

HAAGE, DAS ABLADEGESCHÄFT

DAS ABLADEGESCHÄFT

VON

DR. JUR. HANS HAAGE
SYNDIKUS DER HANDELSKAMMER HAMBURG

VIERTE VÖLLIG NEU BEARBEITETE
UND ERWEITERTE AUFLAGE



CRAM, DE GRUYTER & CO. / HAMBURG

1958



Copyright 1958. Cram, de Gruyter & Co., Hamburg
Printed in Germany

Alle Rechte, einschließlich der Rechte auf Herstellung von Photokopien
und Mikrofilmen vorbehalten

Satz: Walter de Gruyter & Co., Berlin W 35
Druck: Saladruck, Berlin W 65

VORWORT ZUR ERSTEN AUFLAGE

Täglich werden an die Handelskammer Hamburg mündlich, fernmündlich und schriftlich zahlreiche Auskunftersuchen gerichtet, die sich auf Rechtsfragen beziehen, die bei der Abwicklung von Abladegeschäften in Erscheinung getreten sind und zu Meinungsverschiedenheiten unter den Kontrahenten geführt haben. Grundsätzlich lehnt die Handelskammer es ab, konkrete oder abstrakte Rechtsauskünfte zu erteilen, da sie damit den ihr zugewiesenen Funktionsbereich überschreiten würde. Überdies würde die Handelskammer den Anfragenden regelmäßig einen schlechten Dienst erweisen, da sich auf aus dem Zusammenhang gerissene Fragen, auch wenn diese noch so sorgfältig formuliert zu sein scheinen, ohne Kenntnis des gesamten Tatbestandes nicht eine kurze und präzise Antwort geben läßt, die auch nur mit fünfzigprozentiger Wahrscheinlichkeit Anspruch auf Richtigkeit erheben könnte. Auskunft erteilt die Handelskammer lediglich über die in den einzelnen Handelszweigen bestehenden Handelsgebräuche. Was die Feststellung derartiger Handelsgebräuche anbelangt, so hat die Handelskammer Hamburg sich mit Recht die größte Zurückhaltung auferlegt und die von vielen anderen Handelskammern beobachtete Tendenz, aktuellen Streitigkeiten durch Konstruktion rein kasuistischer „Usancen“ zu Leibe zu gehen, vermieden. Um den praktischen Bedürfnissen zu genügen, hat die Handelskammer auf Grund eines besonderen Regulativs das „Schiedsgericht der Handelskammer“ geschaffen, das eine von der Handelskammer unabhängige Organisation darstellt. In zahlreichen Fällen haben mich aber rechtsuchende Parteien, die sich an die Handelskammer gewandt und einen ablehnenden Bescheid erhalten haben, vorwurfsvoll gefragt: „Warum gibt die Handelskammer nicht allgemeine, das Abladegeschäft betreffende Usancen oder Richtlinien heraus, die jedem als Informationsquelle dienen können? Wenn seit Jahrzehnten in Hamburg täglich Hunderte von Abladegeschäften zur Abwicklung gekommen sind, so muß doch der vorliegende Fall bereits praktisch geworden sein und eine Lösung in diesem oder jenem Sinne gefunden haben? Wie kann ich diese Lösung finden?“

Es läßt sich nicht bestreiten, daß im Laufe der Jahrzehnte auf dem Gebiete des Abladegeschäfts zahlreiche Usancen — und in gewissem Umfange bereits ein Handelsgewohnheitsrecht — herangereift sind. Der Zeitpunkt, diese reifen Früchte im Wege einer umfangreichen Usancen-Kodifikation einzuheimsen, ist jedoch noch nicht gekommen. Die vorliegende Arbeit soll eine Zwischenlösung schaffen. Sie will dem Kauf-

mann und dem praktischen Juristen einen kurzen Überblick über das Recht des Abladegeschäfts gewähren, so wie dieses sich zurzeit im Spiegel der kaufmännischen Verkehrsauffassung und der Rechtsprechung der Schiedsgerichte und der ordentlichen Gerichte darstellt. Dem Kaufmann, der auf Grund seiner praktischen Erfahrung das Recht intuitiv findet, soll die folgende Darstellung die Möglichkeit gewähren, sich auch konstruktiv mit dem Recht des Abladegeschäfts vertraut zu machen.

Hamburg, im März 1933

Dr. Hans Haage

VORWORT ZUR ZWEITEN AUFLAGE

Wenn ich mich entschlossen habe, eine zweite Auflage meines kleinen Handbuchs „Das Abladegeschäft“ erscheinen zu lassen, so ist das zurückzuführen auf zahlreiche Wünsche, die von allen Seiten in dieser Richtung an mich herangetragen sind. Da das Abladegeschäft in fünf Kriegsjahren und fünf Nachkriegsjahren vollständig geruht hat, so wäre an sich die Zeit, es einmal gründlich zu überholen und seine Struktur zu ergänzen und zu erweitern, noch nicht gekommen. Erfreulicherweise ist es jedoch gelungen, das Abladegeschäft von den ihm von der JEIA auferlegten Fesseln allmählich wieder zu befreien und ihm durch Wiederzulassung des Individual-Imports die alte Bedeutung zu geben, die ihm zukommt.

Nachdem das Abladegeschäft sich fast 10 Jahre in einem Dornröschenschlaf befunden hat, sind die Kenntnisse betr. seine Struktur in weiten Kreisen der Kaufmannschaft geschwunden oder zum mindesten stark gesunken. Die alten Praktiker, die in das Recht des Abladegeschäfts auf Grund einer jahrelangen Praxis hineingewachsen waren und diese vollständig beherrschten, sind so gut wie ausgestorben. Der kaufmännische Nachwuchs, der sich nunmehr mit der Abwicklung von Abladegeschäften zu befassen hat, sieht sich daher vor schwierige Aufgaben gestellt. Es ist demnach mehr denn je eine theoretische Schulung des Nachwuchses erforderlich, damit Fehler bei der Abwicklung von Abladegeschäften und damit verbundene, unter Umständen beträchtliche finanzielle Schädigungen vermieden werden.

Die Internationale Handelskammer wird demnächst die sogenannten „handelsüblichen Vertragsklauseln“, die auch die cif-, fob- und ab Kai-Klauseln enthalten, neu herausgeben. Es handelt sich hier um die Sammlung von diese Klauseln betreffenden Auslegungsgrundsätzen in etwa 30 bis 40 Staaten der Welt. Erfreulicherweise hat sich bei den grundsätzlichen Vorarbeiten, die die Deutsche Gruppe der Internationalen Handelskammer geleistet hat, gezeigt, daß sich im ganzen Bundesgebiet in allen Sparten der Wirtschaft eine fast einheitliche Auffassung betr. die Auslegung der

erwähnten Klauseln gebildet hat. Demnach ist das Recht des Abladegeschäfts aus den Kinderschuhen der Usancen herausgewachsen. Es hat sich zu einem einheitlichen Handelsgewohnheitsrecht entwickelt.

Im großen und ganzen gleicht die zweite Auflage der ersten. Veränderungen sind nicht vorgenommen, die Ausführungen zu einzelnen Fragenkomplexen sind jedoch ergänzt worden. So ist insbesondere im § 5 der Unterschied zwischen einer befristeten oder terminierten Abladung bzw. Verschiffung und einer unbefristeten oder unterterminierten Abladung bzw. Verschiffung mit einem bestimmten Dampfer dargelegt. Was die viel umstrittene Unzulässigkeit der zweiten Andienung anbelangt, so sind im § 12 ergänzende Ausführungen darüber gemacht, welche Erwägungen zu dieser einschneidenden Rechtsauffassung geführt haben.

Der § 14 enthält zusätzliche Ausführungen über den Umfang und die Grenze des Untersuchungs- und Rügerechts des cif-Käufers.

Ich darf meine Ausführungen schließen, indem ich der Hoffnung Ausdruck verleihe, das vorliegende Handbuch möge dazu beitragen, die Kenntnisse der Struktur des Abladegeschäfts in allen Kreisen der Wirtschaft und der Juristen zu vertiefen und dazu führen, daß das Abladegeschäft wieder so kunstgerecht und pfleglich behandelt wird wie vor 15 Jahren.

Hamburg, im Mai 1950.

Dr. Hans Haage

VORWORT ZUR VIERTEN AUFLAGE

Seit Herauskommen der dritten Auflage sind über sechs Jahre vergangen. Das Recht des Abladegeschäfts hat mit der sog. „Liberalisierung“ die Möglichkeit zurückerlangt, sich frei weiter zu entwickeln bzw. zu ändern. Es ist daher wieder einmal an der Zeit, eine Bilanz aufzustellen, um zu ermitteln, welche Abwandlungen bzw. Erweiterungen sich in den letzten fünf Jahren vollzogen haben. Das Recht des Abladegeschäfts wird sich niemals in gesetzliche Formen zwingen lassen. Es gleicht einem Vogel, der nur dann leben und gedeihen kann, wenn er seine Freiheit behält, der aber zugrunde gehen muß, wenn er eingekäfigt wird. Fast alle Wirtschaftskreise heben den von juristischen Dogmatikern vertretenen Gedanken, ein internationales Kaufrecht zu schaffen, das — im wesentlichen unabdingbar — alle Kreise des Handels dazu zwingen soll, im Gleichschritt zu marschieren und sich nach einem festliegenden Exerzierreglement zu richten, abgelehnt. Der internationale Handel verlangt, daß an dem Prinzip der Vertragsfreiheit unbedingt festgehalten wird. Er hat sich aber insbesondere — und zwar mit Erfolg — dagegen gewehrt, daß Rechtsgrundsätze, die betreffend das Abladegeschäft, insbesondere die Basisklauseln cif, fob usw., gelten, kraft internationalen Abkommens gesetzlich verankert werden, da damit die Möglichkeit, diese Rechtsgrundsätze jederzeit aufzuheben oder zu

ändern, nicht bestehen würde. Das Recht des Abladegeschäfts muß über Nacht geändert werden können, wenn die *communis opinio* der beteiligten Kreise eine Abwandlung wegen Veränderung der juristischen, ökonomischen oder politischen Lage für erforderlich hält. So ist das alte Dogma, daß das wesentliche Charakteristikum des Abladegeschäfts darin bestände, daß die Ware in Gestalt des sie vertretenden Konnossements angedient werden muß, nach Überwindung gewisser Bedenken von der *communis opinio* aller beteiligten Kreise durch einen Sprung ins kalte Wasser aufgegeben und der Rechtsgrundsatz anerkannt worden, daß Abladeware kraft Parteivereinbarung auch „versteuert und verzollt ab Lager Bestimmungshafen“ angedient werden kann. Es ist daher notwendig, daß das internationale Kaufrecht, insbesondere das Recht des Abladegeschäfts, von jeder gesetzlichen Bevormundung freigehalten wird. Insofern gilt das Schillerwort in den „Räubern“, daß Gesetze und Paragraphen nur dazu da sind, das zum Schneckengang zu verurteilen, was sich sonst mit Adlerflug vollzogen hätte. Die Rechtsgrundsätze des Abladegeschäfts können im wesentlichen nur aus Usancen bestehen, die die *communis opinio* der beteiligten Kreise jedoch aufheben oder ändern kann. In Erkenntnis dieser Tatsache hat die Internationale Handelskammer in Paris dankenswerterweise betr. die handelsüblichen Vertragsklauseln *cif*, *fob* usw. die Trade Terms 1953 aufgestellt und veröffentlicht, die die nach sorgfältigen Ermittlungen festgestellten Usancen, die in den einzelnen, der Internationalen angeschlossenen Staaten gelten, herausstellen. Damit hat die Internationale Handelskammer das internationale Recht des Abladegeschäfts wesentlich fortentwickelt, ohne seine Weiterentwicklung irgendwie zu hemmen.

Die vierte Auflage ist umfangreicher als alle vorhergehenden. Einzelne Abschnitte sind umgestaltet bzw. erweitert worden, andere sind hinzugekommen. Neu behandelt ist das sog. „verlängerte Abladegeschäft“, bei dem die Ware dem Käufer verzollt und versteuert ab Kai, Freihafenlager oder Inlandslager anzudienen ist. Neu behandelt sind u. a. ferner der Anspruch des Käufers auf Schadensersatz wegen Fehlens zugesicherter Eigenschaften, die unrichtige und die inkongruente Verladeanzeige, die „direkte“ Verladung, das Konnossement mit Faksimileunterschrift, die Dokumente und die Quasi-Dokumente, die Lieferungsklausel, die Klausel „prompte Abladung“, die Klauseln „*cif c*“, „*cif ci*“ und „*cif & e*“, das Dokumentenakkreditiv, die reinen und unreinen Konnossemente, die Untersuchungs- und Rügepflicht des Käufers, die Rechte des Käufers wegen Mängel der Ware, das erweiterte *fob*-Geschäft und das nicht typisierte Abladegeschäft.

Ferner sind die Klausel *fas*, *fob*, *cif*, *ex ship* und *ab Kai* unter Zugrundelegung der Trade Terms behandelt worden. Darüber hinaus sind die sog. Incoterms erläutert unter Hinweis auf die Trade Terms.

Hamburg, im September 1957.

Dr. Hans Haage

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
§ 1 Begriff und Struktur des Abladegeschäfts	1—3
§ 2 Die Wurzeln des Abladegeschäfts	3—4
§ 3 Die Leistung des Verkäufers im allgemeinen	4—8
§ 4 Verzug und Unmöglichkeit der Leistung	8—19
§ 5 Abladung (Verladung), Verschiffung, Segelung	19—25
§ 6 Das Konnossementsdatum	26—27
§ 7 Konkretisierung, Gefahrübergang und Erfüllungsort	28—31
§ 8 Die Verladeanzeige im besonderen	31—43
§ 9 Die Dokumentengefahr	44—47
§ 10 Die Leistung des Verkäufers im besonderen	47—58
§ 11 Die Andienung	59—89
§ 12 Das Dokumentenakkreditiv	89—92
§ 13 Die zweite Andienung	93—96
§ 14 Reine und unreine Konnossemente	96—103
§ 15 Die Andienung „zu getreuen Händen“	103—106
§ 16 Die Untersuchungs- und Rügepflicht des Käufers	106—120
§ 17 Die Rechte des Käufers wegen Mängel der Ware	120—127
§ 18 Die cif-Klausel unter Berücksichtigung der Trade Terms	128—159
§ 19 Das „ex Schiff“- und „ab Kai“-Geschäft	159—162
§ 20 Das verlängerte Abladegeschäft	162—164
§ 21 Das fob-Abladegeschäft	164—171
§ 22 Die fob-Klausel unter Berücksichtigung der Trade Terms	172—185
§ 23 Die Klausel „ab Kai“ unter Berücksichtigung der Trade Terms	186—193
§ 24 Die „ex ship“-Klausel unter Berücksichtigung der Trade Terms	193—200
§ 25 Die „F.A.S.“-Klausel	200—202
§ 26 Die „F.A.S.“-Klausel unter Berücksichtigung der Trade Terms	202—211
§ 27 Das nicht typisierte Abladegeschäft	211—212
§ 28 Der Kauf „schwimmender Ware“	212—213
§ 29 Die typischen Klauseln des Abladegeschäfts	213—223
§ 30 Die Incoterms	223—233

ALLGEMEINE INHALTSÜBERSICHT

	Seite
§ 1. Begriff und Struktur des Abladegeschäfts	
Das Gerippe des Abladegeschäfts. Kaufvertrag und Seefrachtvertrag. Das Abladegeschäft als Dokumentengeschäft. Abladeklausel. Lieferungsklausel. Dokumentenklausel. Echte und unechte Abladegeschäfte. cif-Abladegeschäft, fob-Abladegeschäft und Kostfrachtgeschäft. „ex ship“- oder „ex quai“-Geschäft	1—3
§ 2. Die Wurzeln des Abladegeschäfts	
Die gesetzlichen Grundlagen. Gewohnheitsrecht. Präjudizien-Recht. Allgemeine und besondere Handelsbräuche. Allgemeine Geschäftsbedingungen. Incoterms. Trade Terms	3—4
§ 3. Die Leistung des Verkäufers im allgemeinen	
Die Verpflichtung abzuladen oder abladen zu lassen als primäre Leistung. Die Verpflichtung, die Dokumente anzudienen als sekundäre Leistung. Direktes und indirektes Abladegeschäft. Direktes Abladegeschäft im engeren und im weiteren Sinn	4—8
§ 4. Verzug und Unmöglichkeit der Leistung	
Das Abladegeschäft als Fixgeschäft. Das Rücktrittsrecht des Käufers. Die Besonderheiten desselben: Keine Benachfristung notwendig, keine Exkulpationsmöglichkeit für den Verkäufer, kein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem mangelnden Interesse und dem Verzug erforderlich. Das Recht des Käufers auf nachträgliche Erfüllung. Das Recht des Käufers auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung. Das Recht des Käufers auf nachträgliche Erfüllung und Schadensersatz wegen verspäteter Erfüllung. Unmöglichkeit der Leistung und persönliches Unvermögen des Schuldners. Freizeichnungsklauseln. Gattungsschuld, Speziesschuld und begrenzte Gattungsschuld. Nachträgliche Unmöglichkeit der Abladung. Erschöpfungseinwand. Die Nachfrist. Die fixe Abladeklausel. Die Lieferungsklausel mit fixgeschäftlichem Charakter. Die Dokumentklausel mit fixgeschäftlichem Charakter	8—19
§ 5. Abladung (Verladung), Verschiffung, Segelung	
Begriffe, Bordkonnossement und Übernahmekonnossement. Die Voraussetzungen eines ordnungsgemäßen Übernahmekonnossements. Die Empfangspersonen. Die Übernahme zur Beförderung. Die Substitutionsklausel. Der Zeitpunkt der Übernahme an Bord	19—25

§ 6. Das Konnossementsdatum	Seite
Die materielle Beweisregel der Vermutung für die Richtigkeit des Konnossementsdatums. Die formelle Beweisregel der Ausschließlichkeit des Konnossements als Beweismittel für die rechtzeitige Verladung. Vordatierte und nachdatierte Konnossemente	26—27
§ 7. Konkretisierung, Gefahrübergang und Erfüllungsort	
Wann tritt die Konkretisierung ein? Die Rechtswirkungen der Konkretisierung. Die Rechtswirkungen des Gefahrübergangs. Wann tritt der Gefahrübergang ein? Der Erfüllungsort. Konkretisierung und Gefahrübergang bei dem typischen Abladesgeschäft und bei dem „ex ship“- oder „ex quai“-Geschäft. Der Umfang der Seetransportgefahr. Der Reeder als Erfüllungsgelhilfe des Verkäufers und des Käufers	28—31
§ 8. Die Verladeanzeige im besonderen	
Die Konzentrationsmittel im allgemeinen. Das Konzentrationsmittel der Absendung des gehörig indossierten Konnossements. Das Konzentrationsmittel der Verladeanzeige. Verladeanzeige und Andienung. Der Zeitpunkt der Verladeanzeige. Der Inhalt der Verladeanzeige. Die Rechtspflicht des Verkäufers zur Abgabe der Verladeanzeige. Die Folgen der Säumigkeit des Verkäufers. Die unvollständige Verladeanzeige. Die unrichtige Verladeanzeige. Die tatbestandlich falsche Verladeanzeige. Die tatbestandlich richtige aber inkongruente Verladeanzeige. Die Berichtigung der tatbestandlich falschen Verladeanzeige. Die Zurückziehung der tatbestandlich richtigen Verladeanzeige. Die Verladeanzeige unter üblichem Vorbehalt. Die widerspruchslose Entgegennahme einer tatbestandlich richtigen aber inkongruenten Verladeanzeige. Wann wird die Verladeanzeige rechtswirksam? Die rückwirkende Kraft der Verladeanzeige .	31—43
§ 9. Die Dokumentengefahr	
Der Erfüllungsort betr. die Verpflichtung zur Übergabe der Dokumente. Die Dokumentenschuld als Bringschuld. Erfüllungsstelle. Konkretisierung und Gefahrübergang. Die Andienung von Lokoware nach Abhandenkommen der Dokumente. Die Rechtslage für den Fall des Verlustes der Dokumente und der Ware	44—47
§ 10. Die Leistung des Verkäufers im besonderen	
Die Bestandteile der cif-Klausel. Cost. Konsulatsgebühren. Konnossementsstempel. Deklarationsabgabe. Einfuhrzoll. Einfuhrbewilligung. Kaigebühren. Entlöschungskosten. Die „fio“-Klausel. Die Klausel „cif landed“ Freight. Die Auswahl der Reederei. Die Konnossementsbedingungen. Direkte und indirekte Verladung. Die Umladung. Die Verladung mit heim- oder ausreisendem Dampfer. Insurance. Die Auswahl der Versicherungsgesellschaft. Die Policenbedingungen. Die Bonität der Versicherungsgesellschaft. Umfang der Versicherung. Imaginärer Gewinn	47—58

Begriff der Andienung. Die Klausel „Kasse gegen Dokumente“. Der Zeitpunkt der Andienung. Die Folgen der verspäteten Andienung. Das Recht des Käufers auf Ersatz des Verzugsschadens. Die Nachfrist. Das Recht des Käufers auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung und das Rücktrittsrecht. Die Andienung nach Entlöschung der Ware. Die cif-Andienung.

1. Die Konnossemente

Die Legitimation des Käufers. Faksimile-Unterschriften auf Konnossementen. Die Warenbezeichnung. Der Anspruch des Käufers auf Andienung sämtlicher Konnossementsexemplare. Sind abgestempelte Konnossemente andienungsfähig? Das Teilkonnossement. Der Kaiteilschein. Der Konnossementteilschein. Die Delivery-Order. Die Ersatzdokumente als eigene und gezogene Lieferscheine. Die Ersatzdokumente als Rektapapiere, Legitimationspapiere, Inhaberpapiere und Orderpapiere. Die Rechtsnachteile der Ersatzdokumente im Verhältnis zum Konnossement. Der Inhalt des Kaiteilscheins. Der unvollständige Kaiteilschein. Das Verfahren bei der Zerlegung des Konnossements in mehrere Kaiteilscheine. Das Akzept der Kaiverwaltung. Der Kaiteilschein als qualifizierter Lieferschein. Die Abtretung der Rechte aus dem Kaiteilschein. Die Einreden der Kaiverwaltung gegen den Erwerber des Kaiteilscheins. Der Kaiteilschein als Quasi-Dokument. Die Klausel „Kasse gegen Originaldokumente“. Das Recht des Kaiteilschein-Erwerbers auf Einsichtnahme in das Konnossement. Der eigene Kaiteilschein. Der gezogene Konnossementteilschein. Der eigene Konnossementteilschein. Der Konnossementteilschein als Quasi-Dokument. Die Delivery-Order. Die gezogene Delivery-Order. Die eigene Delivery-Order. Der Inhalt der Delivery-Order. Der Depotvermerk. Das Recht des Erwerbers der Delivery-Order auf Einsichtnahme in das Konnossement. Die Delivery-Order verbrieft nur ein obligatorisches Recht. Die Übertragung der Delivery-Order. Der Erwerb des Eigentums an dem Löschgut. Die Insolvenz des Konnossementhalters. Anerkannter Konnossementhalter. Die Insolvenz des ehemaligen Konnossementinhabers. Weitere Rechtsnachteile der Delivery-Order. Die Delivery-Order ist kein Quasi-Dokument. Die wirtschaftliche Bedeutung der Delivery-Order. Die Klausel „Kasse gegen Delivery-Order“.

Das Durchkonnossement.

2. Die Versicherungspolice

Die Legitimation des Käufers. Das Versicherungszertifikat.

3. Die Faktura

Die Verpflichtungen des Käufers, gegen Übergabe der Dokumente Zahlung zu leisten. Die unbedingte Vorleistungspflicht des Käufers. Kein Recht des Käufers auf vorherige Untersuchung der Ware, auch wenn diese bereits am Kai liegt. Die Einrede der Unkontraklichkeit der Ware gegenüber der Klausel „Kasse gegen Dokumente“. Die Einrede

<p>der Unkontraktlichkeit der Ware bei mehreren selbständigen Verträgen und bei dem Sukzessivlieferungsvertrag. Die Verschlechterung der Vermögensverhältnisse des Verkäufers nach Abschluß des Vertrages. Die prekäre Vermögenslage des Verkäufers bei Abschluß des Vertrages. Die Prüfungs- und Rügepflicht des Käufers hinsichtlich der Dokumente. Die Klausel „Kasse gegen Dokumente“ und die Aufrechnung. Gesamtandienung und Teilandienung. Abladegeschäfte ohne Abladeklausel. Die Klauseln „auf Käufers Abruf“, „prompte Verladung“, „sofortige Verladung“, „Eintreffen des Dampfers am . . . auf der Elbe“. Die Lieferungsklausel. Zeit der Andienung. Die Klauseln cifc, cifci und cif & e</p>	<p>Seite 59—89</p>
<p>§ 12. Das Dokumentenakkreditiv</p>	
<p>Die üblichen Zahlungsmodalitäten. Das Dokumentenakkreditiv als Zahlungsmodalität. Die Akkreditiv-Klausel. Das widerrufliche und unwiderrufliche Akkreditiv. Das Rechtsverhältnis zwischen dem Akkreditivsteller, der Akkreditivbank und dem Akkreditierten. Das Rechtsverhältnis zwischen Käufer und Verkäufer. Die Voraussetzungen einer vollständigen Akkreditiv-Klausel. Die Akkreditiv-Klausel mit fixgeschäftähnlichem Charakter</p>	<p>89—92</p>
<p>§ 13. Die zweite Andienung</p>	
<p>Die Unkontraktlichkeit der Andienung hinsichtlich des Konnossementsdatums. Der Grundsatz der Unzulässigkeit der zweiten Andienung. Die Stellung des Hanseatischen Oberlandesgerichts. Die „unvollständige“ und die „unrichtige“ Andienung. Die Ergänzung einer „unvollständigen“ Andienung ist zulässig, die Berichtigung einer „unrichtigen“ Andienung jedoch unzulässig. Die vorzeitige Andienung</p>	<p>93—96</p>
<p>§ 14. Reine und unreine Konnossemente</p>	
<p>Der Begriff „Negoziables Konnossement“. Das unvollständige Konnossement. Reines und unreines Konnossement. Der negative Konnossementsvermerk. Der Konnossementsrevers. Nur reine Konnossemente sind andienbar. Materiell und formell unreine Konnossemente. Die Rechte des Käufers bei Andienung eines unreinen Konnossements</p>	<p>96—103</p>
<p>§ 15. Die Andienung „zu getreuen Händen“</p>	
<p>Der Zweck der Andienung „zu getreuen Händen“. Die Bekanntmachung der Handelskammer vom 15. November 1924. Die doppelte Funktion der Klausel. Obligatorischer Vertrag und Erfüllungsakt. Die strikten Verpflichtungen des Andienungsempfängers</p>	<p>103—106</p>
<p>§ 16. Die Untersuchungs- und Rügepflicht des Käufers</p>	
<p>Die Untersuchungs- und Rügepflicht des Käufers im allgemeinen. Die ratio der geltenden strengen Rechtsgrundsätze. Der Ablieferungsort (Untersuchungsort). Der Erfüllungsort. Der Bestimmungsort. Die Rechtsstellung des Spediteurs. Der Kai</p>	

des Bestimmungshafens als Ablieferungsstelle. Das Verbot, die Ware vor Durchführung der Untersuchung oder Erledigung der Reklamation zu bewegen oder „anzufassen“. Die Art und der Umfang der Untersuchung. Offene und verdeckte Mängel. Die Mängelrüge. Stichproben. Die Verpflichtung des Käufers, die Ware im Originalzustand zu belassen. Die Qualitätsarbitrage. Die Begutachtung der Ware „im Stück“ oder auf Grund gesiegelter Muster. Wann muß untersucht und wann gerügt werden? Der Beginn des Laufs der Beanstandungsfrist. Der Umfang der Beanstandungsfrist. Die Untersuchungspflicht bei einer Kette von Abladegeschäften. Der Verkäufer darf die Ware vor der Andienung nicht untersuchen. Der Adressat der Mängelanzeige. Die Rechtsstellung des Importagenten und die Rechtsstellung des Maklers. Der Inhalt der Mängelrüge. Das sog. „Nachschieben“ von Mängeln. Die Rechtswirksamkeit der Mängelrüge. Der Verlust der Rechte des Käufers bei Verletzung der Rüge- und Untersuchungspflicht. Ausnahmetatbestände. Die arglistige Täuschung. Die Lieferung eines sog. „aliud“. Die Verjährungsfrist. Die Frist betr. Betreibung der Arbitrage 106—120

Seite

§ 17. Die Rechte des Käufers wegen Mängel der Ware

Das Recht auf Wandelung. Das Recht auf Minderung. Das Recht auf Schadensersatz wegen Fehlens zugesicherter Eigenschaften. Das Recht auf Schadensersatz wegen arglistiger Täuschung. Das Recht auf Nachlieferung mangelfreier Ware. Das Recht auf Schadensersatz wegen sog. positiver Vertragsverletzung. Das Recht auf Schadensersatz wegen Verschuldens bei den Vertragsverhandlungen (culpa in contrahendo). Die Einschränkung der Rechte des Käufers durch die Verbandsgeschäftsbedingungen. Die Gründe für diese Einschränkung. Die Einschränkung des Rechts auf Wandelung. Ausschließung des Rechts auf Schadensersatz wegen Fehlens zugesicherter Eigenschaften. Die Ausschließung des Rechts auf Nachlieferung mangelfreier Ware 120—127

§ 18. Die cif-Klausel unter Berücksichtigung der Trade Terms

Incoterms. Trade Terms. Internationale Handelskammer. . . 128—129

I. Die Gebote für den Verkäufer.

1. Der Seefrachtvertrag. Übliche Konnossementsbedingungen. Direkte Verladung. Verladung ohne Umladung. Deckverladung. Die Auswechslung des im Konnossement bestimmten oder aufgegebenen Dampfers 129—133
2. Die Dampfer-Route. Die Verladung mit heimreisenden bzw. ausreisenden Dampfer. Linien-Dampfer. Tramp-Dampfer. Rundreise-Dampfer 133—134
3. Abschluß des Seefrachtvertrages. Übernahme-Konnossement. Bord-Konnossement. Verschiffung. Abladung. Umladung. Reine Konnossemente. Mehrandienung. Andersandienung. Die Bezeichnung der Ware im Kontrakt, im Konnossement und in der Faktura. Teilabladungen. Teilandienungen. Teilkonnossement. Kaiteilschein. Konnossementteilschein. Delivery-Order 134—137

	Seite
4. Die Kosten im Abladehafen. Die Stauungskosten. Die Kosten der Ausladung im Bestimmungshafen. Die weiteren Kosten der Löschung	137
5. Die Abladeklausel. Teilabladungen. Die Klausel „Auf Käufers Abruf“. Die Klausel „Prompte Verladung“	137—138
6. Die Verpackung und die Kosten der Verpackung	139—140
7. Die Kosten des Messens, Wiegens und Zählens im Abladehafen	140
8. Die Verladeanzeige	140—141
9. Die Überliegekosten	141—142
10. Die Ausfuhrbewilligung. Der Ausfuhrzoll. Die Ausfuhrabgaben. Die Konsulatsgebühren	142
11. Der Gefährübergang. Der Abladekontrakt. Der Verschiffungskontrakt. Die Absendung der Verladeanzeige und des Konnossements	142—144
12. Das Ursprungszeugnis und die Konsulatsfaktura	144—145
13. Die sonstigen Dokumente, deren der Schuldner zur Einfuhr der Ware in das Bestimmungsland bedarf	145
14. Die Versicherung. Die Transportstrecke, die die Versicherungspolice zu decken hat	145
15. Der Umfang der Versicherung	146—147
16. Die Versicherung des imaginären Gewinns	149
17. Die Andienung der Dokumente	
a) Das Konnossement	
b) Der Versicherungsschein	
c) Die Faktura	
d) Alle sonstigen Dokumente	149—151

II. Die Gebote für den Käufer.

1. Der Gefährübergang	151
2. Gläubigerverzug des Käufers bei Einräumung eines Optionsrechts	151
3. Die Kosten der Gebühren für die Beschaffung von Dokumenten	152
4. Die Kosten einer zusätzlichen Versicherung	152
5. Die Verpflichtung des Käufers zur Aufnahme der Dokumente	152—153
6. Die Verpflichtung des Käufers zur Vorleistung	154
7. Der Konnossementsvermerk „Fracht bezahlt“	154—155
8. Die Verpflichtung des Käufers, den von dem Verkäufer nicht entrichteten Teil der Fracht an den Verfrachter zu zahlen	155
9. Die Verpflichtung des Käufers, die Ware im Bestimmungshafen abzunehmen und alle im Bestimmungshafen entstehenden Kosten zu tragen	156
10. Die Verpflichtung des Käufers, alle Kosten zu tragen, die während des Seetransports entstehen	156—157
11. Die Untersuchungs- und Rügepflicht des Käufers. Die Rügefrist	157—158
12. Die Verpflichtung des Käufers, alle Kosten zu tragen, die mit dem Import der Ware verbunden sind	159
13. Die Verpflichtung des Käufers, den Einfuhrzoll usw. zu tragen	159

§ 19. Das „ex Schiff“- und „ab Kai“-Geschäft	Seite
Begriff des Ankunftsvertrages. Direkte und indirekte Ankunftsverträge. Der Erfüllungsort. Konzentration und Gefahrübergang. Ankunftsvertrag und cif-Klausel. Die Kostenlast	159—162
§ 20. Das verlängerte Abladegeschäft	
Begriff. Allgemeine Rechtsgrundsätze. Gefahrübergang. Verteilung der Spesenlast. Das verlängerte Abladegeschäft mit der cif-Klausel	162—164
§ 21. Das fob-Abladegeschäft	
Die Bedeutung der fob-Klausel. Das echte oder eigentliche fob-Geschäft. Das unechte oder uneigentliche fob-Geschäft. Die Klausel „fob verschifft“. Das erweiterte fob-Geschäft. Der Unterschied zwischen dem erweiterten fob-Geschäft und dem cif-Geschäft. Das direkte und das indirekte fob-Abladegeschäft. Die fob-Klausel mit Optionsrecht betr. den Verschiffungshafen. Konzentration und Gefahrübergang. Erfüllungsort. Erfüllungsstelle. Die Einladespesen. Der Ablieferungsort. Das fob-Exportgeschäft	164—171
§ 22. Die fob-Klausel unter Berücksichtigung der Trade-Terms	
I. Die Gebote für den Verkäufer.	
1. Einlade-Spesen. Die Klausel „fob New York“. Die Klausel „fob vessel New York“	172
2. Verpackung, Markierung	173
3. Verteilung der Spesen. Ausfuhrbewilligung. Ausfuhrabgabe. Stauungskosten. Verteilung der Speditionskosten. Hafenkosten	173—175
4. Die Verlade- bzw. Verschiffungsanzeige	175
5. Andienungsfähiges Dokument	176
6. Wiegekosten usw.	177
7. Gebühren und Abgaben	177
8. Ursprungszeugnis und Konsulatsfaktura	177
9. Nebendokumente	177—178
10. Der Gefahrübergang. Annahmeverzug und Leistungsverzug des Käufers. Leichterrisiko	178—179
II. Die Gebote für den Käufer	
1. Gestellung des Schiffsraums	179
2. Fob-Instruktion	180
3. Kosten und Gefahr	181
4. Überliegekosten	181
5. Konnossement und Konnossementespesen	181—182
6. u. 7. Annahmeverzug und Leistungsverzug	182—184
8. Beschaffung der Dokumente	185
§ 23. Die Klausel „ab Kai“ unter Berücksichtigung der Trade-Terms	
I. Die Gebote für den Verkäufer	
1. Die Verpflichtung des Verkäufers, die Ware auf den Kai zu liefern. Der Zoll und die Kosten der Verzollung. Die Einfuhrbewilligung	186

2. Die Verlade/Verschiffsfrist. Die Ablieferungsfrist. Der Ablieferungsort. Die Ablieferungsstelle	Seite 187
3. Die Verpackung und die Kosten der Verpackung	187
4. Die Kosten des Prüfens, Messens, Wiegens und Zählens	187
5. Der Gefahrübergang. Der Annahmeverzug des Käufers. Die Konzentration. Die Verteilung der Kostenlast	188—190
6. Welche Dokumente hat der Verkäufer und welche der Käufer zu beschaffen? Die Kosten des Ursprungszeugnisses und der Konsulatsfaktura	190
7. Die Verpflichtung des Verkäufers, dem Käufer bei der Beschaffung von Dokumenten Hilfe zu gewähren	191

II. Die Gebote für den Käufer

1. Die Abnahmepflicht des Käufers. Die Wirkungen des Annahmeverzugs	191
2. Wann vollzieht sich der Gefahrübergang und wann der Übergang der Kostenlast?	192
3. Der Übergang der Gefahr und der Kostenlast vollzieht sich im Falle des Annahmeverzugs auch dann, wenn den Käufer kein Verschulden trifft	192
4. Die Verpflichtung des Käufers, die Kosten für die Beschaffung derjenigen Dokumente zu tragen, die der Verkäufer auf seinen Wunsch beschafft	193

§ 24. Die „ex ship“-Klausel unter Berücksichtigung der Trade Terms

I. Die Gebote für den Verkäufer

1. Der Unterschied zwischen der „ab Kai“- und der „ex ship“-Klausel. Der Gefahrübergang. Die Verteilung der Kostenlast	193—195
2. Die Verpflichtung des Verkäufers zur Verladeanzeige bzw. zur Dampferaufgabe. Die Verpflichtung des Verkäufers, die Dokumente dem Käufer rechtzeitig anzudienen. Die Konkretisierung. Andienungsfähige Dokumente	195
3. Die Verpflichtung des Verkäufers, die Ware auf seine Kosten zu verpacken	196
4. Die Verpflichtung des Verkäufers, die Kosten des Prüfens, Wiegens usw. zu tragen	196
5. Der Gefahr- und Kostenübergang im besonderen. Der Annahmeverzug des Käufers	196—197
6. Die Verpflichtung des Verkäufers, auf Kosten des Käufers das Ursprungszeugnis und die Konsulatsfaktura zu beschaffen	197
7. Die Verpflichtung des Verkäufers, den Käufer bei der Beschaffung anderer Urkunden auf dessen Verlangen und Kosten zu unterstützen	197

II. Die Gebote für den Käufer

1. Die Abnahmepflicht des Käufers	198
2. Der Übergang der Gefahr und der Kostenlast auf den Käufer	198
3. Die Verpflichtung des Käufers, die Kosten für die Leichterung zu tragen	198

4. Die Verpflichtung des Käufers, die Kosten für die Beschaffung der von ihm gewünschten Dokumente zu tragen . . .	199	Seite
5. u. 6. Die Verpflichtung des Käufers, alle Dokumente auf seine Kosten zu beschaffen, die notwendig sind, um die Einfuhr durchzuführen	199	

§ 25. Die „F. A. S.“-Klausel

Die Bedeutung der „F. A. S.“-Klausel = frei Längsseite Seeschiff. Die „F. A. S.“-Instruktion des Verkäufers. Die Konkretisierung. Der Gefahrübergang. Die Verteilung der Kostenlast. Die Zahlungsmodalitäten. Annahmeverzug und Leistungsverzug des Käufers. Die Untersuchungs- und Rügepflicht des Käufers	200—202
---	---------

§ 26. Die „F. A. S.“-Klausel unter Berücksichtigung der Trade Terms

I. Die Gebote für den Verkäufer

1. Die Verpflichtung des Verkäufers, die Ware Längsseite des von dem Käufer benannten Schiffs zu bringen. Die „F. A. S.“-Instruktion	202
2. Die Verteilung der Kostenlast. Die Änderung der Rechtslage bei Annahmeverzug bzw. Abnahmeverzug des Käufers	203
3. Die Verpflichtung des Verkäufers, die Ware auf eigene Kosten seemäßig zu verpacken	203
4. Die Verpflichtung des Verkäufers zur Andienung eines „reinen“ Dokuments	204
5. Die Verpflichtung des Verkäufers, die im Verschiffungshafen entstehenden Kosten des Messens, Wiegens usw. zu tragen.	204
6. Der Gefahrübergang	204—206
7. Die Verpflichtung des Verkäufers, das Ursprungszeugnis und die Konsulatsfaktura zu beschaffen	206
8. Die Verpflichtung des Verkäufers, weitere Dokumente zu beschaffen	206—207

II. Die Gebote für den Käufer

1. Die Verpflichtung des Käufers, den Schiffsraum zu bestellen	208
2. Die Verpflichtung des Käufers, die „F. A. S.“-Instruktion zu geben	208
3. Der Übergang der Gefahr auf den Käufer	209
4. Der Kosten- und Gefahrübergang bei Annahme- oder Abnahmeverzug des Käufers	209—210
5. Die Folgen einer nicht rechtzeitigen oder unvollständigen „F. A. S.“-Instruktion	210
6. Die Verpflichtung des Käufers, die Kosten für die Beschaffung von Dokumenten zu tragen	211

§ 27. Das nicht typisierte Abladegeschäft

Die Basis-Klausel als Charakteristikum des Abladegeschäfts. Das Abladegeschäft ohne Basis-Klausel. Der Erfüllungsort. Der Bestimmungsort. Der Leistungsinhalt	211—212
---	---------

§ 28. Der Kauf „schwimmender Ware“	Seite
Der Begriff „schwimmende Ware“. Die Konzentration. Der Gefahrübergang	212—213
§ 29. Die typischen Klauseln des Abladegeschäfts	
1. Die Klausel „glückliche Ankunft vorbehalten“	213—214
2. Die Klausel „Kasse gegen Dokumente bei Eintreffen des Dampfers auf der Elbe“ bzw. „Kasse gegen Dokumente bei Eintreffen des Dampfers im Hamburger Hafen“	214—217
3. Die Klausel „cif ausgeliefertes Gewicht“	217—220
4. Die Klausel „cif Hamburg verzollt“	220
5. Die Klausel „cif Hamburg — Erfüllungsort Hamburg“	221
6. Die Klausel „cif Hamburg — gesund ausgelieferte Ware“	221—223
§ 30. Die Incoterms	
Das Verhältnis der Incoterms zu den Trade Terms. Die „F.A.S.“-Klausel. Die fob-Klausel. Die cif-Klausel. Die ex ship-Klausel. Die ab Kai-Klausel	223—233

Alphabetisches Wortverzeichnis

DAS ABLADEGESCHÄFT

§ 1

Begriff und Struktur des Abladegeschäfts

Das Abladegeschäft ist ein Kaufvertrag über Ware, die von einem überseeischen Hafen (Abladehafen) nach einem Bestimmungshafen abzuladen und in Gestalt des sie vertretenden Konnossements zu liefern ist.

Das Gerippe des Abladegeschäfts ist immer ein Kaufvertrag. Der Seefrachtvertrag tritt lediglich als Handelshilfsgeschäft in Erscheinung, dessen die Ausführung des Abladegeschäfts notwendigerweise bedarf.

Gegenstand des Abladegeschäfts ist eine Ware, die vom Abladeort nach dem Bestimmungsort auf dem Seewege zu verfrachten ist. Ist Ware auf dem Landwege von der Eisenbahnstation X nach der Eisenbahnstation Y abzurollen, so liegt ein Abladegeschäft in juristisch-technischem Sinne nicht vor.

Ein wesentliches Erfordernis des Abladegeschäfts ist es, daß die Ware nicht in natura, sondern in Gestalt des sie vertretenden Konnossements zu liefern ist. Der Verkäufer hat die Dokumente, nicht die Ware anzudienen. Das Abladegeschäft ist demnach immer Dokumentengeschäft. Vom Zeitpunkt des Vertragsabschlusses aus gesehen, kann Gegenstand des Kontraktes Ware sein, die erst abzuladen ist, die bereits schwimmt oder die schon im Bestimmungshafen eingetroffen ist. Letzterenfalls liegt ein Abladegeschäft vor, wenn nur die Ware in Gestalt des sie vertretenden Konnossements zu liefern ist. Ist „ab Lager“ gekauft, d. h. hat der Verkäufer die Ware realiter oder in Gestalt des sie vertretenden Lager- oder Lieferscheins anzudienen, so liegt nach der bisher geltenden Rechtsauffassung ein Abladegeschäft nicht vor, auch wenn Ware ausbedungen ist, die aus einer bestimmten Abladung stammt. Das strenge Dogma, daß bei einem Abladekontrakt die Ware nur in Gestalt des Abladedokuments (Konnossement, Kaiteilschein, Konnossementteilschein) angedient werden kann, hat man jedoch in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg fallen gelassen. Es hat sich ein besonderer neuer Typ des Abladegeschäfts, das sogen. „verlängerte Abladegeschäft“ gebildet. Bei diesem übernimmt der Verkäufer die zusätzliche Verpflichtung, die abgeladene oder abzuladende Ware dem Käufer „verzollt und versteuert“ ab Kai, Freihafenlager oder

Inlandslager anzudienen. Auf dieses Geschäft, das Dr. Grimm¹⁾ zutreffend als „Zwittergeschäft“ bezeichnet, werden zum Teil die für das Abladegeschäft geltenden Rechtsgrundsätze angewandt²⁾.

Zu den unwesentlichen Bestandteilen des Abladegeschäfts gehört die Abladeklausel, das heißt die Bestimmung, daß innerhalb einer bestimmten Frist abgeladen sein muß. Die Abladeklausel wird gewöhnlich beispielsweise wie folgt gefaßt: „September/Okttober-Abladung von der Levante“. Auch die Lieferungsklausel gehört zu den unwesentlichen Bestandteilen des Abladegeschäfts; sie lautet beispielsweise: „Eintreffen des Dampfers spätestens am 5. Dezember auf der Elbe“. In der Regel enthalten die Abladegeschäfte die Abladeklausel. Häufig findet man auch nur die Lieferungsklausel. Zuweilen finden sich auch Kontrakte, die neben der Abladeklausel auch die Lieferungsklausel enthalten, zum Beispiel: „Oktober/November-Abladung von der Levante. Eintreffen des Dampfers spätestens am 5. Dezember auf der Elbe“. Abladegeschäfte, die keine wesentliche Zeitbestimmung, sei es in Gestalt der Abladeklausel, sei es in der der Lieferungsklausel — zum Beispiel lediglich die Vereinbarung „Abladung von X auf Käufers Abruf“ —, enthalten, kommen in der Praxis so gut wie gar nicht vor. Enthält der Abladekontrakt keine Abladeklausel, so hat die Abladung „within a reasonable time“, d. h. in der Regel „prompt“ zu erfolgen.

Zu den unwesentlichen Bestandteilen des Abladegeschäfts gehört ferner die sogenannte Dokumentklausel, die in der Fassung „Kasse gegen Dokumente (documents against payment)“ oder „Dokumente gegen Akzept (document against acceptance)“ in Erscheinung tritt. Die Dokumentklausel macht das Abladegeschäft zu einem „Zug-um-Zug“-Geschäft. Sie verpflichtet den Käufer, die vereinbarte Gegenleistung Zug um Zug gegen Übergabe der Dokumente zu erbringen. Die Dokumentklausel enthält die regelmäßige, keineswegs aber die notwendige Regelung der Zahlungsmodalitäten des Abladegeschäfts³⁾. Die Klausel „Zahlung nach Empfang und Richtigbefund der Ware“ läuft dem Charakter des Abladegeschäfts keineswegs zuwider.

Man muß unterscheiden „eigentliche“ oder „echte“ Abladegeschäfte und Abladegeschäfte „im weiteren Sinne“ oder „unechte“ Abladegeschäfte. Bei dem echten Abladegeschäft ist der Erfüllungsort für die Lieferung der überseeische Abladeort, bei dem unechten Abladegeschäft der Bestimmungsort (Bestimmungshafen).

Das echte Abladegeschäft tritt wiederum in drei Variationen in Erscheinung, nämlich als Cif-Abladegeschäft, Fob-Abladegeschäft oder als

¹⁾ Dr. Walter Grimm „Der Einfuhrhandel“ 2. Auflage, Seite 82.

²⁾ Vgl. S. 162—164.

³⁾ a. A. Nolte, Überseeische Cif-Abladegeschäfte, in der „Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht“, begründet von L. Goldschmidt, Band 89, Seite 10.

Kostfrachtgeschäft (C- und F-Geschäft). Die Cif-Klausel besagt, daß der Verkäufer die Kosten bis an Bord des Schiffes und die Fracht sowie die Versicherungskosten vom Abladehafen bis zum Bestimmungshafen zu tragen und für die Verfrachtung zu sorgen hat. Die Fob-Klausel besagt, daß der Verkäufer die Ware auf seine Kosten „frei an Bord“ zu bringen hat. Die Verfrachtung hat im übrigen der Käufer vorzunehmen. Die Fracht und die Versicherung bis zum Bestimmungshafen hat er zu tragen. Das Kostfrachtgeschäft weicht von dem eigentlichen Cif-Geschäft nur insoweit ab, als die Pflicht zur Versicherung dem Käufer obliegt und dieser auch die Kosten derselben zu tragen hat. Im Einfuhrhandel bildet das Cif-Geschäft die Regel. In letzter Zeit wird jedoch auch häufig fob importiert, was die deutschen Versicherer nur begrüßen können. Auch das Cost-Fracht-Geschäft hat im Einfuhrhandel größere Bedeutung erlangt. Während vor Jahren der Fob-Export die Regel bildete, wird heute überwiegend „cif“ exportiert.

Die unechten Abladegeschäfte treten in der Praxis in Erscheinung als „ex ship“- oder „ex quai“-Geschäfte. Der Erfüllungsort für die Lieferung ist, wie bereits erwähnt, der Bestimmungsort. Die Cif-Klausel verträgt sich mit dem unechten Abladegeschäft nicht, da ihr wesentliches Charakteristikum darin liegt, daß der überseeische Abladeort als Erfüllungsort zu gelten hat. In der Praxis findet sich jedoch auch die Cif-Klausel häufiger bei unechten Abladegeschäften. Sie hat hier nur die Bedeutung einer reinen Spesenklausel und besagt etwas an sich Selbstverständliches.

§ 2

Die Wurzeln des Abladegeschäfts

Das Abladegeschäft gehört nicht zu den typisierten Verträgen, die im Treibhaus des Gesetzgebers Aufnahme gefunden haben und hier fortgebildet werden. Das Abladegeschäft ist vielmehr eine wildgewachsene Pflanze. Die Wurzeln des Abladegeschäfts finden sich nur zum geringen Teil im Gesetzesrecht. Da das Abladegeschäft eine Variation des Kaufvertrages ist, so gelten die Rechtsregeln der §§ 433ff. BGB. und der §§ 373ff. HGB. subsidiär, das heißt, soweit sich nicht besondere Rechtsgrundsätze herausgebildet haben, auch für das Abladegeschäft. Die Rechtsentwicklung ist bereits so weit fortgeschritten, daß Ansätze eines Bundes-Gewohnheitsrechts deutlich in Erscheinung getreten sind. Als solche möchte ich die in der Rechtsprechung und in der Auffassung der Wirtschaftskreise fest verankerten Grundsätze bezeichnen, daß bei dem Cif-Abladegeschäft der überseeische Abladeort im Zweifel als Erfüllungsort für die Lieferung anzusehen ist und daß der Käufer auch bei nicht schuldhafter Überschreitung der Abladefrist berechtigt ist, vom Vertrag zurückzutreten.

Die Rechtssprechung der Gerichte und in erster Linie der Schiedsgerichte hat in fortlaufender Entwicklung auf Grund stetiger konformer Entscheidungen allmählich ein Präjudizienrecht geschaffen und fundamentale Rechtsgrundsätze herausgestellt, die für alle Handelszweige gelten. Seine Hauptnahrung saugt das Abladegeschäft jedoch aus den allgemeinen und besonderen Handelsbräuchen, die zum Teil in Usancen kodifiziert sind, und aus den allgemeinen Geschäftsbedingungen, die, soweit sie nicht feststehende Usancen enthalten, nur dann gelten, wenn im Vertrag auf sie Bezug genommen wird. Das Recht des Abladegeschäfts befindet sich kraft seines internationalen Charakters immer in einer Entwicklungsperiode, die einen Abschluß nicht erreichen wird und auch nicht erreichen kann. Das Recht des Abladegeschäfts muß sich fortlaufend den ökonomischen, politischen und juristischen Gegebenheiten anpassen. Völlig verfehlt ist daher der Gedanke, das Recht des Abladegeschäfts jetzt oder später einmal in einem Bundesgesetz zu kodifizieren. Völlig abwegig ist auch der Gedanke, das Recht des Abladegeschäfts — wenn auch nur in seinen Grundzügen — in einem auf Staatsverträgen beruhenden sog. allgemeinen „internationalen Kaufrecht“ festzulegen. Das Abladegeschäft läßt sich nicht in starre Formen pressen. Die freie Entfaltungs- und Entwicklungsmöglichkeit sowie die jederzeitige Abwandelbarkeit darf ihm nicht genommen werden. Im Interesse einer geradlinigen Fortentwicklung des Abladegeschäfts liegt es jedoch, wenn man in gewissen Zeitabständen einen Querschnitt durch die Entwicklungsperiode macht und diejenigen Rechtsgrundsätze aufzuzeigen versucht, die sich im Laufe herausgebildet oder geändert haben. Auf diese Weise wird den interessierten Kreisen die Möglichkeit gegeben, sich zu informieren, Kritik zu üben und sich an der Weiterbearbeitung der Materie zu beteiligen. Sehr zu begrüßen sind die Bemühungen der Internationalen Handelskammer, die in dankenswerter Weise die Incoterms 1953, die allgemeine Standardklauseln enthalten, und die Trade Terms 1953, die die bei überseeischen Abladegeschäften bestehenden allgemeinen Usancen aufzeigen, geschaffen hat.

Im folgenden soll nun der Versuch gemacht werden, einen Grundriß des Rechts des Abladegeschäfts zu geben und insbesondere diejenigen Rechtsgrundsätze herauszustellen, die in den letzten Entwicklungsjahren in Erscheinung getreten sind. Zunächst wird das Cif- bzw. C und F-Geschäft behandelt. Alsdann folgt das Fob-Abladegeschäft, dessen Bedeutung in den letzten Jahren sehr gewachsen ist. Endlich werden das ab Kai-, ex ship- und fas-Geschäft behandelt.

§ 3

Die Leistung des Verkäufers im allgemeinen

Häufig wird die Auffassung in der Literatur und der Judikatur vertreten, daß die Leistungspflicht des Verkäufers lediglich darin bestände, Dokumente über kontraktgemäße Abladung, also Dokumente mit gewissen

zugesicherten Eigenschaften, dem Käufer am Bestimmungsort anzudienen. Entsprechen die Dokumente hinsichtlich der Abladezeit nicht den Kontraktbedingungen, so werden dem Käufer Schadensersatzansprüche gemäß § 463 BGB. wegen „Fehlens zugesicherter Eigenschaften“ zugebilligt. Die Frage, ob die Verpflichtung des Verkäufers sich weiter darauf erstreckt, die Ware selbst abzuladen oder durch einen Dritten abladen zu lassen, wird in verneinendem Sinne beantwortet. Ich glaube nicht, daß eine derartige Konstruktion dem Charakter des Abladegeschäfts gerecht wird. Sie würde zu Ergebnissen führen, die die kaufmännische Rechtsauffassung nicht billigen kann. Folgendes Beispiel aus der Praxis:

Die überseeischen Ablader sagen sich wegen einer außergewöhnlich großen Mißernte, die zu einem starken Anziehen der Preise geführt hat, unter rechtsirrigem Hinweis auf die *clausula rebus sic stantibus* und den Einwand der höheren Gewalt von ihren Verträgen los. Da keine oder so gut wie keine Abladungen erfolgen, kommen logischerweise auch keine Abladedokumente auf den Markt. Kann der Verkäufer nunmehr den Einwand der objektiven Unmöglichkeit der Leistung geltend machen, oder kann der Käufer replizieren, daß der Verkäufer für die positive Vertragsverletzung der Ablader einzustehen habe, da es zu dem Inhalt seiner Leistung gehöre, entweder selbst abzuladen oder durch einen Dritten abladen zu lassen? Der kaufmännischen Verkehrsauffassung entspricht es, daß der Verkäufer für die Pflichtverletzungen der überseeischen Ablader geradzustehen hat.

Ich gelange daher zu der Auffassung, daß bei jedem Abladegeschäft der Verkäufer zwei Verpflichtungen zu erfüllen hat. Er hat zunächst abzuladen oder abladen zu lassen. Er hat ferner die Abladedokumente dem Käufer anzudienen. Es liegen somit zwei getrennte Leistungen mit verschiedenen Erfüllungsorten vor. Der Erfüllungsort für die primäre Leistung ist der überseeische Abladeort, der Erfüllungsort für die sekundäre der Wohnsitz des Käufers.

Es ist nunmehr zu prüfen, in welchem Verhältnis die dem Verkäufer obliegenden beiden Leistungspflichten zueinander stehen. Es ist zunächst festzustellen, daß die Andienungspflicht des Verkäufers nicht etwa eine Nebenleistung darstellt. Beide Verpflichtungen des Verkäufers sind vielmehr als einander gleichwertige Hauptverpflichtungen anzusehen. Der Inhalt der Verpflichtungen des Verkäufers ist jedoch ein anderer, je nachdem er Selbstablader ist oder durch einen Dritten abladen läßt.

Ist der Verkäufer Selbstablader, das heißt, unterhält er am überseeischen Abladeort eine Hauptniederlassung oder eine Zweigniederlassung, verbunden mit einer landwirtschaftlichen oder gewerblichen Produktion, (z. B. Plantage oder Schlachthaus) in der die verkaufte Ware erzeugt wird, so möchte ich das Abladegeschäft als „direktes Abladegeschäft“ bezeichnen. Ist der Verkäufer nicht Selbstablader, so liegt ein „indirektes Abladegeschäft“ vor. Die Unterscheidung ist bedeutsam, weil dem Verkäufer

bei dem direkten Abladegeschäft andere Leistungen obliegen, als bei dem indirekten. Bei dem indirekten Abladegeschäft hat der Verkäufer sich regelmäßig vor oder nach Abschluß desselben in der Weise eingedeckt, daß er seinerseits ein direktes oder indirektes Abladegeschäft geschlossen hat. Die Erfüllung vollzieht sich in der Form, daß der Verkäufer die ihm angedienten Dokumente an den Käufer weitergibt. Das indirekte Abladegeschäft ist daher regelmäßig Glied oder Endglied einer Kette von Abladegeschäften. Zuweilen kommt es jedoch auch vor, daß der Verkäufer à la baisse spekuliert. Dem indirekten Abladegeschäft korrespondiert dann kein Deckungskontrakt. Der Verkäufer hofft, im freien Markt Abladedokumente zu einem niedrigeren als dem Verkaufspreis erwerben zu können. Bei dem indirekten Abladegeschäft hat der Verkäufer Dokumente über vertragsgemäße Abladung anzudienen, sei es, daß er diese im freien Markt oder auf Grund eines korrespondierenden Deckungskontraktes erworben hat. Trotzdem ist aber die Abladung eine Leistung, die der Verkäufer in gleicher Weise wie die Andienung der Dokumente schuldet. Die Abladung ist allerdings eine Leistung, die der Verkäufer nicht in Person zu erbringen hat, die er vielmehr zwangsläufig durch einen Dritten erfüllen lassen muß. Das indirekte Abladegeschäft ist ein Kontrakt, der auf eine Leistung gerichtet ist, von der von vornherein feststeht, daß sie nicht durch den Schuldner persönlich, sondern nur durch einen Dritten bewirkt werden kann. Der Ablader ist demnach immer Erfüllungsgehilfe des Verkäufers, für dessen Verschulden dieser gemäß § 278 BGB. wie für eigenes Verschulden einstehen muß. Beide Leistungen, die Abladung und die Andienung der Dokumente, stehen koordiniert und kumulativ nebeneinander.

Wenden wir uns nunmehr dem direkten Abladegeschäft zu. Man muß hier wiederum das direkte Abladegeschäft im engeren und im weiteren Sinne unterscheiden. Ersteres liegt dann vor, wenn der Gegenstand des Kaufs nur die eigene Abladung des Verkäufers ist, so daß Dokumente über Abladungen Dritter nicht angedient werden dürfen, aber auch nicht geschuldet werden. Von letzterem spricht man dann, wenn der Verkäufer statt eigener Abladung auch fremde Abladung liefern kann. Im Zweifel spricht die Vermutung für das direkte Abladegeschäft im weiteren Sinne¹⁾. Die kaufmännische Verkehrsauffassung steht auf dem Standpunkt, daß die eigene Abladung als ausschließliche Leistung nur dann geschuldet wird, wenn sich dieses aus dem Inhalt des Vertrages, das heißt, aus den ausdrücklichen oder stillschweigenden Parteivereinbarungen ergibt. Das ist der Fall, wenn nach dem Willen der Parteien als Abladung nur das Erzeugnis der Plantagen des Verkäufers oder dessen Sortiment oder Packung, die im Handel bekannt sind, geschuldet werden. Der Gegenstand eines derartigen Kaufes ist eine begrenzte Gattungsschuld. Das Schuldverhältnis beschränkt sich auf die eigenen Abladungen des Verkäufers. Werden diese

¹⁾ Vgl. H. G. Z. 1926 Nr. 99.