



Internationaler Transport von Waren: ein Normenjunglel

Geografisch liegt die Schweiz mitten in der Alpentransversale und wird regelmässig mit G8tertransporten durchquert. Nebst dem Transitverkehr sind Import- und Exportgeschäfte und der grenz8berschreitende Verkehr hierzulande von grosser Bedeutung.

Das Transportrecht geh8rt zu den un8bersichtlichsten und kompliziertesten Bereichen des Handelsrechts. Es besteht aus privaten Bef8rderungsbedingungen, internationalen Abkommen und innerstaatlichen Rechtsnormen. Die zur Verf8gung gestellten Transportwege sind Strassen, die

Bahn, der Schiffs- oder Luftweg. Jede Transportart untersteht einem besonderem Regime, das historisch eigenst8ndig entstanden ist und deshalb unterschiedliche Normen und Abgrenzungen enth8lt. Bei der Bef8rderung von G8tern durch mindestens zwei verschiedene Bef8rdereungsmittel und beim Bestehen eines

einheitlichen Bef8rderungsvertrages spricht man in der Branche von multimodaler Bef8rderung. Keine multimodale Bef8rderung, sondern ein gebrochener oder zusammengesetzter Verkehr liegt hingegen vor, wenn lediglich einzelne, voneinander unabh8ngige Transporte und Transportvertr8ge aneinander ge-

reicht werden. Ebenfalls keine multimodale Beförderung liegt beim sogenannten Huckepackverkehr (kombinierter Verkehr) vor.

Nachfolgend werden die massgeblichen regulatorischen Grundlagen im internationalen Transportrecht mit Blick auf die Haftungsfrage skizziert.

Die Rechtsquelle im Transportrecht

Das Transportrecht zeichnet sich durch eine sehr hohe Zersplitterung der Rechtsquellen aus. Diese finden sich im nationalen Recht zum Speditions- und Frachtvertrag, im Seeschiffahrtsgesetz (SSG), im Lufttransportreglement (LTrR) und im Transportgesetz (TG). Weiter sind zahlreiche internationale Übereinkommen zu berücksichtigen, sofern die Ware über die Landesgrenze transportiert wird. Darunter sind zu erwähnen: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR); einheitliche Vorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM); das Warschauer Abkommen über die Beförderung des internationalen Luftverkehrs sowie das Hager Protokoll und das Montreal Übereinkommen, welches Änderungen des Warschauer Übereinkommens beinhaltet. Das Transportrecht zeichnet sich aber auch durch die verbreiteten, branchenbezogenen allgemeinen Vertragsbedingungen aus, welche die gesetzlichen und staatsvertraglichen Vorgaben ergänzen. Darunter sind zu erwähnen, die allgemeinen Bedingungen der Spedlogswiss (AB Spedlogswiss), die allgemeinen deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) sowie die internationalen Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschiffahrt (IVTB).

Die rechtliche Einordnung von Transportverträgen

In Zusammenhang mit der Beurteilung der Rechte und Pflichten, der am Transport beteiligten Akteure ist vorerst wichtig, das jeweilige Rechtsverhältnis einzuordnen. Zur Verfügung stehen zwei grundsätzliche Vertragskategorien: Der Speditionsvertrag und der Frachtvertrag.

Nicht ausschlaggebend für die Abgrenzung ist die verwendete Bezeichnung als Spediteur oder als Frachtführer. Wesentlich ist vielmehr der Inhalt, der zwischen den Parteien getroffenen Vereinbarung. Bei der Verpflichtung zur Geschäftsbesorgung beauftragt der Kunde den Spediteur mittels Speditionsvertrag. Der Spediteur wiederum wird zur Erfüllung seiner vertraglichen Pflichten in eigenem Namen Frachtverträge abschliessen.

Spediteur ist, wer gegen Vergütung die Versendung oder Weiterversendung von Gütern gegen Rechnung des Versenders, aber in eigenem Namen übernimmt. Wesentliches Merkmal des Speditionsvertrages ist, dass der Spediteur sich verpflichtet, einen Transport zu organisieren. Die Durchführung eines Transportes hingegen gehört nur in Ausnahmefällen zu den Pflichten eines Spediteurs (Selbsteintritt). Ein Spediteur haftet gegenüber seinem Auftraggeber für getreue und sorgfältige Ausführung des ihm erteilten Auftrages. Für die Beschädigung und den Verlust von Waren während des Transportes wird jedoch in der Regel nicht gehaftet. Oft wird die Haftung des Spediteurs vertraglich beschränkt (AB Spedlogswiss, Art. 22).

richtet sich die Haftung des Frachtführers je nach Transportmittel nach den teilweise zwingend anwendbaren internationalen Abkommen.

Als dritte Kategorie gilt der multimodale Transportoperator (MTO). Da der MTO die Ware und die Pflicht diese zu befördern übernimmt, ist er in der Regel als Frachtführer zu qualifizieren. Dennoch kann die Abgrenzung zwischen MTO und Spediteur im Einzelfall Schwierigkeiten bereiten, denn beiden kann gemein sein, dass ein Gut mit verschiedenen Transportmitteln und durch eingesetzte Zwischenfrachtführer transportiert wird. Im Unterschied zum Spediteur verspricht der MTO aber nicht die Organisation des Transportes, sondern die Beförderung selber. Der MTO ist somit ein Spezialfall des Frachtvertrages. Wichtigste Quelle für die Vornahme der Abgrenzung zwischen MTO und Spediteur ist das im Einzelfall ausgestellte multimodale Transportdokument.

Die Praxis

Aufgrund der Vielfalt der gesetzlichen und vertraglichen Grundlagen sowie des

Zur Verfügung stehen zwei grundsätzliche Vertragskategorien: Der Speditionsvertrag und der Frachtvertrag.

Der Frachtführer verpflichtet sich, direkt den Transport durchzuführen. Diese Verpflichtung bleibt unberührt, auch wenn dies unter Beizug von Unterfrachtführern geschieht. Der Frachtführer haftet gegenüber seinem Auftraggeber für die vertragsgemässe und sorgfältige Durchführung eines Transportes. Der Frachtführer eines nationalen Transportes in der Schweiz haftet bis zum vollen Warenwert der von ihm transportierten Waren. Die Haftung des Frachtführers ist eine sogenannte milde Kausalhaftung. Der Frachtführer kann sich der Haftung entziehen, wenn er sich auf einen Entlastungsgrund berufen kann. Ein solcher Entlastungsgrund ist beispielsweise die mangelhafte Verpackung durch den Absender. Auch die Haftung des Frachtführers wird oft vertraglich beschränkt (AB Spedlogswiss, Art. 25). Bei internationalen Transporten

grenzübergreifenden Sachverhalts, ist für die am Transport von Waren Beteiligten (Absender, Empfänger, Spediteur und Frachtführer) eine rechtliche Beurteilung der Ausgangslage von eminenter Bedeutung. Da die einzelnen Transportwege eine eigene Regelung haben, welche historisch gewachsen ist und aus einer Zeit stammt, als der Unimodalvertrag die Regel war, können diverse Abgrenzungsfragen entstehen. Je nach Unterordnung eines multimodalen Transportes nach Strassen-, Eisenbahn- oder aber Luftverkehr, ergeben sich unterschiedliche Antworten auf die Frage der Haftung. Gerade im Bereich der Haftung, die je nach Konvention auf den Transport Anwendung findet, sind die Haftungsgrenzen sehr unterschiedlich. In der Seeschiffahrt beispielweise gilt nach dem Haager Übereinkommen eine Haftungsgrenze von 2



SZR pro Kilo, im Strassenverkehr sieht das CMR die Grenze bei 8.33 SZR pro Kilo vor, im Bahnverkehr liegt die Grenze gemäss Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) bei 17 SZR und in der Luftfahrt gemäss Montreal Übereinkommen bei 19 SZR pro Kilo (SZR=Sonderziehungsrecht; Wechselkurs vom 07. September 2012: SZR 1 = CHF 1.4605). Die maximalen Haftungsrisiken des Frachtführers unterscheiden sich somit je nach anwendbarer Konvention erheblich. Es ist deshalb von extremer Bedeutung vorab festzulegen, welches Haftungsregime zur Anwendung gelangt.

Die Regelung des multimodalen Vertrages

Die Schweiz kennt keine spezifische Regel über Multimodaltransporte. Dies im Unterschied zu Deutschland, welche in Paragraph 452 ff. HGB (Handelsgesetzbuch) eine Regelung für Netzwerksysteme vorsieht. Für Strassen- und Seetransporte – Teilstrecken von multimodalen Verträgen – kennt das schweizerische Recht keine Sondernormen. Für Luftbeförderungsteilstrecken ist das Warschauer /

Montrealer Übereinkommen anwendbar, sofern der Schaden erwiesenermassen während der Luftbeförderungsteilstrecke eingetreten ist.

Die Kollisionsnorm im schweizerischen internationalen Privatrecht sieht vor, dass das Recht jenes Staates zu Anwendung kommt, mit dem der Vertrag am engsten zusammenhängt, wenn die Vertragsparteien bezüglich des anwendbaren Rechts keine Rechtswahl getroffen haben. Für den Frachtvertrag und somit auch für den multimodalen Vertrag ist nach dieser Norm die Niederlassung des Frachtführers massgebend. Für multimodale Verträge ist somit schweizerisches Recht anwendbar, wenn der Frachtführer seine Niederlassung in der Schweiz hat.

Die ungeklärte Rechtslage in der Schweiz bei multimodalen Transporten bedeutet für die Transport- und auch für die Versicherungsbranche eine erhebliche Rechtsunsicherheit. Aufgrund der gesetzlichen Regelung kann nicht mit ausreichender Sicherheit vorher gesagt werden, wie hoch das potentielle Haftungsrisiko ist. Jedes Unternehmen ist daher gut beraten, selber Vorkehrungen zu treffen, um dieser Rechtsunsicherheit zu begegnen. In der Praxis wird in den meisten Fällen –

vorbehältlich der zwingend anwendbaren internationalen Normen und Haftungsbeschränkungen – von einer Modifikation des Haftungsregimes durch Parteivereinbarungen Gebrauch gemacht.

Deckung des Transportrisikos

Das Transportrisiko kann durch geeignete Versicherungsdeckungen abgedeckt werden. Dabei ist das konkrete Risiko zu eruieren und durch geeignete Versicherungslösungen abzudecken. Trotz Haftungsmittele kann ein Schadenfall bei sehr wertvollen Gütern die Existenz eines Frachtführers gefährden. Andererseits können gerade aufgrund der im Transportrecht typischen Haftungsmittele die Transportrisiken des Auftraggebers ungenügend gedeckt sein. Wenn der Spediteur als «Generalunternehmer» auftritt, wird sich der Auftraggeber für den Schadenersatz an ihn wenden. Es ist dann Sache des Spediteurs, mit seinen Unterfrachtführern zu verhandeln. Die Policenbedingungen sind somit präzise auf die Funktionen des Dienstleisters – Spediteur, Lagerhalter, Frachtführer – abzustimmen. Falls die Dienstleistungen grenzüberschreitend angeboten werden, muss der geografische Geltungsbereich der Deckung überprüft und in der Police festgehalten sein.

Kontakt

Barbara Klett

Rechtsanwältin, LL.M.
Fachanwältin SAV
Haftpflicht- und
Versicherungsrecht



Kaufmann Rüedi Rechtsanwälte AG

Alpenquai 28a
CH-6005 Luzern

Tel. +41 (0)41 417 10 70
Fax +41 (0)41 417 10 77

barbara.klett@krlaw.ch
www.krlaw.ch

