

SPEDLOGSWISS RISK

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen · Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica · Swiss Freight Forwarding and Logistics Association

Risk-Bulletin 02/2018

Eine Information der Kommission Recht und Versicherung KRV

Non-Disclosure Agreements*

Gemäss dem Schweizer Obligationenrecht muss nur für spezielle Fälle ein Vertrag zwingend in schriftlicher Form ausgefertigt werden. Ansonsten gilt aber auch eine mündliche Vereinbarung zwischen zwei Parteien als rechtsgültiger Vertrag. Nur werden in unserer modernen Geschäftswelt, mit ihren komplexen Verflechtungen zwischen Auftraggebern und Auftragnehmern, Unterbeauftragten, Dienstleistern, Beratern etc., Vereinbarungen schon lange nicht mehr per Handschlag getroffen, im Vertrauen darauf, dass die grundsätzlichen Rechte und Pflichten der Parteien durch die Gesetzgebung zur Genüge geregelt sind.

Nicht nur wächst die Zahl der Verträge stetig; die einzelnen Vereinbarungen werden auch spezialisierter. Wo noch vor ein paar Jahrzehnen möglicherweise ein einzelnes Dokument die Geschäftsverbindung zwischen zwei Parteien vollumfänglich geregelt hat, ist dies heute u.U. in eine Vielzahl von einzelnen Dokumenten aufgeteilt, jedes jeweils für einen spezifischen Zweck.

Ein solches Dokument, welches Parteien regelmässig untereinander austauschen, ist die sog. Vertraulichkeitsvereinbarung resp. "Non-Disclosure Agreement" (NDA). Sinn und Zweck dieses Dokuments ist es, die Geschäftsgeheimnisse der einzelnen Parteien zu schützen. Beauftragt z.B. eine Firma einen Subunternehmer mit dem Herstellungsprozess ihrer Produkte, muss sie zu diesem Zweck vielleicht detaillierte Arbeitsabläufe, Fertigungsspezifikationen etc. preisgeben, damit der Subunternehmer überhaupt ein fertiges Produkt in der richtigen Güte herstellen kann. Dass der Auftraggeber diese Informationen schützen will liegt auf der Hand. Dies soll durch die Unterzeichnung des sogenannten NDA erreicht werden.

Grosse Firmen, insbesondere internationale Konzerne, verwenden gerne ein Standarddokument welches sie sämtlichen Unterbeauftragten vorlegen, egal welche Art von Dienstleistung der einzelne Lieferant erbringen soll. Im Grundsatz besagen diese Vereinbarungen alle dasselbe, nämlich dass eine Partei Informationen an eine andere übergibt, welche von dieser anderen Partei als geheim behandelt werden müssen und welche, ohne vorheriges Einverständnis der ersten Partei, nicht an Dritte übergeben werden dürfen. Gerade für einen Transport- und Logistikdienstleister kann dies aber problematisch sein!

Die meisten NDAs folgen einem einheitlichen Aufbau, der in einer vereinfachten Form wie folgt aussieht:

*Gastbeitrag von Stephan Schneider, Coordinator International Network der M+R Spedag Group AG, Mitglied Kommission Recht & Versicherung der SPEDLOGSWISS / Risk Bulletin 2/2018

- a) Identifikation der Parteien (Offenbarende Partei / Empfangende Partei)
- b) Vertragsgegenstand (Offenlegung von geheimen Informationen an die Empfangende Partei)
- c) Definition von "geheimer Information"
- d) zugelassene Verwendung der geheimen Informationen
- e) Verbot einer Weitergabe der geheimen Informationen an Dritte
- f) Rückgabepflicht
- g) Vertragsstrafen

Ganz wichtig sind hierbei die Punkte c), d) und e). In der Definition von "geheimer Information" steht in NDAs oftmals eine Aufzählung von spezifischen Dokumenten, endet dann aber mit "sowie alle weiteren Informationen". De facto wird mit einer solchen Definition alles was von der offenbarenden Partei übergeben wird zur Geheimsache, inklusive Packlisten, Proformarechnungen, Zolldokumente und Gefahrgutdeklarationen, welche der Spediteur im Rahmen seiner Dienstleistung zwangsläufig an Dritte übergeben muss.

In den meisten Fällen besagt dann das NDA, dass die empfangende Partei die geheimen Informationen lediglich für interne Zwecke benutzen darf. Weitergabe an Dritte ist ausdrücklich verboten, es sei denn eine solche Weitergabe sei vorher in schriftlicher Form von der offenbarenden Partei genehmigt worden. Und auch wenn eine solche Genehmigung vorliegt, muss die empfangende Partei vor Weitergabe der Informationen an den Dritten von diesem auch wieder eine schriftliche Geheimhaltungserklärung bezgl. dieser Informationen unterzeichnen lassen.

Setzt der Spediteur ein lokales Fuhrunternehmen ein für den Vortransport resp. die Endauslieferung der Sendung, dann könnte er vielleicht dieses Unternehmen noch dazu bewegen ein entsprechendes Dokument zu unterzeichnen. Bei den Zollbehörden, einer Airline oder einer Reederei wird er diesbezüglich aber mit anzunehmender Sicherheit auf taube Ohren stossen. Aber um die Sendung des Kunden zu verzollen muss er dem Zoll geheime Informationen (z.B. Rechnungskopien) vorlegen.

Was also kann der Spediteur tun um nicht in ein solches Dilemma zu geraten? Zuerst einmal sollten NDAs genau gleich wichtig behandelt werden wie jeder andere Vertrag auch und nicht leichtfertig unterzeichnet werden. Das NDA sollte genau durchgelesen werden und sämtliche Punkte, welche die Arbeit des Spediteurs erschweren oder möglicherweise verunmöglichen, sollten identifiziert werden. Sind solche Punkte vorhanden, dann muss das NDA zwangsläufig mit dem Kunden (offenbarende Partei) besprochen werden. Das NDA muss unbedingt einen Passus enthalten welcher besagt, dass der Spediteur (empfangende Partei) frei ist, geheime Informationen an Dritte wie z.B. Subunternehmer, Frachtführer, Zollbehörden, Terminals etc. zu übergeben, solange dies notwendig ist für die Erbringung der Dienstleistung, für welche der Spediteur vom Kunden beauftragt wird.

Grundsätzlich ist es so, dass der Spediteur in den allermeisten Fällen die wirklich schützenswerten Informationen des Kunden, wie z.B. technische Zeichnungen, chemische Formeln etc., gar nicht benötigt und solche vom Kunden auch nicht erhält. Der Stein des Anstossens besteht in der allumfassenden Definition von "sämtlichen weiteren Informationen". Eine weitere Möglichkeit ist es demzufolge, unter den Definitionen die vom

Spediteur normalerweise benötigten Dokumente wie Handelsrechnungen, Packlisten, Ursprungszeugnisse und Zolldokumente spezifisch auszuklammern.

Eine weitere Option wäre, wenn die Definitionen besagen, dass die offenbarende Partei die "geheimen Dokumente" jeweils noch mit einem spezifischen Vermerk zu versehen hat, ansonsten Dokumente die er dem Spediteur übergibt nicht der Geheimhaltungspflicht unterliegen.

Vertragsstrafen in einer festen Höhe sind bei NDAs nur selten anzutreffen. Sollte ein Vertragsentwurf jedoch eine solche vorsehen, dann wird dem Spediteur empfohlen diese nicht zu akzeptieren. Wie geschildert, besteht ganz leicht die Möglichkeit, dass der Spediteur bereits durch das Ausüben seiner Tätigkeit im Auftrag des Kunden einen Vertragsbruch begeht, ohne dass dem Kunden dadurch aber ein effektiver Schaden entstanden ist.

Impressum: Kommission Recht und Versicherung SPEDLOGSWISS / Bulletin 2/2018 – August 2018
Herausgeberin/ Judith Moser, Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS – www.spedlogswiss.com
Layout: Tel. +41 61 205 98 13, Fax +41 61 205 98 01, E-Mail: judith.moser@pedlogswiss.com
Redaktion: Stephan Schneider, Coordinator International Network der M+R Spedag Group AG, Basel, Mitglied
Kommission Recht & Versicherung der SPEDLOGSWISS, stephan.schneider@mrspedag.com