

Fall aus der Praxis

Dokumentenversand: Haftungsrisiken kennen und minimieren

von Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht Frank Geissler, Norderstedt

Wenn der Spediteur im Kundenauftrag Seefrachtverträge abschließt, ergibt sich oft die Notwendigkeit, auch für die Versendung der Begleitpapiere, insbesondere des Konnossements (Bill of Lading [B/L]) zu sorgen. Hier können sich gravierende Haftungsprobleme ergeben, wenn die Originaldokumente verloren gehen. Erfahren Sie deshalb nachfolgend, wie Sie Haftungsgefahren vorbeugen.

 **Wichtig für:
Geschäftsleitung
Disposition**

Fall aus der Praxis

Welche Probleme beim Dokumentenversand auftauchen können, zeigt ein Fall aus der Praxis.

Verlust eines Bill of Lading

Ein Spediteur wird von einem Exporteur beauftragt, 48 Tonnen Maschinenteile per Schiff von Rotterdam nach Hongkong zu befördern. Der Spediteur soll, nachdem der Empfänger seine Rechnung bezahlt hat, dem Auftraggeber als Versender rechtzeitig eine Ausfertigung des Namens-B/L übermitteln, damit der Versender diese an den Empfänger weitergeben kann. Der Spediteur bedient sich hierbei eines KEP-Dienstes. Dieser erstellt eine EDI-Quittung mit der Warenbeschreibung „Documents“. Ein Warenwert ist auf der Quittung nicht genannt. Das B/L geht auf dem Versandweg verloren.

Der Seefrachtführer verlangt vom Spediteur zur Durchführung der Auslieferung die Rückgabe aller erstellten Original B/L, auch des verlorenen. Für die daher erforderliche Ersatzausstellung verlangt er die Gestellung einer umfassenden Bankgarantie in Höhe von 165.000 US-Dollar, die englischem Recht unterliegen und zeitlich unbefristet sein soll. Der Garantiebetrug übersteigt den Warenwert des Frachtguts erheblich. Der Auftraggeber lässt die Bankgarantie durch seine Hausbank erbringen und belastet den hierfür hinterlegten Betrag an den Spediteur weiter. Muss der Spediteur zahlen?

Die rechtliche Beurteilung

Es handelt es sich um eine sogenannte Fixkostenspedition. Das Verlangen des Auftraggebers gegenüber dem Spediteur wäre nach Frachtrecht zu beurteilen. Relevant wäre § 413 Handelsgesetzbuch (HGB). Nach dieser Vorschrift haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust der ihm übergebenen Urkunden entsteht (§ 413 Absatz 2 HGB). Es sei denn, der Verlust war für den Frachtführer auch bei sorgfältigstem Verhalten nicht abwendbar.

**Fall wird nach
§ 413 HGB
beurteilt**

Die Höhe der Haftung

Die Haftung ist gesetzlich auf den Warenwert begrenzt. Dieser ist allerdings nur im Rahmen der Höchsthaftungsgrenzen des § 431 HGB (maximal 8,33 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm [KG])

der beförderten Ware) zu erstatten und bei Anwendbarkeit der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) noch weiter beschränkt – auf fünf Euro pro KG.

Volle Haftung nur bei Leichtfertigkeit

Beachten Sie: Eine unbegrenzte Haftung für alle aus dem Ereignis entstandenen Güterfolgeschäden würde den Spediteur treffen, wenn er bei der Beauftragung des Kurierdienstes leichtfertig gehandelt hätte. (Gleiches würde auch bei einem „gewöhnlichen“ Speditionsvertrag gelten, weil der Spediteur auch hier für die sorgfältige Auswahl und Instruktion der beauftragten Unternehmer haftet).

Darf ein Spediteur B/L per Post oder Kurier versenden?

Die entscheidende Frage ist also, ob der Spediteur B/Ls oder andere wichtige Originaltransportdokumente (Luftfrachtbrief, Lagerschein) auf dem gewöhnlichen Postweg bzw. per Kurier versenden darf.

Originalurkunden sind Verbotsgut

Die Ansicht des Autors

Die Antwort lautet wohl „Nein“. Insofern stellt die Versendung einen Verstoß gegen die Vertragsbestimmungen dieser Dienstleister dar, weil

- sie die Beförderung von übertragbaren Wertpapieren (zum Beispiel Schecks, Wechsel, Wertpapiere, Sparbücher, Aktienzertifikate) als sogenanntes Verbotsgut ausdrücklich ablehnen und
- nach ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) für deren Verlust auch nicht haften wollen.

Bei den hier beförderten B/L handelte es sich um Namens-B/Ls (sogenannte Rektakonnossemente). Diese nennen zwar jeweils den Empfänger. Die Herausgabeansprüche auf das Frachtgut können allerdings gegen Vorlage einer schriftlichen Abtretungserklärung auch auf andere Personen übertragen werden. Es handelt sich damit um Verbotsgut.

Haftung des Kurierdienstes

Dies führt allerdings nicht dazu, dass eine Haftung des Kurierdienstes bzw. der Post mangels wirksamen Frachtvertrags ausscheidet. Der Bundesgerichtshof (BGH) hat mehrfach entschieden, dass wegen der tatsächlich durchgeführten Beförderung ein Frachtvertrag zustande kommt. Deshalb haftet der Kurierdienst auch grundsätzlich (Urteil vom 15.2.2007, Az: I ZR 186/03; Abruf-Nr. 071195).

Nur begrenzte Haftung des Kurierdienstes

Allerdings trifft den Kurierdienst eine Haftung bis maximal den AGB-Höchstbetrag pro Sendung (meist 500 Euro) bzw. die noch geringere Haftung pro KG der verschwundenen Dokumente. Eine vollständige Haftung für die Güterfolgeschäden würde nur eintreten, wenn sich der Kurierdienst leichtfertig verhalten hat (§ 435 HGB). Leichtfertiges Verhalten wird zwar vom BGH bei Unaufklärbarkeit des Verlusts und mangelnder Schnittstellenkontrolle oft auch angenommen.



Mitverschulden des auftraggebenden Spediteurs

Den Kunden (Auftraggeber) des Kurierdienstes trifft aber ein Mitverschulden, wenn er dem Kurierdienst Verbotsgut „untergeschoben“ hat. Dieses Mitverschulden kann bis zu 100 Prozent reichen. Ein Mitverschulden nimmt der BGH insbesondere an, wenn der Kurierdienst bei genauer Kenntnis des Inhalts eine andere Versandart angeboten hätte, die sicherer als die Standardbeförderung ist.

Folge im konkreten Fall

Da der Spediteur als Fachmann angesehen wird, wird man von ihm in jedem Fall verlangen können, dass er die sicherste Versendung wählt und dabei auch mögliche Regressansprüche seines Auftraggebers bei Verlust im Auge hat. Es spricht einiges dafür, dass die Spedition für den Verlust allein haftet. Sie kann den Kurierdienst wohl „nicht mit ins Boot nehmen“. Die Rechtsprechung hat sich mit dieser Frage aber wohl noch nicht befasst.

Wohl volle Haftung des Spediteurs

Ist die Höhe der Sicherheitsleistung unangemessen?

Fraglich erscheint allerdings, ob die von der Reederei geforderte Sicherheitsleistung der Höhe nach angemessen war. Bei Geltung deutschen Rechts kann nach § 654 Absatz 4 HGB eine angemessene Sicherheit verlangt werden. Sie soll die typischerweise auftretenden Risiken abdecken, die sich zum Beispiel aus den Kosten eines Prozesses mit einem Dritten ergeben, der nach Abtretung eine Herausgabe des Frachtguts an sich verlangt. Die Gefahr einer Haftung wegen Herausgabe an den nunmehr unberechtigten ursprünglichen Empfänger besteht hier nicht, da der Seefrachtführer ohne Kenntnis der Abtretung auch an diesen das Frachtgut herausgeben darf.

Höhe der Sicherheitsleistung überzogen

Ein Garantieverlangen, das ein Vielfaches des Warenwerts ausmacht, zeitlich unbegrenzt ist (und damit über alle denkbaren Verjährungsfristen hinaus besteht), ist aber selbst bei ausdrücklicher vertraglicher Vereinbarung nach deutschem Recht unwirksam. Anderes könnte gelten, wenn englisches Recht gilt.

Konsequenz für die Praxis

Zum Versand wichtiger Begleitpapiere, insbesondere solcher, die eine Verfügung über die Ware durch Dritte ermöglichen bzw. die bei Beendigung der Beförderung in vollständiger Anzahl zu übergeben sind, sollte der Spediteur ausschließlich einen Begleitkurierdienst (Flugkurier) beauftragen. Außerdem sollte nach Möglichkeit eine Haftpflicht- oder eine Transportversicherung abgeschlossen werden, die auch die Haftung für Güterfolgeschäden bei Verlust oder nicht rechtzeitigem Eintreffen der Dokumente abdeckt.

Diese Maßnahmen bringen Sie auf die sichere Seite

Bei Seefrachtverträgen sollte ferner vorsorglich immer die Geltung deutschen Rechts vereinbart werden. In jedem Fall aber sollten unannehmbare Klauseln über Schadenersatz oder Sicherheitsleistung gestrichen werden.