

Seefracht

13.10.2020

NVOCC und die Haftungsfrage

Das Verantwortungsgefüge bei Transporten durch NVOCC's

Nach unserer Beobachtung führt es in manchen Fällen zur Verwirrung, dass bei Seefracht-Transporten mehrere Frachtbriefe/Konnossemente bestehen.

Oftmals wenden sich Kunden nicht an den Schiffseigner/Reeder, um bei diesem den nötigen Frachtraum zu buchen, sondern sie lassen die Waren von einem „Non Vessel Operating Common Carrier“ (NVOCC) transportieren. Dieser ist quasi ein „Reeder ohne Schiff“. Mit ihm schliesst der Kunde den Transportvertrag ab. Gegenüber der Buchung von Stauraum bei einem Reeder können bei NVOCC's die Preise günstiger sein, denn diese vergleichen oftmals die Preise verschiedener Schiffseigentümer. Zudem kann nicht jeder Auftraggeber eines Transports direkte Verträge mit Seefracht-Linien abschliessen.

Gegenüber dem Auftraggeber des Transports tritt der NVOCC als Frachtführer auf; er gilt als derjenige, der die Waren transportiert.

Nun verfügt der NVOCC, wie erwähnt, nicht über eigenen Stauraum; er muss diesen seinerseits bei einem Reeder anmieten. In der Regel bündelt er die Stückgüter verschiedener Auftraggeber, die dann von dem Reeder als Sammelladung transportiert werden.

Wir haben somit zwei Verträge:

- Auftraggeber → NVOCC
- NVOCC → Reeder

Bei Sammelladungen stellt der NVOCC seinem Auftraggeber ein Konnossement aus, wenn dieser dies wünscht. Dies betrifft dann nur diejenigen Waren, die der konkrete Auftraggeber befördern lässt. Der Reeder hingegen stellt dem NVOCC ein Konnossement für die gesamte Ladung aus, die aus den verschiedenen Sammelladungen besteht. Dieses Konnossement hält der NVOCC treuhänderisch für seine Auftraggeber; nur mit ihm kann am Löschhafen die Herausgabe der Ladung von dem Reeder (der auch als „ausführender Verfrachter“ bezeichnet wird) verlangt werden, was zumeist durch einen beauftragten Agenten des NVOCC geschieht.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass der NVOCC kein Spediteur ist. Auch wenn er sich um den Frachtraum für seine Sendung kümmern muss, ist er nicht der Organisator des Transports, sondern für seinen Kunden der originäre Frachtführer! Auf ihn kommen daher nicht die Vorschriften über die Spedition zur Anwendung, sondern diejenigen zur Frachtführerhaftung. Aus diesem Grunde haftet der NVOCC unmittelbar für Warenverluste, Beschädigungen oder Verspätungen, während der Spediteur je, nach anwendbarem nationalen Recht, nur für die sorgfältige Auswahl der Frachtführer haftet.

Ein Problem können z.B. Konkurse der NVOCC's sein. Zahlt der NVOCC die vereinbarte Frachtrate an den Reeder nicht, so wird der Reeder versuchen, seine Forderung über ein Zurückbehaltungsrecht an der gHkl. Ware durchzusetzen. Der Kunde, der vor dem Transport dem NVOCC die komplette Fracht gezahlt hat, wird sich in einem solchen Fall genötigt sehen, nochmals zu zahlen – diesmal an den Reeder, um seine Ware frei zu bekommen. Der Versuch, sich dafür bei dem NVOCC schadlos zu halten, wird weitestgehend scheitern: es handelt sich in diesem Fall um eine Konkursforderung, die sich in der Praxis nicht oder nur in einem äusserst geringen Umfang realisieren lässt. Die Bonität des NVOCC sollte, gerade bei Vorauszahlungen, daher gründlich geprüft werden.

Ass. iur. Thorsten Vogl

Associate