inkonnexer Forderungen bestehen soll.

2. Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich des Übereinkommens ist in Art. 1 in Form einer Definition umschrieben. International Terminal Operator (ITO) ist demnach jede Person, die es übernimmt, Güter vor, während oder nach einer internationalen Beförderung zu verwahren. Die Übernahme dieser Verpflichtung kann erfolgen durch Vertrag oder durch tatsächliche Übernahme der Güter von einem "shipper, carrier, forwarder" oder irgendeiner anderen Person, und zwar in der Absicht, sie an eine auslieferungsberechtigte Person auszuhändigen. Hierbei soll "international" jede Beförderung sein, deren Abgangs- und Bestimmungsort in unterschiedlichen Staaten liegt. Eine Verwahrung von Gütern, die nicht in Zusammenhang mit internationaler Beförderung steht, soll daher nicht vom Abkommen erfaßt werden.

Liegen die Voraussetzungen eines solchen internationalen Lager-

freilich nicht nur auf das Lagergeschäft, vielmehr erfassen die Vorschriften über die Verantwortung (Art. 2 Abs. 2) und die Haftung (Art. 5 Abs. 1) auch die vom Lagerhalter übernommenen Nebentätigkeiten, nämlich Dienstleistungen wie Laden, Stauen, Entladen und ähnliche Dienste.

Der Anwendungsbereich der Konvention ist also durch zwei Linien abgegrenzt.

- (1) Lagertätigkeiten unterstehen dem Abkommen, wenn sie im Zusammenhang mit internationaler Beförderung stehen, andernfalls nicht.
- (2) Andere Dienstleistungen, insbesondere Laden, Stauen und Entladen unterliegen dem Übereinkommen nicht schon dann, wenn sie im Zusammenhang mit internationaler Beförderung vorgenommen werden, sondern nur dann, wenn sie ihrerseits im Zusammenhang mit einem internationalen Lagervertrag stehen. Stauerei, Verkrantung, Verpackung u.ä. durch Unternehmen, die nicht gleichzeitig die Verwahrung übernehmen, stehen also außerhalb des Übereinkommens.

Ob diese Abgrenzung gelungen ist, muß noch genauer erörtert werden. Bereits in den Verhandlungen der Arbeitsgruppe überlagerten sich jedenfalls hier schlagwortartige Begriffe. Zum Teil wurde die Abgrenzung so aufgefaßt, als solle nur die Kurzzeitlagerung erfaßt werden, die Langzeitlagerung dagegen unge-regelt bleiben. Demgegenüber stand der Gesichtspunkt der Verbindung mit einer internationalen Beförderung, der begrifflich nicht von der Dauer der Lagerung abhängig ist. Im Entwurf hat sich der letztere Gesichtspunkt durchgesetzt. Auf die Lagerdauer ist nirgends Bezug genommen, man war der Auffassung, daß Lagerungen, die in keinem Zusammenhang mit der internationalen Beförderung stehen, kein passender Stoff für internationales Einheitsrecht sind. Übereinkommen, die Gegenstände regeln wollen, denen es an internationaler Beziehung fehlt, dürften

ratifiziert zu werden, da sie einen zu starken Eingriff in die Souveränität der betreffenden Länder darstellen würden. Merkwürdigerweise fehlt eine Anknüpfung an die Ratifikation durch einen bestimmten Staat. In Betracht kommt hier nur der Staat, auf dessen Territorium das Terminal betrieben wird.

3. Zwingende und nicht zwingende Wirkung des Übereinkommens

Grundsätzlich soll das Übereinkommen nach Art. 11 zwingendes Recht sein. Eine Erhöhung der Verantwortlichkeit des ITO durch Vertrag ist jedoch zugelassen.

Art. 17 gestattet demgegenüber den beitretenden Staaten den Vorbehalt, das Abkommen in einer hiervon abweichenden Form in Kraft zu setzen. Der betreffende Mitgliedstaat kann erklären, daß er die Bestimmungen des Übereinkommens über die Haftpflicht nur auf bestimmte Unternehmen beschränken werde, die sich verpflichten, diese Bestimmungen anzuwenden. Nur diese Unternehmer sollen die Berechtigung haben, sich "authorised International Terminal Operator (authorised ITO)" zu nennen. Nur diese dürfen ein besonderes Zeichen (nach Art eines Markenzeichens) führen, das im Anhang zum Abkommen dargestellt werden soll. Der betreffende Staat verpflichtet sich, Mißbräuche bei der Benutzung dieser Möglichkeit zu unterbinden.

Den beitretenden Staaten stehen also zwei Varianten der Inkraftsetzung offen: In der üblichen Weise als zwingendes Recht oder wahlweise durch allgemeine Geschäftsbedingungen bestimmter Unternehmen, die damit einen Ring besonders bevorzugter Terminal Operators bilden sollen. Die zweite dieser Möglichkeiten soll den Beitritt für solche Staaten erleichtern, die ihren Unternehmen die zwingende Haftung nicht auferlegen, wohl aber ihnen die Möglichkeit gewähren wollen, sich im internationalen Rahmen freiwillig in die Rechtsvereinheitlichung und damit in den Ring erstklassiger Serviceunternehmen einzuordnen.

Art. 17 ist ein Kompromiß zwischen zwei grundsätzlich unter-

glieder zeigten von Anfang an eine deutliche Neigung, kein neues zwingendes Recht, sondern nur eine Empfehlung für Allgemeine Geschäftsbedingungen zu entwerfen. Sie versprachen sich hiervon weniger Widerstand aus Interessentenkreisen und daher eine leichtere Durchsetzbarkeit. Von anderer Seite wurde dagegen einer zwingenden Konvention der Vorzug gegeben. Diese Frage wurde bis zur zweiten Sitzung offen gelassen und dann durch Art. 17 gelöst. Aus der Sicht der Bundesrepublik Deutschland befürwortete ich die Schaffung eines echten Übereinkommens - die ggf. nicht in allen Punkten als zwingendes Recht ausgestaltet wird. Dabei war für mich das AGB-Gesetz maßgeblich, das ja auch internationale Bedingungen mit rein vollkaufmännischem Anwendungsfeld nicht aus seinem Geltungsbereich ausklammert. Nur durch die Schaffung eines bindenden Gesetzes kann in der Bundesrepublik Deutschland z.Zt. noch eine sichere Rechtsgrundlage für eine beschränkte Haftung geschaffen werden, während AGB - seien sie auch international empfohlen - der Inhaltskontrolle durch die Gerichte unterliegen. Dies läßt sich leicht nachweisen am Beispiel der von der Europäischen Wirtschaftskommission empfohlenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Export von Anlagegütern, die bereits Gegenstand einer kritischen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs waren ⁹⁾. An dieser Auffassung muß wohl auch festgehalten werden. Erst kürzlich ist die Frage der Inhaltskontrolle hinsichtlich der von der Internationalen Handelskammer in Paris empfohlenen einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive (ERG) aufgeworfen worden durch einen ausführlichen Aufsatz von F. Graf von Westphalen ¹⁰⁾. Wirkliche Ruhe kann unter den heutigen und voraussichtlich auch den zukünftigen Voraussetzungen wohl nur durch Gesetzesrecht geschaffen werden, das aufgrund seiner Legitimation durch den Gesetzgeber dann auch von jedem Gericht zu respektieren ist ¹¹⁾.

III. Diskussion um Schwerpunktfragen der geplanten Regelung

Die Arbeitsgruppe hielt, besonders auch im Hinblick auf den Anwendungsbereich des Übereinkommens, eine Weiterarbeit am

Grundlage Stellungnahmen der betreffenden Regierungen und Verbände eingeholt wurden. Daher wurden die Beratungen im Januar 1979 auf zwei Jahre ausgesetzt und den Regierungen der Entwurf zur Stellungnahme zugänglich gemacht.

1. Bisherige Stellungnahmen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland

Aus dem Bereich der Bundesrepublik Deutschland liegen mir bisher 14 Äußerungen befragter Stellen und Personen vor. Ich bitte um Ihr Verständnis, daß ich die darin geäußerten Auffassungen nicht mit den Namen ihrer Urheber hier weitergeben kann. Im jetzigen Stadium muß es den Stellungnehmenden noch selbst überlassen bleiben, inwieweit sie Vertraulichkeit wünschen ¹²⁾.

Über die Hälfte der Äußerungen lehnen das Übereinkommen ab ¹³⁾. Daneben gibt es neutrale und auch positive Stellungnahmen von erheblichem Gewicht im innerdeutschen wie auch im internationalen Bereich ¹⁴⁾. Die Beurteilung des Übereinkommens durch die beteiligten Wirtschaftsverbände ist selbstverständlich interessenbezogen. Es gibt heute kaum einen Wirtschaftszweig, dem es so gut ginge, daß er eine Haftungserhöhung leichten Herzens akzeptieren würde, besonders, wenn aus seiner Sicht für sie keine unabwiesbaren Gründe sprechen. Kaum ein Kunde würde auch die Chance einer Verbesserung seiner Haftpflichtansprüche ohne weiteres ausschlagen. Zwischen diesen partiellen Wirtschaftsinteressen zu entscheiden, ist ein politischer Akt, der von der Wissenschaft nur vorbereitet, nicht aber selbst vorgenommen werden kann. Ich will mich daher darauf beschränken, die Kritik und Anregungen, die in diesen Stellungnahmen enthalten sind, in ihren wichtigsten Punkten aus der Sicht eines Rechtswissenschaftlers darzulegen. Bedenken sind vor allem gegen die Notwendigkeit der Regelung geäußert worden, aber auch gegen die mangelnde Klarheit des Entwurfs und gegen wichtige einzelne Bestimmungen. Lassen Sie mich die bedeutendsten Fragen hier nacheinander behandeln:

2. Brennpunkte der Diskussion

a) Notwendigkeit des Übereinkommens

Viele Stellungnahmen zweifeln die Notwendigkeit des vorgeschlagenen Übereinkommens überhaupt an. Die bisherigen Regelungen seien völlig ausreichend, sie seien differenzierter und der Sachlage besser angepaßt. Es gebe praktisch keine Probleme mit der Schadensregulierung und die Neuregelung bringe zusätzlich Verteuerungen des Versicherungsschutzes mit sich.

Wenig Prozesse sind kein sicheres Anzeichen für eine qualitativ gute rechtliche Regelung. Hat sich die Schadensregulierung auf dem derzeitig niedrigen Niveau gut eingependelt und werden die Ausfälle von der Güterversicherung unter weitgehend regreßloser Kalkulation gedeckt, dann ist keineswegs damit gesagt, daß dieses funktionierende System alle Beteiligten befriedigt. Einzelne Stellungnahmen bekräftigen diese Sicht.

Die Frage ist vor allem, welche Wirkungen die Einführung einer zwingenden Haftung des Lagerhalters haben würde. Hierbei gehe ich davon aus, daß vor dem neuen Übereinkommen die Hamburg-Regeln und das Abkommen über den multimodalen Transport in Kraft treten würden. Als zweite Prämisse soll gelten, daß alle Risiken versichert sind, und zwar die Güterschäden primär in einer Güterversicherung, die Haftpflicht aller Stufen der Beförderung und der Lagerung in den Haftpflichtversicherungen. Sollte dies, wie etwa bei der Deutschen Bundesbahn, nicht der Fall sein, dann lassen sich die aus der Betrachtung der Versicherungslage abgeleiteten Risikobeurteilungen dennoch übertragen. An die Stelle der Prämie treten beim Selbstversicherer entsprechende Rückstellungen.

Kunden des Terminals und damit durch die zwingende Haftung begünstigt sind einmal die Unternehmen der verladenden Wirtschaft (von mir im folgenden als "Verlader" bezeichnet, auch soweit ihnen eine Empfängerfunktion zufällt). Diese sind vielfach

eine zwingende Haftung Beförderer begünstigt, die sich der Dienste des Terminals für Vor-, Zwischen- und Nachlagerungen und vor allem für andere Serviceleistungen bedienen, nicht zuletzt die großen Unternehmen der Containerbeförderung, die nach dem neuen Übereinkommen als Unternehmer des multimodalen Transports zu klassifizieren wären. Die Schäden werden regelmäßig durch eine Güterversicherung, oft von Haus zu Haus, versichert sein, deren Prämien letzten Endes die verladende Wirtschaft bezahlen muß.

Ist der Kunde des Terminals ein Verlader, so gewährt das Übereinkommen ihm unmittelbare Ersatzansprüche gegen den Lagerhalter. War von ihm ein Spediteur mit der Organisation beauftragt, so hat dieser dem Verlader die Ansprüche abzutreten. Der Güterversicherer, der den Schaden primär deckt, erlangt diese Ansprüche als Regreßansprüche. Sind sie leicht durchsetzbar, so kann die Regreßquote innerhalb der Güterversicherung steigen und damit die Prämie sinken. Damit soll nicht unterstellt werden, daß dies eine automatische Erscheinung sein müßte.

Im zweiten Falle, wenn nämlich ein Beförderer Kunde des Terminals ist, erlangt dieser die Ansprüche gegen den Lagerhalter. Fällt der Schaden in seinen eigenen Bereich, dann hat er dem Verlader oder seinem Güterversicherer nach Maßgabe der für ihn zutreffenden Haftpflichtnormen zu haften. Dies ist vor allem der Fall, wenn er dem Verlader gegenüber zur Haus-zu-Haus-Beförderung verpflichtet ist und der Lagerhalter die Rolle eines Subunternehmers spielt; insbesondere im Fall des multimodalen Transports. Die Kalkulation der Haftpflichtversicherung des Beförderers und damit die Prämie sind hier von zwei haftungsrechtlichen Faktoren beeinflußt: Von der eigenen Haftungsbegrenzung des Beförderers und von den Haftungsgrenzen des Regreßschuldners (hier des Lagerhalters). Regreßansprüche gegen den Lagerhalter sind für den Beförderer und dessen Haftpflichtversicherer nicht von Wert, soweit sie seine eigene Haftung gegenüber dem Verlader übersteigen. Denn der Regreß ist vom eigenen Schaden des Beförderers abhängig. Dieser besteht bei Ladungs-

zung einer erhöhten zwingenden Haftung des Lagerhalters würde sich also vor allem dort zugunsten des Beförderers auswirken, wo er selbst einer strengen Haftung unterworfen ist. Nimmt man als groben Anhaltspunkt für eine erste Orientierung nur die Höhe der Haftungsgrenzen, so wäre eine Entlastungswirkung der zwingenden Haftung des Lagerhalters vor allem von Bedeutung beim innerdeutschen Güterfernverkehr auf der Straße mit DM 80,-- und beim grenzüberschreitenden Kraftverkehr mit knapp DM 20,-- pro kg Ladung; bei der Eisenbahn (innerdeutsch) mit DM 100,-- und grenzüberschreitend mit ca. DM 42,--; im Luftfrachtverkehr mit innerstaatlich DM 67,50 und international ca. DM 50,-- pro kg Ladung ¹⁵⁾. Bei geringerwertigen Gütern kann dies volle, bei hochwertigen Gütern eine beträchtliche Teilentlastung bedeuten.

Eine andere Interessenlage besteht allerdings, soweit der Beförderer selbst nur geringfügig haftet. Dies ist z.Zt. etwa im Seerecht der Fall, wo die Haftungsbegrenzung der Haager Regeln auf DM 1.250,-- pro Packung oder Einheit, insbesondere im Fall der Containerbeförderung, nach der neuesten Rechtsprechung des BGH außerordentlich gering bemessen ist ¹⁶⁾. Ähnliches gilt für die Binnenschifffahrt mit ihren sehr niedrigen kg-Beschränkungen und für die Haftung der Spediteure im Nahverkehrsbereich, die - soweit sie nicht gänzlich durch die Speditionsversicherung ersetzt ist - regelmäßig auf DM 3,75 pro kg oder DM 3.750,-- pro Schadensfall begrenzt ist ¹⁷⁾. Je nach den verwendeten Bedingungen trifft das Gesagte wohl auch für Unternehmer des multimodalen Transports nach gegenwärtiger Rechtslage zu. Für diese Branchen des Beförderungsgewerbes bedeutet die Möglichkeit eines über ihre eigene Haftung hinausgehenden Regresses keinen besonderen Vorteil. Denn höher als der eigene Schaden, der in der Haftung gegenüber dem Kunden besteht, kann der Regreß nicht ausfallen.

Schlagartig würde sich dies freilich ändern, wenn der Beförderer, etwa der Reeder oder der multimodale Beförderer seinerseits durch die Hamburger Regeln oder die MTO-Konvention einer spürbaren zwingenden Haftung unterworfen würde. Diese Neuregelungen

damit der betreffenden Prämien mit sich bringen. Regreßmöglichkeiten gegen den Lagerhalter würden dann plötzlich als prämiensenkende Faktoren recht erwünscht erscheinen. Ähnliches müßte gelten, wenn zu irgendeinem späteren Zeitpunkt die Güternahverkehrs beförderung durch Spediteure einer zwingenden Haftung unterworfen würde.

Schlüsselfrage bleibt hier freilich, welchen Stellenwert Regreßmöglichkeiten der Versicherung wirklich haben und wie weit sie sich prämiensenkend auswirken oder insgesamt die Belastung der Wirtschaft durch Versicherungsprämien erhöhen. Für diese Frage bin ich gewiß nicht voll kompetent. Meines Wissens liegen auch keine veröffentlichten empirischen Untersuchungen über solche Fragen vor. Einige Überlegungen möchte ich aber doch anstellen:

Vielfach wird davon gesprochen, durch die Einführung einer zwingenden Haftung und der dadurch notwendig werdenden Verteuerung der Haftpflichtversicherung entstehe eine Art Doppelversicherung oder sogar Mehrfachversicherung. Diese Betrachtung ist zumindest formal nicht zutreffend. Denn die Regreßmechanik verlagert nur die Schadenstragung vom Güterversicherer zum ersten Haftpflichtversicherer und von dort zum nächsten weiter. Jeder Schaden wird im Endergebnis nur einmal ersetzt, wenn auch vielleicht in Teilen durch verschiedene Versicherer. Was hier Geld kostet, sind in Wahrheit andere Faktoren: erhöhte Verwaltungskosten durch Mehrfachbearbeitung; Regreßkosten insbesondere in Prozeßfällen und natürlich die Verdienstspannen der beteiligten Versicherer. Veränderungen in den Regreßmöglichkeiten, die zur Steigerung der Haftpflichtversicherungsprämien führen, müssen nun freilich nicht notwendig auf Dauer zu erhöhter Belastung durch Versicherungsprämien insgesamt führen. Eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Haftungsregelungen, die eine einigermaßen sichere Beurteilung des Regreßanspruchs im voraus bewirken, erleichtern eine außergerichtliche Regelung und führen damit zu geringeren Regreßkosten. Viel hängt also von der Qualität der rechtlichen Grundlagen des Regresses ab. Für weitgehend offen halte ich im übrigen die Folgen des Regresses

sich ein kompliziertes Haftungssystem zwischen Wirtschaftsunternehmen nach meiner Auffassung nur, wenn es die Schäden oder doch spürbare Schadensteile dahin verlagert, wo die Schadensentstehung am ehesten beherrscht werden kann. Entstehen im Terminal beträchtliche Ladungsschäden, dann können nur dort Verhütungsmaßnahmen getroffen werden. Langfristig erscheint es mir danach durchaus nicht sicher, ob nicht die Präventivwirkung der Haftung die erhöhten Verwaltungs- und Regreßkosten wieder ausgleicht. Geringere Schadenshöhen und Schadenshäufigkeit können ja ebenfalls zur Prämienenkung führen. Man kann freilich sagen, die Schadensprävention werde ohnehin durch den Wettbewerb im außerrechtlichen Bereich erzwungen; dafür bedürfe es keiner Haftungsdrohungen. Abgesehen davon, daß zusätzliche Wirkungen der Schadensersatzdrohung dadurch nicht ausgeschlossen werden, gilt dies jedoch auch nur da, wo Wettbewerb besteht; und dies ist, insbesondere außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, häufig nicht der Fall, wenn nämlich Terminals von staatlichen oder halbstaatlichen Monopolunternehmen betrieben werden. Auf diese kann zwar eine durchsetzbare Haftung einen Einfluß haben, wirtschaftliche Druckmöglichkeiten bestehen aber weitgehend nicht. Auch wo Wettbewerb besteht, ist der Wechsel von einem Terminal zum anderen bei bestehenden Geschäftsbeziehungen wohl manchmal eine kostspielige und vorsichtig zu erwägende Angelegenheit.

Da alle Versicherungskosten letztlich auf die verladende Wirtschaft zurückfallen und nicht geklärt ist, ob sich die Gesamtbelastungen durch eine neu einzuführende zwingende Haftung erhöhen, sehe ich daher keine entscheidenden Nachteile der Einführung einer zwingenden Haftung.

Auf der anderen Seite wird man aber fragen müssen, worin denn nun die Vorteile des Projekts liegen sollen. Aus dem innerdeutschen Bereich wäre allenfalls die Schadensprävention im Interesse der verladenden Wirtschaft zu nennen. Schäden zu verhindern ist im Rahmen von Geschäftsverbindungen jedenfalls besser als jede Art der Schadensdeckung. Doch ist die Frage der

Ins Gewicht fallende Vorteile bringt die Konvention aber jedenfalls im internationalen Bereich. Ladungsschäden, die der deutschen Import- und Exportwirtschaft entstehen, würden durch eine zwingende Haftung ausländischer Terminals doch wenigstens teilweise dorthin verlagert, wo sie entstehen. Dies gilt zumindest in Ländern, in denen eine gerichtliche Durchsetzung von Rechtsansprüchen aus internationalen Übereinkommen als gesichert gelten kann. Hinsichtlich solcher Bestimmungs- und Umschlagsorte könnte bei der Prämienkalkulation eine verbesserte Regreßmöglichkeit berücksichtigt werden. Die erhebliche Belastung mit den Risiken der Rechtsdurchsetzung im Ausland würde verringert, wenn die unberechenbare Vielfalt von Regelungen durch Einheitsrecht ersetzt würde. Wenn es zutreffend ist, daß die meisten Ladungsschäden bei Lagerung und Umschlag entstehen, erscheint die internationale Verfolgbarkeit solcher Schäden dringend erforderlich. Allerdings kann ein Entlastungseffekt nicht erzielt werden, wenn, wie vom UNIDROIT-Sekretariat in Art. 16 Abs. 1 vorgesehen, das Übereinkommen schon nach fünf Ratifikationen in Kraft treten sollte. Würde sich darunter die Bundesrepublik Deutschland befinden, dann würden die deutschen Terminals härter zu haften haben, die Regresse gegen ausländische Terminals dagegen kaum erleichtert werden. Die vorteilhaften Wirkungen der Rechtsvereinheitlichung können sich gerade bei diesem Übereinkommen aus deutscher Sicht m.E. erst dann zeigen, wenn ein sehr weiter Anwendungsbereich gesichert wäre, also etwa von einem Mindeststand von 20 Ratifikationen auszugehen wäre, unter denen sich die wichtigsten Partnerländer der Bundesrepublik Deutschland befinden müßten, insbesondere diejenigen, in denen eine Rechtsverfolgung Aussicht auf Erfolg hat. Illusorisch wäre es demgegenüber, sich wesentliche Vorteile durch das Übereinkommen im Hinblick auf die Probleme der noch im Aufbau befindlichen Terminals in Ländern der Dritten Welt zu versprechen. Diese Länder werden wohl keine Bereitschaft zeigen, ihre Häfen einer belastenden zwingenden Haftungsordnung zu unterstellen, solange die Organisationsschwierigkeiten dort noch nicht behoben sind. Mit ihrem Beitritt ist also vorerst kaum zu rechnen. Vielleicht sollte man aber hier geduldig sein und sich mit einer Rechts-

einmal begnügen. Vor die Frage gestellt, ob man Rechtsvereinheitlichung weltweit oder gar nicht anstreben will, kann die Antwort nur in der Befürwortung von Anstrengungen auch bei zunächst mäßiger Erfolgsaussicht bestehen.

b) Gestaltung der Haftungsregelung

aa) Haftungstatbestände

(1) Güterschadenshaftung

Grundsätzlich in ihrer Konstruktion wohl unbestritten und unverzichtbar ist die Haftung des Lagerhalters für das in Verwahrung gegebene Gut. Sie ist entsprechend der deutschen Regelung der §§ 417, 390 HGB als Haftung für vermutetes Verschulden konstruiert. Im Bereich der Beförderungsverträge stellt dieser Typ der Haftung die mildeste Form dar (§§ 425, 606 HGB, Speditionsrecht, auch § 51 ADSp), während in anderen Sparten die Haftungsgrundsätze schärfer formuliert sind (§§ 82 Abs. 1 EVO, 29 KVO).

Problematischer erscheint die Haftung des ITO für Stauen, Laden und ähnliche Tätigkeiten nach Art. 5 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 2 des Entwurfs. Hiergegen ist geltend gemacht worden, die vorgesehene Beweislast behandle den Lagerhalter zu hart. Dies kann nicht überzeugen, denn die neue Regelung geht auch in diesem Punkt kaum über den Rahmen des bisher geltenden Gesetzesrechts hinaus. Die zusätzlichen Tätigkeiten können vom Lagerhalter selbst übernommen worden sein. Dann sind die tätigen Personen, auch wenn sie selbständige Unternehmer sind, seine Erfüllungsgehilfen. In diesem Fall ist ein Entstehen des ITO für diese Personen selbstverständlich. Da sich die Güter im Einwirkungsbereich des ITO befinden, ist die Beweislast ohnehin in analoger Anwendung des § 282 BGB umgekehrt ¹⁸⁾. Eine Rückumkehr der Beweislast in AGB dürfte nach der neueren Rechtsprechung des BGH ohnehin nicht mehr wirksam sein ¹⁹⁾.

Schwieriger ist es, wenn der Operator entsprechend der Formu-

Erledigung solcher Aufgaben zu besorgen ("to procure the performance", in der Rohübersetzung "leisten zu lassen"). Diese Formulierung ist aus deutscher Sicht unklar. Sie kann so ausgelegt werden, daß sie nur diejenigen Fälle erfassen will, in denen der Unternehmer sehr wohl die Beförderungspflicht übernimmt, sie aber durch Subunternehmer ausführen lassen will. In dieser Bedeutung wird die gleiche Formulierung in Art. 1 Ziff. 3 und 2 des Übereinkommens über den multimodalen Transport verwendet. Daneben ist es auch möglich, daß die Formulierung bloße Organisationstätigkeit entsprechend der eines Spediteurs nach deutschem Speditionsrecht mit erfassen will. In diesen Fällen bezieht sich die Entlastung nur auf die übernommenen expeditionellen Pflichten. Die "Ausführenden" hinsichtlich der Nebentätigkeit wären nicht seine "servants" oder "agents". Für ihre Fehler haftete er nicht, bliebe aber zur Abtretung der Ersatzansprüche an seinen Auftraggeber verpflichtet. Auch dies entspräche grundsätzlich der Rechtslage nach deutschem Recht, nämlich nach dem Speditionsrecht des HGB und der ADSp.

(2) Die Haftung für verspätete Auslieferung

Diese in Art. 5 Abs. 1 und 2 vorgesehene Haftung ist auf Kritik gestoßen. Man war sich bereits bei der Ausarbeitung darüber im Unklaren, ob sie überhaupt in den Entwurf aufgenommen werden sollte. In einzelnen Stellungnahmen zum Entwurf wird hierzu die Auffassung vertreten, die Bestimmung sei überflüssig, unklar und die Haftung gehe zu weit. Ob Haftungsfälle dieser Art öfter begegnen, kann ich nicht beurteilen. Denkbar sind sie aber beispielsweise bei Falschauslieferung infolge von Verwechslungen. Würde man diese Fälle im Übereinkommen ungeregelt lassen, so hätte der Lagerhalter nach Mahnung durch den Empfangsberechtigten gemäß § 286 Abs. 1 BGB zu haften, und zwar auf den vollen Schaden. Die Ausschließung oder Einschränkung der Haftung könnte nach §§ 24, 9, 11 Nr. 8 und 7 AGBG auf Schwierigkeiten stoßen²⁰⁾. Demgegenüber verzichtet der Entwurf für die Haftung zwar auf das m.E. im kaufmännischen Verkehr überflüssige Form-

halters doch erheblich. Die Grundkonstruktion als Haftung für vermutetes Verschulden entspricht grundsätzlich § 285 BGB. Insgesamt begünstigt die Regelung den Lagerhalter wegen der Haftungsbeschränkung nicht unerheblich gegenüber der sonst im deutschen Gesetzesrecht bestehenden Rechtslage.

Bedenken kann man allerdings haben wegen der generalklauselartigen Offenheit der Lieferzeitregelung in Art. 5 Abs. 2 für den Fall, daß eine Lieferzeit nicht vereinbart ist. Sicherlich läßt sich im Übereinkommen für die denkbaren, sehr unterschiedlich gelagerten Fälle keine einheitliche feste Frist angeben. Allenfalls wäre die Einfügung einer Höchst-Mindestregelung denkbar.

bb) Die Haftungshöhe

Die Festlegung der Haftungshöhe in Art. 6 entspricht teilweise der Regelung in Art. 6 Abs. 1 a der Hamburg-Regeln, wobei allerdings die Begrenzung pro Packung oder Einheit weggelassen ist. Im Verhältnis zu den summenmäßigen Haftungsbeschränkungen der meisten Verkehrsmittel ist der Betrag von ca. DM 6,25 pro kg Frachtgut niedrig bemessen und liegt noch unter dem im MTO-Übereinkommen vorgesehenen Betrag. Mit einem gewissen Recht ist freilich geltend gemacht worden, daß sich im Falle von Großschäden (z.B. durch Großfeuer) trotz der beschränkten Haftung Schadenshöhen ergeben können, die den Terminal-Operator außerordentlich schwer belasten und auch nicht leicht zu versichern sind. Daher wurde die Zufügung einer allgemeinen Obergrenze der Haftung gefordert.

Diesen Auffassungen ist zuzugeben, daß im Seerecht die allgemeinen Regeln der seerechtlichen Haftungsbeschränkung eine solche Obergrenze darstellen, die im Lagervertragsrecht fehlt. Daß Schäden dieser Art nicht versichert werden könnten, klingt freilich wenig überzeugend. Die Güterversicherer müssen ja auch diese Schadenshäufungen tragen, ohne einer Haftungsbeschränkung unterworfen zu sein. Für die Unterbringung des

die man auch im Rahmen einer Haftpflichtversicherung des Lagerhalters einsetzen könnte. So scheint es sich eher um eine Zweckmäßigkeitsfrage als um ein Problem der Vertragsgerechtigkeit zu handeln ²¹⁾.

Die Begrenzung der Verspätungshaftung auf das zweieinhalbfache des Lagergeldes für das betreffende Gut entspricht ebenfalls den Hamburg-Regeln (Art. 6 Abs. 1 b) und der MTO-Konvention (Art. 18 Abs. 4). Diese Haftung kann gewiß nicht als zu hart betrachtet werden, zumal sie beim Lagervertrag selten praktisch bedeutsam werden wird.

Insgesamt ist zu den Fragen der Haftungsbegrenzung zu bemerken: Vom Standpunkt der Rechtsvereinheitlichung erscheint es notwendig, allgemeine Grundsätze zu entwickeln, die für möglichst viele Bereiche in ähnlicher Weise gelten. Mit der Anlehnung des Rechts des Lagervertrags an das Seerecht und das Recht des kombinierten Transports würde man diesem Ziel einen Schritt näher kommen. Gegenüber der durch gleichförmige Regelungen erzielten Sicherheit und Übersichtlichkeit fallen in diesem Falle die im einzelnen festgelegten Höhen der Haftungsbegrenzung nicht allzu schwer ins Gewicht. Versicherungswirtschaft, Versicherungstechnik und Versicherungsrecht werden sich auf die finanzielle Aufteilung der Risiken zu einigen wissen.

c) Zur Abgrenzung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens

In besonderer Weise richtet sich die Kritik gegen Unklarheiten in der Definition derjenigen Verträge, die unter das Übereinkommen fallen. Insbesondere ist geltend gemacht worden, in vielen Fällen sei es nicht möglich, exakt festzustellen, ob eine Einlagerung in den geforderten Zusammenhang mit einer internationalen Beförderung stehe oder nicht. Schwierigkeiten bereitet vor allem der Fall, in dem Lagerung einer internationalen Beförderung vorausgeht. In der Tat läßt sich bei Einlagerung einer Partie von Gütern durchaus nicht immer be-

land gebracht werden sollen. Eine ursprünglich beabsichtigte Weiterverwendung und damit der erforderliche Transport kann noch geändert werden. Es bedarf daher der Ergänzung des Übereinkommens für diesen Fall, wonach grundsätzlich nur solche Einlagerungen dem Abkommen unterfallen können, in denen dem Lagerhalter die spätere internationale Beförderung bereits bei Übernahme bekannt ist. Diese kann sich aus den mitübergebenen Papieren, aus Vorvereinbarungen und anderen Umständen ohne Schwierigkeit ergeben. Hierfür sollte eine adäquate Formulierung gefunden werden. Auch wenn dies gelingt, bleibt noch immer die Möglichkeit, daß Teile eingelagerter Güter anschließend international befördert werden, andere Teile dagegen im Inland verbleiben. Ein einheitlicher Lagerungsvorgang würde damit unterschiedlichen Rechtsordnungen unterstellt. Über diese Problematik muß in Rom noch einmal gründlich verhandelt werden.

Lagerungen nach einer internationalen Beförderung dürften demgegenüber kaum auf Abgrenzungsschwierigkeiten stoßen. In aller Regel ist dem Lagerhalter bekannt, woher die betreffenden Güter kommen. Die Internationalität des Gesamtvorgangs liegt in diesen Fällen meist offen. Bei Lagerungen während der internationalen Beförderung entsteht das Problem einer Kollision mit der fortdauernden Haftung des Beförderers für Zwischenlagerungen. Die Frage, wann eine Zwischenlagerung noch dem betreffenden Beförderungsrecht unterliegt oder bereits von anderen Normen geregelt wird, ist für mehrere Transportbereiche problematisch. Nach Art. 13 des Entwurfs sollen die transportrechtlichen Übereinkommen vorgehen. Hier würde die neue Konvention nur die Lücken füllen, die dadurch entstehen, daß im betreffenden Transportrecht die Lagerung von der Anwendung des Beförderungsrechts ausgeschlossen ist. Freilich bereitet die Bestimmung des Zeitpunkts, an dem beförderungsvertragliche Obhutspflicht in eine lagervertragliche übergeht, erfahrungsgemäß erhebliche Schwierigkeiten. Dies wurde auch in den Beratungen gesehen, die Lösung aber eher im Beförderungsrecht erwartet.

Offen ist nach dem Entwurf noch der Fall, daß zwischen internationaler Beförderung und Lagerung noch ein nationaler kurzer Zwischentransport liegt (z.B. mit einer Hafenbahn, mit dem Lkw oder mit Hafenschuten). Ein solcher Zwischentransport kann wohl vernünftigerweise die Internationalität des Lagervertrages nicht ausschließen. Soweit diese Tätigkeit nicht vom Lagerhalter oder einem Gehilfen besorgt wurde, wäre gleichwohl durch einen solchen Zwischentransport der Zusammenhang der internationalen Haftungsordnungen gestört, denn solche Zwischentransporte müßten dann dem nationalen Transportrecht des entsprechenden Hafens oder Flughafens unterliegen. Auch diese Frage müßte im Übereinkommen noch eindeutig geregelt werden.

Problematisch erscheint mir persönlich weiterhin die Deutung der Formulierungen in der Definition des ITO in Art. 1: "With a view to there being handed over" ("en vue de leur remise ..."). In meinen Augen erscheint es nicht klar, zu welchem Zweck diese Formulierung in die Definition überhaupt eingefügt worden ist. Denn es ist wohl kaum denkbar, daß im Handelsbereich etwas eingelagert wird, ohne daß die spätere Wiederauslieferung vorgesehen wird.

Ein weiteres Problem bildet die Frage, ob die in eckigen Klammern im Entwurf vorgesehene Formulierung "against payment" eingefügt werden soll oder nicht. In Rom habe ich mich gegen eine solche Formulierung ausgesprochen. Nach meiner Auffassung gibt es im Handelsbereich keine wirklich unentgeltlichen Tätigkeiten. Sollte in bestimmten Fällen für die Lagerung kein gesonderter Posten in Rechnung gestellt werden, so müßten doch die Kosten kalkulatorisch in irgendeiner Weise vom Kunden bezahlt werden. Es erbringt daher keinen Sinn, zwischen entgeltlichen und unentgeltlichen Lagerverträgen entscheiden zu wollen. Prozesse müßten dann über die angebliche Unentgeltlichkeit einer Lagertätigkeit geführt werden. Es wäre möglich, durch eine Tarifgestaltung die Lagertätigkeiten als unentgeltlich erscheinen zu lassen und daher die Lagerung dem Überein-

sinnvolles Merkmal. Mit Art. 1 Abs. 1 des Warschauer Abkommens läßt sich diese Rechtslage kaum vergleichen, da dieses Abkommen auch die mit der Benutzung von Privatflugzeugen zusammenhängenden Fälle regelt, unter denen sich unentgeltliche Beförderungen von Personen und Sachen befinden.

Schließlich ist noch unklar, ob die Übernahme einer expeditionsähnlichen Pflicht zur Besorgung von Nebentätigkeiten unter Art. 2 Abs. 2 des Entwurfs fallen soll ²²⁾.

Auch diese Frage sollte in Rom noch geklärt werden.

Damit komme ich zum Ende meines Vortrags. Ich hoffe, innerhalb der mir zur Verfügung stehenden Zeit den Inhalt und die wichtigsten Punkte des Meinungsstreites dargelegt zu haben. In der folgenden Diskussion bin ich gerne bereit, auch auf weitere Fragen einzugehen.

ANMERKUNGEN

- 1) Unterlagen über das Übereinkommen enthalten die von UNIDROIT herausgegebenen Dokumente (Study XLIV, Dokumente 1-9). Zur Entstehungsgeschichte siehe zusammenfassend den Bericht des UNIDROIT-Sekretariats in Dokument Nr. 8, März 1979 ("Explanatory Report").
- 2) Siehe zu Geschichte und Aufgaben dieses Instituts Kropholler, Internationales Einheitsrecht, 1975, S. 57 ff.
- 3) Siehe im einzelnen UNIDROIT-Dokument 8 (oben Fn. 1) Nr. 1-10.
- 4) Und zwar für die ILA Giuseppe Guerreri, Rom; für die ICC Christopher Rees, Paris; für das CMI Prof. Jan Ramberg, Stockholm und Frau Alessandra Xerri, Rom; für die FIATA Jean van Alsenoy, Antwerpen; für die IAPH Lennart Bergfelt, Göteborg; für die IRU Tonn W. Mertens, Utrecht; für die IMCO H. Christoph Zimmerli, London.
- 5) Siehe hierzu überblicksweise Herber, JZ 1974, 629-634; Helm in Großkomm. z. HGB, Anm. 2 ff. zu § 425; Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern, 1966, S. 11 ff.
- 6) Art. 8 Abs. 1 Hamburg-Regeln; Art. 21 Abs. 1 des Übereinkommens über den multimodalen Transport.
- 7) Entsprechend Art. 20 Abs. 1 der Hamburg-Regeln; Art. 25 Abs. 1 des Übereinkommens über den multimodalen Transport.
- 8) OLG Hamburg v. 19.5.1980, VersR 1980, 1118.
- 9) Siehe BGH v. 22.10.1969, NJW 1970, 393 (restriktive Auslegung)

- 10) Westphalen, Friedrich Graf von, WM 1980, 178-191.
- 11) Siehe zum Überblick über die Inhaltskontrolle in ausländischen Rechten, Hübner, NJW 1980, 2602 f.;
zum Schrifttum zu diesem Problemkreis dort Fn. 2.
- 12) Am Tage des Vortrags berichtete die Deutsche Verkehrs-Zeitung über einzelne Stellungnahmen; DVZ Nr. 148
v. 11.12.1980, S. 15
- 13) U.a. Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT),
Der Deutsche Transport-Versicherungs-Verband (DTV),
Der Bundesverband Spedition und Lagerei (BSL) und der
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe; DVZ a.a.O.
- 14) Z.B. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI);
DVZ a.a.O.
- 15) § 35 Abs. 4 KVO; Art. 23 Abs. 3 CMR; § 85 Abs. 1
S. 2 EVO; Art. 31 § 1 Abs. 3 CIM; § 46 Abs. 2 S. 1
LuftVG; Art. 22 Abs. 2 a S. 1 WA.
- 16) § 660; BGH v. 25.10.1977 II ZR 77/75, DVZ Nr. 128
v. 25.10.1977; BGH v. 22.9.1980, VersR 1980, 1167 f.
= BB 1980, 1660; BGH v. 22.9.1980, VersR 1981, 34 f.
- 17) § 54a ADSP; nur bei Unterschlagung und Veruntreuung ist
die Grenze auf DM 50.000,-- pro Schadensfall erhöht.
- 18) Palandt/Heinrichs, 49. Aufl. 1980, Anm. 2 zu § 282 BGB
- 19) BGHZ 41, 151 ff. und speziell zu den hier interessierenden
Fällen BGH NJW 1973, 1192 (1193).
- 20) In der Literatur wird die grundsätzliche Anwendung der
Ziffern 7 u. 8 des § 11 AGBG auf Geschäfte mit kauf-
männischen Kunden vielfach befürwortet: Löwe/v. West-

Ulmer/Brandner/Hensen Rdnr. 34 ff. zu § 11 Nr. 7 u. 19 zu § 11 Nr. 8; Koch/Stübing Rdnr. 20 zu § 11 Nr. 7 u. 17 zu § 11 Nr. 8; Kötz in: Münchner Kommentar, Bd. 1 1978 Rdnr. 64 u. 73 zu § 11 AGBG; vorsichtig in der Anwendung des § 11 Nr. 7, 8: Staudinger/Schlosser, 12. Aufl. 1980, Rdnr. 52 ff. zu § 11 Nr. 7 u. 15 zu § 11 Nr. 8 AGBG; siehe speziell zum Lagervertragsrecht Koller, VersR 1980, 1 ff.

- 21) In der dem Vortrag folgenden Diskussion erwies es sich als kaum möglich, Kriterien für die Bestimmung einer wirklich gerechten Obergrenze zu finden.
- 22) Siehe oben S. 6.