

RECHTSVERGLEICHENDE ABHANDLUNGEN
HERAUSGEGEBEN VON HEINRICH TITZE UND MARTIN WOLFF

IV

DIE GEFAHRTRAGUNG BEIM KAUFVERTRAG

IN RECHTSVERGLEICHENDER
DARSTELLUNG

VON

DR. JUR. GEORG EISSER

GERICHTSASSESSOR
PRIVATDOZENT AN DER UNIVERSITÄT
GIESSEN



VERLAG VON JULIUS SPRINGER · BERLIN 1927

RECHTSVERGLEICHENDE ABHANDLUNGEN
HERAUSGEGEBEN VON HEINRICH TITZE UND MARTIN WOLFF

IV

DIE GEFAHRTRAGUNG BEIM KAUFVERTRAG

IN RECHTSVERGLEICHENDER
DARSTELLUNG

VON

DR. JUR. GEORG EISSER

GERICHTSASSESSOR
PRIVATDOZENT AN DER UNIVERSITÄT
GIESSEN



VERLAG VON JULIUS SPRINGER · BERLIN 1927

ISBN-13: 978-3-642-93813-9 e-ISBN-13: 978-3-642-94213-6
DOI: 10.1007/978-3-642-94213-6

ALLE RECHTE, INSBESONDERE DAS DER ÜBERSETZUNG
IN FREMDE SPRACHEN, VORBEHALTEN.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung	I
§ 1. Der Begriff Gefahr im Recht der Schuldverhältnisse	2
§ 2. Internationales Privatrecht	5
§ 3. Überblick über die gesetzliche Regelung der Gefahrtragung in den wichtigsten Staaten	7
I. Spezieskauf	7
1. periculum est emptoris 7. — 2. Traditionsprinzip 8.	
II. Gattungskauf	9
1. Deutschland 9. — 2. Österreich 12. — 3. Nordische Länder 13. — 4. Frankreich und Belgien 14. — 5. Italien 16. — 6. Spanien 17. — 7. Schweiz 17. — 8. Holland 18. — 9. England 19. — 10. Vereinigte Staaten 20. — 11. Rußland 21.	
§ 4. Gefahrtragung und Klauseln	22
I. Ohne Abweichung von der gesetzlichen Regelung	23
1. Cifklausel 23. — 2. a) CF-Klausel 27; b) Ab, frei, franko usw. 28.	
II. Mit Übergang der Gefahr während des Transportes	31
1. Fobklausel 31. — 2. Frei Schiffsseite 33.	
III. Die Preisgefahr geht erst im Bestimmungsort auf den Käufer über .	34
1. „Glückliche Ankunft vorbehalten“ usw. 34. — 2. „Ausgeliefertes Gewicht“ usw. 38.	
IV. Preis- und Leistungsgefahr gehen erst im Bestimmungsort auf den Käufer über	41
§ 5. Vereinheitlichungsbestrebungen	45
I. Handelskreise	45
II. Rechtswissenschaft	47
III. Die verschiedenen Entwürfe	48
IV. Allgemeine Kritik	54
V. Entwurf eines „allgemeinen“ internationalen Privatrechts	56
Sachverzeichnis	59

Einleitung.

Die Nachkriegsverhältnisse haben zu einer starken Belebung gerade des internationalen Handels geführt; von den Gründen, die diese Entwicklung begünstigen, sei hier nur erwähnt, daß eine Reihe von Staaten neu entstanden sind und daß andre Völker wegen Verlustes ihrer Rohstoffquellen die Produkte, die sie früher im Inland besaßen, jetzt vom Ausland beziehen müssen. Gerade die Fragen, die sich aus dem internationalen Güteraustausch ergeben, sind daher in unseren Tagen von besonderer Bedeutung.

Ein- und Ausfuhr erfolgen, juristisch betrachtet, zur Ausführung von Kaufverträgen, mag es sich dabei um den einfachen Kauf einer genau bezeichneten Einzelsache oder um langjährige Lieferungsverträge über gewaltige Mengen von nur der Gattung nach bestimmten Waren handeln. Für die Wirtschaft ist es nun von besonderem Interesse, zu wissen, von welchem Zeitpunkt an der Käufer den vereinbarten Kaufpreis zahlen muß ohne Rücksicht darauf, ob er die Ware erhält oder nicht; will der Jurist dieses Problem bezeichnen, so spricht er von dem Übergang der Gefahr auf den Käufer. Der wirtschaftlich Mächtige wird eine ihm möglichst günstige Regelung der Gefahrtragung erstreben, indem er vertragliche Vereinbarungen durchzusetzen sucht, nach denen die Ware auf Gefahr seines Kontrahenten reist; ist er Verkäufer, so bestimmen seine ein für allemal ausgebildeten Lieferungsbedingungen, denen sich der Käufer namentlich bei monopolartiger Stellung des Verkäufers regelmäßig fügen muß, beispielsweise, daß die Ware bereits vom Verlassen der Fabrik an auf Gefahr des Käufers transportiert wird. Ist umgekehrt der Käufer der wirtschaftlich Stärkere, so erklärt er sich erst dann zur Preiszahlung bereit, wenn der Kaufgegenstand in seinen Besitz (z. B. gewerbliche Niederlassung) oder mindestens seinen Bereich (z. B. Bahnstation seiner gewerblichen Niederlassung, Ankunftshafen und dgl.) gekommen ist; die mannigfachen Gefahren, denen die Ware auf der Reise von der Fabrik zum Hafen, während des Abladens in das Schiff und auf See, bei der Ausladung und während des Transports an den endgültigen Bestimmungsort ausgesetzt ist, muß der Verkäufer tragen. Entsprechend bilden sich die Handelsusancen der einzelnen Branchen aus; die vertragliche Regelung der Gefahrtragung erfolgt nun, wie wir in § 4 sehen werden, nicht für sich allein, sondern im Zusammenhang mit Vereinbarungen z. B. über die Zahlung der Transportkosten; sie beeinflußt aber naturgemäß auch die Preisgestaltung.

Die Rechtswissenschaft hat in dieses Ringen der Wirtschaftsgruppen nicht einzugreifen; ihr liegt es ob, dem Handel die verschiedenen Möglichkeiten der vertraglichen Gestaltung nachzuweisen und die mannigfachen Folgen der einzelnen Abmachungen klarzulegen. Man kann nun leider nicht behaupten, daß die Jurisprudenz dieser Aufgabe in vollem Umfang gerecht wird; an der Unvollkommenheit ihrer Lösung ist vor allem die Mehrdeutigkeit des Gefahrbegriffes schuld, die sich in Gesetzgebung und Literatur findet¹⁾. Eine Klarstellung seiner verschiedenen Bedeutungen erscheint um so nötiger, je bedeutsamer der Gattungskauf dank der Entwicklung des modernen Verkehrs wird.

Die Regelung der Gefahrtragung in den einzelnen Gesetzgebungen und auch die Auslegung der handelsüblichen Klauseln stimmt in den verschiedenen Staaten nicht überein²⁾; es ist daher zu begrüßen, daß die International law association auf der Stockholmer Konferenz 1924 gemäß dem Antrage KATZ einen Ausschuß mit der Aufgabe eingesetzt hat, internationale Regeln über den Übergang der Gefahr bei Überseekäufen zu entwerfen³⁾. Obwohl seit dieser Anregung die Erörterung dieses Problems⁴⁾ in Gang geblieben ist und manche recht wertvolle Arbeit entstanden ist, erschien eine endgültige Beschlußfassung auf der Wiener Konferenz 1926 der International law association im Hinblick auf die mannigfachen Widersprüche selbst im Gebiet der einzelnen Rechtsordnung noch nicht ratsam⁵⁾. Bei der besonderen Wichtigkeit und der praktischen Bedeutung dieses Themas sollen daher im folgenden einige Ausführungen gegeben werden, die sich mit der Gefahrtragung bei Überseekäufen und Überlandkäufen befassen.

§ 1. Der Begriff Gefahr im Recht der Schuldverhältnisse.

Von Gefahr spricht man im deutschen Recht in mehrfacher Beziehung, soweit es sich um Schuldverhältnisse handelt⁶⁾.

¹⁾ Vgl. unten § 1; gegen diesen Sprachgebrauch haben sich FISCHER in JHERINGS Jahrb. Bd. 51, S. 226 ff., insbes. S. 238, und PLANCK-SIBER⁴, Erläuterung 4b zu § 243 gewandt.

²⁾ Vgl. unten §§ 3 und 4.

³⁾ International law association: Report of the 33. Conference Stockholm 1924, S. 385 ff.

⁴⁾ Vgl. GROSSMANN: „Weltusancen für den Überseekauf“ in Hans. Rechtszeitschr. Bd. 8 (1925), Sp. 81 ff. und „Weltkonditionen für den Cifkauf“, Wirtschaftsdienst 1926, S. 636 ff.; LISSNER in „Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin“ 1925, S. 1094—1097; WÜSTENDÖRFER in Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9 (1926), Sp. 441 ff.; Anlage zu Nr. 9 der Geschäftlichen Mitteilungen des Reichsverbands der deutschen Industrie vom 31. III. 1926. Vor der Stockholmer Konferenz ist erschienen: SCHMITZ, JOSEF: Die Gefahrtragung bei Kauf- und Werkvertrag im Gebiet des deutschen und romanischen Rechts, Greifswalder Dissertation 1918.

⁵⁾ ABEL in Bl. Int. Pr. Bd. 2 (1927), Sp. 18; vgl. auch unten § 5 S. 48.

⁶⁾ Daneben wird der Ausdruck der Gefahr auch gebraucht, um das sogenannte *periculum rei* zu bezeichnen.

I. Einmal bezeichnet man den Umstand (§ 275), daß durch den vom Schuldner nicht zu vertretenden Untergang einer als species geschuldeten Sache der Schuldner von der Verpflichtung zur Leistung frei wird, der Gläubiger also die Erfüllung nicht mehr erlangt, mit dem Ausdruck: der Gläubiger trage die Gefahr¹⁾; daher nennt man insbesondere auch die bei der Konzentration von Gattungsschulden²⁾ eintretende Beschränkung der Leistungspflicht des Schuldners auf die ausgeschiedene Ware (§§ 243² und 300² BGB.) einen Gefahrübergang auf den Gläubiger³⁾; es ist sowohl nach § 275, wie auch nach §§ 243² und 300² gleichgültig, ob es sich um ein- oder zweiseitige Verträge oder um außervertragliche Schuldverhältnisse handelt⁴⁾.

II. Im Gegensatz dazu wird der Begriff „Gefahr“ bei gegenseitigen Verträgen in einem anderen Sinne und zwar nur dann angewandt, wenn die Frage auftaucht, ob der Vertragsgegner zu seiner Gegenleistung auch in dem Fall verpflichtet ist, wenn er infolge eines von keiner Seite zu vertretenden Untergangs des geschuldeten Gegenstandes nichts erhält. Diese Frage ist von besonderer Bedeutung beim Kauf⁵⁾. Der Satz: „der Verkäufer trägt die Gefahr“, besagt demnach, daß der Verkäufer im Fall des Untergangs der Ware die Bezahlung des Kaufpreises nicht verlangen kann; geht dagegen die Ware erst nach dem Gefahrübergang auf den Käufer unter, so behält der Verkäufer den Anspruch auf die Gegenleistung; der Käufer ist mit dem *periculum obligationis* belastet. Wenn man daher mit CROME⁶⁾ Gefahrtragung als Verpflichtung definiert, die eigene Leistung machen zu müssen, ohne die Gegenleistung zu erhalten, so ist sein Widerspruch gegen die Ausdrucksweise: „der Verkäufer trägt nach § 446 bis zur Übergabe die Gefahr“, an und für sich berechtigt; denn der Verkäufer wird ja bei Untergang der Ware, den er nicht zu vertreten hat, nach § 323 BGB. auch von seiner Lieferungsspflicht frei. Versteht man aber unter Gefahrtragung nur die Frage nach dem Schicksal der Gegenleistung⁷⁾, so kann man in Übereinstimmung mit dem üblichen Sprachgebrauch den Verkäufer bis zu

1) Vgl. z. B. OERTMANN: Recht der Schuldverhältnisse³⁻⁴ Anm. I zu § 275; NOLTE, Z. f. d. g. HR. Bd. 89 (1926), S. 51 f.; VON TUHR: Allgem. Teil des schweizerischen Obligationenrechts S. 49.

2) Vgl. § 3 II.

3) Vgl. PLANCK-SIBER⁴ § 243 Erl. 4b S. 50 und die dort Zitierten mit Bedenken gegen diesen Sprachgebrauch.

4) Auch das Gesetz spricht bei Geldschulden im § 270 BGB. von Gefahr und meint damit, daß der Schuldner zur nochmaligen Leistung verpflichtet bleibt, wenn das Geld auf dem Transport verloren geht; vgl. dazu PLANCK-SIBER⁴, Anm. 3 zu § 270.

5) Vgl. auch NOLTE, Z. f. d. g. HR. Bd. 89 (1926), S. 52 f.

6) System des deutschen bürgerl. Rechts Bd. 2, S. 414, Anm. 2.

7) Vgl. z. B. OERTMANN l. c. § 323 Anm. I und 2 S. 189; PLANCK-SIBER, § 323 Anm. I S. 367.

einem bestimmten Zeitpunkt die Gefahr tragen lassen; auf diese Ausdrucksweise führt auch das Gesetz hin, das in den §§ 446 f. ja ausdrücklich von einem Übergang der Gefahr spricht.

III. Um die Mehrdeutigkeit des Begriffes Gefahr zu vermeiden, ist wiederholt versucht worden, durch Zusätze den jeweiligen Sinn des unklaren Wortes festzulegen; so wird die Gefahr dann, wenn es sich um das Schicksal der Gegenleistung handelt, von WÜSTENDÖRFER¹⁾ „Vergütungs- oder Preisgefahr“, von VON TUHR²⁾ „Gefahr des Kaufpreises“, von NOLTE³⁾ „Gegenleistungsgefahr“ genannt, während die Gefahr im Sinn der Konzentration des Schuldverhältnisses auf eine bestimmte Sache nach WÜSTENDÖRFER und NOLTE als „Leistungsgefahr“, nach VON TUHR „als Gefahr der Sache“⁴⁾ bezeichnet werden soll. Unseres Erachtens sind die Ausdrücke „Preisgefahr“ und „Leistungsgefahr“ ganz treffend gewählt; es dürfte sich aber vielleicht empfehlen, in den Fällen des Leistungsgefahrüberganges einfach von Konzentration oder dergleichen zu sprechen⁵⁾.

Übrigens besteht auch im Ausland eine gewisse Unsicherheit über den Gefahrbegriff⁶⁾; so verwendet das Schweizer Obligationenrecht in Art. 185 in Verbindung mit Art. 119 Abs. 3 den Begriff Gefahr im Sinn von Preisgefahr, während es im Art. 481 den uneigentlichen Verwahrer zum Gattungsschuldner macht und auf ihn die Gefahr, hier also im Sinn von Leistungsgefahr, übergehen läßt⁷⁾. Ebenso unklar ist der Sprachgebrauch in Österreich⁸⁾; und auch in Frankreich wird *risque* sowohl zur Bezeichnung der Leistungs- wie auch der Preisgefahr verwendet⁹⁾. Wenn schließlich das schwedische und dänische Kaufgesetz im § 17 die Gefahrtragung durch den Käufer durch den Zusatz erläutert, daß er den Preis zahlen muß, auch wenn die Sache zufällig zugrunde gegangen oder verschlechtert ist, so scheint auch hier mit dem Gefahrbegriff nicht immer eine einheitliche Vorstellung verbunden zu werden¹⁰⁾.

¹⁾ Hans. Rechtszeitschr. Bd. 1 (1918), Sp. 334 ff. und Bd. 9 (1926), Sp. 491 ff.; ebenso HARDER: Die überseeische Sammelsendung S. 28 f. und GROSSMANN, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 8 (1925), Sp. 81 f.

²⁾ Allgemein. Teil des schweizerischen Obligationenrechts S. 50.

³⁾ Z. f. d. g. HR. Bd. 89 (1926), S. 52.

⁴⁾ Bedenklich wegen der Möglichkeit der Verwechslung mit dem *periculum rei*.

⁵⁾ So PLANCK-SIBER, § 243 Erl. 4 b S. 51.

⁶⁾ Gegen GROSSMANN l. c. Sp. 82 Anm. 3. ⁷⁾ Vgl. VON TUHR l. c. S. 49.

⁸⁾ KRASNOPOLSKI: Österreichisches Obligationenrecht S. 125 ff.

⁹⁾ Vgl. außer den bei GROSSMANN l. c. Sp. 82 Anm. 3 Angeführten auch z. B. BAUDRY-LACANTINERIE: Précis de droit civil¹³ (1925) Bd. 2, S. 70, Nr. 155, wo als *vraie question des risques* allerdings nur die Preisgefahr angegeben wird. Ferner ist zu vergleichen COLIN-CAPITANT: Cours élémentaire de droit civil français⁸ (1921) Bd. 2, S. 338 ff. Die Leistungsgefahr wird als *risque* bezeichnet bei PIERRE BAYARD: Dictionnaire des transports maritimes et mixtes et des ventes maritimes 1924 S. 554 Art. Vente par navire désigné.

¹⁰⁾ Vgl. auch ALMÉN-NEUBECKER: Das skandinavische Kaufrecht Bd. 1, S. 218.

§ 2. Internationales Privatrecht.

I. Im internationalen Verkehr ist die anzuwendende Rechtsordnung nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts zu bestimmen. Das EG. zum BGB. enthält nun bekanntlich für das Anwendungsgebiet des Rechtes der Schuldverhältnisse keine Regelung; Theorie und Praxis haben diese Lücke so ausgefüllt¹⁾, daß in erster Linie, soweit nicht zwingende Rechtssätze des heimischen Rechts im Wege stehen²⁾, die Parteien ausdrücklich oder stillschweigend³⁾ diejenige Rechtsordnung bestimmen können, der sie ihre gesamten Rechtsbeziehungen aus dem Vertragsverhältnis unterwerfen wollen⁴⁾. Nur wenn keine Parteivereinbarung vorliegt und auch sonstige Gründe nicht für die Anwendung einer bestimmten Rechtsordnung sprechen⁵⁾, unterliegt das Rechtsverhältnis nach einer Ansicht dem Recht, das am Erfüllungsort gilt⁶⁾, während andere die Rechtsordnung anwenden, die sich aus dem Personalstatut des Schuldners ergibt, wobei entweder seine Staatsangehörigkeit⁷⁾ oder sein Wohnsitz⁸⁾ maßgebend sein soll. Für gegenseitige Verträge ergibt sich aber dann die Anwendbarkeit zweier Rechtsordnungen nebeneinander⁹⁾, ob man sich nun für die Theorie von der Maßgeblichkeit des

¹⁾ Vgl. dazu SILBERSCHMIDT, Z. f. inter. Recht Bd. 20 (1910), S. 487ff. und STINZING, J. W. 1924 Bd. 2, S. 1347 mit Überblick über die deutsche Rechtsprechung.

²⁾ Ebenso in der Schweiz; vgl. BOERLIN in Zeitschr. f. schweiz. Recht Bd. 55 (1914), S. 200f.

³⁾ So Sprache des Vertrags; Verwendung von *termini technici* einer bestimmten Rechtsordnung; Abschluß von Geschäften mit großen Unternehmungen, die derartige Geschäfte nur typisch abschließen, und derartiges mehr. Vgl. auch WALKER: Internat. Privatrecht⁴ S. 359ff.

⁴⁾ Das für das Rechtsverhältnis an und für sich in Betracht kommende Recht muß die vertragliche Unterwerfung unter eine andere Rechtsordnung zulassen; vgl. zu der Frage, welche Rechtsordnung das ist, WALKER l. c. S. 353ff.; das RG. hat in der öfters bekämpften Entscheidung Bd. 108 S. 243 das deutsche Recht als zur Lösung dieser Vorfrage berufen bezeichnet.

⁵⁾ Z. B. unterliegt das Mietsverhältnis einer unbeweglichen Sache der *lex rei sitae*.

⁶⁾ So RG. in ständiger Praxis; vgl. RG. Bd. 108, S. 243; Bl. Int. Pr. 1926, Sp. 47; vgl. für die Schweiz: Handelsgericht des Cantons Aargau in Schweiz. JurZtg. Bd. 22 (1925/26) S. 190 Nr. 36; das Urteil stellt grundsätzlich ab auf das am Erfüllungsort geltende Recht, wobei für die Feststellung des Erfüllungsortes unbedenklich das schweiz. Recht angewandt wird, verwendet dann aber nebeneinander Holländer und Schweizer Recht, letzteres als *lex fori*, soweit die holländischen Rechtsregeln nicht „in genügender Klarheit vorliegen“.

⁷⁾ ZITELMANN: Intern. Privatrecht Bd. 1, S. 83ff., Bd. 2, S. 366; vgl. auch SILBERSCHMIDT l. c. S. 492ff. Weitere Literaturangaben bei WALKER l. c. S. 345f.

⁸⁾ So z. B. MITTEIS in Verhdlg. des 24. Deutsch. Juristentages 1898 Bd. 4, S. 101ff.; vgl. WALKER l. c. S. 347.

⁹⁾ ALMÉN-NEUBECKER, Bd. I, S. 53ff.; WALKER l. c. S. 333. Ebenso die Praxis; vgl. Bl. Int. Pr. 1926, Sp. 46ff.

Erfüllungsortes entscheidet oder das Personalstatut die Rechtsordnung bestimmen läßt.

II. Da nun, wie im § 3 auszuführen ist, die verschiedenen Rechtsordnungen in der Regelung der Gefahrtragung keineswegs übereinstimmen, so ist für unsere Betrachtung zunächst die Frage aufzuwerfen, ob hierfür die Rechtsordnung des Verkäufers oder des Käufers maßgebend sein soll¹⁾. Es wird sich empfehlen, auch hier die Leistungs- und die Preisgefahr getrennt zu behandeln.

Für die Leistungsgefahr ist, je nach der Stellungnahme zu der eben S. 5 bei Anm. 6f. erwähnten Streitfrage, entweder die sich aus dem Personalstatut des Verkäufers ergebende oder die an seinem Erfüllungsort geltende Rechtsordnung maßgebend; sie bestimmt, welchen Umfang seine Verpflichtung hat. Dagegen wird für die Preisgefahr die Rechtsordnung, die die Verpflichtung des Käufers überhaupt beherrscht, anzuwenden sein²⁾. Es müssen also alle Voraussetzungen, aber auch nicht mehr, erfüllt sein, die von der Rechtsordnung des Käufers aufgestellt sind, damit er zur Bezahlung des Kaufpreises trotz des von keiner Seite zu vertretenden Untergangs der Ware verpflichtet bleibt. Im § 3 I 1 wird darauf hingewiesen werden, daß in Frankreich, Belgien, Italien, England und in der nordamerikanischen Union in der Regel Eigentums- und Gefahrübergang zusammenfallen; es handelt sich dabei allerdings nicht um zwingendes Recht. Man wird daher annehmen können, daß selbst in dem Fall, in dem die Rechtsordnung des Käufers normalerweise den Eigentums- und den Gefahrübergang miteinander verknüpft, die verkaufte Sache selbst aber sich in einem Land befindet, dessen Rechtsordnung³⁾ zum Erwerb des Eigentums mindestens die Tradition erfordert, doch die Gefahr vor dem dinglichen Erwerb auf den Käufer übergeht. Da aber bei dem in der Praxis maßgebenden Versandungskauf von Gattungswaren sich eine gewisse Annäherung der einzelnen Rechte feststellen läßt, ist die Möglichkeit von Widersprüchen nicht so sehr groß⁴⁾.

¹⁾ v. BAR, Theorie und Praxis des intern. Privatrechts Bd. 2, S. 16 und S. 107, will bei solchem Widerstreit die dem Beklagten günstigere Rechtsordnung anwenden; ein kaum zu billiges Prinzip.

²⁾ Vgl. ZITELMANN l. c. Bd. 2, S. 427f., insbes. S. 442f.; ferner RG. in SEUFFERTS Archiv Bd. 80, Nr. 132, S. 234f.; ebenso ALMÉN-NEUBECKER, Bd. I, S. 127, Anm. 37 zu § 10. Abweichend wendet OLG. Hamburg in Z. f. i. R. Bd. 21 (1911), S. 68 (= SOERGEL: Rechtsprechung 1911, S. 184, Nr. 2) die Rechtsordnung des Verkäufers an.

³⁾ Diese Rechtsordnung beherrscht als *lex rei sitae* nach neuerer Anschauung auch die Mobilien; vgl. WOLFF: Sachenrecht § 89 II und WALKER l. c. S. 298 ff.

⁴⁾ Vgl. Urteile der gemischten Schiedsgerichtshöfe bei LESKE-LOEWENFELD: Die Rechtsverfolgung im internationalen Verkehr Bd. 5, Teil 1, Nr. 79, S. 156; Teil 2, Nr. 9, S. 25, Nr. 126, S. 243.

§ 3. Überblick über die gesetzliche Regelung der Gefahrtragung in den wichtigsten Staaten.

Bei dem Überblick über die Regelung der Gefahrtragung an Hand der verschiedenen Gesetzgebungen ist vom Spezieskauf auszugehen, den die wichtigsten Kodifikationen der Behandlung des Kaufvertrags zugrunde legen. Und zwar werden die Bestimmungen für den Platzkauf gegeben; öfters findet sich daneben noch eine Sonderregelung für den Versendungskauf. Erst dann ist der praktisch viel bedeutsamere Gattungskauf zu behandeln.

I. Der Gefahrübergang beim Spezieskauf wird entweder an den Abschluß des Kaufvertrags oder an die Übergabe des Kaufgegenstandes an den Käufer geknüpft.

1. Die jedenfalls das gemeine Recht¹⁾ beherrschende Regel: „periculum est emptoris“ deckt sich mit der Regelung in Frankreich, Belgien (cc. Art. 1138 und 1583) und Italien (cc. Art. 1125 und 1448), in Spanien²⁾ und in der Schweiz (Obligationenrecht Art. 185 Abs. 1) wie auch in Holland (Art. 1496 des BGB.), in England (sale of Goods Act section 20 und 18) und in 27 Staaten der nordamerikanischen Union (The uniform Sales Act section 19 und 22) sowie im sowjetrussischen Gesetzbuch (§ 186 in Verbindung mit § 66)³⁾. Wenn der Käufer bereits vom Abschluß des Kaufvertrags an die Gefahr trägt, so ist eine besondere Regelung für den Gefahrübergang beim Versendungskauf nicht nötig. Mit Ausnahme Spaniens⁴⁾, der Schweiz⁵⁾ und Hollands⁶⁾ geht in Ermanglung abweichender Vereinbarung das Eigentum bereits mit dem Abschluß des Kaufvertrags und damit im Zeitpunkt des Gefahrüberganges über. Dennoch erübrigt sich eine Bestimmung über die Gefahrtragung nicht⁷⁾; denn abgesehen von der Verpflichtung des Verkäufers, dem Käufer das

¹⁾ Die Gültigkeit dieses Satzes für das klassische römische Recht bestreitet FRANZ HAYMANN (SAVIGNY-Zeitschr., Rom. Abtlg. Bd. 41, S. 44ff.); vgl. auch RABEL ebenda Bd. 42, S. 543ff. und den Widerspruch von SECKEL in den Sitzungsberichten der Preuß. Akademie der Wissenschaften, Phil.-Hist. Klasse Jhg. 1923, S. 149.

²⁾ Vgl. JOSÉ MARIA MANRESA Y NAVARRO: Commentarios al código civil español Bd. 10, 3. Aufl. (1919), S. 81. Vgl. ferner Art. 333, 332 in Verbindung mit 339 des spanischen Código de Comercio.

³⁾ FREUND: Das Zivilrecht Sowjetrußlands S. 202; vgl. auch SAWADSKY in „Das Recht Sowjetrußlands“ S. 272 und 302.

⁴⁾ Tradition ist zum Eigentumsübergang gefordert in Art. 609; vgl. Art. 1095, S. 2; doch ist ihre Form nach CROME: Grundzüge des romanischen Rechts (Enzyklopädie der Rechtswissenschaft von HOLTZENDORFF-KOHLER Bd. 2, 1914) S. 365, Anm. 2 außerordentlich erleichtert.

⁵⁾ Art. 714 des schweiz. Zivilgesetzbuchs verlangt zur Übertragung des Fahrniseigentums Übergang des Besitzes auf den Erwerber. Vgl. OSER: Komm. z. Schweiz. Zivilgesetzbuch, 5. Bd. Obligationenrecht 1915, S. 462, Anm. II 3b zu Art. 184.

⁶⁾ Art. 639 und 667 sowie 1495 des Burgerlijk Wet-Boek.

⁷⁾ A. A. OTTO v. GIERKE: Deutsches Privatrecht Bd. 3, S. 125, Anm. 33.

Eigentum an der gekauften Sache zu verschaffen bzw. durch den Kauf zu übertragen, besteht auch die Verpflichtung zur Übergabe der Sache usw.; wenn der Verkäufer durch den zufälligen Untergang der zwar ihm nicht mehr gehörenden, aber noch in seiner Gewalt befindlichen Ware diese Verpflichtungen nicht mehr erfüllen kann, so bedarf es doch der ausdrücklichen gesetzlichen Anordnung, daß der Käufer desungeachtet den Kaufpreis zu bezahlen hat¹⁾.

2. Im Gegensatz dazu geht nach dem deutschen Recht die Gefahr erst mit der Übergabe²⁾ auf den Käufer über: § 446 BGB. Die gleiche Regelung enthält grundsätzlich auch das ABGB. Österreichs und der Tschechoslowakei³⁾ in den §§ 1061 und 1051. Die inhaltlich weitgehend übereinstimmenden Kaufgesetze Schwedens (Gesetz vom 20. VI. 1905), Dänemarks (Gesetz vom 6. IV. 1906) und Norwegens (Gesetz vom 24. V. 1907), die im folgenden als nordische Länder zusammengefaßt werden sollen⁴⁾, bestimmen im § 17, daß bis zur „Lieferung“ die Gefahr bei dem Käufer bleibt; dabei ist unter „Lieferung“ „eine Maßnahme von Seiten des Verkäufers zu verstehen, durch die das Gut aus seinem Besitz ausgeschieden wird und in die Gewalt des Käufers oder einer anderen Person übergeht“⁵⁾. Eine Ausnahme tritt beim Specieskauf nach § 17 der nordischen Kaufgesetze dann ein, wenn der Käufer die Ware abzuholen hat; hier trägt der Käufer die Gefahr, wenn die Lieferungszeit gekommen ist und das Gut für den Käufer bereitgehalten wird.

Wird die Ware versandt, so folgt aus dem deutschen Recht (§ 447)⁶⁾ und dem österreichischen Recht⁷⁾, daß die Gefahr auf den Verkäufer mit

¹⁾ CROME: System Bd. 2, S. 414, Anm. 2.

²⁾ Auf die Streitfrage, was im § 446 unter Übergabe zu verstehen ist, kann hier nicht eingegangen werden; vgl. Literaturangaben bei PLANCK-KNOKE⁴ Anm. 2 b zu § 446 und WARNEYER: Komm. Anm. 1 zu § 446.

³⁾ Vgl. MAYR: Lehrbuch des bürgerl. Rechts Bd. 2, S. 197f.

⁴⁾ Für Gesetzeszitate aus diesen Rechten sei ein für allemal auf ALMÉN-NEUBECKER, Bd. 3, verwiesen; für Norwegen vgl. ferner MIDDELTHON in Gesetzgebung und Rechtspraxis des Auslandes Bd. 1 (1925) S. 143f.

⁵⁾ ALMÉN-NEUBECKER, Bd. 1, S. 104; vgl. daselbst auch Hinweise auf eine Reihe von Streitfragen.

⁶⁾ Zu den zahlreichen Streitfragen aus § 447 vgl. PLANCK-KNOKE und WARNEYER.

⁷⁾ Klar ausgesprochen nur im AHGB. Art. 345; im bürgerl. Recht fehlt eine entsprechende Bestimmung, so daß an und für sich die Gefahr erst mit der Aushängung an den Käufer übergehen würde; vgl. MAYR: l. c. Bd. 1, S. 423; bei einer Versendung vom Erfüllungsort — Wohnsitz des Schuldners nach § 905 ABGB. — nach dem Bestimmungsort nimmt man aber an, daß der Käufer die Überschickungsart vorausbestimmt oder genehmigt, vgl. auch Art. 344 AHGB.; deswegen erwirbt die Beförderungsperson als Mittelsmann bereits für den Käufer Besitz und Eigentum; vgl. §§ 429 und 425 ABGB.; dazu MAYR l. c. Bd. 1, S. 336 und Bd. 2, S. 198, Anm. 26; ferner KRASNOPOLSKI: Öster. Privatrecht Bd. 3, S. 380 und EHRENZWEIG: System des öster. Privatrechts⁶ Bd. II 1, S. 385, sowie KRAINZ-PFAFF-EHRENZWEIG: System des öster. allem. Privatrechts⁵ Bd. 1, S. 583f.; SCHMITZ, JOSEF: Die Gefahrtragung bei Kauf- und Werkvertrag S. 37.

der Auslieferung der Waren an den Spediteur, Frachtführer oder ähnliche Personen übergeht. Die nordischen Kaufgesetze (§ 10) lassen die Gefahr erst dann übergehen, wenn das Gut der Person, die die Beförderung übernommen hat, in Empfang genommen ist; die Ablieferung an den Spediteur genügt hier nicht¹⁾.

II. Beim Verkauf von Gattungswaren ist der Verkäufer verpflichtet, dem Käufer bestimmte Mengen der bezeichneten Art zu liefern; welche Stücke dazu bestimmt sein werden, das steht im Augenblick des Vertragsabschlusses noch gar nicht fest. Vielmehr ist dafür eine entsprechende Tätigkeit, meist des Verkäufers, nötig; man spricht von der Beschränkung oder Konzentration der Gattungsschuld; andere Ausdrücke sind Konkretisierung oder Individualisierung²⁾.

Die Gefahr geht erst nach erfolgter Konzentration über. Obwohl bei der Sammelsendung³⁾ Waren der gleichen Gattung in einer Ladung ungesondert an mehrere Käufer geschickt werden, läßt die Rechtsprechung, wenn es auch noch nicht feststeht, welche Stücke der einzelne Käufer erhalten soll, dennoch die Gefahr auf den Käufer übergehen⁴⁾. Auf die Frage, worin bei der Sammelsendung die Konzentration zu erblicken ist, ist erst unten einzugehen. Konzentration und Gefahrtragung sind nicht das Gleiche⁵⁾, da öfters die Konzentration dem Gefahrübergang vorausgehen wird⁶⁾. Dagegen ist der umgekehrte Fall, daß vor der Konzentration die Preisgefahr auf den Käufer übergeht, nicht denkbar⁷⁾, vorausgesetzt, daß man in der Sammelsendung bereits eine Konzentration erblickt. Wenn im folgenden auf den Gefahrübergang bei der Versendung von Gattungswaren an Hand der gesetzlichen Bestimmungen der einzelnen Rechtsordnungen einzugehen ist, so ist daneben auch die Konstruktion der Sammelsendung zu prüfen.

I. Zur Konzentration der Gattungsschuld verlangt § 243 Abs. 2 BGB., daß der Schuldner das zur Leistung einer solchen Sache Erforderliche getan hat; er muß also eine vertragsmäßige Ware dem Gläubiger angeboten oder bei Versendungskäufen an den Gläubiger abgesandt haben. Dabei bestehen bezüglich der Einzelheiten der Kon-

¹⁾ ALMÉN-NEUBECKER, Bd. I, S. 125 bei Anm. 27b zu § 10; GROSSMANN, Hans. Rechtszeitschr. 1925, Sp. 85, Anm. 4a.

²⁾ TITZE, HEINRICH: Recht der Schuldverhältnisse² S. 9f.

³⁾ Vgl. dazu ANDREAS HARDER: Die überseeische Sammelsendung 1923 (Überseestudien, Heft 1), S. iff.

⁴⁾ ADLER, GRÜNHUTS Zeitschr. Bd. 39 (1912), S. 520: relative Konzentration. Ebenso RG. Bd. 88, S. 391. RGRK.⁵ Anm. 3b zu § 447 und WÜSTENDÖRFER, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9 (1926), Sp. 493; für die gegenteilige Meinung vgl. WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 493, Anm. 36.

⁵⁾ Vgl. FISCHER, JHERINGS Jahrb. Bd. 51, S. 193; BREIT: Vinkulationsgeschäft S. 137, S. 145; Düringer-Hachenburg: das HBG. 2. Aufl. Bd. 3, S. 85.

⁶⁾ Wüstendörfer, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9 (1926), Sp. 493.

⁷⁾ NOLTE, Z. f. d. g. HR. Bd. 89, S. 53f.

zentration¹⁾ noch erhebliche Meinungsverschiedenheiten; so ist schon ihre theoretische Konstruktion sehr umstritten, indem zum Teil²⁾ darin die Umwandlung in eine Speziesschuld erblickt wird, während neuerdings mit Recht die Ansicht³⁾ immer mehr Anklang findet, die diese Umwandlung für unnötig, ja mit Rücksicht auf den Schuldner, der bei Annahmeverzug des Gläubigers über die ausgeschiedene Sache anderweit verfügt und mit gleichwertigen anderen Gattungssachen nach Behebung des Gläubigerverzugs erfüllen will⁴⁾, für schädlich hält. Die Preisgefahr geht auch bei der Gattungsschuld nach den §§ 446f. über, während § 300 Abs. 2 nur den Übergang der Leistungsgefahr auf den Gläubiger zum Ausdruck bringt⁵⁾.

Die Praxis hat, auf dieser gesetzlichen Grundlage weiter bauend, noch zwei Sonderfälle geregelt; bei der Versendung von Gattungswaren auf dem Seeweg verlangt sie die Absendung des Konnossements⁶⁾ oder mindestens einer Verladungsanzeige an den Käufer, damit die Konzentrationswirkung eintritt, wobei sie sich auf die im Handelsverkehr übliche Gewohnheit beruft⁷⁾. Über den Augenblick, in dem eine derartige Anzeige wirksam wird, besteht keine Einigkeit; zwar die Ansicht, die ein Zugehen der Anzeige beim Käufer verlangt⁸⁾, scheint neuerdings ziemlich aufgegeben zu sein; der Streit geht darüber, ob die Anzeige erst vom Augenblick ihrer Absendung an wirkt⁹⁾ oder ob

¹⁾ RG. in GRUCHOT Bd. 66, S. 215f.

²⁾ FISCHER I. c. S. 202; OERTMANN, Anm. 5a zu § 243; GIERKE: Deutsches Privatrecht Bd. 3, S. 70, Anm. 27; RGRK. Anm. 3 zu § 243; RG. in GRUCHOT Bd. 66, S. 216.

³⁾ BREIT I. c. S. 114ff., insbes. S. 149; STAUDINGER, 7. und 8. Aufl. Anm. 5 zu § 243; PLANCK-SIBER S. 49, Anm. 4 zu § 243.

⁴⁾ Vgl. BREIT I. c. S. 151ff.; STAUDINGER Anm. 5b zu § 243; Bedenken bei PLANCK-SIBER S. 56, Anm. 5b zu § 243; vgl. OERTMANN Anm. 5b zu § 243; GIERKE I. c. S. 70, Anm. 27; RGRK. Anm. 3 zu § 243; dagegen vom Standpunkt der Transmutationstheorie gerechtfertigte Bedenken bei FISCHER I. c. S. 203ff.

⁵⁾ Vgl. dazu zuletzt NOLTE I. c. S. 52, Anm. 69.

⁶⁾ Auf die Frage der Zulässigkeit sogenannter Übernahmekonnossements oder von Konnossements mit Substitutionsklausel, wodurch sich der Reeder vorbehält, die Beförderung auch mit einem anderen Schiff als dem ursprünglich in Aussicht genommenen vorzunehmen, kann hier nicht eingegangen werden; vgl. dazu für deutsches und englisches Recht NOLTE, Z. f. d. g. HR. Bd. 89, S. 13—25.

⁷⁾ Vgl. RG. Bd. 88, S. 74, 392f.; RG. Bd. 92, S. 129; RGRK. Anm. 3 § 243; STAUB¹⁰ Anm. 49b, Anhang zu § 382; WARNEVER: Kommentar Bd. 1, Anm. III zu § 243; HOLLÄNDER, ALBERT: Einwirkung des Kriegs auf überseeische vor dem Krieg geschlossene Abladegeschäfte S. 23; GROSSMANN, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 8, Sp. 88; HARDER I. c. S. 41; BÖCKEL: Cifklausel (Handw. der RW. Bd. 1, S. 874); NOLTE I. c. S. 55f.; WÜSTENDÖRFER, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9, Sp. 496.

⁸⁾ OLG. Hamburg in Hans. Gerichtsztg. 1916, Nr. 39; LZ. 1916, Sp. 767f., dagegen RG. Bd. 88, S. 392; vgl. GROSSMANN I. c. Sp. 88, Anm. 14. RGRK. Anm. 3 zu § 243 läßt die Frage offen; NOLTE I. c. S. 55f.

⁹⁾ RG. Bd. 88, S. 74 und 393, Bd. 92, S. 131, Bd. 93, S. 168; STAUB¹⁰ Anh. zu § 382, Anm. 49b; BÖCKEL I. c.; WÜSTENDÖRFER I. c. Sp. 497ff.

ihr rückwirkende Kraft bis auf den Zeitpunkt der Abladung innewohnt, wobei dann noch die Frage zu klären ist, ob der Verkäufer in Kenntnis des Untergangs des Schiffes die Anzeige absenden darf¹⁾ oder ob er diese Absendung nur bei Unkenntnis des etwaigen Schiffsverlustes vorzunehmen berechtigt ist²⁾.

Die Verladungsanzeige selbst reist auf Gefahr des Käufers³⁾.

In diesem Zusammenhang sei auch auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die entstehen, wenn der Verkäufer dadurch erfüllt, daß er auf dem Transport befindliche Ware bzw. deren Dokumente ankauft und sie dem Käufer anbietet⁴⁾. Damit ist der Kauf von reisenden Waren vergleichbar. Hier finden sich widersprechende Ansichten: eine Meinung sieht in dem Ort, wo die Ablieferung der Ware stattfinden soll, wohin also der Transport rollt bzw. schwimmt, den Erfüllungsort, so daß die Transportgefahr beim Verkäufer bleibt⁵⁾, während andere den Käufer in die Stellung seines Verkäufers eintreten lassen und daher den Käufer mit der Transportgefahr entweder vom Augenblick des Vertragsschlusses an⁶⁾ oder rückwirkend von der Versendung an belasten⁷⁾, wobei gegen den Verkäufer, der in Kenntnis oder in fahrlässiger Unkenntnis des Untergangs der Ware diese dennoch als rollend oder schwimmend verkauft, ein Schadensersatzanspruch (§ 307) zu geben ist. Die herrschende Ansicht läßt die Gefahr auf den Käufer mit der Übergabe des Konnossements gemäß § 446 übergehen⁸⁾. Vielfach werden hier besondere Parteivereinbarungen Platz greifen⁹⁾.

¹⁾ HOLLÄNDER I. c. S. 27; NOLTE I. c. verlangt nur den Nachweis des Verkäufers, daß die bestimmte, inzwischen untergegangene Verladung in der Tat zur Erfüllung des Vertrages von ihm ausersehen war.

²⁾ WÜSTENDÖRFER I. c. Sp. 500f.; vgl. auch RG. Bd. 88, S. 393.

³⁾ Vgl. HOLLÄNDER I. c. S. 25; Hans. Gerichtsztg. 1919, S. 165; STAUB¹⁰ Anm. 49b, Anh. zu § 382 mit Einschränkung auf den Fall, daß auf die Anzeige nicht zu antworten ist; vgl. NOLTE I. c. S. 56 bei Anm. 74. Dagegen soll die Gefahr der Dokumente vom Verkäufer getragen werden. Vgl. die Angaben bei WÜSTENDÖRFER, Hans. Rechtszeitschr. 1926, Sp. 501f. Allgemeine Ausführungen bei MÜLLER-ERZBACH, Arch. ziv. Pr. Bd. 106, S. 432f.

⁴⁾ Wichtig vor allem beim Cif-Abladegeschäft; vgl. NOLTE I. c. S. 29 und 37ff.; WÜSTENDÖRFER I. c. Sp. 449f.; auch RG. Bd. 88, S. 75; JW. 1917, S. 362, Nr. 13.

⁵⁾ WARNEYER: Komm. Anm. II bei Anm. 12 zu § 446, Anm. II zu § 447; anscheinend auch OLG. Bd. 2, S. 476. OLG. München in LZ. 1925, Sp. 1281f. verlangt mindestens, daß eine Anzeige über die Waggons dem Käufer zugeht.

⁶⁾ FLECHTHEIM LZ. 1914, Sp. 1736; Bedenken bei LEO, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 1 (1918), Sp. 347.

⁷⁾ OLG. Bd. 8, S. 62f.; LEO, Bankarchiv 1914, S. 93; HOLLÄNDER I. c. S. 28f.; REICHEL, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 6 (1923), Sp. 353f.; anscheinend auch STAUB^{12 u. 18} Anm. 29, Anh. zu § 372.

⁸⁾ RG. Bd. 16, S. 4, Bd. 52, S. 354; DÜRINGER-HACHENBURG Bd. 3, S. 92f., Anm. 112; STAUB^{12 u. 13} Anm. 13 und 42, Anh. zu § 372; STAUB¹⁰ Anm. 48a, Anh. zu § 382; LZ. 1916, Sp. 492, Nr. 2.

⁹⁾ Vgl. unten § 4, S. 22ff..

Die Sammelsendung wird für zulässig gehalten, falls derartige Sendungen vertragsmäßig vereinbart oder verkehrszüblich sind; während diese Voraussetzung für den Landtransport genügen¹⁾, muß beim Seetransport entsprechend den eben bei der Konzentration dargelegten Grundsätzen, noch mindestens eine Verladungsanzeige hinzutreten²⁾. Die Konzentration erfolgt, wie HARDER³⁾ zuzugeben ist, in diesem Fall dadurch, daß der Verkäufer die für die mehreren Käufer bestimmte Gesamtmenge abschickt und im Fall des Seetransports an die einzelnen Käufer Konnossemente bzw. Verladungsanzeigen absendet; sie besteht hier in der Beschränkung auf einen „bestimmten, rechnungsmäßigen Bruchteil der individuell verladenen Gesamtpartie“. Die Gefahr geht dann nach einer noch nicht unbestrittenen, aber zu billigen Ansicht auf die Käufer über, die in einer *societas periculi* stehen⁴⁾.

2. Österreich kennt für den Gattungskauf an gesetzlicher Regelung nur Art. 335 und 338 des AHGB.; nach letzterer Bestimmung ist auch das Lieferungsgeschäft einer Quantität vertretbarer Sachen nach den Vorschriften über den Kauf zu beurteilen. Aus der Gattung hat der Schuldner, also der Verkäufer, die zur Erfüllung bestimmten Gegen-

¹⁾ Erfordernis der Verkehrszüblichkeit bei FISCHER l. c. S. 236; PLANCK-KNOKE, Anm. 3 zu § 447; OLG. Hamburg in LZ. 1916, Sp. 767; DOVE: Gutachten über Handelsgebräuche, erstattet von der Industrie- und Handelskammer Berlin Bd. 3, Nr. 1119; vertragliche Vereinbarung: RGRK. Anm. 3 zu § 243; Verkehrszüblichkeit oder vertragliche Vereinbarung: OERTMANN³⁻⁴ Anm. 4e zu § 447; OERTMANN bei EHRENBERG Bd. 4, 2 S. 430 (auch im Fall der Kostenersparnis); HARDER: Sammelsendung S. 2f., 40f., der als weiteren Fall das berechtigte Interesse einer Partei an dieser Beförderungsart aufstellt.

²⁾ RG. Bd. 93, S. 168; STAUB¹⁰ Anm. 49b, Anh. zu § 382; RGRK. Anm. 3 zu § 243; WARNEYER: Komm. Anm. I zu § 446; HARDER l. c. S. 41; OLG. Hamburg LZ. 1916, Sp. 767f.

³⁾ L. c. S. 39ff.; vgl. auch WÜSTENDÖRFER in Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9 (1926), Sp. 493 bei Anm. 37.

⁴⁾ So FISCHER l. c. S. 236f.; HEDEMANN: Schuldrecht S. 270; STAUB¹⁰ Anm. 49b, Anh. zu § 382; LG. Bremen LZ. 1916, Sp. 90ff.; OLG. Hamburg Recht 1916, Nr. 654 (= LZ. 1916, Sp. 767ff.); RG. Bd. 88, S. 391; wohl auch OERTMANN Anm. 4e zu § 447; RGRK. Anm. 3b zu § 447; PLANCK-KNOKE Anm. 3 zu § 447; WARNEYER: Komm. Anm. I zu § 447; HARDER l. c. S. 53 und die von ihm S. 55f. mitgeteilte Praxis; WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 493; KATZ: International Law association report of the 34. Conference 1924, Stockholm S. 393. BREIT, Vinkulationsgeschäft S. 144, und DÜRINGER-HACHENBURG, Bd. 3, S. 85, Anm. 102, lassen die Gefahr nur bei völligem Untergang der Sammelsendung auf die Käufer übergehen. Für den Binnenschiffsverkehr vgl. Binnenschiffahrtsgesetz § 60 Abs. 2 und dazu HARDER, l. c. S. 65f. Gegen einen Gefahrübergang sprechen sich aus STAUDINGER^{7 u. 8} Anm. 10 zu § 447; STAUB¹⁰ Anm. 52, Anh. zu § 382 mit Ausnahme des Falls der Sammeladung und der Ausstellung entsprechender Konnossemente, vgl. STAUB l. c. Anm. 49b; BREIT l. c. S. 145 und DÜRINGER-HACHENBURG nur für den Fall teilweisen Untergangs der Sammelsendung; RGRK. Anm. 3b zu § 447 und WARNEYER, Komm. Anm. I zu § 447, bei nicht abgesonderter Zuvielsendung; dagegen DÜRINGER-HACHENBURG l. c. S. 87, Anm. 103.

stände zu bestimmen¹⁾; bei entgeltlichen Geschäften hat er dabei nach herrschender Ansicht²⁾ unter Anlehnung an AHGB. Art. 335 und BGB. § 243 eine Sache mittlerer Art und Güte auszusuchen. Regelmäßig tritt die Konzentration erst ein, wenn erfüllt ist oder mindestens dem Gläubiger die Leistung in einer seinen Annahmeverzug bewirkenden Weise angeboten ist³⁾. Ob dem Verkäufer bei Annahmeverzug des Käufers ein *ius variandi* eingeräumt werden soll oder nicht, ist bestritten⁴⁾.

3. In den nordischen Rechten wird der Kauf von Gattungssachen Lieferungsvertrag genannt: § 3 der Gesetze, wobei sie ausdrücklich die sogenannten beschränkten Gattungsschulden der gleichen Regelung unterwerfen⁵⁾. Die Erfordernisse der Konzentration sind auch hier umstritten⁶⁾; als Mindestfordernis wird die Ausscheidung der Ware für den Käufer aufgestellt⁷⁾. In der Regel soll aber die Konzentration erst mit der Lieferung erfolgen⁸⁾. Dabei wird der unter Mitwirkung des Käufers erfolgten Konkretisierung die Bedeutung zugeschrieben, daß der Vertrag dadurch zum Spezieskauf wird und daß der Verkäufer das *ius variandi* verliert⁹⁾; bei einer einseitigen Ausscheidung genügt Unterscheidbarkeit von den anderen im Besitz des Käufers befindlichen Warenmengen¹⁰⁾; der Verkäufer ist nicht gehindert, über solches Gut, das etwa vom Käufer nicht abgeholt wird, anderweitig zu verfügen. Der im Annahmeverzug befindliche Käufer trägt aber in solchem Fall auch nicht die Gefahr¹¹⁾. ALMÉN¹²⁾ verneint für Schweden das Erfordernis einer Verladungsanzeige, um die Transportgefahr auf den Käufer übergehen zu lassen, und will dieses Erfordernis für Dänemark¹³⁾ auch nur insoweit gelten lassen, als es sich um einen nach § 1 des dänischen Kaufgesetzes beachtlichen Handelsbrauch handelt.

1) EHRENZWEIG l. c. § 297 II S. 13; MAYR l. c. Bd. 2, S. 7.

2) Vgl. EHRENZWEIG l. c. S. 14; MAYR l. c. S. 7.

3) Vgl. außer dem in Anm. 40 und 41 Genannten noch MAXIMILIAN SCHUSTER VON BONNOT: Grundriß des Obligationenrechts S. 10; Bedenken bei ADLER in GRÜNHUTS Zeitschr. Bd. 42 (1916), S. 147.

4) Dafür EHRENZWEIG l. c. S. 14, Anm. 11; MAYR l. c. S. 7, Anm. 7; dagegen PISKO-SCHLESINGER: AHGB.²² Anm. 1 zu Art. 346 unter Berufung auf eine Entscheidung vom 22. XI. 1888.

5) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 67 bei n. 14 zu § 3.

6) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 203 bei n. 45 zu § 17.

7) Schwedisches Kaufgesetz § 37 am Ende.

8) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 203, n. 47 zu § 17.

9) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 204 zu § 17.

10) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 561, n. 26b zu § 37.

11) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 562, n. 32 zu § 37.

12) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 208, n. 70f. § 17; vgl. aber auch S. 361, n. 100c zu § 24 und GROSSMANN l. c. Sp. 85f.

13) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 208, n. 74 zu § 17.

Die Sammelsendung wird für zulässig gehalten¹⁾; bezüglich der Gefahrtragung soll die Gefahr auf den Käufer nur hinsichtlich des vollständigen Verlustes des Transports übergehen, während bei einer teilweisen Zerstörung oder Beschädigung der Verkäufer den Beweis, daß gerade der zerstörte Teil für den Käufer bestimmt war, kaum erbringen kann, so daß das Ergebnis praktisch das gleiche ist, „als wenn der Verkäufer die Gefahr trüge²⁾“. Der Gedanke einer *societas periculi* wird nicht erörtert.

4. Frankreich³⁾ und Belgien kennen im CC. Art. 1585 die Bestimmung, daß der Kauf von Gattungswaren erst dann vollendet ist, wenn die verkauften Sachen abgewogen, gezählt oder gemessen sind. Rechtsprechung und Wissenschaft haben darüber hinausgehend den Begriff der *livraison*⁴⁾ gebildet. Verlangt wird dazu die „spécialisation“ oder „individualisation“ der Waren, die aber „realisiert“ werden muß⁵⁾; über die Einzelheiten der Erfordernisse der realen Individualisation besteht auch in Frankreich keine Klarheit; man führt als Beispiele an: Kennzeichnung der verkauften Ware durch Marken⁶⁾, Übergabe der Waren an den Frachtführer (*Voiturier*), der den Käufer repräsentiert⁷⁾, Abladung auf das Schiff⁸⁾, wobei die „réalisation“ erst durch die Ausstellung des *Konnossements* erfolgt⁹⁾; neben dem *Konnossement* wird auch der *Verladungsanzeige* die gleiche Wirkung zugeschrieben¹⁰⁾.

Mit der erfolgten Konzentration geht das Eigentum¹¹⁾ und die Ge-

1) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 207 bei n. 69 zu § 17.

2) ALMÉN-NEUBECKER Bd. I, S. 207 in n. 69 zu § 17.

3) Zum folgenden vgl. AUBRUN, DALLOZ, *Recueil Périodique* 1921, Teil 2, S. 97ff.; GROSSMANN, *Hans. Rechtszeitschr.* 1925, Sp. 90ff.

4) THALLER-PERCEROU: *Traité élémentaire de droit commercial*⁶ (1922), Nr. 1010, S. 679; LACOUR-BOUTERON: *Précis de droit commercial*⁸ Bd. I, S. 586, Nr. 789; daneben findet sich auch der Ausdruck *délivrance*; vgl. RIPERT: *Droit maritime*² Bd. 2, S. 753, Nr. 1900.

5) Vgl. PIERRE GODRET: *Le contrat de vente Caf* 1925, S. 31ff.

6) LYON-CAEN-RENAULT: *Traité de droit commercial*⁵ Bd. 3, S. 105 und 125; LACOUR-BOUTERON l. c. Bd. I, S. 586, Nr. 789; vgl. aber dagegen Bd. 3, Nr. 789, wo die Individualisierung durch den Verkäufer allein für nicht ausreichend erklärt wird.

7) LACOUR-BOUTERON l. c. Bd. I, Nr. 791. 8) RIPERT l. c. S. 753, Nr. 1900.

9) RIPERT l. c. S. 754.

10) RIPERT l. c. S. 755.

11) RIPERT l. c. S. 758, Nr. 1903. Es steht aber nach französischer Anschauung den Parteien frei, eine Vereinbarung über den Zeitpunkt des Eigentumsübergangs zu treffen; vgl. PLANIOL-RIPERT: *Traité pratique de droit civil français* Bd. 3, Nr. 620, S. 600; bei Gattungsschulden setzt nach PLANIOL-RIPERT l. c. Nr. 622, S. 601 der Eigentumsübergang die Konzentration begrifflich voraus; er kann mit ihr zusammenfallen oder ihr nachfolgen, da gerade in dieser Beziehung der Parteiliche frei zu interpretieren ist. Das kann dazu führen, daß das Eigentum erst im Augenblick der Übergabe, der *tradition*, auf den Käufer übergeht; so behauptet z. B. RENÉ FOIGNET: *Manuel élémentaire de droit civil*⁷ Bd. I, 1917, S. 498, daß das Eigentum beim Gattungskauf durch *Tradition* übertragen werde; vgl. auch

fahr¹⁾ auf den Käufer über²⁾. Durch die Konzentration soll eine Umwandlung in eine Speziesschuld³⁾ eintreten. Auch wird grundsätzlich ein Einverständnis über die Spezialisierung zwischen Verkäufer und Käufer gefordert; andererseits genügt aber auch die einseitige Handlung des Verkäufers, wenn nach dem Tatbestand anzunehmen ist, daß der Käufer den Verkäufer dazu ermächtigt hat⁴⁾. Eine Spezialisierung, die durch Bezeichnung des Schiffs und Angabe der Warennummern, Pakungsnummern oder dergleichen erfolgt, ist für den Verkäufer verbindlich; es kann daran nach einer Entscheidung des Kassationshofes vom 8. 12. 1924⁵⁾ nichts ohne Zustimmung des Käufers geändert werden; setzt sich diese Rechtsanschauung durch, so hätte der Verkäufer in solchen Fällen kein *ius variandi* mehr.

Wie bereits erwähnt, gehört zur Verwirklichung der Konzentration beim Übersekauf die Benachrichtigung des Käufers, sei es durch ein Konnossement, sei es durch einen „bon de livraison“ oder irgendeine andere Urkunde⁶⁾; dabei wird aber diesen Papieren keine dispositive, sondern nur eine beweisende Bedeutung beigelegt⁷⁾. Die durch die Papiere realisierte Spezialisierung bewirkt daher rückwirkend, daß das Eigentum auf den Käufer mit der Verbringung der Ware an Bord übergeht und daß der Käufer die Transportgefahr trägt⁸⁾. Doch darf der Verkäufer bei der „remise“ der Dokumente von dem etwa erfolgten Untergang des Schiffs keine Kenntnis gehabt haben; hat er davon gewußt, so kommt es nicht zum Gefahrübergang⁹⁾. Die Spezialisierung muß spätestens vor der „Overture des panneaux“ erfolgen¹⁰⁾. Vorausgesetzt ist dabei, daß die Urkunden die Waren in genügend sicherer

PLANIOL-RIPERT I. c. S. 601, Nr. 622 nach Anm. 3; BAUDRY-LACANTINERIE: Précis de droit civil¹⁴ Bd. I (1926), Nr. 1400, S. 681.

¹⁾ RIPERT I. c. S. 759, Nr. 1904; abweichend lassen LYON-CAEN-RENAULT I. c. Bd. 3, Nr. 131, S. 126ff. das Eigentum bereits mit Kaufabschluß übergehen, während die Gefahr beim Verkäufer bleibt.

²⁾ LACOUR-BOUTERON I. c. Bd. I, S. 587, Nr. 791, Bd. 3, Nr. 790, S. 344ff.; vgl. auch Code de commerce Art. 100.

³⁾ AUBRUN, DALLOZ, Rec. pér. 1921, Teil 2, S. 98.

⁴⁾ LACOUR-BOUTERON I. c. Bd. I, S. 586, Nr. 789; THALLER-PERCEROU I. c. S. 618, Nr. 1009.

⁵⁾ DALLOZ, Rec. hebdomadaire 1925, S. 2; gegenteilige Meinungen bei GROSSMANN, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 8 (1925) Sp. 91, Anm. 34.

⁶⁾ GODRET: Le contrat de vente Caf S. 37f; DALLOZ, Rec. hebdom. 1925, S. 2.

⁷⁾ GODRET I. c. S. 32ff. mit Hinweis auf abweichende Meinungen.

⁸⁾ SIREY, Rec. général des lois et des arrêts 1924, S. 110, und klar bei GROSSMANN I. c. Sp. 93f.; DALLOZ, Rec. hebdom. 1925, S. 2; LACOUR-BOUTERON Bd. I, S. 596, Nr. 813, Anm. 2.

⁹⁾ DALLOZ, Rec. pér. 1919, Teil 2, S. 23f., 1921, S. 98ff.

¹⁰⁾ Vgl. GROSSMANN I. c. Sp. 93, Anm. 42, aber auch LACOUR-BOUTERON I. c. Bd. 3, S. 358, Entscheidung Aix vom 2. II. 1920 (= DALLOZ, Rec. pér. 1921, Teil 2, S. 97).

und klarer Weise bestimmen¹⁾. Die Anzeige reist auf Gefahr des Käufers²⁾.

Die Versendung der Waren in Sammelsendungen wird für zulässig gehalten³⁾; auch hierbei geht die Gefahr auf die Käufer über. Ursprünglich hat die französische Praxis versucht, bei der Sammelsendung ein Miteigentum der Empfänger zu konstruieren; doch ist man nach den Angaben GODRETS neuerdings davon abgekommen und begnügt sich jetzt mit handelsüblichen Gebräuchen.

Zusammenfassend kann man den augenblicklichen Zustand der französischen Lehre von der Konzentration und dem Gefahrübergang nur als unsicher und widerspruchsvoll bezeichnen.

5. Auch Italien kennt in Art. 1450 Codice Civile eine dem Art. 1585 CC. entsprechende Bestimmung; die Konzentration ist Voraussetzung für Eigentums- und Gefahrübergang⁴⁾. Es wird dabei eine Übereinstimmung der Parteien verlangt, weil auf dem Vertragsgebiet nur durch Konsens eine juristische Verpflichtung entstehen könnte. Art. 61 des Codice di Commercio bestimmt für Gattungsschulden, daß die Leistungsgefahr dem Verkäufer zur Last fällt, bis die Waren zu der bestimmten Zeit und an dem vereinbarten Ort übergeben sind⁵⁾. Diese Regelung gilt für Platzkäufe; ist dem Verkäufer die Verpflichtung, die Ware zu versenden, auferlegt, so bleibt er bis zur Versendung Eigentümer und trägt auch die Gefahr⁶⁾. Beim Versendungskauf kann nach der eben in Anmerkung 4 erwähnten Auffassung VIVANTES der Frachtführer usw. als Kontrollorgan des Käufers angesehen werden, so daß in der Regel beim Überseekauf die Konzentration mit der Abladung auf das Schiff und der *délivrance* des *Konnossements* erfolgt⁷⁾. Eine etwaige Anzeige über die ausgeschiedene Ware hat nur deklaratorische Bedeutung; schon mit dem Augenblick der Ausscheidung stehen die Sachen auch auf Gefahr (im Sinn von Preisgefahr) des Käufers⁸⁾.

¹⁾ GODRET l. c. S. 36.

²⁾ HOLLÄNDER, ALBERT: Einfluß des Krieges S. 89.

³⁾ GROSSMANN l. c. Sp. 92, Anm. 40; GODRET l. c. S. 36f.; HARDER, ANDREAS: Die überseeische Sammelsendung S. 6, Anm. 8, vgl. auch S. 25, Anm. 22; RIPERT l. c. Bd. 2 (1922), S. 754.

⁴⁾ VIVANTE: Istituzioni di diritto commerciale³² (1926) S. 204; RICCI: Corso teorico pratico di diritto civile³ Bd. 6, Nr. 100, S. 171; FADDA: Prima Raccolta completa della giurisprudenza sul Codice civile Bd. 5, Art. 1125, Nr. 96—98, S. 277.

⁵⁾ Handelsgesetze des Erdballes Bd. 7, Italien S. 21, Art. 61.

⁶⁾ FADDA l. c. Bd. 5, S. 278, Nr. 103, 104 zu Art. 1125; NAVARRINI: Prima Raccolta completa della giurisprudenza sul Codice di Commercio Bd. 1, S. 265, Nr. 20 zu Art. 62—66.

⁷⁾ Vgl. *Chambre de commerce internationale*, 43. *Circulaire, termes commerciaux* S. 64, Note.

⁸⁾ FADDA l. c. Bd. 5, S. 277, Anm. 100 zu Art. 1125.

Art. 62 des Codice di Commercio bestimmt, daß beim Kauf von schwimmenden Waren der Kauf unter der Bedingung der wohlbehaltenen Ankunft des Schiffs abgeschlossen ist¹⁾.

Das Gesetz trifft dann in den folgenden Artikeln noch weitere, hier zu erwähnende Bestimmungen: so muß das Schiff innerhalb der vertraglich ausbedungenen Frist eintreffen; ist das nicht der Fall, so kann der Käufer nach seiner Wahl vom Vertrag zurücktreten oder die Frist verlängern (Art. 63); ist eine Frist nicht ausbedungen, so wird Vereinbarung des Eintreffens innerhalb des für die Vollendung der Reise nötigen Zeitraumes fingiert; diese Frist kann von der Gerichtsbehörde verlängert werden; nach dem Ablauf dieser verlängerten Frist ist aber der Vertrag als aufgehoben anzusehen (Art. 64). Art. 65 ermöglicht eine Umladung der Ware, die infolge von Zufällen oder höherer Gewalt notwendig wird. Die Preisgefahr endlich regelt Art. 66 hinsichtlich Beschädigungen durch Havarien so, daß bei solchen Schäden, die die Tauglichkeit der Waren für den ihnen bestimmten Zweck ausschließen, der Vertrag aufgelöst wird; der Verkäufer trägt also hier die Preisgefahr. Sind die Schädigungen minder schwer, so hat der Käufer die Waren im Zustand bei ihrer Ankunft anzunehmen, kann aber eine entsprechende Preisminderung verlangen.

6. Auch der spanische Codigo civil bestimmt in Art. 1452 Abs. 3, daß bei Gattungssachen die Gefahr auf den Käufer erst nach der Zahlung, Messung usw., also nach der Konzentration übergeht. Aus dem Codigo de Comercio sind dazu die Art. 334 Ziff. 1 und 339 für den Handelskauf heranzuziehen.

7. Nach dem Art. 71 des schweizerischen Obligationenrechts steht bei Gattungsschulden dem Schuldner die Auswahl aus der Gattung vorbehaltlich anderer Abmachungen zu; er darf aber nicht eine Sache unter mittlerer Qualität anbieten. Doch verlangt man²⁾ Mitwirkung des Gläubigers; dieser muß die Ausscheidungserklärung des Verkäufers annehmen, soweit es sich um einen Platzkauf handelt³⁾; wird die Ware versandt, so schreibt Art. 185 Abs. 2 für den Gefahrübergang vor, daß sie zur Versendung abgegeben sein solle, das heißt, daß sie in dem Gewahrsam des Transportmittlers, der regelmäßig als Vertreter des Käufers gelten soll, übergegangen ist⁴⁾. In dieser vom Käufer beziehungsweise von seinem Vertreter genehmigten oder mindestens zur Kenntnis

¹⁾ NAVARRINI l. c. Bd. 1, Nr. 12 zu Art. 62—66, S. 264 behauptet, daß bei Verkäufen von tatsächlich auf dem Transport befindlichen Waren die Reise auf Gefahr des Käufers erfolgt.

²⁾ OSER, HUGO: Komm. Schweiz. Zivilgesetzbuch Bd. 5 (1915), S. 269, Anm. 3 zu Art. 71, S. 468, Anm. IV, 1 b zu Art. 185; ebenso WALTER EGLI: Die Gefahrtragung beim Kaufvertrag 1926, S. 94ff. mit Hinweis auf abweichende Meinungen.

³⁾ OSER l. c. S. 468, Anm. IV, 1 b α zu Art. 185.

⁴⁾ OSER l. c. S. 468, Anm. IV, 1 b β , $\alpha\alpha$ zu Art. 185, ferner EGLI l. c. S. 99 bis 102.

genommenen Ausscheidung erblickt OSER¹⁾ die Umwandlung der Gattungsschuld in eine Speziesschuld; dieser Konstruktion entsprechend hat der Verkäufer auch kein *ius variandi* mehr²⁾).

Bei Überseeendungen wird die Ausstellung des Konnossements als der Zeitpunkt angesehen, in dem die Ware ausgeschieden und zur Versendung abgegeben ist³⁾).

Bei der Sammelsendung endlich wird das Vorliegen einer Ausscheidung verneint; auf den Käufern soll nur die Gefahr des Untergangs der ganzen Sendung lasten; die Gefahr teilweisen Untergangs trifft die Käufer nicht, da hier nicht feststeht, daß das untergegangene Stück gerade für den einzelnen Käufer bestimmt gewesen ist⁴⁾).

8. Das Burgerlijk Wetboek Hollands enthält im Art. 1497 eine dem Code civil Art. 1585 entsprechende Bestimmung. Beim Verkauf von Gattungswaren geht die Gefahr erst über, wenn die Waren gewogen, gezählt oder zugemessen sind, also erst mit der Konzentration. Es wird angenommen⁵⁾, daß dieser Akt unter Mitwirkung des Käufers zu geschehen hat; die Zustimmung des Käufers kann sich aber auch aus den Umständen ergeben; man behauptet sogar, daß der Verkäufer durch den Käufer zur Vornahme der einseitigen Spezifikation ermächtigt wird⁶⁾. Die Konzentration soll daher mit der Lieferung in der Regel zusammenfallen⁷⁾; da nun die Lieferung von Gattungssachen mit Rücksicht auf Art. 1429 am Wohnsitz des Käufers zu erfolgen hat⁸⁾, würde nach dem Gesetz die Reisegefahr auf dem Verkäufer ruhen, wofern nicht abweichende Vereinbarungen getroffen worden sind⁹⁾; dies dürfte regelmäßig der Fall sein; so erfolgt die Konzentration auch mit der Verladung der Güter¹⁰⁾. Die Verladungsanzeige ist für die Frage der Konzentration, wenigstens beim Cifvertrag, ohne Bedeutung¹¹⁾. Die Dokumente reisen auf Gefahr des Verkäufers¹²⁾.

¹⁾ OSER l. c. S. 269, Anm. 2 zu Art. 71, auch Anm. IV, 1 b zu Art. 185; VON TUHR: Allgem. Teil des schweiz. Obligationenrechts 1924, S. 50; EGLI l. c. S. 95.

²⁾ OSER l. c. S. 269, Anm. 4a zu Art. 71; Bedenken dagegen bei EGLI l. c. S. 95, soweit die Ausscheidung vor der Tradition erfolgt.

³⁾ Züricher Handelsgericht in Bl. f. Züricher Rechtsprechung Bd. 21, Nr. 35, S. 71ff. nach EGLI l. c. S. 96.

⁴⁾ OSER l. c. S. 468, Anm. IV, 1 b β , $\gamma\gamma$; über andere Meinungen vgl. EGLI l. c. S. 108—110, der auf die Verhältnisse im Einzelfall abstellen will.

⁵⁾ VEEGENS-OPPENHEIM: Schets van het nederlandsch burgerlijk Recht 1921, Bd. 3, S. 187f.; LEON'S Rechtspraak: Burgerlijk Wetboek, 2. Stück, S. 1232f.

⁶⁾ CRAANDIJK, HERMAN: Het koopcontract in den Overzeeschen Handel, Dissertation Utrecht 1921, S. 118f.; dies gilt insbesondere beim Cifkauf S. 123f.

⁷⁾ MOLENGRAAF: Inleiding tot het Nederlandsche Handelsrecht² 1925, S. 69.

⁸⁾ MOLENGRAAF l. c. S. 68f.

⁹⁾ Vgl. § 4; CRAANDIJK l. c. S. 61 für Fobverträge, S. 110 für Cifverträge.

¹⁰⁾ Auslandsrecht Bd. I (1922), S. 11.

¹¹⁾ CRAANDIJK l. c. S. 179f., vgl. unten § 4 I S. 26.

¹²⁾ Auslandsrecht Bd. I (1922), S. 11.

Sammelsendungen erfolgen auf Gefahr der Käufer; nach CRAANDIJK¹⁾ ist bei teilweisem Untergang der Ware der Verlust auf die Parteien vereinbarungsgemäß auszuscheiden. CRAANDIJK vertritt übrigens die Auffassung, daß in einem derartigen Fall die Gefahr vor der Konzentration übergeht²⁾, während sonst nach herrschender Ansicht die Konzentration eine notwendige Voraussetzung des Gefahrübergangs ist. Der Gedanke, in der Absendung der Sammelsendung eine Konzentration auf einen rechnungsmäßigen Bruchteil der individualisierten Gesamtmenge zu erblicken³⁾, wird nicht erörtert.

9. Im englischen Recht gilt im allgemeinen auch bezüglich der dinglichen Übertragungsakte der Grundsatz der Vertragsfreiheit⁴⁾; es ist hier für den Kauf von Gattungswaren in section 16 (sale of Goods act) festgesetzt, daß das Eigentum daran erst dann auf den Eigentümer übergehen kann, wenn die Güter bestimmt (ascertained) sind. Mit dem ascertainment der Güter ist aber nicht notwendigerweise der Eigentumsübergang verbunden⁵⁾; letzterer führt dagegen, wie bereits oben erwähnt, regelmäßig den Gefahrübergang auf den Käufer nach section 20 herbei. Das Eigentum an Gattungswaren erwirbt nach der gesetzlichen Vermutung in section 18, rule 5 der Käufer mit der appropriation; darunter ist die Bestimmung der Güter zur Erfüllung der Verpflichtung des Verkäufers zu verstehen; sie erfolgt entweder durch den Verkäufer mit Zustimmung des Käufers oder durch den Käufer mit Zustimmung des Verkäufers.⁶⁾ Die Zustimmung des Käufers, die praktisch die wichtigere Rolle spielt, kann auch schon beim Abschluß des Kaufvertrags erklärt werden, indem der Käufer den Verkäufer ermächtigt, die Auswahl vorzunehmen⁷⁾; es ist möglich, diese Ermächtigung stillschweigend zu erteilen, so insbesondere beim Versendungskauf⁸⁾; hier kann Eigentums- und Gefahrübergang vermutet werden, wenn der Verkäufer die Waren dem Frachtführer oder ähnlichen Personen zur Versendung aushändigt, ohne sich das Dispositionsrecht über

¹⁾ L. c. S. 66f., auch S. 119ff.

²⁾ L. c. S. 120ff., insbesondere S. 125—126.

³⁾ WÜSTENDÖRFER, Hans. Gerichtsztg. Bd. 9, Sp. 493; vgl. ferner oben S. 12 bei Anm. 3.

⁴⁾ SCHIRRMESTER-PROCHOWNICK: Das bürgerliche Recht Englands Bd. 2, S. 302.

⁵⁾ HALSBURY: The laws of England Bd. 25, 1913, S. 167, Nr. 299.

⁶⁾ Sale of Goods act, section 18, rule 5; ferner CHALMERS: The sale of Goods act¹⁶ (1924, S. 56); BENJAMIN: Treatise on the law of Sale of Personal Property⁶ (1920), S. 386ff.; W. BLAKE ODGERS and WALTER BLAKE ODGERS: The common law of England² Bd. 2, 1920, S. 798.

⁷⁾ SCHIRRMESTER-PROCHOWNICK l. c. Bd. 2, S. 309f.; BENJAMIN l. c. S. 389f.

⁸⁾ Die Handelsgesetze des Erdballs Bd. XI, Abt. I, S. 255f.

die Waren vorzubehalten¹⁾. Ein solcher Vorbehalt ist in der Ausstellung des Konnossements auf den Namen oder an Order des Verkäufers zu erblicken²⁾. Die Aussonderung selbst muß unwiderruflich sein³⁾; was dazu erforderlich ist, läßt sich nur an Hand des Einzelfalls festlegen. Da mit der endgültigen Ausscheidung der Eigentumsübergang auf den Käufer verknüpft ist, so kann natürlich hier das Problem des *ius variandi* nicht auftauchen⁴⁾.

Die Verladungsanzeige allein bewirkt keine Konkretisierung⁵⁾; sie ist nach section 32, rule 3 des *sale of goods act* vorgeschrieben bei Überseekäufen, wenn die Versicherung der Waren für solche Seereisen üblich ist und durch den Käufer zu erfolgen hat⁶⁾. Die Anzeige selbst reist auf Gefahr des Käufers⁷⁾. Der Verkäufer ist berechtigt, selbst in Kenntnis des Untergangs des Schiffs die Dokumente dem Käufer anzubieten⁸⁾.

Werden schwimmende⁹⁾ Güter verkauft, so müssen die Waren bei Abschluß des Vertrags noch vorhanden sein; sonst ist der Vertrag nichtig, selbst wenn keine Partei den Untergang der Waren kennt¹⁰⁾.

Sammelsendungen sind zulässig, bewirken aber keinen Eigentumsübergang, da hier die Waren nicht *ascertained* sind; doch reist auch die Sammelsendung auf Gefahr der Empfänger, da für solche Sendungen eine vertragsmäßige Festlegung des Gefahrübergangs vor dem Zeitpunkt des Eigentumsübergangs anzunehmen ist¹¹⁾.

10. The Uniform Sales Act, der in 27 Staaten der nordamerikanischen Union gilt¹²⁾, entspricht dem englischen Recht; vgl. sections 17,

¹⁾ *Sale of Goods act*, sect. 18, rule 5, Abs. 2; dazu BENJAMIN l. c. S. 393 ff.; HALSBURY l. c. Bd. 25, S. 222, Nr. 381.

²⁾ Handelsgesetze des Erdballs l. c. S. 256; *sale of Goods act*, sect. 19; BENJAMIN l. c. S. 420 ff.

³⁾ Handelsgesetze des Erdballs l. c. S. 255; SCHIRRMEISTER-PROCHOWNIK l. c. S. 308 f.

⁴⁾ Vgl. auch WILLIAM SMITH-I. H. WATTS: *A compendium of mercantile law*, 12. Aufl., (1924) S. 703 f.

⁵⁾ GROSSMANN, *Hans. Rechtszeitschr.* Bd. 8 (1925) Sp. 96, Anm. 53.

⁶⁾ Vgl. STEVEN'S *Elements of mercantile law*⁷ by HERBERT JACOBS 1925, S. 264.

⁷⁾ HOLLÄNDER: *Einfluß des Kriegs* S. 79.

⁸⁾ Vgl. *Hans. Rechtszeitschr.* Bd. 2 (1919) Sp. 209 f.; *Weltwirtsch. Nachrichten* 1919, S. 1496.

⁹⁾ Daß die Güter sich noch auf dem Transport befinden, ist wesentlich; vgl. MEWS *Digest of English law* 1921, Sp. 274, BENABU u. Co./*Produce Brokers & Co.*

¹⁰⁾ SCHIRRMEISTER-PROCHOWNIK Bd. 1, S. 527, Bd. 2, S. 282.

¹¹⁾ SCHIRRMEISTER-PROCHOWNICK Bd. 2, S. 324; Handelsgesetze des Erdballs Bd. XI, I, S. 256, Anm. 9; GROSSMANN l. c. Sp. 95, Anm. 51; HALSBURY l. c. Bd. 25, S. 188, Nr. 332; Beispiel für vertragsmäßige Vereinbarung, bei HARDER: *Sammelsendung* S. 42; vgl. HALSBURY l. c. Nr. 333 (Gefahr bei Fobkauf beim Käufer, auch wenn Güter nicht *ascertained* sind). Über den Fall der Zuvielsendung vgl. SCHIRRMEISTER-PROCHOWNICK Bd. 2, S. 314 (CUNLIFFE v. HARRISON 1851).

¹²⁾ WILLISTON, SAMUEL: *The law governing Sales of Goods at common law and under the Uniform Sales act*² 1924, Bd. 1, S. 2.

19, rule 4¹⁾. In einer Beziehung geht er über das englische Recht hinaus, indem er in section 22 die Transportgefahr dem Käufer aufbürdet, falls der Verkäufer sich das Dispositionsrecht über die Waren nur zu dem Zweck vorbehält, die Zahlung des Kaufpreises sicherzustellen²⁾. Auch in der Union besteht die Schwierigkeit, den Zeitpunkt der Vollendung der Konzentration genau festzulegen; so wird beim Bahntransport auf die Mitteilung an die Bahn abgestellt, daß ein Waggon zum Transport bereit stehe; bis zu dieser Mitteilung bleibt die Gefahr beim Verkäufer³⁾. Es kann natürlich auch ausgemacht sein, daß die Lieferung an einen bestimmten Ort zu erfolgen hat, etwa am Wohnsitz des Käufers. In solchem Fall geht das Eigentum erst dann auf den Käufer über, wenn dieser die Ware nach der Ankunft gebilligt hat; die Approbriation erfolgt durch ihn; die Reisegefahr lastet auf dem Verkäufer. Ob eine derartige Vereinbarung gewollt ist, dafür gibt die Kostenverteilung einen Anhalt; trägt der Käufer die Transportkosten, so ist anzunehmen, daß die Ware bereits als sein Eigentum auch auf seine Gefahr hin reist; hat der Verkäufer diese Kosten zu tragen, so ist nach rule 5 von section 19 zu vermuten, daß die Waren auf dem Transport Eigentum des Verkäufers bleiben und auf seine Gefahr hin reisen⁴⁾; doch kann auch hier nach Lage des Einzelfalles aus den Vereinbarungen das Gegenteil geschlußfolgert werden⁵⁾.

11. Auch Sowjetrußland verlangt für den mit dem Gefahrübergang nach § 186 BGB. verknüpften Eigentumsübergang (§ 66) bei Gattungssachen — § 108 schreibt für Gattungsschulden die Lieferung von Sachen mindestens mittlerer Güte vor — Übergabe; nach § 67 des BGB. gilt als Übergabe die Aushändigung der Sache an den Erwerber und, in Ermangelung abweichender Bestimmungen, die Aushändigung von Urkunden, die zur Verfügung über die Ware berechtigen; das Gesetz führt als Beispiel für derartige Urkunden den Frachtbrief, das Konnossement oder den Lagerschein an; bei der Beförderung durch die Post nach Weisung des Käufers gilt als Übergabe die Aufgabe der Sendung⁶⁾. Nach dieser gesetzlichen Regelung scheint also die Gefahr beim Eisenbahntransport oder bei der Versendung zur See erst mit Wirkung ex nunc vom Zeitpunkt der Dokumentenaushändigung an überzugehen, während bei der Verschickung mit Hilfe der Post die Gefahr von der Absendung an auf dem Käufer liegt. Es muß bezweifelt werden, ob

1) WILLISTON l. c. Bd. 1, S. 554 ff.

2) WILLISTON l. c. Bd. 1, § 303, S. 697, § 305, S. 701 ff.

3) WILLISTON l. c. Bd. 1, § 287, S. 588.

4) WILLISTON l. c. Bd. 1, § 280, S. 591 ff.

5) Vgl. in § 4 S. 27 bei Anm. 3 ff. die Besprechung des Cifkontrakts.

6) FREUND: Das Zivilrecht Sowjetrußlands 1924, S. 39, 166f.; SAWADSKY in „Das Recht Sowjetrußlands“ S. 272.

diese verschiedene Behandlung der einzelnen Transportmittel tatsächlich in Übung ist, und erst recht, ob sie sich bewährt.

Dieser Überblick über die verschiedenen Rechtsordnungen hat als maßgebenden Zeitpunkt für den Gefahrübergang beim Versand von Gattungswaren einheitlich die Übergabe der konkretisierten Ware an die Versandpersonen gezeigt. Wo sich, wie in Frankreich, die Gesetzgebung mit der Konzentration der Gattungsschuld zu begnügen scheint, hat die Praxis die Aushändigung der Ware an den Transporteur als weitere Voraussetzung des Gefahrübergangs herausgearbeitet. Auch scheint in steigendem Umfang die Absendung mindestens einer Verladungsanzeige mit genauen Angaben über die abgesandte Ware beim Seetransport für erforderlich gehalten zu werden, ohne daß sich darüber schon in allen Ländern eine feste Rechtsprechung entwickelt hätte. Noch nirgends ist es gelungen, den Augenblick der Konzentration deutlich und einwandfrei zu bestimmen. Die einem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Sammelsendungen werden hinsichtlich der Gefahrtragung verschieden behandelt.

§ 4. Gefahrtragung und Klauseln.

Die eben dargestellte gesetzliche Regelung des Gefahrübergangs gehört überall zum *ius dispositivum*¹⁾. Der Handel hat sich diese Möglichkeit einer abweichenden Regelung nicht entgehen lassen und hauptsächlich vier Typen von Verträgen zur Anwendung gebracht, wenn man sie einmal unter dem Gesichtspunkt der Gefahrtragung prüft²⁾. In einer Reihe von Fällen soll es bei der gesetzlichen Regelung des Gefahrübergangs bleiben; in der zweiten Gruppe geht die Gefahr erst im Laufe des Transports auf den Käufer über; ferner kann drittens zwar die Ware bereits auf dem Transport konkretisiert sein, so daß der Käufer die Leistungsgefahr trägt, während die Preisgefahr weiterhin auf dem Verkäufer lastet; endlich kann der Wohnsitz oder die Niederlassung des Käufers als Erfüllungsort vereinbart werden, in welchem letzterem Fall von einer eigentlichen Transportgefahr nicht gesprochen werden kann, da ja alle zur Erfüllung notwendigen Handlungen sich im Herrschaftsbereich des Gläubigers abspielen.

¹⁾ Vgl. für Österreich: EHRENZWEIG I. c. Bd. 2, I, § 364, S. 385; für Frankreich: COLIN-CAPITANT: Cours élémentaire de droit civil français³ (1921), Bd. 2, S. 340; für die Schweiz: Art. 185, Abs. 1 des Obligationenrechts, dazu OSER I. c. S. 469, Anm. V zu Art. 185; EGLI: Gefahrtragung S. 121, deutliche Willenskundgabe einer vom Gesetz abweichenden Abmachung verlangt F. FICK: Das schweiz. Obligationenrecht Anm. 10 zu Art. 185, S. 343; für Holland: MOLENGRAAF I. c. S. 69; CRAANDIJK I. c. S. 67, 122; für England: Section 20 Sale of Goods act, dazu BENJAMIN I. c. S. 431 f.; für die Union: WILLISTON I. c. Bd. 1, S. 617, §§ 280 f. und S. 694, § 302; für Rußland: § 186 BGB.

²⁾ Vgl. GROSSMANN, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 8 (1925), Sp. 84.

Der Handelsverkehr verwendet für diese Typen von Verträgen Klauseln¹⁾, deren Sinn allerdings über die Regelung der Gefahrtragung weit hinausgeht. Die Bedeutung, die von Handelskreisen und der Gerichtspraxis in den verschiedenen Ländern diesen Klauseln im Hinblick auf die Frage der Gefahrtragung beigelegt wird, ist im folgenden und zwar in Anlehnung an die eben erwähnten vier Vertragsarten zu behandeln²⁾.

I. Klauseln, die von der gesetzlichen Regelung der Gefahrtragung normalerweise nicht abweichen.

1. Cif- oder Cafklausel. Cif ist die Abkürzung von Cost, insurance, freight; Caf von Coût, assurance, fret. Die Klausel soll zum Ausdruck bringen, daß der Verkäufer verpflichtet ist, in den Kaufpreis³⁾ die Kosten für Versicherung und Fracht der gekauften Ware hineinzurechnen; das Verkehrsleben hat aber über diese Bedeutung hinaus das Cifgeschäft zu einem selbständigen Vertragstypus mit einer Menge von gegenseitigen Verpflichtungen ausgebildet.

Was nun die Gefahrtragung anbetrifft, so stimmen deutsche Wissenschaft und Praxis darin überein⁴⁾, daß regelmäßig durch diese Klausel nichts am gesetzlichen Erfüllungsort, dem Wohnsitz oder der gewerblichen Niederlassung des Verkäufers, geändert wird; die Gefahr geht nach § 447 mit der Aushändigung der Ware an die Transportperson auf den Käufer über. Es ist aber zu betonen, daß im Seeverkehr nach neuerer Praxis auch des Reichsgerichts⁵⁾ der Abladehafen als Erfüllungsort des Schuldners hinsichtlich seiner Pflicht zur Abladung gilt. Da sich diese Ansicht durchzusetzen scheint, so fällt die Gefahr eines etwaigen Transports vom Produktionsort im Binnenland bis zum Abladehafen dem Verkäufer zur Last. Ferner ist vom Reichsgericht gerade für das Cifgeschäft die Absendung der Verladungsanzeige als Zeitpunkt des Gefahrübergangs bezeichnet worden⁶⁾, wie bereits im § 3 S. 10 bei Anm. 7

1) Vgl. ZANDER in GRUCHOT Bd. 49, S. 573 ff.; Weltwirtschaftliche Nachrichten 1920, S. 1869; DOVE in GRUCHOT Bd. 67 (1925), S. 406 f.; vgl. ferner die Zusammenstellung bei STAUB ^{12 u. 13} Bd. 3, S. 788 ff., Anm. 31 f., Anhang zu § 372.

2) Für die Erkenntnis der Bedeutung der Klauseln ist ein sehr wertvolles Hilfsmittel das Circulaire Nr. 43 der Chambre de Commerce Internationale: Termes Commerciaux. Définitions, Paris; abgekürzt im folgenden: T. C.

3) Bei Cost ist es fraglich, ob es den Kaufpreis oder die Unkosten bedeuten soll; vgl. HEUER, Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen Bd. 42 (1925), S. 1 f.

4) Über sämtliche mit dem Cifgeschäft in Verbindung stehenden Fragen vgl. NOLTE in Z. f. d. g. HR. Bd. 89 (1926), S. 1 ff.; ferner HEUER l. c. S. 1 ff.; BÖCKEL: „Cifklausel“ im Handwörterbuch der Rechtswissenschaft Bd. I, S. 871 ff.; WÜSTENDÖRFER, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9 (1926), Sp. 441 ff., 481 ff.

5) JW. 1917, S. 767; Recht 1924, Nr. 626; JW. 1925, S. 478, Nr. 22; HEUER l. c. S. 3; NOLTE l. c. S. 47 f., 66; BÖCKEL l. c. S. 873; WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 449.

6) RG. Bd. 92, S. 128 ff.

ausgeführt. Enthält der Vertrag noch weitere Klauseln oder bestehen aus dem Inhalt der ganzen Vertragsverhandlungen Anhaltspunkte dafür, daß die Gefahr erst mit der Ankunft im Bestimmungshafen, bis zu dem ja der Verkäufer die Transportkosten einkalkuliert, auf den Käufer übergehen soll, so ist von der Rechtsprechung diesem Parteiwillen Rechnung getragen worden¹⁾. Eine derartige Abänderung der Gefahrtragung zu Lasten des Verkäufers liegt aber nicht schon dann vor, wenn ausgemacht ist „Kasse gegen Dokumente“²⁾ bzw. „Kasse gegen Konnossement“³⁾ oder „zahlbar bei Ankunft des Dampfers“⁴⁾, wobei die beiden Klauseln auch in der Form „Kasse gegen Dokumente bei Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen“⁵⁾ verbunden werden können. Diese Klauseln beeinflussen nur die Zahlungszeit, lassen aber die Transportgefahr auf dem Käufer ruhen. Das gleiche gilt von der Klausel „Brutto für netto ausgeliefertes Gewicht“⁶⁾.

Die österreichische Rechtsprechung betont für das Cifgeschäft ebenfalls, daß der Absendungsort Erfüllungsort ist⁷⁾.

Die nordischen Kaufgesetze legen die Bedeutung gewisser im Handelsverkehr üblichen Klauseln in den §§ 62 ff. fest. So bestimmt § 64 unter Verweisung auf § 63 den Inhalt der Cifklausel; bezüglich der Gefahrtragung ergibt sich aus § 63 Abs. 2 des schwedischen Kaufgesetzes in Verbindung mit §§ 10 u. 17, daß die Gefahr auf den Käufer übergeht, wenn die Ware von der Transportperson übernommen ist⁸⁾. Geht der Abladung ein Binnentransport voraus, nämlich vom Wohnsitz des Verkäufers oder von dem Ort, wo die Ware sich mit Wissen des Käufers

1) GRUCHOT Bd. 61, S. 649; JW. 1918, S. 92, Nr. 14; RG. Bd. 93, S. 168, Bd. 96, S. 230ff.; HEUER l. c. S. 3 und 6; vgl. NOLTE l. c. S. 79ff.

2) Hans. Rechtszeitschr. Bd. 2 (1919), Sp. 253ff.; Hans. Gerichtsztg., Hauptblatt 1919, Nr. 10 und 17; RGRK. S. 601, Anm. 10h, ee zu § 433; HEUER l. c. S. 4f; dagegen NOLTE l. c. S. 59ff. mit beachtlichen Gründen, ferner S. 91ff.

3) Zu der Klausel vgl. LZ. 1926, Sp. 480, Nr. 1; NOLTE l. c. S. 91ff.; vgl. auch RG. Bd. 106, S. 299.

4) RG. Bd. 90, S. 1f.; JW. 1917, S. 767 mit Anmerkung von WÜSTENDÖRFER; LEO in Hans. Rechtszeitschr. Bd. 1 (1918—19), Sp. 348f.; Hans. Gerichtsztg. 1919, Hauptblatt Nr. 10 u. 17.

5) So in RG. Bd. 90, S. 1ff.; vgl. dazu NOLTE l. c. S. 114ff.

6) Hans. Gerichtsztg. 1924, S. 241, Nr. 136 (Hauptblatt); vgl. auch unten S. 39 bei Anm. 3.

7) EHRENZWEIG l. c. Bd. II, 1, S. 76 bei Anm. 10.

8) ALMÉN-NEUBECKER l. c. Bd. 2, S. 305 bei Anm. 28 zu § 63. Das dänische und norwegische Gesetz weicht hier formell etwas vom schwedischen Gesetz ab, indem es im § 63 Abs. 2 ausdrücklich bestimmt, daß die Gefahr auf den Käufer übergeht, wenn die Waren einem Frachtführer übergeben oder innerhalb der Schiffseite untergebracht sind. Die Frage des kombinierten Land- und Seetransports ist nicht besonders geregelt; vgl. auch die folgende Anmerkung.

befindet, zum Hafen, so erfolgt auch dieser bereits auf Gefahr des Käufers¹⁾. Sonst geht die Gefahr über, wenn die Waren an Bord verbracht sind²⁾.

Frankreich³⁾ hat dem Cif- oder Cafgeschäft besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Beim Seeverkehr wird als Erfüllungsort gegen vereinzelten Widerspruch der Abladehafen angesehen⁴⁾, falls Lieferung Caf vereinbart ist. Gerade für den Cifkauf ist das Erfordernis der sorgfältig abzufassenden Verladungsanzeige aufgestellt worden⁵⁾. Als Zeitpunkt des Gefahrübergangs wird die Übernahme der Ware seitens des transporteur maritime durch ihre tatsächliche Verbringung an Bord bezeichnet⁶⁾. Die Hinzufügung der Klausel, die Ware solle saine, loyale et marchande auszuliefern sein, ändert an dem Wesen des Cifvertrags nichts⁷⁾; dieses besteht aber gerade darin, daß der Käufer mit der Reisegefahr belastet ist. Andere Klauseln⁸⁾ sind daher mit Cif nur unter dieser Voraussetzung vereinbar⁹⁾.

In Italien geht ebenfalls die Gefahr in dem Augenblick auf den Cifkäufer über, in dem die Waren dem Spediteur oder Frachtführer übergeben sind¹⁰⁾. Diese Regelung erfährt auch dadurch keine Abänderung, daß der Käufer Zahlung gegen Dokumente verspricht; der

1) ALMÉN-NEUBECKER I. c. Bd. 1, S. 126f. bei Anm. 36 zu § 10, Bd. 2, S. 305 bei Anm. 23 zu § 63, S. 310f. bei Anm. 13 zu § 64; ferner T. C. S. 105, A 5 für Schweden, während für Dänemark und Norwegen der Fall nicht ausdrücklich behandelt wird.

2) T. C. S. 36, A 5 für Dänemark, S. 86, A 5 für Norwegen, S. 105, A 5 für Schweden.

3) GODRET, PIERRE: Le contrat de vente caf, Paris 1925; BAYARD, PIERRE: Dictionnaire des transports maritimes, Paris 1924 unter „vente caf“ S. 546—552; ferner (mir nicht zugänglich) H. AUBRUN: La vente coût, fret, assurance (association française du droit maritime, bulletin Nr. 61, 1921).

4) WAHL: Précis de droit commercial 1922, S. 405, Nr. 1219; THALLER-PERCEROU: Traité élémentaire de droit commercial⁸ S. 624f., Nr. 1022; AUBRUN in DALLOZ, rec. pér. 1921, Teil 2, S. 98; RIPERT: Droit maritime Bd. 2, Nr. 1904, S. 759; GODRET I. c. S. 9.

5) LACOUR-BOUTERON: Précis de droit commercial² Bd. 3 (1924), S. 357, Nr. 813; SIREY, Rec. général des lois 1924, Teil 1, S. 109, Anmerkung.

6) T. C. S. 53, C 4 observation.

7) DALLOZ, rec. pér. 1921, Teil 2, S. 102f.

8) Z. B. Payable contre documents; auch hier kann Käufer sich nicht unter dem Vorwand der Havarie der Zahlung entziehen; BAYARD I. c. S. 554; vgl. auch unten S. 40 bei Anm. 3ff.

9) DALLOZ, rec. hebdom. 1924, S. 367; RIPERT I. c. Bd. 2, Nr. 1906, S. 761; BAYARD I. c. S. 548.

10) FADDA usw.: Prima raccolta completa della giurisprudenza sul codice civile Bd. 6, S. 315, Anm. 33 zu Art. 1219; vgl. ferner NAVARRINI usw.: Prima raccolta completa della giurisprudenza sul codice di commercio Bd. 1 (1918), S. 264, Anm. 14 zu Art. 62—66.

Verlust der Ware befreit den Käufer nicht von seiner Zahlungspflicht¹⁾. Durch Hinzufügung anderer Klauseln kann allerdings in bezug auf die Gefahrtragung eine Verteilung dahingehend stattfinden, daß der Verkäufer die Gefahr trägt, so wenn schwimmende Ware mit den Klauseln cif und salvo arrivo verkauft ist²⁾.

Für den Gefahrübergang ist beim Cifkauf auch in Spanien³⁾, der Schweiz⁴⁾, in Belgien⁵⁾ und Holland⁶⁾ die Abladung der maßgebende Zeitpunkt. Die Klausel „Zahlung bei Ankunft der Ware“ erfährt in der Schweiz eine widerspruchsvolle Behandlung, indem sie bald als Gefahr verschiebend, bald als die gesetzliche Regelung nicht abändernd aufgefaßt wird⁷⁾. Hat der Abladung ein Binnentransport vorauszugehen, so erfolgt dieser in Holland auf Gefahr des Verkäufers⁸⁾; im allgemeinen wird dagegen die Gefahrtragung durch den Käufer während des Transportes als essentielle des Cifkontrakts angesehen⁹⁾. Der Cifverkäufer kann auch Dokumente eines inzwischen gesunkenen Schiffs andienen; der Käufer ist zur Annahme und Bezahlung verpflichtet; doch ist die Praxis in dieser Frage nicht einheitlich¹⁰⁾.

In England wird die Cifklausel ähnlich wie bei uns ausgelegt¹¹⁾. Über den genauen Zeitpunkt, wann die Gefahr übergeht, bestehen Meinungsverschiedenheiten; nach der einen Ansicht¹²⁾ genügt die Aushändigung der Ware an den Reeder, während eine zweite Meinung¹³⁾ den Gefahrübergang an die erfolgte Abladung knüpft. Doch steht es den Parteien frei, die Frage der Gefahrtragung durch Vereinbarung anders zu regeln¹⁴⁾. Aus dem Umstand, daß der Verkäufer die Versicherung übernimmt, kann aber im Gegensatz zu anderen Verträgen

1) FADDA I. C. Anm. 34. 2) NAVARRINI I. C. Anm. 9. 3) T. C. S. 44, A 5.

4) EGLI: Gefahrtragung S. 102, Anm. 17, S. 103, 122 bei Anm. 9.

5) Vgl. zum Cifvertrag in Belgien die im Auslandsrecht Bd. 3 (1922), S. 353 wiedergegebene Rechtsprechung; T. C. S. 25, A 5.

6) Auslandsrecht Bd. I, S. II; CRAANDIJK, HERMAN: Koopcontract in de Overzeesche Handel 1921, S. 117—131.

7) EGLI: Gefahrtragung S. 122 bei Anm. 6 u. 7. 8) T. C. S. 97, A I.

9) CRAANDIJK I. C. S. 121, 124, 127, 129.

10) CRAANDIJK I. C. S. 178—185.

11) Vgl. zum Cifvertrag: BENJAMIN-KER: A Treatise on the law of sale of personal property⁶ S. 458f., 810f.; STEPHENS: Commentaries on the laws of England¹⁸ Bd. 3, London 1925, S. 130f.; Hans. Rechtszeitschr. Bd. 2 (1919), Sp. 209ff.; ferner (mir nicht zugänglich): KENNEDY: Contracts of Sale „Cif“ (London 1924) nach WÜSTENDÖRFER, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9, Sp. 449, Anm. 19.

12) SCHIRRMEISTER-PROCHOWNICK: Das Bürgerliche Recht Englands Bd. 2, S. 311; T. C. S. 59, A 2 und S. 125.

13) BENJAMIN I. C. S. 458; HALSBURY: The Laws of England Bd. 25 (1913), Sp. 188, Nr. 331.

14) BENJAMIN I. C. S. 458, Anm. e.

beim Cifkauf nicht geschlossen werden, daß er die Gefahr trägt¹⁾; die Gefahr lastet auch noch nicht deswegen auf dem Verkäufer, weil der Käufer erst bei Ankunft der Güter zu zahlen hat; eine derartige Klausel bestimmt nur den Zeitpunkt der Leistung²⁾. Beim Cifkauf ist schließlich auch die Anwendung von Sale of Goods Act, section 32 rule 3 ausgeschlossen.

Auch in den Vereinigten Staaten ist der Käufer bei diesem Vertrag mit der Gefahrtragung belastet³⁾. Über den Zeitpunkt des Gefahrübergangs bestehen Meinungsverschiedenheiten; während WILLISTON⁴⁾ die Gefahr erst mit der erfolgten Abladung auf den Käufer übergehen läßt, ist nach der Klauselausarbeitung der amerikanischen Handelsverbände⁵⁾ und nach T. C.⁶⁾ der Augenblick maßgebend, in dem die Ware längsseit des Schiffs gebracht ist und reiner Ozeanladeschein sowie Versicherungspolice dem Käufer ausgeliefert sind; die Gefahr während eines etwaigen Landtransports bis zum Abladehafen hat der Verkäufer zu tragen. Die Dokumente können dem Käufer auch dann angedient werden, wenn die Waren vorher in Verlust geraten oder schlechter geworden sind⁷⁾. Der Cifvertrag geht der gesetzlichen Regelung der section 19, rule 5 sales act vor⁸⁾. Nach amerikanischer Auffassung kann aber trotz der Cifklausel die Gefahr vereinbarungsgemäß dem Verkäufer auferlegt werden⁹⁾.

2. a) Bezüglich der C. F.- oder Cfrklausel, nach der der Verkäufer die Ware nicht zu versichern hat, gelten die gleichen Grundsätze wie für die Cifkäufe. In Deutschland geht daher die Gefahr auf den Käufer über, wenn die Waren im Versandhafen abgeladen sind¹⁰⁾. Die nordischen Kaufgesetze bestimmen in § 63 Abs. 2 als maßgebenden Zeitpunkt für den Gefahrübergang die Aushändigung der Ware an den Frachtführer oder das Verbringen der Ware an Bord des Schiffs¹¹⁾. Für Frankreich¹²⁾, Italien¹³⁾, Spanien¹⁴⁾, Belgien¹⁵⁾, Holland¹⁶⁾ und Eng-

1) HALSBURY l. c. S. 188, Nr. 331.

2) HALSBURY l. c. S. 188, Nr. 334; vgl. aber auch die inhaltlich abweichenden Ansichten bei NOLTE l. c. S. 62, Anm. 81.

3) WILLISTON, SAMUEL: The Law governing sales of goods at common law and under the uniform sales act² 1924, Bd. 1, S. 695, 703f.; zum Cifvertrag vgl. ferner ebenda § 280c—280f, S. 605—619.

4) L. c. S. 607.

5) WILLISTON l. c. S. 624; Weltwirtschaftliche Nachrichten 1920, S. 1870ff. und unten § 5 S. 46 bei Anm. 3.

6) S. 18, A 4.

7) WILLISTON l. c. S. 608.

8) WILLISTON l. c. § 280d, S. 608f.

9) WILLISTON l. c. § 280f., S. 703f.

10) RGRK. Anm. 10h, cc zu § 433, S. 601; RG. Bd. 90, S. 3; Z. f. d. g. HR. Bd. 72, S. 437f.

11) ALMÉN-NEUBECKER l. c. Bd. 2, S. 305f.

12) T. C. S. 54, A 4.

13) T. C. S. 70, A 4.

14) T. C. S. 46, A 4.

15) T. C. S. 27.

16) CRAANDIJK l. c. S. 166; T. C. S. 99.

land¹⁾ gilt das oben Ausgeführte. In der nordamerikanischen Union geht die Gefahr über, wenn die Waren längsseit des Schiffs gebracht sind²⁾ und, da hier für den Gefahrübergang die Dokumente dem Käufer nicht ausgehändigt zu werden brauchen, der Verkäufer den reinen Ozeanladeschein erlangt hat³⁾).

b) Cif- und C. F.-Klauseln kommen auch im Landverkehr vor und legen dann dem Verkäufer die Übersendungskosten auf, ohne daß sich an der Gefahrtragung etwas ändert.

Im deutschen Binnenverkehr werden dafür häufig andere Klauseln angewandt, wie z. B. „Ab“, „Bahnfrei“, „Frei Waggon X“, „Frei Bestimmungsort“, „Franko“, „Franko X“ und „Frachtfrei“. Während durch diese Klauseln den Verkäufer die Versandkosten auferlegt sind, soll durch sie der Erfüllungsort nach Auffassung der Gerichte⁴⁾ nicht geändert werden; das heißt praktisch: die Gefahr des Transportes liegt auf dem Käufer. Es wird aber auch zum Teil unter Berufung auf abweichende Handelsbräuche die Ansicht vertreten, daß bei Klauseln wie „Franko X“ X zum Erfüllungsort des Verkäufers wird⁵⁾, auf dessen Gefahr demnach die Ware nach X rollt. Die kaufmännischen Kreise stehen dieser Entwicklung günstig gegenüber⁶⁾. Dagegen ist die überwiegende Meinung bezüglich der Klausel „frachtfrei“ noch der Ansicht, daß dadurch an der gesetzlichen Regelung der Gefahrtragung nichts geändert werden soll⁷⁾. Streitig ist die Bedeutung der Klausel

¹⁾ T. C. S. 58, A 2.

²⁾ T. C. S. 20, A 3.

³⁾ Weltwirtschaftliche Nachrichten 1920, S. 1872; WILLISTON l. c. Bd. I, § 280 h, S. 621.

⁴⁾ Vgl. für „frei Bahn N. N.“ ZANDER in GRUCHOT Bd. 49, S. 586; „Waggonfrei X“ OLG. Bd. 36, S. 40; STAUB ^{12 u. 13} Anm. 31, Anh. zu § 372; „frei Bestimmungsort“ RGRK. S. 603, Anm. 10h, mm zu § 433; RG. Bd. 92, S. 15f.; STAUB ^{12 u. 13} Anm. 31, Anh. zu § 372; „Frachtfrei X“ STARKE, ARTHUR: Lieferungsverträge unter Einwirkung des Krieges (1915), S. 42; ADLER, Z. f. d. g. HR. Bd. 72, S. 438; RG. Bd. 106, S. 214; „Franko“ RG. Bd. 106, S. 214, Bd. 111, S. 24f.; STAUB ^{12 u. 13} Anm. 31, Anh. zu § 372; Zweifel bei STAUB ¹⁰ Anm. 49, Anh. zu § 382.

⁵⁾ So für „Frei Bestimmungsort“ HEUER L. Z. 1925, Sp. 28; vgl. auch GROSSMANN l. c. Sp. 90, Anm. 24 a und STAUB ^{12 u. 13} Anm. 31, Anh. zu § 372.

⁶⁾ Vgl. HEINRICH DOVE und EDUARD MEYERSTEIN: Gutachten über Handelsgebräuche, erstattet von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin Bd. 3, 1926. Gutachten Nr. 1103 für den Holzhandel, Nr. 879 und 1107 für den Ölhandel, Nr. 1128 für den Wollhandel, aber auch Nr. 2111 für die gleiche Branche mit Bedenken gegen Annahme eines Handelsbrauchs; als streitig angesehen in Nr. 737; die Nachteile des Transports belasten den Käufer im Malzhandel nach Gutachten Nr. 2348, wobei unklar bleibt, ob darunter nur die Gefahr der Transportverzögerung oder allgemein die Transportgefahr zu verstehen ist.

⁷⁾ Dove l. c. Nr. 1107 für den Ölhandel, als streitig bezeichnet in Nr. 737; unklar Nr. 1096.

„Frei“ mit verschiedenen Verbindungen¹⁾; auch für die Klausel „Ab“ finden sich widersprechende Ansichten²⁾.

Nach österreichischer Auffassung wird durch die Klauseln „Franko diesen Ort“³⁾, „Ab diesem Ort“⁴⁾ oder „Bis zu diesem Ort“⁵⁾ nichts am gesetzlichen Erfüllungsort, dem Wohnsitz des Schuldners nach § 905 ABGB. beziehungsweise dem Ort seiner Handelsniederlassung nach § 324 AHGB., geändert. Abweichendes soll allerdings nach einer Entscheidung vom Jahr 1888 für die Klausel „Bahn X“ gelten⁶⁾.

In den nordischen Ländern bestand bis zum Erlaß der neuen Kaufgesetze einige Unsicherheit über die Bedeutung dieser Klauseln⁷⁾. Jetzt ist für die Klauseln „Frei“, „Franko“, „Geliefert“ in § 65 bestimmt, daß die Gefahr⁸⁾ erst mit der Ankunft in dem bezeichneten Ort auf den Käufer übergeht; die Klausel „bahnfrei“ oder „frei auf Bahnwagen“ ist im Gesetz nicht geregelt worden; nach ALMÉN⁹⁾ geht die Gefahr gemäß §§ 10 u. 17 dann über, wenn die beladenen Waggons von der Bahn in Empfang genommen sind. Bei der Klausel „frachtfrei“ erfüllt nach § 63 der Verkäufer an seinem Wohnsitz, so daß die Ware auf Gefahr des Käufers reist¹⁰⁾.

1) Die Klausel „frei Hof“ belastet den Verkäufer mit der Gefahr; JW. 1926, Bd. 1, S. 722 usw. Nach DOVE l. c. macht die Klausel „bahnfrei Berlin“ Berlin zum Erfüllungsort, Gutachten Nr. 666 für den Handel in Sämereien. „Frei Waggon Berlin“ bewirkt im Holzhandel keine Änderung des Erfüllungsorts, Gutachten Nr. 659, 660. „Waggonfrei X“: Es besteht kein allgemeiner Handelsbrauch, wonach X Erfüllungsort wird, Gutachten Nr. 642. „Frei Station des Käufers“: Gefahr beim Verkäufer im Heuhandel, Gutachten Nr. 2031; dagegen bewirkt die Klausel „Frei Station“ im Holzhandel keine Änderung des Erfüllungsorts, Gutachten Nr. 660. „Frei Berlin“: Verkäufer hat die Transportgefahr zu tragen im Kartoffelhandel, Nr. 1017.

2) Keine Änderung des Erfüllungsortes wird angenommen bei der Klausel „ab Station“ nach den von DOVE l. c. mitgeteilten Gutachten Nr. 660 für den Holzhandel, Nr. 1180 für den Kartoffelhandel, Nr. 2031 für den Heuhandel. Vgl. im übrigen S. 41 bei Anm. 1.

3) PISKO-SCHLESINGER: Das AHGB.²² (1926), S. 278, Anm. 1a zu § 324. Auch die Klausel „Erfüllungsort für die Lieferung Budapest, zu liefern frei Station Fünfkirchen“ ändert nichts daran, daß der Verkäufer an seinem Wohnsitz Budapest erfüllt; vgl. EHRENZWEIG: System des öster. allgem. Privatrechts 6. Aufl., Bd. 2, 1, S. 76 bei Anm. 7.

4) PISKO-SCHLESINGER l. c.

5) PISKO-SCHLESINGER l. c.

6) MAYR: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Bd. 2, 1922, S. 21, Anm. 10; SCHEY, JOSEPH: Das ABGB.²¹ (1926), S. 482, Anm. 6, § 906.

7) Vgl. ALMÉN-NEUBECKER l. c. Bd. 2, S. 322 ff.

8) Und zwar bei Gattungskäufen auch die Leistungsgefahr; vgl. ALMÉN-NEUBECKER Bd. 2, S. 327 bei Anm. 40. Ferner unten S. 41 f.

9) ALMÉN-NEUBECKER Bd. 2, S. 300 f. bei Anm. 18, Anh. zu § 62; übereinstimmend auch T. C., S. 34, A 3 für Dänemark, S. 84, A 3 für Norwegen, S. 103, A 3 für Schweden.

10) ALMÉN-NEUBECKER l. c. Bd. 2, S. 305 bei Anm. 28 zu § 63.

Nach französischer Auffassung geht bei einem Verkauf „Franko X“ die Gefahr erst dann über, wenn die Ware den bezeichneten Punkt erreicht hat¹⁾, bei einem Verkauf „Franko sur wagon X“ mit der durchgeführten Verladung²⁾. Die gleiche Anschauung gilt auch in Italien³⁾ und Spanien⁴⁾.

In der Schweiz ist es zweifelhaft, ob bei einem Verkauf „Franco X“ dem Verkäufer die Transportgefahr bis zu diesem Punkt aufgebürdet werden soll⁵⁾. Bei der Klausel „Frei ins Haus“ spricht sich EGLI⁶⁾ für eine Gefahrtragung des Verkäufers bis zur Ablieferung beim Käufer aus, während die Klauseln „Frei Bahn“, „Frei Schiff“ die gesetzliche Regelung der Gefahrtragung unverändert lassen sollen⁷⁾. Die Klausel „ab Belfort“ bedeutet keine Änderung des Erfüllungsortes⁸⁾.

Nach holländischer⁹⁾ und belgischer¹⁰⁾ Auffassung geht bei einem Verkauf „franco sur wagon“ mit Angabe der Abfahrtstation die Gefahr auf den Käufer über, wenn die Verladung der Waggons beendet ist.

In England legt man die Klausel „free on rail“ oder „free on truck“ (= f. o. r. bzw. f. o. t.) so aus, daß die Gefahr erst mit dem Abschluß der Verladearbeiten bei der Bahn auf den Käufer übergeht¹¹⁾.

Die Vereinigten Staaten verwenden für das Ausfuhrgeschäft die Klausel „fob X, Fracht vorausbezahlt bis Hafen“; sie will besagen, daß der Verkäufer die Gefahr trägt, bis die Güter von der Bahn in X in Empfang genommen sind¹²⁾; er zahlt dagegen die Fracht bis zum Seehafen. Die Union verwendet überhaupt fob in einer Reihe von Zusammensetzungen, in denen sich in Europa andere Klauseln ausgebildet haben¹³⁾. Bei der Klausel „ex Warehouse New York“ scheint

¹⁾ WAHL, ALBERT I. c. S. 405, Nr. 1218; aber auch BAYARD I. c. S. 134; ferner unten S. 43 bei Anm. 11.

²⁾ T. C. S. 50, A 3. ³⁾ T. C. S. 66, A 3; ferner S. 43 bei Anm. 12.

⁴⁾ T. C. S. 42, A 3; ferner S. 44 bei Anm. 2.

⁵⁾ Vgl. OSER I. c. Anm. IV, 1 b, β, γγ zu Art. 185; nach F. FICK: Das schweiz. Obligationenrecht 1911, S. 343, Anm. 13 zu Art. 185 geht die Gefahr erst mit der Ablieferung auf den Käufer über; vgl. auch S. 344, Anm. 20 zu Art. 185; für Gefahrtragung des Verkäufers die bei EGLI I. c. S. 100, Anm. 10 zitierte Entscheidung; vgl. über den Meinungsstreit EGLI S. 103—108; weiterhin die sich widersprechenden Entscheidungen des Bundesgerichts, zitiert bei BOERLIN, Z. f. schweiz. Recht, Bd. 55 (1914), S. 212f. Vgl. unten S. 44 Anm. 4.

⁶⁾ L. c. S. 108 bei Anm. 41. ⁷⁾ EGLI I. c. S. 103 bei Anm. 20.

⁸⁾ FICK I. c. S. 193, Anm. 9 zu Art. 74.

⁹⁾ T. C. S. 95, A 2; vgl. unten S. 44 bei Anm. 6.

¹⁰⁾ T. C. S. 23, A 3; vgl. unten S. 44 bei Anm. 8.

¹¹⁾ MEWS: Annual Digest of English Case law 1921, Sp. 273; Underwood Lim./Burgh Castle Brick and Cement Syndicate; vgl. I. c. 1922, Sp. 268; T. C. S. 56. Vgl. auch S. 45 bei Anm. 2.

¹²⁾ Weltwirtschaftliche Nachrichten 1920, S. 1871.

¹³⁾ Weltwirtschaftliche Nachrichten 1919, S. 1430f., 1920, S. 1870ff.

die Gefahr überzugehen, nachdem die Ware in das Lagerhaus geliefert worden ist¹⁾.

II. Klauseln, bei denen während des Transports die Gefahr auf den Käufer übergeht.

1. Die Klausel „Fob“ gleich „Free on board“ wird in den wichtigsten Staaten einheitlich ausgelegt; sie besagt, daß der Verkäufer alle Kosten zu tragen hat, bis die Ware an Bord des Schiffes geliefert ist; bis zu diesem Zeitpunkt trägt er auch die Gefahr.

Allerdings wurden in Deutschland noch bis vor kurzer Zeit die Klauseln „Fob“, „Frei an Bord“, „Frei Bord“ oder „Frei Schiffsdeck“ dahin ausgelegt²⁾, daß sie nur die Transportkostenverteilung zwischen Käufer und Verkäufer regeln sollten, ohne die Gefahrtragung abweichend vom Gesetz zu gestalten. Diese Rechtsprechung fand aber in kaufmännischen Kreisen immer stärkeren Widerspruch; diesem Rechnung tragend, hat das Reichsgericht in seiner Entscheidung vom 19. I. 1923 den Inhalt der Klausel dahin festgestellt, daß der Fobverkäufer auch die Gefahr (z. B. des Binnenlandtransportes) bis zur Abladung zu tragen habe³⁾. Nicht klargelegt ist dabei die Frage, ob damit auch der Abladehafen zum Erfüllungsort wird⁴⁾.

In den nordischen Ländern ist der Sinn der Klausel „Fob“ in § 62 Abs. 3 bezüglich der Gefahrtragung dahin festgelegt, daß der Verkäufer solange die Gefahr trägt, bis die Ware innerhalb der Seite des Schiffes angekommen ist⁵⁾. Die Gefahr eines etwa vorhergehenden Landtransportes bis zum Abladungsort und die Gefahr der Abladung selbst lastet demnach auf dem Verkäufer⁶⁾. Das gleiche gilt auch für die Klausel „Frei an Bord einschließlich Fracht“⁷⁾.

Nach französischer Auffassung reist die Ware ebenfalls auf Gefahr des Käufers bei den Klauseln „Fob“, *vente „franco bord“* oder *„à bord“* oder *„livrable — bzw. — franco sous vergues“*⁸⁾. Über den Zeitpunkt, in dem die Gefahrtragung des Käufers beginnt, besteht eine kleine Meinungsverschiedenheit: die eine Ansicht läßt die Gefahr bereits übergehen *avant l'embarquement*, wenn die Ware *devant le bord du navire*

¹⁾ Weltwirtschaftliche Nachrichten 1919, S. 1431.

²⁾ Vgl. HEUER, LZ. 1925, Sp. 26ff., Eisenbahn- und verkehrsrechtl. Entscheid. Bd. 42 (1925), S. 121 f.

³⁾ RG. Bd. 106, S. 212 ff.

⁴⁾ HEUER, LZ. 1925, Sp. 28 ff. und eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. 42, S. 123, tritt dafür ein, daß der Fobort Erfüllungsort sei. Dagegen BACMEISTER: Hans. Rechtszeitschr. Bd. 6 (1923), Sp. 743 f.; Hans. Gerichtsztg. 1924, Hauptblatt Nr. 43.

⁵⁾ ALMÉN-NEUBECKER I. c. Bd. 2, S. 290 f. bei Anm. 44 zu § 62; vgl. über die sachlich bedeutungslosen Textunterschiede der drei Gesetze ALMÉN I. c. Anm. 47.

⁶⁾ ALMÉN-NEUBECKER Bd. 2, S. 290 bei Anm. 48 zu § 62.

⁷⁾ ALMÉN-NEUBECKER I. c. Bd. 2, S. 305 bei Anm. 25 zu § 63.:

⁸⁾ LACOUR-BOUTERON I. c. Bd. 3, S. 360; DALLOZ, Rec. pér. 1873, Teil 1, S. 300, Teil 2, S. 39, 1922, Teil 2, S. 73, Fußnote und Literaturangaben.

geliefert ist¹⁾; nach der anderen Ansicht ist der Zeitpunkt der abgeschlossenen Abladung maßgebend²⁾. Wird aber „franco bord au point d'arrivée“ verkauft, so ist der Verkäufer mit der Preisgefahr während der Reise belastet³⁾.

Italien legt der Klausel fob keinen Einfluß auf die Gefahrtragung bei; da aber die Gefahrtragung die Konzentration voraussetzt und diese sich vielfach erst mit der Abladung vollzieht, so weicht auch Italien, wenigstens für den Fall, daß kein Landtransport vorausgeht, nicht von dem üblichen Gebrauch ab⁴⁾.

Wird fob der Abfahrtschiff beigefügt, so bedeutet das in Spanien, daß die Gefahr auf den Käufer mit der Verbringung der Ware an Bord übergeht⁵⁾.

Ein schweizerisches Urteil, das, wie in § 2 S. 5 Anm. 6 erwähnt, nebeneinander schweizerisches und holländisches Recht verwendet und in Anlehnung an STAUB in der Fobklausel an und für sich eine reine Spesenklausel erblickt, hat aus den besonderen Umständen des Falls auf Ausscheidung der Gattungswaren bereits vor der Abladung abgestellt; es kann daher hier nicht herangezogen werden⁶⁾.

In Holland, das neben fob die Bezeichnung „boordvrij“ kennt, geht ebenfalls die Gefahr grundsätzlich mit der Verbringung der Ware an Bord auf den Käufer über⁷⁾; doch kann bereits in der Verbringung der Ware „sous palan“ eine für den Gefahrübergang genügende Konzentration und die Fiktion der Lieferung an Bord treten, wenn aus irgendwelchen Gründen heraus die Abladung im Augenblick nicht möglich ist⁸⁾. Durch Sonderbestimmungen kann auch im Kaufvertrag für den Gefahrübergang ein früherer Zeitpunkt als die Abladung vereinbart werden⁹⁾.

Belgiens Auffassung der Fobklausel entspricht der üblichen¹⁰⁾.

Auch die englische Rechtsprechung läßt beim Fobkauf die Gefahr des Transportes bis aufs Schiff beim Verkäufer¹¹⁾; ein etwaiger Eigen-

¹⁾ LYON-CAEN-RENAULT l. c. Bd. 3, S. 168 f., Nr. 190^{bis}; RIPERT l. c. S. 717 f., Nr. 1857; BONNECASSE, JULIEN: Traité de droit commercial maritime 1923, Nr. 737, S. 661.

²⁾ T. C. S. 48, A 4; LYON-CAEN-RENAULT l. c. Bd. 3, S. 105, Nr. 108; für die Klauseln „livrable sous vergues“ oder „franco à bord“ vgl. BAYARD l. c. S. 553.

³⁾ BAYARD l. c. S. 133 unter franco bord; vgl. unten S. 36 bei Anm. 4.

⁴⁾ T. C. S. 63, A 4 und S. 64, note. ⁵⁾ T. C. S. 40, A 4 und Anm. 1.

⁶⁾ Urteil vom 17. XII. 1924 des Handelsgerichts des Kantons Aargau in Schweiz. JurZtg. Bd. 22 (1925—26), S. 190. Vgl. auch oben S. 30 bei Anm. 7.

⁷⁾ T. C. S. 92, A 4; vgl. ausführlich bei CRAANDIJK l. c. S. 35 ff., bezüglich der Gefahrtragung S. 67 ff.; aus S. 41 ff. ergibt sich, daß früher auch in Holland die Fobklausel als reine Spesenklausel galt.

⁸⁾ T. C. S. 92, A 2, Note; vgl. CRAANDIJK l. c. S. 50—62.

⁹⁾ CRAANDIJK l. c. S. 191—193. ¹⁰⁾ T. C. S. 21, A 4.

¹¹⁾ SCHIRRMESTER-PROCHOWNICK l. c. Bd. 2, S. 310, 314, 324; BENJAMIN l. c. S. 459, 785; Weltwirtschaftliche Nachrichten 1919, S. 1630; 1920, S. 1752 f. STEPHENS l. c. S. 131 f.; MEWS: Digest 1922, Sp. 272 (Cunningham lim/Munro Co.).

tumsvorbehalt des Verkäufers ändert an dem mit der Abladung eintretenden Gefahrübergang nichts¹⁾). Auch ist es nicht erforderlich, daß die Güter bereits ascertained sind, wenn sie in Erfüllung eines Fobkaufes auf das Schiff geliefert sind²⁾), das heißt praktisch: Fob-sammelsendungen reisen auf Gefahr des Käufers; wir sehen, daß in England der zuletzt von WÜSTENDÖRFER ausgesprochene Grundsatz³⁾), bei Sammelsendungen liege bereits in der Ausscheidung der Ware für mehrere Empfänger eine Konzentration auf einem rechnungsmäßigen Bruchteil der Vergütungsgefahr, noch nicht durchgedrungen ist.

Die Vereinigten Staaten verwenden, wie bereits S. 30 bei Anm. 13 erwähnt, den Ausdruck Fob in anderer Bedeutung als die europäischen Staaten⁴⁾), und zwar auch im Landverkehr.

In letzterem Fall geht die Gefahr über, wenn die Ware an dem betreffenden Ort auf dem Eisenbahnwaggon verladen ist und die Eisenbahn die entsprechenden Papiere geliefert hat⁵⁾ bzw. bei geringeren Mengen dann, wenn die Ware dem carrier auf der eigenen Station geliefert ist⁶⁾). Das gleiche gilt bezüglich der Benutzung anderer Transportmittel. Fob bei Binnenkäufen entspricht daher etwa dem europäischen Gebrauch von „franco sur wagon“⁷⁾).

Soll dagegen durch eine Klausel zum Ausdruck gebracht werden, daß der Verkäufer die Ware auf seine Rechnung an Bord des Schiffes zu liefern hat, so ist in der Union die Klausel „fob vessel“ zu verwenden; dann geht in dem Augenblick der vollzogenen Abladung die Gefahr auf den Käufer über⁸⁾).

Der Überblick zeigt, daß bei Fobkäufen die Seereisegefahr immer auf dem Käufer liegt; über den genauen Zeitpunkt des Gefahrübergangs bestehen geringe Meinungsverschiedenheiten; nur die Union hat einen abweichenden Standpunkt.

2. Nicht ganz den gleichen Umfang hat die Klausel „frei Schiffsseite“ oder „frei an die Seite des Schiffes“, abgekürzt „fas“ = „free alongside ship“; diese Klausel verpflichtet den Verkäufer, die Waren bis an das Schiff zu liefern, bis zu welchem Zeitpunkt er auch die Gefahr trägt; dagegen erfolgt die Abladung der Waren in das Schiff bereits auf Kosten und Gefahr des Käufers. Die Klausel wird in dieser

¹⁾ Handelsgesetze des Erdballs Bd. XI, 1, S. 256.

²⁾ HALSBURY l. c. Bd. 25, S. 189, Nr. 333.

³⁾ Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9, Sp. 493.

⁴⁾ Weltwirtschaftliche Nachrichten 1920, S. 1752 f., 1870 ff.; WILLISTON l. c. Bd. 1, § 280 a, S. 597 ff.

⁵⁾ T. C. S. 15, A 4.

⁶⁾ WILLISTON l. c. S. 597.

⁷⁾ Vgl. S. 28 ff.

⁸⁾ T. C. S. 12, A 4; vgl. WILLISTON Bd. 1, S. 280 u. 598; Weltwirtschaftliche Nachrichten 1920, S. 1872.

Weise übereinstimmend ausgelegt in Deutschland¹⁾, in den nordischen Ländern²⁾ und in Frankreich³⁾, während in Italien⁴⁾ die Gefahr erst mit der durchgeführten Abladung auf den Käufer übergeht; Spanien⁵⁾, Holland⁶⁾, Belgien⁷⁾, England⁸⁾ und die Union⁹⁾ folgen wieder der üblichen Auslegung. Es ist bereits oben darauf hingewiesen worden, daß nach neuerer Anschauung, namentlich in Frankreich und in Holland, zwischen *fob* und *fas* kein scharfer Unterschied gemacht wird.

III. In der dritten Gruppe geht die Preisgefahr erst am Wohnsitz des Käufers oder an dem vereinbarten Ort auf ihn über; immerhin erscheint aber die Gattungsschuld wenigstens vor der Ankunft der Waren konzentriert, so daß der Verkäufer bei Verlust der Ware nicht nochmals zu liefern hat. Wenn man sich mit dem Ausdruck Leistungsgefahr befreundet, so ist dem Käufer die letztere während des Transportes auferlegt.

1. In Deutschland verwendet man für Verträge dieser Art die Klausel „glückliche Ankunft vorbehalten“. Sie bedeutet, daß der Kaufvertrag nur wirksam sein soll, falls der Verkäufer durch die Ankunft des Schiffs in die Lage versetzt wird, die verkaufte Ware zu liefern. Ursprünglich wurde die Klausel nur im Platzgeschäft verwendet¹⁰⁾, wobei der Kaufvertrag als durch das Eintreffen des Schiffes auflösend bedingt abgeschlossen angesehen wurde¹¹⁾. Neuerdings hat man sie auch beim Versandkauf angewandt; es muß sich dabei aber um Spezieswaren oder bereits konzentrierte Gattungsschulden oder endlich um sogenannte beschränkte Gattungsschulden handeln, wenn zum Beispiel eine bestimmte Menge aus einer genau bezeichneten Schiffsladung geschuldet wird¹²⁾. In diesen Fällen trägt der Verkäufer die Preisgefahr,

¹⁾ STARKE, ARTHUR: Lieferungsverträge S. 43; SEUFFERTS Archiv Bd. 67, Nr. 88, S. 159 = OLG. Bd. 24, S. 315; HEUER, Eisenbahn- und verkehrsrechtl. Entscheid. Bd. 42, S. 124.

²⁾ ALMÉN-NEUBECKER I. c. Bd. 2, S. 288 bei Anm. 32 a zu § 62.

³⁾ T. C. S. 49. ⁴⁾ T. C. S. 65 observation. ⁵⁾ T. C. S. 41.

⁶⁾ T. C. S. 94. ⁷⁾ T. C. S. 22. ⁸⁾ T. C. S. 57, B I.

⁹⁾ Weltwirtschaftl. Nachrichten 1920, S. 1872; T. C. S. 14; WILLISTON I. c. Bd. 1, § 280 h, S. 620. Die Amerikaner verlangen die ausführlichere Klausel „*fas vessel*“.

¹⁰⁾ RGRK. Anm. 10h, gg zu § 433, S. 602; HOLLÄNDER I. c. S. 37; HEUER, Eisenbahn- und verkehrsrechtl. Entscheid. Bd. 42, S. 7.

¹¹⁾ RGRK. Anm. 10h, gg zu § 433, S. 602 und MOSSE-HEYMAN: HGB.¹⁷ S. 361, Anm. 5 zu § 346; JW. 1916, S. 683.

¹²⁾ Vgl. Hans. Rechtszeitschr. Bd. 2 (1919), Sp. 36, Bd. 3 (1920), Sp. 477 und 722; Hans. Gerichtsztg. 1919, Nr. 100; RG. Bd. 88, S. 74; JW. 1919, S. 683, Nr. 1 = RG. Bd. 93, S. 171; RG. Bd. 95, S. 246 ff.

¹³⁾ STARKE: Lieferungsverträge S. 44; OLG. Bd. 39, S. 169 f; GROSSMANN, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 8 (1925), Sp. 89; allerdings betonen DOVE-MEYERSTEIN: Gutachten Bd. 3, Nr. 736 u. 739, daß sich für diese Klauseln ein fester Brauch noch nicht gebildet hat; nach Hans. Rechtszeitschr. Bd. 4 (1921), S. 507, befreit dagegen die Klausel den Verkäufer nach erfolgter Absendung von der Transportgefahr; vgl. auch die Bedenken bei HOLLÄNDER I. c. S. 38 f.

der Käufer die Leistungsgefahr¹³⁾). Dagegen ist die Klausel nach deutscher Auffassung nicht verwendbar, wenn es sich um reine Gattungskäufe handelt; naturgemäß kann die Klausel allein eine Konzentration nicht bewirken¹⁾); die Lieferung aus der Gattung bleibt aber auch im Fall eines Schiffsunterganges noch möglich.

Daß die Klausel „zahlbar bei Ankunft des Dampfers“ sich nur auf die Zahlungszeit, nicht aber auf die Gefahrtragung bezieht, ist bereits oben behandelt worden²⁾). Dagegen wird die Klausel „Vertrag annulliert, wenn das Schiff verloren geht“ dahin ausgelegt, daß sie den Parteien ein Rücktrittsrecht im Fall des Schiffsverlusts gewährt³⁾). Kommt die Ware, aber nicht das Schiff an, so kann sich in diesem Fall sowohl wie auch bei der Klausel „glückliche Ankunft vorbehalten“ der Käufer nicht auf die Klauseln berufen, insbesondere dann nicht, wenn er durch den veränderten Transport keine Mehrkosten zu zahlen hat⁴⁾).

In Österreich wird ein Geschäft mit der Klausel „glückliche Ankunft der Waggons vorbehalten“ ebenfalls als durch das Eintreffen der Ware bedingt abgeschlossen angesehen⁵⁾).

Die nordischen Länder fassen einen Kauf, in dem sich der Verkäufer zur Lieferung nur bei glücklicher Ankunft eines bestimmten Schiffs am Bestimmungsort verpflichtet hat, als durch die Schiffsankunft bedingt auf⁶⁾); sie unterscheiden davon sehr wohl den Fall, daß nach glücklicher Ankunft der erwarteten Ladung geliefert werden soll, ohne daß im Vertrag das für den Transport der Ware in Aussicht genommene Schiff näher bezeichnet ist. In letzterem Fall⁷⁾) darf der Verkäufer mit Rücksicht auf den etwa inzwischen eingetretenen Verlust des Schiffes nur dann die Lieferung verweigern, wenn er vor dem Schiffsunglück den Käufer von der Abladung der für ihn bestimmten Waren auf das betreffende Schiff benachrichtigt hat. Die Klausel „Havari og Vorles haever Handelen“ (Haverie und Schiffbruch heben das Geschäft auf) wird in Dänemark angewandt und bedeutet, daß der Verkäufer bei diesen Unglücksfällen nicht zur Lieferung anderweitiger Gattungsware verpflichtet ist⁸⁾).

Auch nach französischer Auffassung trägt bei einem Kauf „sous bonne arrivée“ der Verkäufer während des Transportes die Preisgefahr⁹⁾),

1) LZ. 1918, Sp. 1136, Nr. 3.

2) Vgl. S. 24 bei Anm. 4.

3) HOLLÄNDER I. c. S. 37 f.

4) HOLLÄNDER S. 36 und 38.

5) PISKO-SCHLESINGER I. c. S. 299, Anm. II zu Art. 345.

6) ALMÉN-NEUBECKER I. c. Bd. I, S. 361 bei Anm. 100 c zu § 24.

7) ALMÉN-NEUBECKER I. c. Bd. I, S. 361 in Anm. 100 c zu § 24; diese Regelung erinnert an die Umwandlung der französischen vente sur embarquement in die vente par navire désigné; vgl. unten S. 42 bei Anm. 12, S. 41 bei Anm. 4 und S. 45 in Anm. 1.

8) ALMÉN-NEUBECKER Bd. 2, S. 328, Anm. 43 zu § 65.

9) LYON-CAEN-RENAULT I. c. Bd. 3, S. 164.

während auf dem Käufer die Leistungsgefahr lastet¹⁾. Um nun eine Spekulation des Verkäufers auf dem Rücken des Käufers im Fall einer Hausse zu vermeiden, wird häufig vereinbart, daß der Verkäufer in bestimmter Frist das Schiff, auf das die verkaufte Ware abzuladen ist, dem Käufer zu benennen hat²⁾; der Käufer ist dadurch in die Lage gesetzt, sich selbst von der Ankunft bzw. von dem Untergang des Schiffs zu informieren, und ist nicht nur auf die Ehrlichkeit des Verkäufers angewiesen. Ist in einem Vertrag neben der Cifklausel auch die Klausel „à la bonne arrivée du navire“ verwendet, so bezieht sich letztere nur auf die Möglichkeiten des Transports und auf die genaue Lieferungszeit, gestaltet aber nicht den Vertrag zum bedingten um; die Ware reist also dann auf Gefahr des Käufers³⁾.

Die Franzosen verwenden für diesen Vertragstypus noch einige andere Klauseln; so bedeutet, wie S. 32 bei Anm. 3 erwähnt, die Klausel „franco bord au point d'arrivée“, daß der Verkäufer die Kosten und die Gefahr des Transportes zu tragen hat⁴⁾. Daneben aber haben sie vor allem die „vente par navire désigné ou à désigner“ ausgebildet. Bei der vente par navire désigné werden auf einem bestimmten Schiff verladene Waren aufschiebend bedingt durch ihre Ankunft im Bestimmungshafen verkauft⁵⁾. Die Bezeichnung des Schiffs erfolgt formlos durch Brief oder Telegramm; eine mündliche Bezeichnung läßt die Praxis nicht zu⁶⁾. Die Benennung kann vor der Abladung, sogar vor der Ankunft des Schiffs im Abladehafen erfolgen; andererseits ist sie auch noch nach der Abfahrt möglich; doch muß sie dann vor der Ankunft des Schiffs im Bestimmungshafen geschehen sein⁷⁾. Ist die Bezeichnung im Augenblick des Vertragsabschlusses nicht möglich, so kommt eine vente par un navire à désigner zustande; hierbei ist der Verkäufer gehalten, den Namen des Schiffs usw. innerhalb einer im Vertrag festgesetzten Zeit dem Käufer anzugeben⁸⁾. An und für sich würde der Kauf durch die Schiffsbezeichnung zu einem Speziaeskauf werden⁹⁾; doch begnügt sich die Praxis damit, den Kauf von der Bezeichnung des Schiffs ab als ferme anzusehen¹⁰⁾; man hält den Kauf ja als durch die Ankunft des Schiffs bedingt. Die Ware reist demnach auf Gefahr des Verkäufers¹¹⁾.

1) WAHL l. c. S. 407, Nr. 1226; BAYARD l. c. S. 544.

2) LYON-CAEN-RENAULT l. c. S. 165, Nr. 181.

3) Entscheidung vom 24. III. 1925 in DALLOZ, Rec. hebdom. 1925, S. 308.

4) BAYARD l. c. S. 133. 5) RIPERT l. c. Bd. 2, Nr. 1859ff., S. 719f.

6) RIPERT l. c. S. 720, Nr. 1861. 7) RIPERT l. c. S. 722, Nr. 1862.

8) LACOUR-BOUTERON l. c. Bd. I (1925), S. 597.

9) Folge der oben im § 3 S. 15 bei Anm. 3 erörterten französischen Auffassung, daß durch die Konzentration die ursprüngliche Gattungsschuld in eine Speziesschuld umgewandelt wird.

10) RIPERT l. c. S. 722, Nr. 1862.

11) LACOUR-BOUTERON l. c. S. 597, Nr. 814; LYON-CAEN-RENAULT l. c. Bd. 3, S. 166; BAYARD l. c. S. 554f.; BONNECASE l. c. S. 662.

Wenn also ein Totalverlust der Ware eintritt, so kann der Verkäufer den Kaufpreis gemäß Art. 1182 Abs. 1 c. c. nicht fordern; er wird aber auch nach Art. 1182 Abs. 2 von seiner Lieferungspflicht befreit¹⁾. Geht die Ware nur zum Teil verloren, so wäre unter Anwendung von c. c. Art. 1182 Abs. 3 der Käufer berechtigt, entweder den Vertrag aufzulösen, oder aber die Ware in ihrem derzeitigen Zustand in Empfang zu nehmen, ohne den Preis zu mindern; nach der Praxis muß aber der Käufer die geschädigte Ware annehmen und braucht andererseits nur einen entsprechend herabgeminderten Preis zu zahlen; denn man nimmt an, daß diese Preisminderung stillschweigend ausgemacht sei²⁾. Nur die Gefahr einer verspäteten Ankunft des Schiffes hat der Käufer zu tragen³⁾. Doch kann auch eine anders gestaltete Regelung der Gefahrtragung bei dieser Klausel stattfinden⁴⁾; insbesondere bewirkt die Hinzufügung von cif oder caf, daß die ganze Reisegefahr auf dem Käufer liegt⁵⁾.

Die Klausel „salvo arrivio“ bewirkt auch nach italienischer Auffassung, daß die Reisegefahr auf dem Verkäufer lastet⁶⁾. Auf die einschlägigen Bestimmungen des Codice di commercio ist bereits im § 3 S. 17 bei Anm. 1 hingewiesen worden.

EGLI billigt für die arrival-Kontrakte die gleiche Ansicht nach schweizerischer Auffassung⁷⁾. Der Verkäufer ist ferner mit dem Transportrisiko belastet, wenn er für richtige Ankunft der Ware garantiert⁸⁾.

In Holland dagegen hat die Klausel „betaling na aankomst van het schip“ in Verbindung mit cif nur die Bedeutung, eine Zeitbestimmung für die Zahlung aufzustellen, ohne daß dadurch an der Gefahrtragung durch den Käufer etwas geändert wird⁹⁾.

Über die Annullierungsklauseln wie „geannuleerd“ usw., handelt

1) RIPERT I. c. S. 728, Nr. 1870 weist darauf hin, daß hier die Gerichte von risqué sprechen, wobei sie ausdrücken wollen, daß der Käufer vom Verkäufer nichts mehr verlangen könne. Risqué bedeutet hier also Leistungsgefahr; vgl. auch GROSSMANN I. c. Sp. 82, Anm. 3.

2) RIPERT I. c. S. 729, Nr. 1872; LACOUR-BOUTERON I. c. S. 597, Nr. 814; BONNECASE I. c. S. 662 glaubt, daß sich eine Meinungsänderung dahingehend vorzubereiten schein, daß der Käufer in solchen Fällen berechtigt ist, die schlechtgewordene Ware zurückzuweisen.

3) LACOUR-BOUTERON I. c. S. 597, Nr. 814; RIPERT I. c. S. 731, Nr. 1873.

4) LYON-CAEN-RENAULT Bd. 3, S. 166.

5) LYON-CAEN-RENAULT Bd. 3, S. 167, Nr. 186; LACOUR-BOUTERON I. c. Bd. 3, S. 359, Nr. 814; Entscheidung von LYON vom 24. XII. 1904 = DALLOZ, Rec. pér. 1905, Teil I, S. 167.

6) NAVARRINI I. c. Bd. I, S. 264, Nr. 9; vgl. bereits oben S. 26 bei Anm. 2.

7) EGLI: Gefahrtragung S. 103 bei Anm. 19.

8) EGLI I. c. S. 121 bei Anm. 3.

9) Auslandsrecht Bd. I (1921), S. 11; CRAANDIJK I. c. S. 175—178 lehnt die entgegengesetzte Auffassung ausdrücklich ab.

CRAANDIJK¹⁾ in Verbindung mit der Cifklausel; er schließt aus dem Umstand, daß der Verkäufer die Abladung beweisen muß, auf eine prinzipielle Gefahrtragung des Käufers; dieser dürfe aber vereinbarungsmäßig den Verkäufer auf die Versicherungssumme verweisen; der Verkäufer könne aber, wenn er durch die Versicherung nicht befriedigt wird, sich doch noch an den Käufer halten²⁾. CRAANDIJK läßt aber auch die Möglichkeit zu, daß durch die Klausel der Verkäufer mit dem Reiserisiko belastet wird; dann würde allerdings der Cifkontrakt in seinem Charakter sich ändern³⁾.

Die Engländer gebrauchen für diesen Vertragstypus die Klauseln „on arrival per ship A“, „to arrive per ship A“ oder „ex ship A“; nach SCHIRRMEISTER-PROCHOWNICK⁴⁾ wird ein derartiger Kauf als doppelt bedingt angesehen; einmal muß nämlich das Schiff A an seinem Bestimmungsort ankommen; ferner muß es die verkaufte Ware an Bord haben; die Transportgefahr ruht demgemäß auf dem Verkäufer. Das gleiche gilt für eine Vereinbarung, wonach der Kaufpreis nur zahlbar sein solle, wenn die Güter arrive at their destination oder tatsächlich dem Käufer ausgeliefert sind, selbst wenn bereits vorher das Eigentum auf den Käufer übergegangen sein sollte⁵⁾. Wenn dagegen nur der Zeitpunkt der Preiszahlung mit der Ankunft der Güter an ihrem Bestimmungsort oder mit ihrer tatsächlichen Auslieferung an den Käufer in Beziehung gesetzt ist, so wird dadurch nicht die Reisegefahr dem Verkäufer auferlegt⁶⁾.

In Nordamerika ist bei Sales „to arrive“ ebenfalls die Ankunft der Güter, nicht etwa auch schon des Schiffs ohne die Güter eine Bedingung für den Kaufvertrag⁷⁾; der Käufer ist also hier ebenfalls vor den Reisegefahren geschützt⁸⁾. Kommen die Güter nur teilweise an, so gilt die Bedingung als ausgefallen; dagegen sind Qualitätsunterschiede unbeachtlich, falls der Käufer annehmen will⁹⁾.

Auch in dieser Klauselgruppe ist eine gewisse Einheitlichkeit der Anschauung festzustellen, die sich aber in ihr Gegenteil verkehrt, falls die Klausel „glückliche Ankunft vorbehalten“ in Gemeinschaft mit Cif verwandt wird.

2. Bei den Klauseln „ausgeliefertes Gewicht“¹⁰⁾, „sound delivered“, „delivered weight“, bestehen in Deutschland Meinungsverschiedenheiten. So hat das Reichsgericht angenommen, daß durch sie der Ankunftshafen zum Erfüllungsort werde, die Ware bis zum Ankunfts-

¹⁾ L. c. S. 185—191.

²⁾ CRAANDIJK l. c. S. 190.

³⁾ L. c. S. 191.

⁴⁾ L. c. Bd. 2, S. 284.

⁵⁾ HALSBURY l. c. Bd. 25, S. 189, Nr. 334; vgl. ferner unten S. 44 bei Anm. 9f.

⁶⁾ HALSBURY l. c. Bd. 25, S. 189, Nr. 334; vgl. oben S. 27 bei Anm. 2.

⁷⁾ WILLISTON l. c. § 188, S. 343.

⁸⁾ WILLISTON l. c. S. 346.

⁹⁾ WILLISTON l. c. S. 347.

¹⁰⁾ Vgl. Literaturangaben bei WÜSTENDÖRFER, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9, Sp. 452, Anm. 30.

hafen daher auf Gefahr des Verkäufers reise¹⁾; doch wird auch die entgegengesetzte Meinung vertreten²⁾. Wird die Klausel cif neben der Klausel „Brutto für netto ausgeliefertes Gewicht“ verwandt, so ist OLG. Hamburg der Ansicht, daß der Käufer nur das ausgelieferte Gewicht der für ihn abgeladenen Ware zu bezahlen hat; derjenige Verlust, der infolge inneren Verderbens (Schwund usw.) eintritt, fällt dem Verkäufer zur Last, während der Käufer die eigentliche Reisegefahr zu tragen hat³⁾.

In den nordischen Ländern ist für den Fall, daß der Kaufpreis nach der Menge des Gutes zu berechnen ist, durch § 7 bestimmt, daß der Berechnung diejenige Menge zu Grunde zu legen ist, die das Gut in dem Augenblick ausmacht, in dem die Gefahr auf den Käufer übergeht. Auch hier ist für die Höhe des Kaufpreises die Menge des Gutes zur Zeit der Absendung bestimmend⁴⁾. Doch übernimmt der Verkäufer nicht selten eine Garantie für ein bestimmtes Löschungsgewicht, in welchem letzterem Fall für die Preisberechnung das Gewicht des Gutes bei der Löschung maßgebend ist⁵⁾. Auch in den nordischen Ländern ist man aber der Ansicht, daß durch derartige Klauseln der Verkäufer regelmäßig nicht das Transportrisiko übernimmt⁶⁾. Einer derartigen Klausel wird insbesondere kein Einfluß auf die Frage der Gefahrtragung eingeräumt, wenn sie in Verbindung mit cif und fob gebraucht wird⁷⁾. Eine solche Garantie bewirkt nur, daß der Verkäufer nicht für den Gewichtsverlust von der Abladung an bis zur Löschung, der durch die eigentümliche Beschaffenheit des Gutes veranlaßt wird, Bezahlung verlangen kann⁸⁾. Geht die Ware auf der Reise zugrunde, so muß der Käufer nach Maßgabe des Gewichts bei der Abladung, das in der Rechnung steht, zahlen⁹⁾.

Die französische Auffassung der diesbezüglichen Klauseln ist eben-

1) GRUCHOT, Bd. 61, S. 651; JW. 1917, S. 92, Nr. 14; Hans. Gerichtsztg. 1917, Nr. 50, 145; LEO, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 1 (1918), Sp. 375; ADLER, Zeitschr. f. HR. Bd. 72 (1912), S. 438 f.; dagegen NOLTE, Z. f. d. g. HR. Bd. 89, S. 84 f.

2) ZANDER in GRUCHOT Bd. 49, S. 585; NOLTE l. c. S. 80 f. und 85 unter Bezugnahme auf Hans. Gerichtsztg. 1923, Nr. 55; STAUB^{12 u. 13} Bd. 3, S. 789, Anm. 32 Anh. zu § 372.

3) So anscheinend RGRK. S. 602, Anm. 10 h, kk zu § 433; Hans. Gerichtsztg. 1924, Hauptblatt S. 241, Nr. 136; ebenso JW. 1916, S. 1194, Nr. 14; HEUER, Eisenbahn und verkehrsrechtl. Entscheid. Bd. 42, S. 6; vgl. bereits oben S. 24 bei Anm. 6.

4) ALMÉN-NEUBECKER Bd. 1, S. 99 nach Anm. 1 zu § 7.

5) ALMÉN-NEUBECKER Bd. 1, S. 100 bei Anm. 3 a zu § 7.

6) ALMÉN-NEUBECKER Bd. 1, S. 100 bei Anm. 7 zu § 7.

7) ALMÉN-NEUBECKER Bd. 1, S. 101 nach Anm. 9 zu § 7, Bd. 2, S. 311 bei Anm. 22 zu § 64.

8) ALMÉN-NEUBECKER Bd. 2, S. 117 f. bei Anm. 37 zu § 50.

9) ALMÉN-NEUBECKER Bd. 1, S. 100 nach Anm. 7 zu § 7.

falls schwankend. Bei der Abmachung „*marchandise saine*“ fällt nach AUBRUN¹⁾ dem Verkäufer der Verlust zur Last, der auf die innere Beschaffenheit und der Ware eigentümliche Mängel zurückzuführen ist; dagegen trägt der Käufer die Reisegefahr. Wird dagegen mit der Klausel „*Poids garanti au débarquement*“ geliefert, so trägt nach vielen Entscheidungen der Verkäufer auch die Reisegefahr; neuerdings tritt dabei hier ein Wandel ein, indem zwischen Mängeln, die auf Irrtümer bei der Gewichtsfeststellung bei der Abfahrt, auf den normalen Schwund oder dergleichen zurückzuführen sind, und dem Verlust der Ware infolge von Reiseereignissen unterschieden wird; erstere muß der Verkäufer, letzteren der Käufer tragen²⁾. Setzt sich diese Unterscheidung durch, so würde sich Frankreich damit nur dem sonstigen europäischen Gebrauch anschließen. Auch RIPERT³⁾ weist darauf hin, daß die Rechtsprechung unterscheidet zwischen Klauseln, die die Gefahrtragung abändern, und solchen, die sich nur auf den Zustand der Ware bei ihrer Löschung beziehen; zu letzteren gehörten Klauseln wie „*poids reconnu au débarquement*“ oder „*paiement du solde après pesage*“; solche Klauseln seien daher mit der *Cifabrede* vereinbar.

Wenn in Italien der Verkäufer die Garantie übernimmt, daß die Waren „*in buono stato*“ eintreffen, so wird dadurch doch nicht die Reisegefahr auf den Verkäufer übertragen⁴⁾.

Auch nach holländischer Auffassung tritt durch die Klausel: „*betaling naar uitgeleverd gewicht*“ keine Verschiebung in der Tragung der Reisegefahr zu Lasten des Verkäufers ein; diese Klausel hat vielmehr nur die Bedeutung, daß der Verkäufer die Vor- bzw. Nachteile einer Gewichtsvermehrung bzw. -verminderung infolge der inneren Beschaffenheit der Ware bei der Preisberechnung nach ausgeliefertem Gewicht spürt; gehen dagegen die Waren durch einen Reiseunfall zugrunde oder verschlechtern sie sich dadurch, so muß der Käufer doch einen Preis nach der abgeladenen Menge, vermehrt oder vermindert nach Maßgabe der wahrscheinlichen Gewichtsveränderung während der Reise, zahlen⁵⁾.

Ebenso geht die englische Anschauung dahin, daß eine Klausel, wonach der Kaufpreis durch Wägen der Ware bei Ankunft der Güter oder bei Auslieferung an den Käufer bestimmt werden soll, nicht den Verkäufer mit der Reisegefahr belastet; eine solche Abmachung bezieht sich allein auf den Rechnungsbetrag⁶⁾.

1) DALLOZ, Rec. pér. 1921, S. 100.

2) AUBRUN in DALLOZ, Rec. pér. 1919, Teil 2, S. 100.

3) RIPERT I. c. Bd. 2, S. 767 f., Nr. 1906.

4) NAVARRINI I. c. Bd. I, S. 265, Nr. 21 zu Art. 62—66.

5) CRAANDIJK I. c. S. 169—175.

6) HALSBURY I. c. Bd. 25, Nr. 334, S. 325.

Klauseln dieser Art verändern nach überwiegender Auffassung den Erfüllungsort nicht; sie bewirken auch keine Belastung des Verkäufers mit der Preisgefahr während der Reise; dies gilt insbesondere dann, wenn sie in Verbindung mit cif gebraucht sind.

IV. In dieser Gruppe hat der Verkäufer am Bestimmungsort zu erfüllen; geht die Ware während des Transports zugrunde, so hat der Käufer den Preis nicht zu bezahlen; sind Gattungswaren verkauft, so hat der Verkäufer nach dem Satz „*genus perire non censetur*“ dem Käufer andere Waren zu liefern als die, welche der Verkäufer nach seinen ursprünglichen Dispositionen für die Erfüllung bestimmt hatte. Das heißt also, daß auch die Konzentration der Gattungsschuld erst im Augenblick der Ablieferung im Bestimmungsort eintritt. Für diese Typen hat sich keine einheitliche Verwendung von Klauseln herausgebildet.

Zur Bezeichnung dieser Verträge gebraucht man in Deutschland die Klauseln „ab Kai“, „ab Dampfer“, „ex ship“, „ex Kai“ oder „frei Ufer“; in all diesen Fällen wird der Bestimmungshafen zum Erfüllungsort¹⁾. Der Verkäufer hat also nicht nur die Preisgefahr während der Reise zu tragen, sondern muß auch für die Erfüllung am Bestimmungsort eintreten, solange die Gattung noch vorhanden ist²⁾. Auch hier läßt aber die Praxis eine der Ankunft der Ware im Bestimmungshafen, der zugleich Erfüllungsort ist, vorausgehende Konzentration zu³⁾, z. B. durch Absendung einer Verladungsanzeige. In solch einem Fall würde der Vertrag nach den oben unter III ausgeführten Grundsätzen zu behandeln sein⁴⁾.

Über die zweifelhafte Bedeutung der Klauseln „frei“ und „franko“ in Deutschland und Österreich ist bereits S. 28 bei Anm. 4ff. gehandelt worden. In T. C. S. 112 wird für die Tschechoslowakei ausgeführt, daß die Klausel „*franco rendu X*“ zwar nach Bräuchen der Prager Börse den Bestimmungsort X zum Erfüllungsort mache, daß aber die Gerichte die Klausel nur als reine Spesenklausel auffassen, ohne daß von der gesetzlichen Gefahrtragung abgewichen würde.

Daß nach den nordischen Kaufgesetzen der Ort, nach dem eine Ware „frei“, „franko“ oder „geliefert“ zu senden ist, Erfüllungsort in

¹⁾ RGRK. S. 602, Anm. 10 h, ii zu § 433; RG. Bd. 88, S. 73; Hans. Rechtszeitschr. Bd. 2 (1919), Sp. 291; Z. f. d. g. HR. Bd. 72, S. 437; HEUER, Eisenbahn- und verkehrsrechtl. Entscheid. Bd. 42, S. 6; NOLTE l. c. S. 11 und 41.

²⁾ Dagegen NOLTE l. c. S. 41 ff. unter Hinweis auf entsprechende Lieferungsbedingungen Hamburgs und Englands.

³⁾ NOLTE l. c. S. 58f.

⁴⁾ Die gleiche Erscheinung in Frankreich bei der Umwandlung der *vente sur embarquement* in eine *vente par navire désigné*; vgl. unten S. 42 bei Anm. 12; ebenso in Schweden, vgl. oben S. 35 bei Anm. 7, und in England, vgl. unten S. 45 in Anm. 1.

unserem Sinn wird, so daß der Verkäufer auch durch Untergang der von ihm zur Erfüllung bestimmten Waren vor Erreichung des betreffenden Orts nicht einmal von seiner Lieferpflicht frei wird, ist bereits oben ausgeführt worden¹⁾; es ist hier nur noch nachzutragen, daß die Klauseln mit allen möglichen Orten und Punkten in Verbindung gebracht werden können, ein Umstand, der natürlich auch für die Frage der Gefahrtragung sehr beachtlich ist²⁾; in diesen Fällen ist der in Verbindung mit „frei“ usw. angegebene Ort für die Lieferung und damit für die Gefahrtragung maßgebend.

Die Franzosen verwenden für Verträge unseres Typus ebenfalls mehrere Klauseln. Im Überseekauf ist am häufigsten die Bezeichnung „vente sur embarquement“; der Verkäufer verpflichtet sich dabei, dem Käufer innerhalb bestimmter Frist Waren des bezeichneten Genus abzuladen³⁾; die fristgerechte Abladung ist für diesen Kauftyp wesentlich⁴⁾. Konzentration und livraison erfolgen erst im Ankunftshafen, so daß die Ware auf Gefahr (im doppelten Sinn des Worts) des Verkäufers reist⁵⁾; die Waren sind ferner Eigentum des Verkäufers während des Transports. RIPERT⁶⁾ bezeichnet daher die „vente sur embarquement“ als eine „vente au débarquement“; es ist ein einfacher Genuskauf, der im Bestimmungshafen zu erfüllen ist⁷⁾. Der Verkäufer kann den Vertrag auch dadurch erfüllen, daß er andere Waren als die ursprünglich zur Erfüllung von ihm bestimmten liefert⁸⁾; geht die Ware auf dem Transport zugrunde, so ist doch der Käufer berechtigt, anderweite Lieferungen zu verlangen, da es sich ja um eine Gattungsschuld handelt⁹⁾; nur die Gefahr einer Verspätung der Ankunft hat der Käufer zu tragen, wenn der Verkäufer in der vereinbarten Zeit die Ware abgeladen hat¹⁰⁾. Zur Entlastung des Verkäufers von der Leistungsgefahr hat aber die französische Praxis die Möglichkeit einer Konzentration der Gattungsschuld vor Ankunft der Ware zugelassen, indem der Verkäufer den Käufer durch Übersendung des Konnossements oder in einer sonstigen, den oben behandelten Anforderungen¹¹⁾ entsprechenden Weise von der fristgemäßen Abladung Mitteilung macht und der Käufer dieser désignation der Ware ausdrücklich oder stillschweigend zustimmt¹²⁾. Der Verkäufer verliert dadurch die Möglichkeit, andere

¹⁾ Vgl. oben S. 29 bei Anm. 8.

²⁾ ALMÉN-NEUBECKER Bd. 2, S. 330ff. unterscheiden so beispielsweise die Klauseln „frei an Mast“, „frei an Reeling“, „frei auf Kai“, „frei ins Lager des Käufers“.

³⁾ LACOUR-BOUTERON l. c. Bd. I, S. 597, Nr. 815.

⁴⁾ BAYARD l. c. S. 556f.; RIPERT l. c. S. 735, Nr. 1877.

⁵⁾ BONNECASE l. c. Nr. 738, S. 662; RIPERT l. c. S. 739, Nr. 1883.

⁶⁾ L. c. S. 733, Nr. 1874. ⁷⁾ RIPERT l. c. S. 737, Nr. 1880.

⁸⁾ RIPERT l. c. S. 735, Nr. 1877. ⁹⁾ RIPERT l. c. S. 739, Nr. 1882.

¹⁰⁾ RIPERT l. c. S. 739, Nr. 1884. ¹¹⁾ Vgl. § 3 S. 14 bei Anm. 3ff.

¹²⁾ BAYARD l. c. S. 556f. unter vente sur embarquement; CHÉRON in DALLOZ, Rec. pér. 1923, Teil 2, S. 139.

Ware als die angekündigte dem Käufer zu liefern¹⁾, der Käufer das Recht, im Falle des Verlusts der Ware anderweite Lieferung zu verlangen²⁾; die Preisgefahr bleibt aber beim Verkäufer³⁾. Man spricht davon, daß hier die *vente sur embarquement* sich in eine *vente par navire désigné*⁴⁾ verwandelt⁵⁾.

Die Klauseln „livrable au débarquement sur le quai“⁶⁾, „livrable au débarquement dans le port de destination“⁷⁾, „livrable à quai“⁸⁾ belasten den Verkäufer mit der Preisgefahr während der Reise; da auch die livraison erst im Ankunftshafen erfolgt, so geht anscheinend auch die Konzentration erst in diesem Augenblick vor sich, das heißt: während des Transportes hat der Verkäufer auch die Leistungsgefahr zu tragen; dieser Gedanke kommt allerdings in der Literatur nicht klar zum Ausdruck. Der Zeitpunkt des Gefahrübergangs in diesem doppelten Sinn ist noch weiter hinausgeschoben, wenn der überseeische Verkäufer die Lieferung „livrable dédouannée sur wagon dans un port français“ verspricht. Bis zur Verladung der Ware in einen französischen Eisenbahnwaggon behält der Verkäufer bei dieser Klausel sein Eigentum und trägt auch Leistungs- und Preisgefahr⁹⁾; das gleiche gilt für die auch im Binnenverkehr mögliche Klausel „livrable au domicile de l'acheteur“¹⁰⁾. Nach T. C. verwendet man in Frankreich ferner im Landverkehr die Klausel „franco rendu“ unter Angabe des Bestimmungsortes; dann trägt der Verkäufer nicht nur die Preis-, sondern anscheinend auch die Leistungsgefahr, bis die Ware dem Käufer durch die Eisenbahn geliefert ist¹¹⁾.

Dagegen scheint man in Italien auch bei der Klausel „franco rendu“ mit Angabe des Bestimmungsortes den Käufer die Leistungsgefahr tragen zu lassen, so daß der Verkäufer während des Transportes nur die Preisgefahr auf sich zu nehmen hat¹²⁾.

¹⁾ BAYARD I. c. S. 556f.

²⁾ CHÉRON in DALLOZ, rec. pér. 1923, Teil 2 S. 139.

³⁾ CHÉRON I. c.; abweichend anscheinend BAYARD I. c., wenn nicht auch hier der Doppelsinn von *risque* eine Rolle spielt.

⁴⁾ Vgl. oben S. 36 bei Anm. 5.

⁵⁾ Vgl. dazu RIPERT I. c. S. 740, Nr. 1885; ebenso in Deutschland (S. 41 bei Anm. 4), in Schweden (S. 35 bei Anm. 7) und in England (S. 45 in Anm. 1).

⁶⁾ LYON-CAEN-RENAULT I. c. Bd. 3, S. 105, Nr. 108.

⁷⁾ DALLOZ, Rec. pér. 1919, Teil 2, S. 52, Fußnote; LACOUR-BOUTERON I. c. Bd. I, S. 588, Nr. 791.

⁸⁾ BAYARD I. c. S. 145f.

⁹⁾ DALLOZ, Rec. pér. 1922, Teil 2, S. 73 = LACOUR-BOUTERON I. c. Bd. 3, S. 359, Nr. 813.

¹⁰⁾ LACOUR-BOUTERON I. c. Bd. I, S. 588, Nr. 791; BAYARD I. c. S. 134.

¹¹⁾ T. C. S. 51, A 3; allerdings ist der Begriff der Leistungsgefahr in T. C. nicht behandelt, so daß hier Unklarheiten bestehen.

¹²⁾ T. C. S. 67, A 3 mit Bezugnahme auf die die Konzentration behandelnde Note auf S. 64; ferner S. 123, Anm. 4.

Durch die Klausel fob mit Angabe des Bestimmungshafens wird in Spanien der Verkäufer mit der Preis- und der Leistungsgefahr belastet¹⁾. Unklar bleibt die spanische Anschauung von „franco rendu“ (Bestimmungsort); denn in T. C.²⁾ wird zwar behauptet, daß der Verkäufer alle Gefahr bis zur Aushändigung der Ware an den Empfänger durch die Bahn zu tragen hat, andererseits aber hinzugefügt, daß es dem Verkäufer freistehe, die Reisegefahr auf sich zu nehmen.

Nach schweizerischem Obligationenrecht, Art. 74, können die Parteien den Erfüllungsort vereinbaren; es ist dann die Leistung gerade an diesem Ort ausbedungen³⁾. Klauseln, die diese Wirkung haben, sind aus der uns zugänglichen Literatur nicht zu ersehen, ausgenommen die Frankoklausel, für die vereinzelt eine Verschiebung des Erfüllungsorts an den mit franko bezeichneten Ort angenommen wird⁴⁾.

Zur Bezeichnung eines Kaufvertrags dieses jetzt zu besprechenden Typus gebraucht man in Holland nach CRAANDIJK⁵⁾ anscheinend die Klausel „vrij van boord“ mit Angabe des Ankunfthafens, während daneben auch die Klausel „levering te (Ortsangabe)“ üblich ist. Die Klausel „franco sur wagon (bzw. bateau) rendu“⁶⁾ mit Angabe des Bestimmungsorts bezweckt, den Käufer von der Reisegefahr während des Transportes zu befreien⁷⁾; ob allerdings auch die Leistungsgefahr auf dem Verkäufer bis zum Augenblick der Ablieferung der Waren an den Käufer lastet, ist aus T. C. nicht ersichtlich und kaum anzunehmen. Die gleiche Unsicherheit besteht auch für die belgischen Ausführungen in T. C.⁸⁾.

Wenn in England oder Nordamerika ein Verkäufer sich verpflichtet, die Güter „ex ship“ ohne nähere Bezeichnung des Schiffes — dieses im Gegensatz zu den S. 38 behandelten Klauseln — zu liefern, so kommt die Erfüllung erst dann zustande, wenn ein Schiff an seinem üblichen Entladungsort eingetroffen ist und der Verkäufer den Käufer angewiesen hat, sich die Güter aus dem Schiff geben zu lassen⁹⁾; Kosten und Gefahr der Reise treffen den Verkäufer; bei Gattungsschulden dürfte die Konzentration ebenfalls erst in diesem Augenblick

¹⁾ T. C. S. 40, Anm. I.

²⁾ S. 43, A 2 und S. 122, Anm. I.

³⁾ OSER l. c. S. 464, Anm. IV 3b zu Art. 184.

⁴⁾ Literaturangaben bei EGLI l. c. S. 103, Anm. 21; gegen diese Auffassung EGLI l. c. S. 104; OSER l. c. Anm. 4 zu Art. 189; FICK l. c. Anm. 11 zu Art. 189; vgl. auch Art. 189, Abs. 1 und oben S. 30 bei Anm. 5.

⁵⁾ L. c. S. 30ff., insbesondere S. 34; da CRAANDIJK diese Typen nicht im einzelnen bespricht, kommt die oben angegebene Erklärung nicht ganz zweifelnd zum Ausdruck.

⁶⁾ T. C. S. 122, Anm. 3.

⁷⁾ T. C. S. 123 u. 96, A 3.

⁸⁾ S. 24, A 2 und S. 122.

⁹⁾ BENJAMIN-KER: A treatise on the law of sale of personal property⁶, London 1920, S. 785f.; WILLISTON l. c. Bd. I, § 280g, S. 619f. unter Bezugnahme auf Yangtze Insurance Association Ltd. — Lukmanjee (1918).

erfolgen, so daß der Verkäufer während der Seereise auch die Leistungsgefahr trägt¹⁾. Im Gegensatz dazu scheint die Klausel „franco rendu (Bestimmungsort)“ nach englischer Auffassung dem Verkäufer nur die Preis-, nicht aber die Leistungsgefahr aufzuerlegen²⁾.

Zusammenfassend ist zu diesem Vertragstypus zu bemerken, daß sich keine einheitliche Bezeichnung herausgebildet hat und daß ferner wegen der noch nicht in allen Ländern mit der wünschenswerten Deutlichkeit durchgeführten Unterscheidung von Preisgefahr und Leistungsgefahr sich öfters Übergänge zu dem unter III geschilderten Typus finden, wie es ja namentlich das französische Beispiel zeigt. Es ist ferner ganz kennzeichnend, daß dieser Typus auch in T. C. nicht mit der erwünschten Klarheit herausgearbeitet ist.

§ 5. Vereinheitlichungsbestrebungen.

Angesichts dieser mannigfachen Verschiedenheiten, die sich für die Regelung der Gefahrtragung sowohl nach den einzelnen Rechtsordnungen als auch nach der Auslegung der üblichen Klauseln durch die Gerichte ergeben, ist es begreiflich, daß von verschiedenen Seiten eine Vereinheitlichung der Begriffe erstrebt wird; denn es ist von größter Bedeutung, daß der Handel über klare und überall in der gleichen Weise auszulegende Ausdrücke verfügen kann³⁾. Diese Arbeit ist nicht nur in den einzelnen Ländern zu leisten, damit im Rahmen der gleichen Rechtsordnung die Klauselbedeutung einheitlich wird, sondern auch in der gesamten Völkergemeinschaft, da ja gerade im überseeischen Handel die gegenseitigen Beziehungen über die nationalen Grenzen hinausgreifen und die verschiedenen Staaten miteinander verknüpfen.

I. Eine Vereinheitlichung und Klarstellung der Begriffe wird von den Vertretungen der am Handel interessierten Kreise erstrebt⁴⁾. In Deutschland wird sie einmal gefördert durch die Ausarbeitung von Musterformularen für die einzelnen Branchen, wobei vor allem Hamburg zu nennen ist⁵⁾. Es wird weiterhin versucht, die Bedeutung von Klauseln einheitlich für den gesamten Handel festzulegen, wie dies z. B. für cif und fob vom deutschen Handelstag durch eine Umfrage

¹⁾ Nach NOLTE l. c. S. 59 lassen auch die englischen „ex ship“-Formulare eine Umwandlung in den unter III behandelten Typus zu; vgl. ebenso für Deutschland (S. 41 bei Anm. 4), für Schweden (S. 35 bei Anm. 7) und für Frankreich (S. 42 bei Anm. 12). Dagegen scheint die von GROSSMANN l. c. Sp. 99 bei Anm. 73 für diesen Fall angegebene Klausel „to deliver the goods at their dispatch“ nach HALSBURY l. c. Bd. 25, Nr. 38, S. 223 eher unter den Vertragstypus III — für England vgl. oben S. 38 bei Anm. 4 — zu fallen.

²⁾ T. C. S. 123.

³⁾ Vgl. über die in der Kriegs- und Nachkriegszeit entstandenen Schwierigkeiten Weltwirtschaftl. Nachrichten 1920, S. 1869 f.

⁴⁾ Vgl. zum folgenden GROSSMANN, Hans. Rechtszeitschr. Bd. 8 (1925), Sp. 102 ff.

⁵⁾ Literaturnachweise bei NOLTE, Z. f. d. g. HR. Bd. 89 (1926), S. 21, 34, 48.

bei den Handelskammern erreicht werden sollte¹⁾. Auch in England kennt man in weitgehendem Umfang ausgearbeitete Vertragsformulare, die auch den internationalen Handel sehr stark beeinflussen²⁾. In den Vereinigten Staaten von Amerika haben sich eine Reihe großer Industrie- und Handelsverbände in einer Konferenz vom XII. 1919 auf genaue Begriffsbestimmungen für eine Reihe von Klauseln geeinigt³⁾, nachdem vorher die von der üblichen Auslegung abweichende amerikanische Auffassung namentlich der Fobklausel zu Schwierigkeiten geführt hatte⁴⁾. Zwischen England und der Union ist es auch zu einem Austausch von Klauseldefinitionen gekommen⁵⁾.

Auf breiterer internationaler Grundlage bewegt sich die Erhebung der *Chambre de Commerce Internationale* über die Bedeutung der im Handelsverkehr üblichen Klauseln; die Ergebnisse sind in dem im § 4 mehrfach zitierten 43. *circulaire* der Handelskammer veröffentlicht worden. Nachdem inzwischen auch Deutschland der internationalen Handelskammer beigetreten ist, wird jetzt eine neue Ausgabe geplant⁶⁾. Die schon in der Bearbeitung von 1923 sehr nützliche Arbeit würde sicherlich an Wert noch erheblich gewinnen, wenn auch die Fragen der Konzentration mitbehandelt würden⁷⁾. Will man nicht so weit gehen, so müßte wenigstens der Unterschied von Preis- und Leistungsgefahr mit einigen Worten klargestellt werden.

Wichtig wäre es auch, wenn die berufenen Vertretungen des Handels ihre Mitglieder darauf hinweisen würden, möglichst die Verwendung von schwer oder überhaupt nicht miteinander in Übereinstimmung zu bringenden Klauseln zu unterlassen; es ist oben beim Cifvertrag wiederholt zu prüfen gewesen, ob neben der Cifklausel noch andere Klauseln wirksam sein können. Wir haben gesehen, daß in vielen Fällen die Klauseln sich widersprechen; es ist dann jedesmal zu untersuchen, ob

1) Vgl. GROSSMANN I. c. Sp. 103 bei Anm. 80.

2) Vgl. NOLTE I. c. S. 6f.

3) Abgedruckt in *Weltwirtschaftl. Nachrichten* 1920, S. 1869ff.; ferner bei SAMUEL WILLISTON: *The law governing Sales of Goods*² 1924, Bd. 1, S. 624ff., § 280j; vgl. auch T. C. S. 11.

4) *Weltwirtschaftl. Nachrichten* 1919, S. 1416 und 1430.

5) *Weltwirtschaftl. Nachrichten* 1920, S. 1752.

6) Vgl. Anlage zu Nr. 9 der „Geschäftlichen Mitteilungen des Reichsverbands der deutschen Industrie“ vom 31. III. 1926; hierin ist ein Auszug aus T. C. bezüglich der Klauseln cif und fob enthalten, ferner der Entwurf der deutschen Stellungnahme; vgl. auch WÜSTENDÖRFER in *Hans. Rechtszeitschr.* Bd. 9 (1926), Sp. 443.

7) Ansätze dazu schon in T. C. bei Holland S. 90, Spanien S. 40, Anm. 1 und Italien S. 64; bei den Angaben über die englische Auffassung des C.-F.-Geschäfts (*charbon, coke, combustible liquide en vrac*) S. 58 findet sich die Bemerkung, daß der Verkäufer einen etwaigen Verlust der Ware nicht zu ersetzen hat; der Satz weist anscheinend darauf hin, daß die Konzentration bereits mit der Abladung erfolgt ist und daher die Leistungsgefahr auf dem Käufer liegt.

nun die Cif- oder die abweichende andere Klausel bezüglich der Gefahrtragung anwendbar sein soll¹⁾).

II. Auch die Rechtswissenschaft steht den hier behandelten Fragen nicht untätig gegenüber; namentlich ist hier die International Law Association²⁾ zu erwähnen, die sich — abgesehen von den Bestrebungen, eine Vereinheitlichung des internationalen Privatrechts zu erreichen, worauf unter V wenigstens hingewiesen werden soll — bereits vor dem Krieg auf der Budapester Konferenz 1908 und nach dem Krieg 1921 im Haag, 1924 in Stockholm und 1926 in Wien mit dem internationalen Kaufrecht beschäftigt hat. Theoretisch bestehen hier zwei Möglichkeiten. Man kann versuchen, „allgemeines Recht“ herzustellen, indem man einen Entwurf ausarbeitet und sich für dessen Annahme als Gesetz in den einzelnen Staaten einsetzt. So hat JITTA in Budapest die Schaffung eines internationalen Kaufrechts als erstrebenswertes Ziel bezeichnet³⁾ und im Haag einen Entwurf eines Weltkaufrechts aufgestellt⁴⁾; dabei sollte nach Sektion VIII des Haager Entwurfs die Gefahr bei Gattungskäufen im Augenblick der Konzentration auf den Käufer übergehen; Sektion V enthält nähere Bestimmungen über die Konzentration, die durch Zusammenwirken beider Parteien oder durch einseitigen Akt, dem Vertrag entsprechend, vorzunehmen ist; insbesondere soll die unbedingte Auslieferung der Güter durch den Verkäufer an den Frachtführer usw., die in Übereinstimmung mit der Absicht der Parteien erfolgt, eine genügende Konzentration sein⁵⁾. Das Vorbild der section 19 u. 20 der sale of goods act ist bei diesem Vorschlag nicht zu verkennen. Eine derartige Regelung würde aber keinesfalls den vielfach differenzierten Anforderungen des Verkehrs genügen. Da weiterhin das Kaufrecht in so mannigfacher Form in die verschiedensten Gebiete der Rechtsordnung hineinreicht, würden sich einem einheitlichen Weltkaufgesetz die größten Schwierigkeiten entgegenstellen; andererseits besteht für den Handel gar nicht das Bedürfnis nach der Schaffung zwingenden einheitlichen Rechts⁶⁾.

Praktisch gangbar erscheint daher nur die zweite theoretische Möglichkeit, nämlich die Schaffung von einheitlichen Geschäftsbedingungen, die dem internationalen Handel als Muster dienen können. So hat NEUMANN auf der Budapester Konferenz empfohlen, die Handelsbräuche zu studieren und tunlichst zu vereinheitlichen⁷⁾. CRAANDIJK hat im Haag die Schaffung von international rules relating to the sale of goods

1) Vgl. WÜSTENDÖRFER I. c. Sp. 449 f. 2) Im folgenden I. L. A. abgekürzt.

3) I. L. A.: Report of the 25. conference Budapest 1908, S. 152.

4) I. L. A.: Report of the 30. conference Haag 1921, Bd. 1, S. 440 ff.

5) Dazu GROSSMANN I. c. Sp. 103, Anm. 79.

6) WÜSTENDÖRFER I. c. Sp. 445.

7) I. L. A.: Report of the 25. conference Budapest 1909, S. 181.

angeregt, die von den Parteien als Grundlage ihrer Vereinbarungen genommen werden sollten¹⁾.

Einen anderen Weg versuchte KATZ in Stockholm 1924 zu gehen, indem er ein paper über die Tragung der Gefahr bei Überseekäufen vorlegte²⁾. Es ist bereits am Eingang unserer Abhandlung ausgeführt worden, daß auch auf seinen Antrag hin ein Ausschuß eingesetzt wurde, der sich mit der Regelung dieser Frage beschäftigt hat; so wurden in den einzelnen Ländern Unterausschüsse gebildet, die mehr oder weniger ausführliche Projekte ausarbeiteten. Trotz dieser mannigfachen Mitarbeit, auf die unter III näher einzugehen sein wird, hielt das Komitee die Frage in seinem Bericht für die Wiener Konferenz 1926 der I. L. A. noch nicht in vollem Umfang für spruchreif, sondern begnügte sich mit folgenden Schlußfolgerungen bezüglich der Gefahrtragung³⁾: Die Gefahr soll auf den Käufer übergehen, wenn die Waren vom Reeder, der das Konnossement ausstellt, in Gewahrsam genommen sind; werden auf dem Transport befindliche Güter gekauft, so hat der Käufer die Gefahr zu tragen, es sei denn, daß der Käufer beweisen kann, daß zur Zeit des Kaufes der Verkäufer wußte oder wissen mußte, daß die Güter verloren oder beschädigt waren bzw. das sie transportierende Schiff einen Seeunfall erlitten hatte.

In dem gleichen Bericht wird auch darauf hingewiesen, daß zwischen der I. L. A. und der *Chambre de commerce internationale* eine Zusammenarbeit eingeleitet ist⁴⁾.

III. Wie eben bereits erwähnt, liegen verschiedene Entwürfe der einzelnen Landeskomitees der I. L. A. vor, mit denen wir uns nunmehr befassen wollen.

I. KATZ hatte seinem Antrag einen Entwurf beigelegt⁵⁾; Punkt 1 bestimmt, daß die Gefahr auf den Käufer übergehen soll, sobald die Ware am Hafenkai abgeladen und die Verladungsanzeige, die in den Punkten 2 und 3 näher geregelt ist⁶⁾, an den Käufer abgesandt ist. Aus Punkt 4 ist hervorzuheben, daß der Verkäufer verpflichtet ist, die Ware gleichzeitig mit der Abladung gegen alle Transportgefahren auf Kosten des Käufers zu versichern. Unterläßt er dieses, so trifft ihn die Transportgefahr. Bei Sammelladungen ist nach Punkt 5 in der

1) I. L. A.: Report of the 30. conf. Haag 1922, Bd. 1, S. 453.

2) I. L. A.: Report of the 33. conf. Stockholm 1924, S. 385 ff.

3) I. L. A.: 35. conf. Wien 1926; Report of the „cif contracts-committee“, S. 3; vgl. auch ABEL in Bl. Int. Pr. Bd. 2 (1927), Sp. 18.

4) Vgl. auch Anlage zu Nr. 3 der „Geschäftlichen Mitteilungen des Reichsverbandes der deutschen Industrie“ vom 31. III. 1926 und WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 444 f.

5) Abgedruckt I. L. A.: Report of the 33. conference Stockholm 1924, S. 394 und bei GROSSMANN l. c. Sp. 104 f.

6) So setzt Punkt 3 fest, daß der Verkäufer die Gefahr der Verzögerung der Ankunft oder der Verstümmelung der Anzeige trägt.

Verladungsanzeige der Bruchteil anzugeben, in dem die Menge und das Gewicht der von dem einzelnen Verkäufer an den einzelnen Käufer verkauften Ware zur Menge und dem Gewicht der ganzen Sammelendung steht. Handelt es sich endlich um den Verkauf von schwimmender Ware, so soll für den Gefahrübergang der Zeitpunkt der Absendung der Verladungsanzeige maßgebend sein, wie KATZ in Punkt 6 vorschlägt.

Der Vorschlag von Dr. KATZ ist von GROSSMANN¹⁾ einer eingehenden Kritik unterzogen worden, die von WÜSTENDÖRFER²⁾ gebilligt wird. Sie bezieht sich sowohl auf die Einzelheiten als auch auf die ganze Anlage des Planes. Dem KATZschen Entwurf dient — GROSSMANN hat dies mit guten Gründen gezeigt — in der Tat der Typus des Cifgeschäfts unter starker Berücksichtigung der deutschen Auffassung: Abladehafen = Erfüllungsort als Vorbild. Von der internationalen Auffassung der Fobklausel entstammt anscheinend die Regelung der Gefahrtragung, wobei aber gleichzeitig auch die Fasklausel mit berücksichtigt worden ist; es ist ja oben gezeigt worden, daß namentlich in Frankreich die Begriffe fas und fob ineinander überzugehen scheinen. Die anderen Geschäftstypen, insbesondere die Spielarten, bei denen der Verkäufer die Preisgefahr allein oder Preis- und Leistungsgefahr während des Transports zum Erfüllungsort tragen soll, sind in dem Antrag nicht berücksichtigt. Der Handel wird aber diese Art von Verträgen sicherlich beibehalten wollen; da das tägliche Leben sie in allen Ländern mehr oder weniger ähnlich herausgebildet hat, entsprechen sie Bedürfnissen des Verkehrs, die der Jurist berücksichtigen muß.

Aber die vorgeschlagene Regelung kann auch nicht hinsichtlich des Cif- bzw. Fobgeschäfts allen Anforderungen genügen. GROSSMANN³⁾ hat mit Recht darauf hingewiesen, daß die Abladung am Kai nicht die einzige Form ist, in der Waren an das Seeschiff gebracht werden können; daneben kommt die unmittelbare Abladung aus Binnenschiffen oder mit Hilfe von Leichtern in Betracht; er betont weiter die Schwierigkeiten, die sich der Einführung einer Verladungsanzeige im In- und Ausland entgegenstellen würden. Ziffer 1 stellt die Abladung am Hafenkai und die Absendung der Verladungsanzeige gleichmäßig als Voraussetzung des Gefahrübergangs hin; es taucht hier die Frage auf, ob nicht die Absendung der Anzeige auf den Zeitpunkt der Abladung rückwirkende Kraft hat; nimmt man die Rückwirkung an, so ist weiterhin eine Bestimmung darüber zu treffen, ob der Verkäufer etwa auch in Kenntnis vom Untergang der Ware die Anzeige absenden darf. Legt man ihr aber keine rückwirkende Kraft bei, so ist der unter Umständen recht lange Zeitraum zwischen Abladung am

¹⁾ Hans. Rechtszeitschr. Bd. 8 (1925), Sp. 105 ff.

²⁾ L. c. Sp. 444 ff.

³⁾ A. a. O. Sp. 106.

Kai und Absendung der Anzeige¹⁾ ungeregt. Endlich wäre es richtiger, wenn man die Verladungsanzeige, deren Absendung den Gefahrübergang bezüglich der Waren auf den Käufer bewirkt, ebenfalls auf Gefahr des Käufers reisen lassen würde, wie dies ja auch bereits nach deutscher, französischer und englischer Rechtsauffassung der Fall ist.

Die von KATZ ausgesprochene Hoffnung²⁾, daß eine seinem Vorschlag entsprechende Regelung in Gestalt eines von der I. L. A. ausgearbeiteten Vertragsformulars die Klauseln fob, cif usw. entbehrlich machen würde, dürfte in Übereinstimmung mit GROSSMANN³⁾ für trügerisch zu halten sein. Die Parteien müssen doch irgendwie sich über ihre gegenseitigen Rechte und Pflichten klar werden. Alle die Fragen, wer die Frachtkosten, die Abladungskosten und die Versicherungsprämie vorläufig oder endgültig zu tragen hat, bedürfen der vertraglichen Regelung durch die Kontrahenten.

Bevor auf die Einwendungen gegen die ganze Anlage des KATZschen Planes einzugehen ist, wird es sich empfehlen, auf die Arbeiten der ausländischen Landesgruppen der I. L. A. hinzuweisen⁴⁾.

2. Nach dem Vorschlag der dänischen Gruppe soll die Gefahr mit der Lieferung der Ware an Bord des Schiffes übergehen, während die Übergabe der Papiere für die Gefahrtragung bedeutungslos bleibt. Sind auf dem Transport befindliche Güter verkauft, so geht die Preisgefahr bereits mit dem Beginn des Transportes über; auch hier soll es nicht auf die Aushändigung der Papiere ankommen.

3. Der holländische Plan geht dahin, daß die Preisgefahr den Käufer trifft, sobald die Waren in die Gewalt der Schiffahrtskompagnie gekommen sind; erfolgt aber die Konzentration erst später, so soll dieser Augenblick der maßgebende Zeitpunkt sein. Werden reisende Waren verkauft, so geht die Gefahr mit dem Beginn des Transports über, es sei denn, daß der Käufer beweisen kann, der Verkäufer habe zur Zeit des Verkaufs den Untergang der Ware gekannt oder kennen müssen.

4. Den ausführlichsten Vorschlag hat die französische Landesgruppe gemacht⁵⁾. Im Gegensatz zu den bisher erörterten Entwürfen will

1) Vgl. GROSSMANN l. c. Sp. 109 f., der vor allem die daraus möglicherweise entstehenden Beweisschwierigkeiten hervorhebt.

2) I. L. A.: Report of the 33. conf. S. 393.

3) L. c. Sp. 105.

4) Auch diese Gelegenheit sei benutzt, um Herrn Geheimrat Dr. KATZ und Herrn Rechtsanwalt Dr. WUNDERLICH für die freundlichst gewährte Einsicht in die Akten der deutschen Landesgruppe der I. L. A. und des Cifkomitees verbindlichst zu danken; auf dieser Akteneinsicht beruhen die folgenden Ausführungen.

5) *Projet de Règles du Contrat Caf, présenté au C. I. F. Contract Committee par M. LÉOPOLD DOR, Président de la Branche Française, au nom de cette Branche; abgedruckt nach WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 444, Anm. 8 in der Revue de droit maritime comparé Bd. 11 (1925), S. 548 ff.; ferner ist in Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9 (1926), Sp. 457 ff. der Entwurf ohne die Begründung abgedruckt.*

Frankreich eine umfassende Regelung des Cifvertrags herbeiführen. Es geht dabei weit über die Fragen der Gefahrtragung hinaus; doch sei im folgenden nur auf die Punkte hingewiesen, die mit der Frage des Gefahrübergangs in Zusammenhang stehen, entsprechend der Anlage dieser Schrift.

Obwohl die Bedeutung von *risque* keineswegs eindeutig feststeht, bringt der Entwurf keine Begriffsbestimmungen darüber; er begnügt sich damit, in Regel I Abs. 2 einfach von *risque* zu sprechen, während in Regel VIII und XI die Pflicht des Verkäufers, die Ware zu versichern, dahin erläutert wird, daß darunter die Versicherung gegen die Reisegefahr (*risques de route*) unter Ausschluß der Kriegsgefahren zu verstehen sei.

Regel I Abs. 1 des Entwurfs gibt eine Begriffsbestimmung des Cifvertrags, wonach darunter nur ein Kauf von Gattungswaren verstanden werden soll¹⁾. Die Frage der Gefahrtragung bei Speziessachen ist daher nicht geregelt. Wegen dieser Beschränkung spielt natürlich die Konzentrationsfrage eine große Rolle, ohne daß irgendwie die Leistungsgefahr näher bestimmt wird. Von der Konzentration wird an verschiedenen Stellen gehandelt; sie erfolgt durch die Abladung auf das Schiff (Regel I Abs. 1 und 2) und wird bewiesen durch das Konnossement; doch muß dieses nach Regel IV Abs. 1 den Vermerk „*embarqué*“ tragen; ist es nur ausgestellt für Waren „*reçu pour être embarqué*“, so steht dem Käufer nach Regel IV Abs. 2 der Gegenbeweis offen, daß die Abladung nicht zu der angegebenen Zeit stattgefunden hat, wenn nicht der Kapitän auf dem Konnossement handschriftlich die fristgerechte Abladung der Ware bestätigt hat. Für jedes einzelne Gewichtsteil (*lot*) ist nach Regel IV Abs. 1 ein Konnossement auszustellen, das seiner Beschaffenheit nach geeignet sein muß, den Käufer in den Stand zu setzen, durch Übertragung der Dokumente über die Ware zu verfügen; es müssen daher die Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Sendung angegeben werden²⁾. Das Konnossement ist nach Regel XIV dem Käufer sobald als möglich anzudienen; doch läßt der französische Entwurf die von der französischen Praxis ausgebildete Sitte weg, daß die Andienung der Konnossemente spätestens vor dem Beginn der Löschung stattzufinden hat³⁾. Der Verkäufer ist aber auch weiterhin verpflichtet, dem Käufer nach Regel XV eine Verladungsanzeige mit Angaben über das Datum der Abladung, das Schiff und die Marken usw. der Warenpartien möglichst bald mitzuteilen.

Die Sammelsendung ist nicht besonders geregelt; WÜSTENDÖRFER⁴⁾

¹⁾ Begründung des projet S. 8.

²⁾ Vgl. dazu règle 20, Abs. 3.

³⁾ Vgl. Begründung des projet S. 11; ferner oben § 3 S. 15 bei Anm. 10.

⁴⁾ Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9, Sp. 488.

ist der Ansicht, daß anscheinend auch bei einer Sammelladung ein Konossementsteilschein gemäß Regel IV Abs. 1 auszustellen ist.

Regel V, VI und VII Abs. 3 handeln von dem Durchfracht-Konossement; da nach Regel V das Datum der anfänglichen Beförderung von dem Binnenplatz oder Flußhafen aus dem Datum der Abladung gleichgeachtet wird und nach Regel VII Abs. 3 das Konossement am Ort der ersten Beförderung auszustellen ist und dem Käufer die Ansprüche gegen jeden einzelnen Transporteur vorbehalten muß, erfolgt scheinbar die ganze Reise, also auch schon der Transport zum Abladehafen, auf Gefahr des Käufers.

Alles bisher Besprochene gilt natürlich nur für Cifverträge, für die es kennzeichnend ist, daß der Käufer die Reisegefahr von der Abladung an trägt (Regel I Abs. 2)¹⁾. Regel XVIII bringt eine mit der Klausel „zahlbar gegen Dokumente“ übereinstimmende Bestimmung. Auch die Klausel „ausgeliefertes Gewicht“ oder „poids reconnu au débarquement“ ändert nach Regel XXII nichts an dem Cifgeschäft; Abs. 2 und 3 bestimmen, daß hier zunächst eine provisorische Rechnung aufgestellt wird, von der nur ein bestimmter Prozentsatz auf der mit den Dokumenten verbundenen Tratte erscheint. Auf Grund der Feststellung bei der Ausladung wird dann die endgültige Rechnung aufgestellt; der sich aus dem Vergleich mit der vorläufigen Rechnung ergebende Saldo ist innerhalb von 15 Tagen zu zahlen. Nach Regel XXIII werden Geschäfte mit den Klauseln „environ“ oder „quantité fixe“ in ähnlicher Weise abgewickelt; hierbei ist Regel XXIII Abs. 5 beachtlich, wonach die provisorische Rechnung endgültig wird, wenn die Untersuchung im Ankunftshafen wegen Seeunfällen unmöglich ist oder infolge Eindringens von Meerwasser sich ein Überschuß oder ein Fehlen von Gewicht ergibt. Endlich bestimmt Regel XXIV, daß mit Cif all die Klauseln unvereinbar sind, die den Verkäufer mit allen Gefahren — ob hier auch an die Leistungsgefahr gedacht ist? — belasten oder die Wirksamkeit des Vertrags von der glücklichen Ankunft des Schiffs abhängig machen; ebenso ist ein Kauf, bei dem die Billigung der Ware von dem Ermessen des Käufers oder von der Übereinstimmung mit einer Probe abhängt, nicht als Cifgeschäft anzusprechen²⁾.

Der französische Entwurf ist auch außerhalb Frankreichs lebhaft beachtet und besprochen worden³⁾. In Deutschland hat neben der Bremer vor allem die Hamburger Handelskammer kritisch dazu Stellung genommen⁴⁾. WÜSTENDÖRFER hat in eingehenden Ausführungen das Projekt behandelt und mancherlei Verbesserungen vorgeschlagen⁵⁾; er

¹⁾ Begründung des projet S. 12f. ²⁾ Begründung des projet S. 12f.

³⁾ I. L. A.: conference Wien 1926, Report of the Cif-contract-committee S. (1).

⁴⁾ Abgedruckt in Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9 (1926), Sp. 461ff.

⁵⁾ In Hans. Rechtszeitschr. Bd. 9 (1926), Sp. 441ff. und 481ff.

hat auch an den Beratungen der Hamburger Handelskammer teilgenommen.

Der französische Entwurf stellt zweifellos eine sehr aner kennenswerte Leistung dar; aber gerade auf dem Gebiet der Gefahrtragung ist eine gewisse Vertiefung zu fordern. Es ist in Erwägung zu ziehen, ob nicht der Gefahrbegriff wegen seiner Mehrdeutigkeit definiert werden sollte; denn während sonst unter *risque* nur die Preisgefahr verstanden wird (Regeln VIII und XI), umfaßt der Begriff *risques* — der Plural ist beachtlich! — in Regel XXIV sowohl Preis- als auch Leistungsgefahr, und das gleiche ergibt sich auch aus Regel I Abs. 2. WÜSTENDÖRFER¹⁾ weist mit Recht darauf hin, daß der Gefahrbegriff mehr umfaßt als nur die nachteiligen Veränderungen in der körperlichen Beschaffenheit der Ware; auch die Transportverzögerung, die Aufbringung der Ware im Seekrieg rechnet er beispielsweise mit darunter. Die Kriegsverhältnisse haben gezeigt, daß unter Umständen, z. B. durch Festliegen des beladenen Schiffs in einem neutralen Hafen, die Reisekosten ungemessen steigen können. Die Rechtsprechung hat in diesen Fällen durch Entlastung des Verkäufers einzugreifen versucht, indem sie diese Kosten entgegen der eigentlichen Bedeutung von *Cif* — Einkalkulierung der Beförderungskosten in den Kaufpreis — dem Käufer auferlegte; ob es sich allerdings empfiehlt, diese Möglichkeit der Unkostenerhöhung als „Spesengefahr“ zu bezeichnen und damit den sowieso schon unklaren Gefahrbegriff noch mehr zu belasten²⁾, ist zu bezweifeln.

Unbefriedigend ist im französischen Entwurf die Behandlung der Konzentrationsfrage; nach Regel I Abs. 2 scheint die einfache Abladung zu genügen, während doch die Praxis, wie im § 3 S. 14 bei Anm. 5 ff. dargelegt, die „*réalisation*“ der Konzentration durch Andienung des *Konossements* oder durch die Verladungsanzeige fordert; der französische Entwurf verlangt zwar auch in Regel XV Abs. 1 die Verladungsanzeige, ohne sich aber ihre Wirkungen zu äußern; die Hamburger Verbesserungsvorschläge³⁾ bringen hier die fehlende Klarheit; von einer internationalen Regelung ist unbedingt zu fordern, daß sie eindeutig herausstellt, in welchen Fällen die Dokumentenandienung oder die Verladungsanzeige zur Konzentration nötig ist⁴⁾, von welchem Zeitpunkt an letztere wirkt und ob sie auch noch in Kenntnis des Untergangs oder der Beschädigung des Transportschiffs erstattet werden kann. Es ist WÜSTENDÖRFER⁵⁾ vollständig beizustimmen, wenn er die Absendung der Verladungsanzeige für entscheidend hält, der Absendung

¹⁾ L. c. Sp. 501; vgl. auch Hamburger Handelskammer l. c. Sp. 464.

²⁾ WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 504.

³⁾ Hamburger Handelskammer l. c. Sp. 461 f.

⁴⁾ Vgl. WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 500. ⁵⁾ L. c. Sp. 495 ff.

aber rückwirkende Kraft auf den Zeitpunkt der Abladung beimißt, vorausgesetzt, daß der Verkäufer in diesem Augenblick den etwaigen Untergang oder die Beschädigung der Warenpartie, die nach der Abladung erfolgt waren, weder kannte noch kennen mußte; damit ist den Interessen des Käufers gedient, da der Verkäufer jetzt bestrebt sein wird, möglichst bald die Anzeige abzusenden, um den Gefahrübergang zu erzielen; die Möglichkeit, durch Verzögerung der Konzentration auf dem Rücken des Käufers zu spekulieren, wird so für den Verkäufer erheblich eingeschränkt. Unter genauer aufzustellenden Voraussetzungen müßte bereits der Ablieferung an den Reeder die Konzentrationswirkung beigelegt werden, um den Verkehrsinteressen zu genügen.

An Einzelheiten fällt auf, daß die Sammelsendung nicht behandelt ist, obwohl gerade hierbei die Frage der Gefahrtragung erörtert werden müßte¹⁾. Bei den Durchfracht-Konnossements ist die Frage des Beginns der Gefahrtragung genauer zu behandeln; denn wir haben oben S. 52 vor Anm. 1 dargelegt, daß es mindestens nicht zweifelfrei ist, ob die Gefahr erst im Seehafen übergeht, so daß demnach der Binnentransport bis zum Seehafen auf Gefahr des Verkäufers erfolgen würde, oder ob während der ganzen Reise der Käufer die Gefahr zu tragen hat. Schließlich kann man sich fragen, ob in einer internationalen Vereinbarung über den Cifvertrag eine Bestimmung wie Regel XXIV nötig ist, die angibt, welche Klauseln mit Cif unvereinbar sind²⁾. Es dürfte hier genügen, wenn die kaufmännischen Verbände, wie bereits S. 46 nach Anm. 7 ausgeführt, sich gegen die mißbräuchliche Gewohnheit, einander widersprechende Klauseln in einen Vertrag aufzunehmen, wenden würden.

IV. Die Anregung von KATZ hat, wie wir sehen, zu einer ganzen Reihe von Ausarbeitungen geführt, die inhaltlich sehr voneinander abweichen. Während sein eigener Entwurf ebenso wie die Vorschläge Dänemarks und Hollands nur kurz die Frage der Gefahrtragung regeln wollen, haben die Franzosen eine vollständige Rechtssetzung über das Cifgeschäft vorgelegt. Unsere Ausführungen haben gezeigt, daß es in der Tat kaum angängig erscheint, die Frage der Gefahrtragung allein, losgelöst von den übrigen Bedingungen des einzelnen Geschäftstypus, zu behandeln; denn sie ist so eng mit der Konzentration, mit den Abmachungen über die Zahlung und mit der ganzen Struktur des Geschäfts verwachsen, daß ihre Regelung notwendigerweise in das Gefüge des gesamten Kontrakts eingreift. Eine Behandlung der Gefahrtragung für einen einzigen Geschäftstypus allein wird daher den Erfordernissen

1) WÜSTENDÖRFER I. c. Sp. 453 und 488.

2) WÜSTENDÖRFER I. c. Sp. 450, 453.

der Praxis nicht genügen¹⁾). Aber auch die Aufstellung von Regeln über den Gefahrübergang bei den vier Haupttypen des internationalen Handels würde die Schwierigkeiten nur unerheblich vermindern. Daher ist der französische Entwurf mit seiner Regelung aller Rechtsbeziehungen, die sich aus einem typischen Vertrag ergeben, der Idee nach zu begrüßen. Nur müßte, damit der KATZsche Plan einer Vereinheitlichung der Gefahrtragung in allen Fällen verwirklicht wird, eben auch eine ähnliche Regelung für die drei anderen Geschäftsarten zur Erörterung gestellt werden. Bezüglich des Fobgeschäftes würden sich dabei keine allzu großen Schwierigkeiten ergeben, da der Klausel fob bereits im wesentlichen überall die gleiche Bedeutung beigelegt wird. Sehr schwierig würde aber die Regelung von Typus III (während der Reise Preisgefahr beim Verkäufer, Leistungsgefahr beim Käufer) und IV (Preis- und Leistungsgefahr beim Verkäufer) werden, weil hier die Praxis noch nicht zu so ausgeprägten Typen wie in den beiden anderen Fällen gekommen ist²⁾). Bei der Ausarbeitung dieser 4 Typen dürfte nicht allzusehr auf Einzelheiten und Nebensächliches eingegangen werden³⁾; man muß hier der Hamburger Kritik am französischen Entwurf zustimmen, die nur die für das Cifgeschäft kennzeichnenden Regeln aufgestellt wissen will⁴⁾.

Eine derartige Regelung, die aus der gemeinsamen Arbeit von I. L. A. und der Chambre de Commerce internationale hervorgehen würde, hätte für jedes Geschäft je ein Musterformular auszuarbeiten. Damit würde den Anforderungen der Praxis genügt, die nur eine nachgiebige Regelaufstellung verlangt⁵⁾. Es bliebe den Parteien unbenommen, abweichende Vereinbarungen ausdrücklich zu treffen; auch die Usancen des betreffenden Geschäftszweigs könnten vor dem Musterformular den Vorrang haben, wenn auch nicht zu verkennen ist, daß daraus gerade wieder die Schwierigkeiten erwachsen würden, die sich aus widersprechenden Usancen einzelner Länder ergeben. Es wäre zu hoffen, daß bei guter Durcharbeitung der Formulare der Handel diese in immer größerem Umfang seinen Geschäften zugrunde legen würde und so die Usancen zurückgedrängt bzw. sich auf die Auslegung des Musterformulars beschränken würden. Sonst wäre nämlich zu befürchten, daß durch das Musterformular nur noch eine weitere Schicht vor das Gesetz gelegt würde; ein Vertrag würde dann zu behandeln sein zunächst nach den

1) Ebenso GROSSMANN l. c. Sp. 105 f.; WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 445 f.

2) Vgl. § 4, III S. 34 und IV S. 41.

3) Diesen Vorwurf erhebt WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 453 mit Recht gegenüber dem französischen Entwurf.

4) Hamburger Handelskammer l. c. Sp. 461; auch WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 447 f.

5) WÜSTENDÖRFER l. c. Sp. 447; auch Hamburger Handelskammer l. c. Sp. 462; so könnten auch die von LISSNER, Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Berlin 1925, S. 1094, erwähnten Bedenken berücksichtigt werden.

ausdrücklichen Parteivereinbarungen, darauf nach Handelsusancen und dem neuen Musterformular samt dessen Auslegung, bevor man auf die gesetzliche Regelung kommen würde. Da nun in vielen Ländern die Gefahrtragung gesetzgeberisch ausschließlich oder doch in erster Linie für den Spezieskauf geregelt ist, würde es sich vielleicht doch empfehlen, den Spezieskauf mit zu behandeln oder wenigstens in der von Hamburg geforderten Weise klarzustellen, daß sich die Regelung ausdrücklich nur auf Genuskäufe bezieht¹⁾.

Mit diesen Ausführungen sind auch die Fragen beantwortet, die von dem deutschen Cifkomitee in seiner Sitzung vom 12. I. 1926 aufgeworfen sind²⁾. Bis aber diese Musterformulare aufgestellt sind, wird es noch sehr vieler rechtsvergleichender Arbeit unter einträchtigem Zusammenwirken aller beteiligten Kreise bedürfen.

V. Die Vereinheitlichungsbestrebungen erstrecken sich nicht nur auf den materiellen Inhalt der einzelnen Rechtsordnungen, sondern ergreifen auch das Gebiet der Kollisionsnormen, des internationalen Privatrechts; und gerade hier hat der Wiener Kongreß der I. L. A. 1926³⁾ zum Entwurf eines internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung verschiedener Regeln des internationalen Privatrechts geführt. Dieser Entwurf soll im Weg der Gesetzgebung der einzelnen Staaten Bestandteil der einzelstaatlichen Rechtsordnung werden; es wird also die Schaffung „allgemeinen Rechts“ angestrebt. Da sich der Entwurf gerade mit dem Kaufrecht befaßt, sollen die einschlägigen Bestimmungen, soweit sie sich auf den Kauf von Mobilien beziehen, ihrem Inhalte nach hier zum Schluß wiedergegeben werden.

Die Regeln des Entwurfs sollen dann in Betracht kommen, wenn nicht durch ausdrückliche Parteivereinbarung oder in sonstiger Weise einwandfrei feststeht, daß das nach dem Entwurf an und für sich anwendbare Recht nicht verwandt werden soll; hier ist also die Herrschaft der Partei über die Bestimmung der Rechtsordnung, der sie sich unterwerfen will, in denkbar weitgehender Weise gesichert⁴⁾. Der zweite Absatz des Entwurfs enthält eine Vorbehaltsklausel, die insbesondere durch die Hinzufügung der „sonstigen Gründe“, die die Nichtanwendung des Abkommens rechtfertigen, dem Richter eine sehr große Machtvollkommenheit gibt.

¹⁾ L. c. Sp. 461 zu Regel 1; für Beschränkung auf Behandlung von Gattungsschulden spricht, daß hier die gesetzliche Regelung nicht im gleichen Umfang wie bei Speziesschulden ausgebildet ist und außerdem in fast allen Ländern im tatsächlichen Ergebnis übereinstimmend behandelt wird.

²⁾ JW. 1926, S. 341.

³⁾ Vgl. zu den folgenden Ausführungen den Bericht von SATTER über „die Ergebnisse des 34. Kongresses der I. L. A. in Wien“ in (Österr.) Gerichtsztg. 1926, S. 274 ff.; ferner ABEL in Bl. Int. Pr. Bd. 2 (1927), Sp. 15 ff.

⁴⁾ Vgl. SATTER I. c. S. 275.

1. Regel I Ba enthält den Grundsatz, daß die Rechtsordnung des Verkäufers den ganzen Kaufvertrag beherrschen soll. In zwei Ziffern wird diese Rechtsordnung näher bestimmt. Ziffer 1 besagt, daß für Einzelpersonen, die in Betrieb ihres Handelsgewerbes Kaufverträge abschließen, oder für Firmen oder Gesellschaften mit oder ohne eigene juristische Persönlichkeit¹⁾ diejenige territoriale Rechtsordnung²⁾ maßgebend ist, die an dem Ort gilt, an dem zur Zeit des Vertragsabschlusses sich die gewerbliche Niederlassung des Verkäufers befindet; zwischen Haupt- und Zweigniederlassung wird kein Unterschied gemacht; es würde daher das Recht am Ort der Zweigniederlassung für ihre Abschlüsse anwendbar sein.

Erfolgt der Verkauf durch eine Einzelperson außerhalb des von ihr betriebenen Handelsgewerbes³⁾, so ist nach Ziffer 2 das territoriale Recht am gewöhnlichen Aufenthaltsort maßgebend.

2. Die Rechtsordnung des Verkäufers ist nicht ausnahmslos anzuwenden.

a) Unter I B b zählt nämlich der Entwurf zunächst folgende Ausnahmefälle auf:

Ziffer 1: Der Verkäufer, sein Agent oder Vertreter schließen den Vertrag während eines Besuchs im Land des Käufers ab;

Ziffer 2: Der Agent oder Vertreter des Verkäufers hat seine Haupt- oder Zweigniederlassung, die den Vertrag abschließt, im Land des Käufers und handelt bei dem Vertragsabschluß im eignen Namen;

Ziffer 3: Der Agent oder Vertreter des Verkäufers hat seine Haupt- oder Zweigniederlassung, die den Vertrag abschließt, im Land des Käufers, und außerdem befindet sich der Gegenstand des Kaufvertrags bereits im Land des Käufers.

In diesen drei Fällen soll nun nach der Regel I B b das Recht des Käufers maßgebend sein, das sich seinerseits nach den gleichen Grundsätzen feststellen läßt, die oben unter 1 für das Recht des Verkäufers dargelegt worden sind.

b) Eine weitere Ausnahmegruppe ist unter I B c zusammengefaßt; sie umfaßt nur zwei Ziffern.

¹⁾ Es soll hier nicht auf eine Kritik des Entwurfs eingegangen werden, bevor nicht die Verhandlungen erschienen sind; aber bereits Ziffer 1 zeigt, welche Schwierigkeiten der Durchführung des Entwurfs entgegenstehen würden; diese Ziffer würde sicherlich zu erheblichen Auslegungsschwierigkeiten führen.

²⁾ SALTER l. c. S. 274 weist mit Recht darauf hin, daß trotz Abs. 1 des Entwurfs, wonach unter territorialem Recht ausschließlich das Landesrecht [Territorial (purly domestic) law] zu verstehen ist, hier sofort die Schwierigkeit auftaucht, ob darunter nur Sachnorm oder die gesamte Rechtsordnung einschließlich ihrer Kollisionsnormen zu verstehen ist.

³⁾ Der Entwurf scheint daher nur ein *ius mercatorum* geben zu wollen; er verzichtet also auf Anwendung, falls Verkäufer ein Nichtkaufmann ist; auch hier eine Quelle von Schwierigkeiten!

Ziffer 1: Bei Kaufverträgen, die an der Börse, auf einer Messe, im Weg der Versteigerung oder in Ausführung einer gerichtlichen Anordnung oder im Weg der Zwangsvollstreckung erfolgen, ist das territoriale Recht des Landes anzuwenden, in dem der Vertrag abgeschlossen ist.

Ziffer 2: Beim Verkauf von registrierten Schiffen aller Art oder von registrierten Flugzeugen¹⁾ ist das territoriale Recht desjenigen Landes anzuwenden, in dem das Schiff oder Flugzeug registriert ist.

¹⁾ So verlangt das französische Luftfahrtgesetz vom 31. V. 1924 im § 12, daß zur gegenüber Dritten wirksamen Eigentumsübertragung die Einschreibung in das Flugzeugregister gehört.

Sachverzeichnis.

- „ab“ Deutschland 28, 29, 41; Österreich 29; Schweiz 30
- „ausgeliefertes Gewicht“, Deutschland 24, 38; Frankreich 40; franz. Entwurf 52; Holland 40; Nordische Länder 39
- Belgien, c. f. 27; cif 26; fas 34; fob 32; franco 30, 44; Gefahrübergang beim Gattungskauf 14, beim Spezieskauf 7
- Beschränkung der Gattungsschuld s. u. Gefahrübergang beim Gattungskauf
- „brutto für netto ausgeliefertes Gewicht“ 24, 39
- c. f. s. u. cif
- c. f. Klausel 27f.; Belgien 27; Deutschland 27; England 27f.; Frankreich 27f.; Holland 27; Italien 27; nordische Länder 27; Spanien 27; Vereinigte Staaten 28
- cif 23, 28, 46, 49; Belgien 26; Deutschland 23; England 26; Frankreich 25, franz. Entwurf 50ff.; Holland 26; Italien 25f.; Nordische Länder 24; Österreich 24; Schweiz 26; Spanien 26; Vereinigte Staaten 27
- Dänemark s. u. Nordische Länder
- „delivered wight“ s. u. „ausgeliefertes Gewicht“
- Deutschland, „ab“ 28, 29, 41; „ausgeliefertes Gewicht“ 24, 38; „bahnfrei“ 28; „brutto für netto ausgeliefertes Gewicht“ 24, 39; „c. f.“ 27; „cif“ 23; Erfüllungsort 23, 41; „ex“ 41; „fas“ 34; „fob“ 31; „frachtfrei“ 28; „franko“ 28, 41; „frei“ 28, 29, 41; Gefahrbegriff 2ff.; Gefahrübergang beim Gattungskauf 9f., beim Spezieskauf 8; „glückliche Ankunft vorbehalten“ 34f.; ius variandi 10; Kasse gegen Dokumente 24, gegen Konnossement 24; Sammelsendung 12; Verkauf reisender oder schwimmender Ware 11; Verladungsanzeige 10f., 23; Versendungskauf 8; „Vertrag annulliert, wenn das Schiff verloren geht“ 35; „zahlbar bei Ankunft des Dampfers“ 24, 35
- Eigentumsübergang 6, 7; England 19, Frankreich 14, Anm. 11; Holland 7, Anm. 6; Rußland 21; Schweiz 7, Anm. 5; Spanien 7, Anm. 4; Vereinigte Staaten 21
- England, „ausgeliefertes Gewicht“ 40; „c. f.“ 27f.; „cif“ 26f.; Eigentumsübergang 19; „ex“ 38, 44; „fas“ 34; „fob“ 32f.; „franco“ 45; „frea on rail“ 30; „frea on truck“ 30; Gefahrübergang beim Gattungskauf 19, beim Spezieskauf 7; ius variandi 20; „on arrival per ship A“ 38; Sammelsendung 20, 33; Verkauf schwimmender Ware 20; Verladungsanzeige 20; „zahlbar bei Ankunft der Güter“ 27
- Erfüllungsort, Deutschland 23, 41; internationales Privatrecht 5f.; Österreich 29; Schweiz 44
- „ex“, Deutschland 41; England 38, 44; Vereinigte Staaten 30, 44
- „fas“ 33; Belgien 34; Deutschland 34; England 34; Frankreich 34; Holland 34; Italien 34; Nordische Länder 34; Spanien 34; Vereinigte Staaten 34
- „fob“ 31, 33, 49; Belgien 32; Deutschland 31; England 32f.; Frankreich 31f.; Holland 32; Italien 32; Nordische Länder 31; Spanien 32, 44; Vereinigte Staaten 30, 33, 46
- „frachtfrei“, Deutschland 28; nordische Länder 29

- „franko“, Belgien 30, 44; Deutschland 28; England 45; Frankreich 30, 31, 36, 43; Holland 30, 44; Italien 30, 43; Nordische Länder 29, 41 f.; Österreich 29; Schweiz 30, 44; Spanien 30, 44; Tschechoslowakei 41
- Frankreich, „à la bonne arrivée du navire“ 36; „c. f.“ 27; „cif“ 25; Eigentumsübergang 14, Anm. 11; „fas“ 34; „fob“ 31; „franco“ 30, 31, 32, 36; Gefahrbegriff 4, 37, Anm. 1, 51; Gefahrübergang beim Gattungskauf 14 ff., beim Spezieskauf 7; international law association, franz. Entwurf 50 ff.; ius variandi 15; „livrable“ 31, 43; „marchandise saine“ 40; „paiement du solde après pesage“ 40; „payable contre documents“ 25, Anm. 8; „poids garanti au débarquement“ 40; „poids reconnu au débarquement“ 40; Sammelsendung 16; „sous bonne arrivée“ 35; vente par navire désigné ou à désigner 36 f., 43; vente sur embarquement 42 f.; Verladungsanzeige 14, 16
- „frei“, Deutschland 28, 41; England 30; Nordische Länder 29, 41 f.; Schweiz 30
- „frei Schiffsseite“ s. u. „fas“
- Gefahr, Begriff 1, 2 ff.; Behandlung durch die international law association 2, 48; internationales Privatrecht 6; Leistungsgefahr 3, 4, 10, 34, 46; Preisgefahr 3 f.; 10, 34, 46
- Gefahrtragung, ius dispositivum 22; vertragliche Regelung 22 f.
- Gefahrübergang beim Gattungskauf 9, 22; Belgien 14; Deutschland 9 ff.; England 19 f.; Frankreich 14 ff.; Holland 18; international law association, franz. Entwurf 51, 53 f.; Italien 16 f.; Nordische Länder 13 f.; Rußland 21 f.; Schweiz 17 f.; Spanien 17; Vereinigte Staaten 20 f.
- beim Spezieskauf 7; Belgien 7; Deutschland 8 f.; England 7; Frankreich 7; Holland 7; internationale Regelung? 56; Italien 7; Nordische Länder 8, 9; Österreich 8 f.; Rußland 7; Schweiz 7; Tschechoslowakei 8; Vereinigte Staaten 7.
- „Glückliche Ankunft vorbehalten“ 38; Deutschland 34; England 38; Frankreich 35 f.; Italien 37; Nordische Länder 35; Österreich 35; Schweiz 37
- Holland, „betaling na aankomst van het schip“ 37; „betaling naar uitgeleverd gewicht“ 40; „boordvrij“ 32; „c. f.“ 27; „cif“ 26; Eigentumsübergang 7, Anm. 6; „fas“ 34; „fob“ 32; „franco“ 30, 44; „geannuleerd“ 37; Gefahrübergang beim Gattungskauf 18, beim Spezieskauf 7; „levering te“ 44; Sammelsendung 19; Verladungsanzeige 18; „vrij van boord“ 44
- Individualisierung s. u. Gefahrübergang beim Gattungskauf.
- Internationale Handelskammer 23, Anm. 2, 46, 48
- International law association, Entwurf eines „allgemeinen“ Kaufrechts 47; Entwurf einheitlicher Geschäftsbedingungen 47 f., 55; Entwurf einheitlicher Kollisionsnormen 56 ff.; Entwurf internationaler Regeln über die Gefahrtragung 2, 48 ff.
- Internationales Privatrecht 5 ff.; Entwurf einheitlicher Kollisionsnormen 56 f.
- Italien, „c. f.“ 27; „cif“ 25; „fas“ 34; „fob“ 32; „franco“ 30, 43; Gefahrübertragung beim Gattungskauf 16, beim Spezieskauf 7; „in buono stato“ 40; „salvo arrivo“ 26, 37; Verkauf schwimmender Ware 17; Verladungsanzeige 16; „zahlbar gegen Dokumente“ 25 f.
- ius variandi, Deutschland 10; England 20; Frankreich 15; Nordische Länder 13; Österreich 13; Schweiz 18
- „Kasse gegen Dokumente“, Deutschland 24; Italien 25
- „Kasse gegen Konnossement“ 24
- Kauf s. u. Gefahrübergang beim Gattungskauf, Gefahrübergang beim Spezieskauf, Schwimmende Ware, Versendungskauf
- Klauseln, Allgemeines 23; amerikanische Klauselbearbeitung 46; Erhebung

- der internationalen Handelskammer 23, Anm. 2, 46; gesetzliche Regelung in den nordischen Ländern 24; Vereinheitlichungsbestrebungen 45 f.
- Konkretisierung s. u. Gefahrübergang beim Gattungskauf
- Konzentration s. u. Gefahrübergang beim Gattungskauf
- Nordische Länder, „ausgeliefertes Gewicht“ 39; „c. f.“ 27; „cif“ 24 f.; „fas“ 34; „fob“ 31; „franco“ 29, 41 f.; „frei“ 29, 41 f.; Gefahrbegriff 4; Gefahrübergang beim Gattungskauf 13 f., beim Spezieskauf 8; „glückliche Ankunft vorbehalten“ 35; ius variandi 13; Klauseln 24; Sammelsendung 14; Verladungsanzeige 13; Versendungskauf 9
- Norwegen s. u. Nordische Länder
- Österreich, „ab“ 29; „Bahn x“ 29; „bis“ 29; „cif“ 24; Erfüllungsort 29; „franko“ 29, 41; Gefahrbegriff 4; Gefahrübergang beim Gattungskauf 12 f., beim Spezieskauf 8; „glückliche Ankunft vorbehalten“ 35; ius variandi 13; Versendungskauf 8
- periculum est emptoris 7
- Personalstatut 5 f., 57
- Reisende Ware, Verkauf von, s. u. Schwimmende Ware
- Rußland, Eigentumsübergang 21; Gefahrübergang beim Gattungskauf 21, beim Spezieskauf 7
- „salvo arrivo“ 26, 37
- Sammelsendung 9, 22; Deutschland 12; England 20, 33; Frankreich 16; Holland 19; Nordische Länder 14; Schweiz 18; Vereinheitlichungsbestrebungen 48 f., 51 f., 54
- Schweden s. u. Nordische Länder
- Schweiz, „ab“ 30; arrival-Verträge 37; „cif“ 26; Eigentumsübergang 7, Anm. 5; Erfüllungsort 44; „franco“ 30, 44; „frei“ 30; Gefahrbegriff 4; Gefahrübergang beim Gattungskauf 17 f., beim Spezieskauf 7; ius variandi 18; Sammelsendung 18; „Zahlung bei Ankunft der Ware“ 26
- Schwimmende Ware, Verkauf von, Deutschland 11; England 20; Italien 17; Vereinheitlichungsbestrebungen 49, 50
- „sound delivered“ s. u. „ausgeliefertes Gewicht“
- Spanien, „c. f.“ 27; „cif“ 26; Eigentumsübergang 7, Anm. 4; „fas“ 34; „fob“ 32, 44; „franco“ 30, 44; Gefahrübergang beim Gattungskauf 17, beim Spezieskauf 7
- Tschechoslowakei, „franco“ 41; Gefahrübergang 8
- vente par navire désigné ou à désigner 36 f., 43
- vente sur embarquement 42 f.
- Vereinigte Staaten, „c. f.“ 28; „cif“ 27; Eigentumsübergang 21; „ex ship“ 44; „ex Warehouse“ 30; „fas“ 34; „fob“ 30, 33, 46; Gefahrübergang beim Gattungskauf 20 f., beim Spezieskauf 7; Klauselbearbeitung 46; sales to arrive 38
- Verladungsanzeige 22; Deutschland 10, 23; England 20; Frankreich 14, 16; Holland 18; Italien 16; Nordische Länder 13; Vereinheitlichungsbestrebungen 48 ff., 53 f.
- Versendungskauf, Deutschland 8; Nordische Länder 9; Österreich 8
- „Vertrag annulliert, wenn das Schiff verloren geht“, Deutschland 35; Holland 37 f.; Nordische Länder 35
- „zahlbar bei Ankunft des Dampfers (bzw. der Ware)“, Deutschland 24, 35; England 27, 38; Holland 37; Schweiz 26; Vereinigte Staaten 38
- „zahlbar gegen Dokumente“, Deutschland 24; Frankreich 25, Anm. 8; Vereinheitlichungsbestrebungen 52

Kartelle als Produktionsförderer unter besonderer Berücksichtigung der modernen Zusammenschlußtendenzen in der deutschen Maschinenbau-Industrie. Von Dr. **H. Müllensiefen**. 104 Seiten. 1926.

Gebunden RM 5.—

Zur Reform der Industriekartelle. Kritische Studien. Von Dr. **S. Tschierschky**, Berlin. VI, 96 Seiten. 1921.

RM 2,50

Ertragnisse deutscher Aktiengesellschaften vor und nach dem Kriege. Mit Überblick über die neueste Entwicklung. Von Privatdozent Dr. jur. et phil. Frhr. **Otto von Mering**, Berlin. V, 149 Seiten. 1923.

RM 5.—

Die Exportmöglichkeiten der deutschen Maschinenindustrie.

Von **Fritz Reuter**. Mit einem Geleitwort von Prof. **Ludwig Bernhard**, Berlin. Mit 10 Textabbildungen. VIII, 132 Seiten. 1924.

RM 6.60

Der Übersee-Maschinenhandel. Eine Abhandlung über seine Gestaltung und über die sich in ihm auswirkenden Wechselbeziehungen zwischen Wirtschaft und Technik. Von **Wilhelm Thiemann**, Ingenieur und Abteilungsleiter der Fa. Simon, Evers & Co., G. m. b. H., Hamburg. Mit 14 Abbildungen im Text. X, 248 Seiten. 1924.

Gebunden RM 11.—

Weltwirtschaft und Wirtschaftspolitik in Einzeldarstellungen.

Band I: Die Deflation und ihre Praxis in England, den Vereinigten Staaten, Frankreich und der Tschechoslowakei von **Charles Rist**, Professor an der Faculté de Droit in Paris. Mit 3 Kurven. VI, 128 Seiten. 1925.

RM 6.60

Wirtschaftswissenschaftliche Leitfäden.

Erster Band: **Angebot und Nachfrage.** Von **Hubert D. Henderson**, M. A., Dozent für Volkswirtschaftslehre an der Universität Cambridge. Mit einem Vorwort von **J. M. Keynes**. Deutsch herausgegeben von Dr. **Melchior Palyi**, Privatdozent an der Handelshochschule Berlin. Mit 2 Abbildungen. VII, 155 Seiten. 1924.

RM 3.90

Zweiter Band: **Das Geld.** Von **D. H. Robertson**, M. A., Dozent am Trinity College Cambridge. Deutsch herausgegeben von Dr. **Melchior Palyi**, Privatdozent an der Handelshochschule Berlin. VII, 149 Seiten. 1924.

RM 3.90

Dritter Band: **Produktion.** Von **D. H. Robertson**, M. A., Dozent am Trinity College Cambridge. Deutsch herausgegeben von Dr. **Melchior Palyi**, Privatdozent an der Handelshochschule Berlin. V, 148 Seiten. 1924.

RM 3.90

Vierter Band: **Bevölkerung.** Von **Harald Wright**, M. A., Cambridge. Deutsch herausgegeben von Dr. **Melchior Palyi**, Privatdozent an der Handelshochschule Berlin. Mit einem Vorwort von **J. M. Keynes**. VIII, 150 Seiten. 1924.

RM 3.90

Fünfter Band: **Einführung in die Finanzwissenschaft.** Von **Hugh Dalton**, M. A., D. Sc., Dozent an der Universität London. Deutsch mit Anmerkungen von Dr. **Hans Neisser**, Berlin. XII, 182 Seiten. 1926.

RM 4.80

Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft

Herausgegeben von

Dr. Eduard Kohlrausch

Professor an der Universität Berlin

Dr. Walter Kaskel

Professor an der Universität Berlin

Dr. Arthur Spiethoff

Professor an der Universität Bonn

Bereits erschienene Bände:

1. **Rechtsphilosophie.** Von Prof. Dr. **Max Ernst Mayer** †, Frankfurt a. M. Zweite, unveränderte Auflage. VIII, 96 Seiten. 1926. RM 4.80
2. **Römisches Recht: Geschichte und System des Römischen Privatrechts** von Prof. Dr. **Paul Jörs**, Wien, nebst **Abriß des Römischen Zivilprozeßrechts** von Prof. Dr. jur. et phil. **Leopold Wenger**, Wien. XVI, 289 Seiten. 1927. RM 18.—
5. **Grundzüge des Deutschen Privatrechts nebst Anhang: Quellenbuch.** Von Prof. Dr. **Hans Planitz**, Köln a. Rh. Mit 2 Abbildungen. X, 192 Seiten. 1925. RM 8.70
6. **Rechtentwicklung in Preußen.** Von Prof. Dr. **Eberhard Schmidt**, Kiel. VI, 41 Seiten. 1923. RM 1.80
7. **Bürgerliches Recht. Allgemeiner Teil.** Von Geh. Justizrat Prof. Dr. **Andreas von Thur** †, Zürich. Zweite, unveränderte Auflage. VI, 66 Seiten. 1926. RM 2.80
8. **Bürgerliches Recht. Recht der Schuldverhältnisse.** Von Prof. Dr. **Heinrich Titz**, Berlin. Zweite, verbesserte Auflage. VI, 141 Seiten. 1926. RM 6.90
9. **Bürgerliches Recht. Sachenrecht.** Von Prof. Dr. **Julius von Gierke**, Halle a. S. VIII, 167 Seiten. 1925. RM 6.60
10. **Bürgerliches Recht. Familienrecht.** Von Prof. Dr. **Heinrich Mittels**, Heidelberg. VI, 65 Seiten. 1923. RM 2.80
11. **Bürgerliches Recht. Erbrecht.** Von Prof. Dr. **Julius Binder**, Göttingen. VI, 83 Seiten. 1923. RM 3.20
12. **Handels- und Wechselrecht.** Von Geh. Hofrat Prof. Dr. **Karl Heinsheimer**, Heidelberg. Zweite Auflage. In Vorbereitung.
13. **Privatversicherungsrecht.** Von Geh. Hofrat und Geh. Justizrat Prof. Dr. **Victor Ehrenberg**, Göttingen. V, 25 Seiten. 1923. RM 1.50
14. **Urheber- und Erfinderrecht.** Von Geh. Hofrat Prof. Dr. **Philipp Allfeld**, Erlangen. VI, 21 Seiten. 1923. RM 1.40
15. **Internationales Privatrecht.** Von Prof. Dr. **Karl Neumeyer**, München. VI, 33 Seiten. 1923. RM 1.60
18. **Konkursrecht.** Von Geh. Hof. Prof. Dr. **Ernst Jaeger**, Leipzig. 170 Seiten. 1924. RM 6.90
19. **Freiwillige Gerichtsbarkeit.** Von Prof. Dr. **Friedrich Lent**, Erlangen. 30 Seiten. 1925. RM 2.70
21. **Strafprozeßrecht.** Von Geh. Hofrat Prof. Dr. **Karl von Lillenthal**, Heidelberg. VI, 97 Seiten. 1923. RM 3.20
23. **Allgemeine Staatslehre.** Von Prof. Dr. **Hans Kelsen**, Wien. XVII, 433 Seiten. 1925. RM 21.—; gebunden RM 26.—
26. **Österreichisches Verfassungsrecht.** Von Minist.-Rat Prof. Dr. **Leo Wittmayer**, Wien. VI, 27 Seiten. 1923. Nachtrag 1926. 8 Seiten. RM 2.55
27. **Ausländisches Staatsrecht. I. Verfassungsrecht der angelsächsischen Staatenwelt.** Von Prof. Dr. **Otto Koellreutter**, Jena. VI, 31 Seiten. 1923. 2. Verfassungsrecht der übrigen europäischen Staaten. Von Prof. Dr. **Hans Gmellin**, Gießen. IV, 38 Seiten. 1923. RM 3.—
28. **Steuerrecht.** Von Prof. Dr. **Albert Hensel**, Bonn a. Rh. X, 224 Seiten. 1924. RM 9.60
29. **Kirchenrecht.** Von Geh. Justizrat Dr. **Erwin Ruck**, Basel. VI, 84 Seiten. 1926. RM 3.90
31. **Arbeitsrecht.** Von Prof. Dr. **Walter Kaskel**, Berlin. Zweite Auflage. XX, 352 Seiten. 1925. RM 15.—
34. **Geschichte der Volkswirtschaftslehre.** Von Prof. Dr. **Edgar Salin**, Heidelberg. 42 Seiten. 1923. RM 1.80
35. **Die Ordnung des Wirtschaftslebens.** Von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. **Werner Sombart**, Berlin. VI, 64 Seiten. 1925. RM 3.60
48. **Gesellschaftslehre.** Von Prof. Dr. **Karl Brinkmann**, Heidelberg. 40 Seiten. 1925. RM 2.40
51. **Chemische Technologie.** Von Prof. Dr. **Arthur Binz**, Berlin. Mit 11 Abbildungen. 81 Seiten. 1925. RM 3.90