



# Lieferung und Transportpapier

## Bedeutung und Auslegung der Begriffe in Lieferbedingungen



Von Rechtsanwalt Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Ahlers & Vogel Bremen

Die Incoterms 2010 verwenden geradezu selbstverständlich die Begriffe „Lieferung“ und „Transportpapier“ oder auch „Dokumente, die die Lieferung nachweisen...“, enthalten aber keine weitergehenden Hinweise zur Begriffsauslegung in Zweifelsfällen. Dieser Beitrag gibt hierzu vertiefende Informationen.

### INHALT

- Begriff der „Lieferung“ nach Incoterms 2010
  - Was bedeutet „Lieferung“?
  - Ergänzende Festlegungen bei Anwendung des CISG
  - Übergabe nach Art. 67 CISG
- Nachweis der Übergabe
- Begriff des „Transportpapiers“ nach Incoterms 2010

### Begriff der „Lieferung“ nach Incoterms 2010

Der Begriff „Lieferung“ hat im Handelsrecht und in der Handelspraxis mehrere Bedeutungen. In der „Einführung zu den Incoterms“ erläutert die ICC mehrere Begriffe, darunter auch das Wort „Lieferung“. In den Incoterms 2010 wird mit Lieferung der „Ort ... bezeichnet, an dem die Gefahr des Verlusts oder der Beschädigung vom Verkäufer auf den Käufer übergeht“.

Für die Praxisfragen reicht diese Definition alleine nicht aus, da nach dem Verständnis der Praxis an das Wort „Lieferung“ unterschiedliche Folgen – und nicht nur die Problematik der Festlegung des Gefahrübergangs – geknüpft werden.

Die Incoterms sprechen davon, dass der Verkäufer die Pflicht hat, die Ware zu liefern (A 4). Hier ist problematisch, in welchem Moment die Ware beispielsweise bei einem Frachtführer abgeliefert wird und damit die Situation eintritt, in der der Käufer die Ware „abnimmt“ beziehungsweise entgegen nehmen muss. Die Incoterms verwenden in A4 die Formulierung „Bereitstellung der Ware“.

Die „Ablieferung“ wird schwierig, wenn ein Nachweis darüber zu erbringen ist, dass eine Ware tatsächlich übergeben wurde, insbesondere wenn die Übergabe nicht an den Abnehmer selber, sondern an einen Beförderer (im Sinne des Art. 67 CISG) erfolgt.

#### Beispiel: Nachweis der Übergabe an den ersten Beförderer

Ein italienischer Exporteur E fertigt Schuhe und liefert diese nach Deutschland. Bei den letzten Schuhlieferungen gibt es Streit. Der Exporteur behauptet, der deutsche Abnehmer habe Waren bestellt. Diese wurde nach Behauptung des Exporteurs der Spedition S zum Transport übergeben, was sich im Nachhinein aber nicht mehr nachweisen lässt, da keine Dokumente über den Transport vorliegen. Der Exporteur geht nur davon aus, dass der deutsche Abnehmer die Warenlieferung erhalten hat.

Der deutsche Abnehmer wiederum bestreitet den Erhalt der Ware und verweigert die Bezahlung der Schuhlieferungen. Kann der Exporteur den Kaufpreis mit Hinweis auf die Übergabe der Ware an die Spedition zu Recht fordern?

Der Exporteur kann die Bezahlung zu Recht fordern, wenn er seine Lieferpflicht nach Incoterms – Regel A 4 bereits mit Übergabe der Warenlieferung an den S als „ersten fremden Beförderer“ erfüllt hat und dies auch nachweisen kann. Fraglich ist hier, ob die Übergabe der Ware an einen fremden Beförderer grundsätzlich schon zur Erfüllung der Leistungspflicht nach A 4 ausreicht oder ob weitere Voraussetzungen zu erfüllen sind.

Die Regelungen des CISG kommen hier nicht nur als Hilfe zur Auslegung der Incoterms – Regeln zur Anwendung, sondern grundsätzlich auch

schon deshalb, weil die Geschäftspartner ihre Sitze in Vertragsstaaten des CISG haben (vgl. Art. 1 CISG).

#### Was bedeutet „Lieferung“?

Der Begriff Lieferung in der Incoterms – Regel A 4 beschreibt die zentrale Pflicht des Verkäufers. In Art. 30 CISG zielt der Ausdruck „Lieferung“ auf die bloße Leistungshandlung ab, zu der der Verkäufer verpflichtet ist, um dem Käufer den Besitz an der Ware zu verschaffen. Der zu bewirkende Leistungserfolg, nämlich der Besitzerwerb des Käufers, ist hingegen nicht mit eingeschlossen.

Festzuhalten ist zunächst, dass die Incoterms – Regeln die Formulierung so verwenden, wie auch der Ausdruck im Sinne des Art. 30 CISG genutzt wird. Art. 30 CISG weicht von der „normalen“ Übergabe nach den deutschen Kaufrechtsvorschriften des § 433 Abs. 1 BGB dadurch ab, dass der Verkäufer zur bloßen „Lieferung“, nicht aber zur „Übergabe“ (wie in § 929 BGB gefordert) verpflichtet ist. Dieser Unterschied ist aber nicht sachlich, sondern nur rechtstechnisch zu verstehen:

Während der Ausdruck „Lieferung“ auf eine Leistungshandlung abzielt, zu der der Verkäufer verpflichtet ist, um dem Käufer den Besitz an der Ware zu verschaffen, schließt der Ausdruck „Übergabe“ auch den Leistungserfolg, nämlich die Inbesitznahme durch den Käufer mit ein.

#### Ergänzende Festlegungen bei Anwendung des CISG

Art. 30 CISG geht über den Begriff der „Lieferung“ hinaus und fordert, dass der Verkäufer die die Ware betreffenden Dokumente zu übergeben und das Ei-

gentum an der Ware zu übertragen hat. Dieser Aspekt kann hier nicht vertieft werden, da der Ausgangsfall hierzu keine weiteren Angaben macht.

Streitig ist im Ausgangsfall dagegen, ob überhaupt eine „Lieferung“ als solche erfolgt ist, da die Ware einem Beförderer zum Transport übergeben worden war. Hierfür ist Art. 67 CISG heranzuziehen.

### Übergabe nach Art. 67 CISG

Art. 67 Abs.1 CISG sieht bei einer Beförderung der Ware durch einen Dritten vor, dass die Ware dem ersten Beförderer zur Übermittlung an den Käufer übergeben wird (Art. 67 Abs. 1 Satz 1 CISG). Es reicht nicht, dass der Verkäufer die Ware nur zur Verfügung stellt, sondern er muss sie in die Obhut des Beförderers übergeben. Dabei differenziert das CISG (anders als die Incoterms – Klauseln) nicht nach Transportarten, sondern verwendet nur den Begriff der *Übergabe*. Wann der Moment der Übergabe eintritt, kann aus der verwendeten Incoterms – Klausel entnommen werden.

Vorausgesetzt wird ferner, dass die Ware eindeutig dem Vertrag zuzuordnen ist, Art. 67 Abs. 2 CISG. Dies kann durch an der Ware angebrachte Kennzeichnung geschehen oder durch Beförderungsdokumente oder Anzeige an den Käufer erfolgen. Genau dies wird hier aber vom Käufer bestritten.

### Nachweis der Übergabe

Nach Art. 7 Abs. 2 CISG muss derjenige, der aus einer Norm die für sie günstigen Rechtsfolgen herleiten möchte, das Vorliegen dieser Voraussetzungen beweisen. Daher muss der Verkäufer beweisen, dass die Voraussetzungen des Art. 67 CISG vorliegen. Mangels Transportnachweisen beziehungsweise wegen Fehlens der Bescheinigungen von S kann der E nicht nachweisen, dass er die Warenlieferungen zum Transport übergeben hat.

Das Ergebnis des Beispiels ist daher: E kann keinen Kaufpreis fordern.

### Begriff des „Transportpapiers“ nach Incoterms 2010

Die Incoterms – Klauseln haben in der Incoterms – Regel A 8 die Festlegungen der Anforderungen, die an das „Transportdokument“ gestellt werden.

Dabei ist die Ausgestaltung der Regel A 8 bei den Incoterms – Klauseln unterschiedlich und

- fordert entweder nur einen „Nachweis der Lieferung“ (z.B. FCA A 8)
- oder aber die Ausgestaltung des Transportdokuments als Traditions- und Inhaberpapier (z.B. CPT A 8).

Die einleitende Begriffserläuterung (Incoterms 2010, Einführung, Erläuterung der verwendeten Begriffe, „Transportdokument“) ist missverständlich: Hier wird nämlich nur der erstgenannte Fall angesprochen: „Es handelt sich um ein Dokument, das beweist, dass die Lieferung stattgefunden hat...“.

Die jeweilige Incoterms – Regel A 8 der eingesetzten Incoterms – Klausel legt daher fest, ob es sich im Einzelfall nur um ein *Beweisdokument* oder aber um ein *Traditionspapier* handeln muss.

Transportdokumente werden aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktionen in zwei Gruppen unterschieden:

- *Traditionspapiere* – Dokumente, die eine Wertpapierfunktion haben, da sie Ware repräsentieren. Im Zusammenhang mit dem Warentransport bedeutet dies, dass die Übergabe der Dokumente (Konnossement, Order-Lagerschein) der Warenübergabe entspricht.
- *Frachtbriefe* – Dokumente, die als Nachweis dafür dienen, dass die Ware versendet wurde oder zum Transport an den Frachtführer übergeben wurde. Nach den verwendeten Transportmitteln wird unterschieden:
  - Luftfracht-/Bahnfracht-/LKW-Frachtbrief
  - Seefrachtbrief (nicht begebbar)
  - Beförderungsdokument für den kombinierten Transport.

Hinsichtlich der Rechtswirksamkeit, Beweiskraft und Durchsetzbarkeit eines Transportdokuments sind Besonderheiten zu beachten. So gibt es oft abweichende Verfahrensweisen: In einigen Staaten (Deutschland, China, Niederlande, Polen, Spanien, Türkei) ist das *Datieren* Pflicht, während andere diese Voraussetzung gar nicht kennen, sondern sie nur als allgemeine Praxis („common practice“) sehen (USA, England, Australien, Kanada u.a.).

Selbst wenn ein Datum auf das Konnossement gesetzt wird, gibt es noch unterschiedliche Verfahrensweisen: In einigen Staaten bezeichnet das Datum den Tag der *Unterzeichnung des Konnossements* (Korea, Italien, Japan, Niederlande), in anderen dagegen den Tag der *Ausstellung des Konnossements* (Deutschland, Polen) oder den Tag der *Inempfangnahme der Ware* zur Verladung an Bord des Schiffes (USA) oder den Zeitraum von bis zu 24 Stunden, gerechnet ab dem Moment der Verladung an Bord des Schiffes (Spanien). Die Incoterms 2010 Regeln sehen jedenfalls in A 8 eine Datierung des Transportdokuments vor, machen aber keine weitere Angabe, welches Datum zu verwenden ist.

Auch das *Unterzeichnen des Konnossements* ist weltweit unterschiedlich. In einigen Staaten ist es Pflicht (Argentinien, China, Japan, Niederlande, Polen, Spanien, Türkei), während andere Staaten hierin keine Pflicht sehen (Deutschland, USA, England, Australien u.a.). Stattdessen sind in diesen Staaten die Konnossemente „nur auf Wunsch“ zu unterzeichnen (Deutschland) oder „üblicherweise“, weil die Banken dies unter der Abwicklung von Dokumentenakkreditiven so vorschreiben (USA, England, Kanada u.a.).

Über die Warenbeschreibung hinaus werden gelegentlich noch *weitere Angaben in den Transportdokumenten* verlangt. Einige Staaten verlangen, dass der Name des Carrier angegeben wird (Deutschland, China, Japan u.a.), teilweise sogar zusätzlich auch die Anschrift des Carrier (Deutschland, Norwegen u.a.), während andere die Nennung des Geschäftssitzes fordern (Italien).

Das Konnossement besteht üblicherweise aus einem Dokumentensatz, der sämtliche Originalausfertigungen (die Anzahl der Originalausfertigungen ist auf dem Vordruck zu vermerken) umfasst. Jede einzelne Ausfertigung der Originale repräsentiert die Ware und kann deshalb durch Vorlage den Herausgabeanspruch auslösen, während die restlichen Originalausfertigungen ihre Rechtsgültigkeit verlieren.

Die Incoterms 2010 Regeln gehen in A 8 auf den „full set of documents“ ein, soweit anwendbar.