

# Wenn der Spediteur zum Carrier wird

Das B/L muss unmissverständlich sein, sonst droht verschärfte Haftung. Diese bittere Erfahrung machte ein deutsches Speditionsunternehmen vor Gericht in Hongkong.

Von William K. W. Leung

**S**pediteure müssen bei der „Konstruktion“ ihrer Bills of Lading vorsichtig sein, sonst haften sie wie ein Carrier für Verlust oder Beschädigung der ihnen anvertrauten Güter.

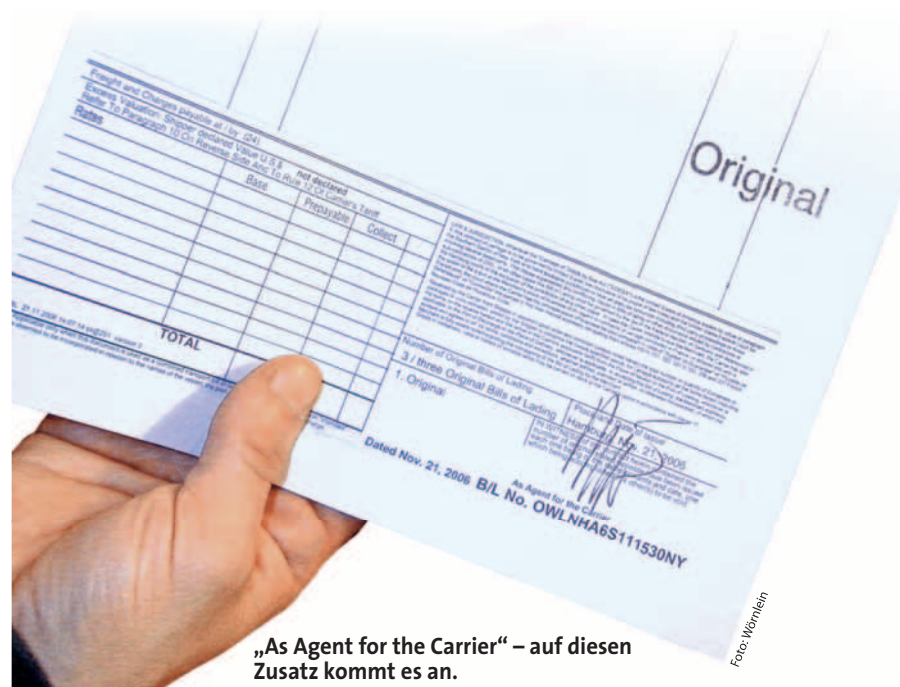
Traditionell tritt der Spediteur als Agent auf, der für seine Kunden den Warentransport arrangiert und eventuell für Versicherung, Verpackung und Zollabwicklung sorgt. Bisweilen

übernimmt der Spediteur aber auch den Transport als Non-vessel operating common carrier (NVOCC). In diesem Fall haftet er als Frachtführer.

Auf welche Rolle der Spediteur im Einzelfall juristisch festzulegen ist, hängt von den individuellen Umständen ab. Durch die Herausgabe eines Bills of Lading (B/L) wird der Spediteur nicht automatisch zum Carrier. Er kann sich aber auch nicht darauf verlassen, allein auf Grund der B/L-Klau-

seln, die auf der Rückseite des Dokuments abgedruckt sind, vor Gericht als Spediteur anerkannt zu werden.

Das zeigt ein Schadenfall, der vor dem High Court in Hongkong verhandelt wurde. Ein Speditionsunternehmen war auf 143 815 USD Schadenersatz, plus Zinsen, verklagt worden. Die Klägerin, ein chinesischer Exporteur, hatte die Tochtergesellschaft eines deutschen Logistikonzerns damit beauftragt, einen Container mit Billig-



„As Agent for the Carrier“ – auf diesen Zusatz kommt es an.

kameras von Hongkong nach Le Havre zu verschiffen.

**Der Fall.** Die Zahlungsbedingung lautete zunächst „LC at sight“, wurde

später aber in „cash against documents“ geändert. Der Spediteur stellte daraufhin ein „to order“-B/L aus, auf dem der Exporteur als Verladender und dessen Kunde als „notify partner“ angegeben waren. Nach Ankunft im Empfangshafen wurde die Ware vom französischen Partnerunternehmen des Spediteurs an den Importeur übergeben, ohne den Ausgleich der Rechnung zu verlangen. Der Exporteur in Hongkong forderte daraufhin sein Geld vom Spediteur und forderte wegen Nichterfüllung des Beförderungsvertrags den vollen Rechnungsbetrag.

Der Spediteur wies die Klage mit der Begründung zurück, er sei nicht als Carrier aufgetreten. Auf dem Bill of Lading seien der Exporteur als Verladender und der französische Importeur als Empfänger der Ware („to order“) angegeben. Der Spediteur hatte auf dem B/L den Erhalt der Waren „in einwandfreiem Zustand“ bestätigt und das Dokument in eigenem Namen unterzeichnet. Dem ersten Anschein nach war er damit zum Carrier geworden.

**Das Kleingedruckte.** Doch die Angaben auf der Rückseite des B/L besagen etwas anderes. In Absatz zehn des Kleingedruckten heißt es, dass der Spediteur nicht als Carrier auftritt, sondern lediglich als Agent: „Notice is hereby given that the company is a private, freight forwarder and/or forwarding agent“. All transactions and contracts which are entered into with the company incorporate the company's printed terms and conditions herewith contained and the company does not accept any liability of a common carrier.“

Weitere Bedingungen finden sich den Absätzen 3(i) und 3(ii):

„(i) The agent is not a carrier (common or private, actual or contracting), and may on its sole and absolute discretion refuse to other (sic) its service to any person. The agent does not contract heretunder for the carriage of goods.“

„(ii) The agent is a forwarding agent whose principal business is to act as an agent in arranging for the transportation of goods on behalf of customers from Hong Kong to overseas destinations principally by means of air and sea transportation.“

Bei dem Dokument handele es sich lediglich um einen Wareneingangsbeleg, der das Recht beinhaltet, Transportverträge abzuschließen, argumentieren die Anwälte des Speditionsunternehmens mit Verweis auf diese Klauseln und wiesen die Schadenersprüche zurück.

Doch der Richter folgte dieser Argumentation nicht. Er befand, dass die Klauseln auf der Rückseite des B/L nicht ausreichen, um die Angaben auf der Vorderseite außer Kraft zu setzen, zumal der Spediteur auf dem Konnossement der Reederei als „Shipper“ eingetragen war. Folglich wurde die Spedition dazu verurteilt, den vollen Rechnungsbetrag, zuzüglich Zinsen, an den Kläger zu zahlen. Spediteure sollten also stets darauf achten, dass sie auf der Vorderseite eines B/L eindeutig als Agent ausgewiesen sind, um jeden Zweifel auszuschließen. DVZ 2.12.2006

## Shuttle Net. Vom Hafen ins Herz Europas.



Mit mehr als 30 intermodalen Zügen täglich verbindet Shuttle Net die Häfen der Nordsee und des Mittelmeers mit den wichtigsten Hinterland-Destinationen Europas. Schnell, zuverlässig und flexibel.



www.hupac.ch

Certified by  
EN ISO 9001:2000  
EN ISO 14001:2004

**HUPAC**  
moving together



William K. W. Leung,  
Rechtsanwalt in Hongkong  
(Kanzlei William K.W. Leung  
& Co)