# Das UN-Kaufrecht und die zur Verfügung über die Ware berechtigenden Beförderungsdokumente

RA Dr. Tobias Eckardt, Leer

Das »Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf vom 11. April 1980« kurz und englisch »CISG« darf man getrost als Erfolg bezeichnen. 92 Staaten haben den Text ratifiziert;[1] das entspricht in etwa der Verbreitung der Haager Regeln in ihren verschiedenen Fassungen – im Vergleich: 4 Staaten der Rotterdam Rules, 34 Staaten der Hamburg Rules.

Aber was hat das Kaufrechtsübereinkommen der Vereinten Nationen in den heiligen Hallen des Transportrechts zu suchen? Die Antwort liegt zum darin, dass das, was verkauft wurde, auch transportiert werden muss und somit der Transport einerseits die logische Folge eines Kaufvertrages und andererseits auch die Voraussetzung für dessen erfolgreiche Abwicklung ist.

Die Erklärung findet sich auch in der Person des Jubilars selbst. Nach seiner Abordnung zum Bundesministerium der Justiz im Jahre 1958 übernahm er im Jahre 1966 die Leitung des Referats, das für das Recht der Handelsgeschäfte damit sowohl für transportrechtliche als auch für handelsrechtliche Fragestellungen zuständig war. Aus dieser Tätigkeit heraus folgte nicht nur die Präsidentschaft über die Konferenz, die die Hamburg Rules erarbeitete, sondern auch die Vizepräsidentschaft der UN-Konferenz über den internationalen Warenkauf im Jahre 1980. Gleichzeitig war er Leiter der deutschen Delegation bei den Verhandlungen.

Die Verbundenheit von Handel und Transport lässt sich aber auch daran ablesen, dass sich die auf das internationale Kauf- und Vertriebsrecht spezialisierte Zeitschrift »Internationales Handelsrecht« sich zunächst als Beilage der allseits bekannten Zeitschrift »Transportrecht« entwickelt hat. Eingeleitet wurde die neue Beilage von *Herbers* Aufsatz mit dem Titel »Internationales Handelsrecht – ein für die Praxis wichtiges, doch für sie bisher zu wenig erschlossenes Rechtsgebiet«.

Zur ersten Ausgabe der eigenständigen Zeitschrift »Internationales Handelsrecht« im Jahre 2001 schrieb *Herber*, dass es kein Zufall gewesen sei, dass das Bedürfnis für eine neue Zeitschrift gerade im Zusammenhang mit der Zeitschrift »Transportrecht« erkannt wurde. Hinsichtlich der zunehmenden europäischen Regelungen hieß es im gleichen Aufsatz mit Blick auf das Kaufrecht:

> »Vor allem aber spielen europäische Rechtsakte […] im Bereich des Handelsrechts keine oder nur eine sehr untergeordnete Rolle. Soweit sich die europäischen Instanzen überhaupt mit dem Handelsrecht befasst haben, hat dies seinen Niederschlag in aller Regel nur in Richtlinien gefunden; […]. Verordnungen der EU sind bisher nicht in Kernbereiche des Handelsrechts vorgedrungen und es ist zu hoffen, dass sie dies auch zukünftig nur in sehr zurückhaltender Weise tun werden; denn das internationale Handelsrecht regelt den Güter- und Leistungsaustausch nicht nur zwischen den EU-Staaten, sondern weltweit und sollte deshalb von europäischen Partikularinteressen möglichst freigehalten werden, um im gebotenen größeren Rahmen einheitlich weiterentwickelt und angewendet werden zu können.«[2]

Der zwischenzeitlich als gescheitert anzusehende Versuch, mit dem »Common European Sales Law« ein vereinheitlichtes Kaufrecht für die europäischen Staaten zu schaffen, bestätigt die mittlerweile über 18 Jahre alte Aussage von *Herber*.

1 https://uncitral.un.org/en/texts/salegoods/conventions/sale_of_goods/cisg/status; Stand 01.10.2019.

2 *Herber*, IHR 2001, 1, 2.

Das UN Kaufrecht hingegen hat mittlerweile eine weltweite Verbreitung erfahren und stand – wir erinnern uns – auch Pate für die Modernisierung des nationalen deutschen Kaufrechts.

Wenden wir uns der eigentlichen Materie des Vortrages zu: Das Zusammenspiel des internationalen Kaufrechts mit den Beförderungsdokumenten. Der direkte Nexus ergibt sich in Art. 58 Abs. 1 und 2 CISG, in dem es heißt, dass der Käufer Zug um Zug gegen Zurverfügungstellung der Ware oder aber der Dokumente, die zur Verfügung darüber berechtigen, den Kaufpreis zahlen muss.

Welche Dokumente sind solche i.S.d. Art. 58 CISG?

Die Konvention selbst hilft bei der Interpretation bzw. näheren Eingrenzung dieser Art Dokumente nicht weiter.

Zwar spricht sie auch in Art. 67 Abs. 1 CISG von Dokumenten, die zur Verfügung über die Ware berechtigen, jedoch wird der Text der Vorschrift lediglich als Verweisung auf Art. 58 CISG verstanden und liefert keinen eigenständigen Erklärungsbeitrag.

In den Art. 30, 34 und 57 spricht die Konvention ebenfalls von Dokumenten.

Jedoch ist der Begriff in Art. 57 CISG weiter gefasst, da es dort lediglich heißt: »Wenn die Zahlung gegen Übergabe der Ware oder von Dokumenten zu leisten ist.« Dort wird also nicht gefordert, dass die Dokumente zur Verfügung über die Ware berechtigen.

Ein wenig spezifischer sind Art. 30 und 34 CISG, die von Dokumenten sprechen, »die sich auf die Ware beziehen«. Aber auch der Bezug zur Ware erscheint mir weitergehender als die Berechtigung zur Verfügung über die Ware.

Aus dem CISG heraus lässt sich also eine genauere Bestimmung der Begrifflichkeit des Art. 58 nicht herleiten.

In den Unterlagen, die die Entstehung des Art. 58 CISG belegen, findet sich keine Diskussion über die Frage, welcherlei Dokumente hierunter zu verstehen sind. Diese Formulierung ist also damals nicht problematisiert worden. Jedenfalls nicht so, als dass diese Überlegungen aufgezeichnet worden wären. Die Travaux Prepertroire helfen also nicht weiter.[3]

Ein historischer Hinweis auf die jedenfalls unter Art. 30 und 34 fallenden Dokumente findet sich im Kommentar des Uncitral Sekretariats von 1978, der zum heutigen Art. 32 CISG vermerkte: »In addition to documents of title, such as Bills of Lading, Dock receipts and Warehouse Receipts, the seller may be required by contract to hand over certificates of insurance, commercial or consular invoices, certificates of origin, weight or quality and the like.«[4]

Wenn Sie mir darin folgen, dass Art. 30 und 34 CISG weiter gefasst sind als Art. 58 CISG, dann ist diese Interpretationshilfe allerdings nur von beschränktem Wert, weil diese Aufzählung wahrscheinlich weitergeht als der Anwendungsbereich des Art. 58 CISG.

In einer Hinsicht ist jedoch die Erläuterung zum Entwurf des Art. 34 CISG spezifisch: sie spricht von »documents of title«, denen nach deutschem Rechtsverständnis die Traditionspapiere entsprechen. In Art. 58 CISG ist jedoch nicht von »documents of title« die Rede. Das englische Original spricht von »Documents controlling the disposition of the goods«. Mit der Aussprache der anderen Originalversionen möchte ich Sie hier nicht belästigen. Die chinesische und die russische Version des Übereinkommens entsprechen sprachlich der Position, dass die Dokumente die Disposition über die Ware ermöglichen. Allerdings sprechen die spanische, französische und arabische Version von Dokumenten, die die Ware »repräsentieren«, was wohl wiederum enger zu verstehen sein könnte.[5]

Meines Erachtens wird man annehmen können – und auf Basis des Kommentars zum Entwurf des Art. 32 CISG annehmen müssen – dass die Verfasser der englischen Version des Art. 58 CISG von »documents of title« gesprochen hätten, wenn man diese und nur diese gemeint hätte. Die »Kontrolle über die Disposition« scheint mir weiter zu sein, als man die durch ein Traditionspapier vermittelte Verfügungsbefugnis verstehen würde.[6]

Es würde den Rahmen dieser Veranstaltung – aber vor allem auch meiner Sprachkenntnisse – sprengen, zu ergründen, welche Dokumente unter welchem Sprachverständnis unter die jeweilige Formulierung fallen. Vielleicht können wir uns darauf einigen, dass die verbindlichen Sprachversionen des CISG ein etwas weiteres Verständnis als eine Beschränkung auf Traditionspapiere jedenfalls nicht ausschließen. Gleichzeitig ist daher wohl der in der deutschen Übersetzung benutzte Begriff der »Verfügung« nicht so eng zu verstehen, wie er nach deutschem Sach- bzw. Sachenrecht zu verstehen wäre. Es zeigt sich, dass der vom CISG in Art. 58 vorgegebene Rahmen mithilfe des nationalen Rechts zu füllen ist. ein solcher Verweis trägt, wie Art. 29 CMR zeigt, den Ausgangspunkt der unterschiedlichen Rechtsanwendung in sich.

Da sich das Kaufrechtsübereinkommen mit den kaufvertraglichen, nicht aber mit den sachenrechtlichen Fragen des internationalen Handels beschäftigt, regelt es Fragen der Dispositions- oder Verfügungsbefugnis über die Ware nicht. Ob also ein Konnossement, CMR-Frachtbrief oder Lagerschein die »Verfügungsbefugnis« i.S.d. Art. 58 CISG vermittelt, wird sich nicht aus dem CISG ergeben. Daher ist auf das dem Dokument zugrundeliegende Recht zurückzugreifen.[7] Dieses entscheidet, welcherlei Kontroll- und Verfügungsbefugnisse dem Dokument innewohnen.[8]

Als erstes Zwischenfazit können wir also festhalten, dass die Traditionspapiere ohne weiteres unter Art. 58 CISG fallen.[9]

---

3 Vgl. *Davies*, Documents that satisfy the Requirements of CISG, Art. 58, Belgrade Law Review 2011, 39; abrufbar unter http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/davies.html; CISG AC Opinion 11 »Issues Raised by Documents under the CISG Focusing on the Buyer's Payment Duty« IHR 2013, 258, 262.

4 Commentary on the Draft Convention on Contracts for the International Sale of Goods prepared by the Secretariat/UN DOC. A/CONF. 97/5; abrufbar unter http://www.cisg-online.ch/index.cfm?pageID=644#Article%2032, abgerufen am 01.10.2019.

5 CISG AC, a.a.O., S. 262.

6 F/K/M/O/SS/*Mankowski*, 3. Aufl., Art. 58 CISG Rn. 19; *Herber/Czerwenka*, Art. 59 CISG Rn. 9; *Davies*, a.a.O. S. 40 f.

7 *Staudinger/Magnus*, 2017, Art. 58 CISG, Rn. 19; *Herber/Czerwenka*, Art. 59 CISG Rn. 9.

8 Siehe zu anderen Rechtsordnungen die Auswertung des CISG AC, a.a.O.

9 *Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter/Mohs*, 7. Aufl. 2019, CISG Art. 58 Rn. 16; MüKoHGB/*Wertenbruch*, 4. Aufl. 2018, CISG Art. 58 Rn. 12.

Die Traditionspapiere sind – jedenfalls im deutschen Recht – klar renummeriert als der Ladeschein, der Lagerschein und das Konnossement. Neu hinzugekommen seit der Seerechtsreform sind deren elektronische Äquivalente,[10] obwohl diese mir in der Praxis bisher noch nicht untergekommen sind.

Eigentlich könnte man erwarten, dass jedenfalls für diese übersichtliche Anzahl an Dokumenten die Rechtslage in jeder Hinsicht klar sei. Ich möchte jedoch an eine Entscheidung des Landes- bzw. Oberlandesgerichts Hamburg erinnern, die sich vor nicht allzu langer Zeit mit der Frage auseinandergesetzt hat, ob ein Anspruch auf die Ausstellung eines Konnossements auch dann noch dann besteht, wenn die Güter im wahrsten Sinne des Wortes untergegangen sind. Ich rede natürlich von der Entscheidung zur »MOL COMFORT«.[11]

Stellen wir uns die Situation vor, dass nach den Regeln des Kaufvertrages das Verlustrisiko auf den Käufer übergeht, sobald die Ware dem Seefrachtführer übergeben wurde und nach den Regelungen des Kaufvertrages der Verkäufer dem Käufer ein Konnossement zur Verfügung zu stellen hat. Mithin also nach Art. 58 CISG der Käufer die Zahlung des Kaufpreises solange verweigern kann, bis ihm dieses Dokument zur Verfügung gestellt wird. Geht die Ware auf dem Seetransport verlustig, bevor ein Konnossement ausgestellt wird, ergibt sich die Schwierigkeit für den Verkäufer, den Käufer zur Zahlung zu bewegen, ohne dass ihm ein Konnossement im Gegenzug übergeben werden kann. Für den Verkäufer ist es in dieser Situation also von erheblicher Bedeutung, vom Seefrachtführer ein Konnossement ausgestellt zu bekommen, obwohl die Ware bereits untergegangen ist.

Diese MOL COMFORT-Entscheidung hat, wie sich die Anwesenden sicherlich erinnern werden, zu einem regen Meinungsaustausch in der Literatur geführt. Ich möchte hier nur an die Beiträge von *Bahnsen*,[12] *Koller*,[13] *Rabe*[14] und *Ramming*[15] erinnern. Unzulässig verkürzt könnte man vielleicht sagen, dass nach Ansicht von *Koller* und *Ramming* der Anspruch auf die Ausstellung des Konnossements nicht zusammen mit der Ware untergeht, während *Rabe* und *Bahnsen* die Ausführungen des OLG für zutreffend halten.

Aus dem Blickwinkel der eben geschilderten kaufrechtlichen Risikoverteilung wäre es angemessen, dem Verkäufer das Konnossement zuzugestehen, damit er die Zahlungspflicht des Käufers – gegebenenfalls unter einem Akkreditiv – auslösen kann. In der geschilderten Situation wird nämlich dem Käufer der Untergang der Ware, wenn er so medienwirksam erfolgt wie im Fall der MOL COMFORT, nicht verborgen geblieben sein. Er wird also seiner Zahlungspflicht mutmaßlich nur ungern nachkommen. Würde man in dieser Situation dem Verkäufer das Konnossement verweigern, verschiebt sich das Risiko des Seetransports bzw. das Kaufpreisrisiko zu seinen Lasten. Jedoch sind die Ausführungen des OLG Hamburg nicht so apodiktisch.

Das Oberlandesgericht hat entschieden, dass kein Anspruch auf Ausstellung des Konnossements gegeben ist, wenn die nachträgliche Ausstellung eines Konnossements wie hier *ausschließlich* zu dem Zweck verlangt wird, um die Containerklausel des § 504 Abs. 1 Satz 2 HGB einen höheren Haftungshöchstbetrag des (Haupt-)Verfrachters zu begründen, als dies der Fall wäre, wenn der in Anspruch genommene (Haupt-)Verfrachter kein Konnossement ausgestellt hat.

Es besteht also aus Verkäufersicht die Hoffnung, dass ihm nach deutschem Recht noch ein Konnossement auszustellen ist und er damit die Zahlungspflicht des Verkäufers wird auslösen können.

Verlassen wir aber nun den Kreis der Traditionspapiere. Es stellt sich damit die Frage, welche anderen Dokumente unter Art. 58 CISG fallen.

In Situationen, in denen Dokumente die Verfügungsbefugnis über Güter widerspiegeln, haben wir es mit einem mindestens 3-Personen-Verhältnis zu tun, nämlich nicht nur den Käufer und den Verkäufer, sondern auch zumindest einen Transportunternehmer (im weitesten Sinne). In einer solchen Situation kann die Frage der Verfügungsbefugnis über die Ware also nicht alleine in dem zweiseitigen Verhältnis zwischen Käufer und Verkäufer geregelt sein. Vielmehr muss in diese Beziehung auch der Transportunternehmer eingebunden werden. Daraus folgt m.E., dass Käufer und Verkäufer nicht entscheiden können, welche Dokumente die Verfügungsbefugnis über die Ware geben. Vielmehr muss auch der Transportunternehmer mit der Kontrollwirkung des Dokuments einverstanden sein. Alternativ könnte sich eine solche aus dem Gesetz ergeben.

In den Konstellationen, in denen die Warte transportiert wird, tritt neben Verkäufer und Käufer der Transportunternehmer als dritte Person. Während des Transports befinden sich die verkauften Waren nicht mehr in der Obhut des Verkäufers und noch nicht in der Obhut des Käufers. Verkäufer und Käufer können also über die Ware nur disponieren, indem sie ein wie auch immer gearteten Einfluss auf den Transport bzw. den Transportunternehmer nehmen.[16] Solange der Verkäufer aufgrund eines Dokuments Einfluss auf den Transport nehmen kann, hat der Käufer ein berechtigtes Interesse daran, die Zahlung des Kaufpreises zurückzuhalten bzw. der Käufer hat ein Interesse daran, diese Dokumente erst aus der Hand zu geben, wenn er den Kaufpreis erhält.

Aus der Sicht des deutschen Rechts wohnt eine solche Einflussnahmemöglichkeit zum Beispiel dem Frachtbrief inne; § 418 HGB. Nach dieser Vorschrift ist die Vorlage der Absenderausfertigung des beiderseitig unterschriebenen Frachtbriefs erforderlich, sofern dies im Frachtbrief vorgeschrieben ist. Unter dieser Maßgabe kann also nur zusammen mit dem Dokument die Weiterbeförderung beendet oder der Ablieferort bzw. der Empfänger verändert werden. Ein solches Dokument ermöglicht also im Falle der Beförderung die Kontrolle über den Verbleib der Güter; ermöglicht also die Disposition über sie.

Weiten wir den Blick über das 4. Buch des HGB hinaus, fällt als nächstes § 491 HGB ins Auge, der ähnlich wie § 418 HGB, die Weisungsbefugnis im Rahmen des Seefrachtvertrages an die Vorlage des Seefrachtbriefs knüpft.

10 Vgl. *Eckardt*, The Bolero Bill of Lading under German and English law, S. 162 ff.

11 OLG Hamburg, Urt. v. 02.03.2017 – 6 U 86/16, TranspR 2017, 275.

12 *Bahnsen*, TranspR 2017, 283.

13 *Koller*, TranspR 2016, 290.

14 *Rabe*, TranspR 2018, 110.

15 *Ramming*, RdTW 2017, 367.

16 Vgl. CISG AC a.a.O., S. 263 ff.

Im internationalen Straßentransportrecht, findet sich ebenfalls ein Weisungsrecht, das an die Vorlage des Frachtbriefes geknüpft wird in Art. 12 CMR.[17] In diesen Fällen ist also der CMR-Frachtbrief ein Dokument i.S.d. Art. 58 CISG.

Auch im Rahmen eines Lufttransportes unter dem Montrealer Übereinkommen wird aus dem Zusammenspiel von Art. 12 Abs. 1 und Abs. 3 eine Legitimations- bzw. Sperrfunktion dem Luftfrachtbrief zugesprochen. Auch der Luftfrachtbrief nach dem Montrealer Übereinkommen ist damit ein Dokument i.S.d. Art. 58 CISG.

Nach Art. 19 CIM ist auch im Falle des internationalen Eisenbahntransports die Ausübung eines Weisungs- bzw. Verfügungsrechts von der Vorlage des Frachtbriefs abhängig.[18]

Dies sind natürlich nur ein paar Beispiele für die im internationalen Transport vorkommenden Dokumente. Da, wie eingangs gesagt, das auf das Dokument anzuwendende Recht die ihm innewohnende Dispositionsmacht bestimmt, kann diese Aufzählung auch nicht abschließend sein. All diesen Dokumenten ist jedoch gemeinsam, dass sie qua Gesetz eine Kontrolle über die auf dem Transport befindliche Ware verleihen, sie wirken also im Dreiparteienverhältnis der Transportkonstellation. Wenn der Käufer das Dokument in den Händen hält, kann er sicher sein, dass der Verkäufer keinen Einfluss mehr auf die Ware ausübt.

Dieses Kriterium erlaub dann auch eine Abgrenzung: Keine Relevanz in diesem Dreiparteienverhältnis haben sonstige Dokumente, die mit dem Transport, mit welchem Verkehrsmittel auch immer, im Zusammenhang stehen. Dies ergibt sich am Beispiel des HGB, an den in §§ 413 bzw. 487 HGB genannten Begleitpapieren. Diese sind zwar für die Durchführung des Transports notwendig, sie verleihen jedoch keine Weisungsbefugnis. Zwar mag man argumentieren, dass die Vorenthaltung solcherlei Unterlagen den Transport faktisch unterbrechen oder verhindern kann, jedoch ist im Rahmen des Art. 58 CISG auf eine Verfügungsbefugnis im Rahmen einer ordnungsgemäßen Vertragsdurchführung abzustellen und nicht auf eine faktische Einflussnahmemöglichkeit durch absichtliche Nichterfüllung des Vertrages.

Damit ergibt sich auch, dass Dokumente, die keine Einflussnahmemöglichkeit auf den Transportvorgang in sich tragen, nicht unter Art. 58 CISG fallen.[19] Dies trifft bspw. Rechnungen, Ursprungszeugnisse und Qualitätsnachweise,[20] Versicherungspolicen, Zollpapiere[21] oder Ähnliches.

Sowohl das OLG Köln[22] als auch das AG Geldern[23] haben in Entscheidungen nahe gelegt, dass im Rahmen des Art. 58 CISG eine Rechnung ein solches Dokument sein kann. Legt man die eben ausgeführten Maßstäbe zugrunde, muss man den Gerichten widersprechen, da die Rechnung über die verkaufte Ware keinerlei Einfluss auf die transportvertraglichen Beziehungen hat. Begründet wurde die Ansicht durch die Gerichte damit, dass in einem grenzüberschreitenden Kaufvertrag die Erteilung einer ordnungsgemäßen Rechnung als stillschweigend vereinbart anzusehen ist.

Das mag sein. Es mag auch sein, dass die Zahlung des Kaufpreises zwischen den Parteien von der Vorlage einer ordnungsgemäßen Rechnung abhängig gemacht wird und hieraus ein entsprechendes Zurückbehaltungsrecht sich ableiten lässt. Dies führt meiner Ansicht nach jedoch nicht dazu, dass die Rechnung zu einem Dokument i.S.d. Art. 58 CISG wird, da sie keinerlei Verfügungsberechtigung hinsichtlich der transportierten Ware vermittelt. Zutreffender hätten die Gerichte unter dem Blickwinkel eines vertraglich vereinbarten Zurückbehaltungsrechts argumentieren sollen.

Bisher haben wir uns nur mit gesetzlichen Konstellationen beschäftigt. Es stellt sich jedoch auch die Frage, inwieweit es den Parteien freisteht, Unterlagen in den Rang eines Dokuments i.S.d. Art. 58 CISG zu heben.

Es erscheint denkbar, dass sich Käufer, Verkäufer und Transportunternehmer einigen, einem bestimmten Dokument eine Legitimations- bzw. Sperrfunktion einzuräumen, die dieses Dokument qua Gesetz nicht hat.[24] Sollten sich also bspw. Käufer, Verkäufer und Transportunternehmer darüber einig sein, dass derjenige, der die Rechnung in der Hand hat, gleichzeitig auch Weisungsrechte innehat und zu deren Ausübung die Rechnung vorlegen muss, wäre die Rechnung ein Dokument, welches zur Verfügung über die Ware berechtigt. Damit wird es zu einem Dokument i.S.d. Art. 58 CISG.

Diese Konstellation erinnert an eine weitere Entscheidung des OLG Hamburg, nämlich die Entscheidung über die Herausgabe von Containern auf Basis einer PIN.[25] Sie werden sich erinnern, dass im Frachtvertrag vereinbart war, dass nach Hergabe des Konnossements der Empfänger einen PIN Code zugesandt bekam, mit welchem er die am Terminal vorhandenen Container abholen konnte. Die vom Gericht zu entscheidende Frage war, ob durch die Bekanntgabe der PIN die Container abgeliefert und damit der Seetransportvertrag beendet war.

Das OLG Hamburg entschied, dass dies nicht der Fall sei und stellte insbesondere darauf ab, dass der Terminal, der die Obhut über die Güter innehatte, für den Verfrachter handelte und er nicht ab Bekanntgabe der PIN die Container zugunsten des Empfängers hielt. Das Gericht führte dabei aus, dass es zwar rechtstechnisch möglich wäre, dass der Terminal ab diesem Zeitpunkt die Güter für den Empfänger verwahrt. Dies würde jedoch eine entsprechende dreiseitige Vereinbarung voraussetzen, an der es im zu entscheidenden Falle offensichtlich fehlte. So wird also auch in dieser Konstellation die Möglichkeit bestätigt, dass die Parteien grundsätzlich frei sind, Kontrollbefugnisse an physische Dokumente oder auch

17 *Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter/Mohs*, 7. Aufl. 2019, CISG Art. 58 Rn. 16; MüKoHGB/*Wertenbruch*, 4. Aufl. 2018, CISG Art. 58 Rn. 12; *Davies*, a.a.O., S. 51 ff.

18 *Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter/Mohs*, 7. Aufl. 2019, CISG Art. 58 Rn. 16; MüKoHGB/*Wertenbruch*, 4. Aufl. 2018, CISG Art. 58 Rn. 12; *Davies*, a.a.O. S. 51 ff.

19 Vgl. *Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter/Mohs*, 7. Aufl. 2019, CISG Art. 58 Rn. 16; MüKoHGB/*Wertenbruch*, 4. Aufl. 2018, CISG Art. 58 Rn. 12; *Kröll/Mistelis/Perales Viscasillas/Butler/Harindanath*, 2. Aufl. 2018, CISG Art. 58 Rn. 28; CISG AC, a.a.O., S. 267.

20 BGH, Urt. v. 03.04.1996 – VIII ZR 51/95, BGHZ 132, 290.

21 KG St. Gallen, Urt. v. 12.08.1997 – 3 Zk 96/145, CISG-online 330.

22 OLG Köln, Urt. v. 03.04.2006 – 16 U 65/05, OLGR Köln 2006, 574.

23 AG Geldern, Urt. v. 17.08.2011 – 4 C 27/09, IHR 2012, 190 mit Anm. *Piltz*.

24 Vgl. CISG AC, a.a.O., S. 266 f. mit Bezug auf des Sea Waybill.

25 OLG Hamburg, Urt. v. 24.05.2017 – 6 U 133/16, TranspR 2018, 149 mit Anm. *Herber/Eckardt* TranspR 2018, 142.

an nicht verkörperte Bedingungen (hier die Kenntnis einer PIN Nummer) zu knüpfen.

Damit ist aber auch der letzte Punkt angeschnitten, auf den ich eingehen wollte, nämlich die Frage der elektronischen Kommunikation. Setzt es Art. 58 CISG voraus, dass ein Dokument ein Papierdokument ist oder kann ein Dokument i.S.v. Art. 58 CISG auch elektronisch sein? Das Kaufrechtsübereinkommen selbst regelt die elektronische Kommunikation nicht. Grundsätzlich ist jedoch anerkannt, dass die Vorschriften, bspw. hinsichtlich der nach Art. 30 bzw. 34 CISG zu übergebenden Dokumente auch ohne Weiteres elektronische Dokumente mit einschließt.[26] Da die Frage, welche Dokumente zur Verfügung über die Ware berechtigen, sich nach nationalem Recht richtet, wie eingangs dargestellt, werden unter Art. 58 CISG auch solcherlei elektronische Dokumente fallen, die die zuvor beschriebene Verfügungsbefugnis einräumen. Dementsprechend ist Art. 58 CISG nicht auf papierbasierte Dokumente beschränkt und mithin zukunftssicher auch für Konzepte wie elektronische Konnossemente oder eCMR Frachtbriefe anzuwenden. Das Übereinkommen zeigt sich damit flexibel und Kompatibel mit der elektronischen Kommunikation, wie sie auch unter den Incoterms 2010, Incoterms 2020 bzw. den Vorschriften zu den e-UCP600 vorgesehen ist.[27]

Diese Anpassungsfähigkeit hat zum weltweiten Erfolg des CISG und der daher mangelnden Notwendigkeit ein europäisches Kaufrecht zu schaffen, beigetragen. Dieser Erfolg ist – und damit schließt sich der Kreis – auch ein Verdienst auch von Professor *Herber*.

26 Schlechtriem/Schwenzer/Schroeter/Widmer Lüchinger, 7. Aufl. 2019, CISG Art. 34 Rn. 5; MüKoBGB/Gruber, 8. Aufl. 2019, CISG Art. 34 Rn. 5; vgl. auch MüKoHGB/Wertenbruch, 4. Aufl. 2018, CISG Art. 68 Rn. 8.

27 Vgl. *Davies*, a.a.O. S. 62 zu den UCP 600.