

# Internationale Herausforderung in der Transportversicherung

Dr. Vesna Polić

## Einleitung

Einem guten Versicherer sollen die Tätigkeiten und Bedürfnisse seines Versicherungsnehmers bekannt sein und die Bedingungen des Versicherungsvertrages sollen diese Bedürfnisse ausreichend decken. Dafür soll der Versicherer eine marktgerechte Prämie erhalten. Genau in der Transportbranche sind jedoch die Bedürfnisse des Versicherungsnehmers nicht immer leicht festzustellen.

Um die Situation und die aktuellen Herausforderungen in der Transportversicherung genau zu erklären, wird einleitend der Unterschied zwischen der Transportversicherung und der Transporthaftungsversicherung beschrieben. Die Besorgung der Transportversicherung durch den Spediteur wird erklärt. Es werden auch die Entwicklungen in den Tätigkeiten und somit die Änderungen in der Haftung eines Spediteurs erwähnt.

Da für die Versicherung der Transporthaftung die Haftung des Transportanbieters - Frachtführers oder Spediteurs - im Mittelpunkt steht, sind die rezenten Änderungen in der internationalen Regulation der Transporthaftung der Kernpunkt dieses Beitrages. Die Änderungen dieser Regulation auf internationaler Ebene, die vor Kurzem in Kraft getreten sind oder sich in verschiedenen Vorbereitungsphasen befinden, sind wirklich gravierend und stellen tatsächlich eine Herausforderung für alle Transportbeteiligten - Verloader, Transportanbieter und deren Versicherer - dar.

Die Regelungen der Haftung für die einzelnen Transportarten und die Folgen für einen Versicherer und seinen Versicherungsnehmer sind ziemlich komplex. Die Situation ist jedoch noch komplexer, wenn die Regulierung einer Transportart auf den gesamten door-to-door Transport ausgedehnt werden soll. Genau dies könnte mit dem zukünftigen Seerechtsinstrumenten geschehen. Der Entwurf dieses Instruments stellt eine Herausforderung für die Transportversicherer dar und sie dürfen die Chance, sich noch darin einzumischen, keinesfalls verpassen.

## Transport- versus Transporthaftungsversicherung

Um die Problematik der Transportversicherung richtig zu begreifen, soll zuerst dargestellt werden, was unter diesem Begriff verstanden wird.

Transportversicherung im engeren Sinne ist ein Teil der Sachversicherung und beinhaltet die Sparten Waren, Valoren, Musterkollektionen und ähnliche.<sup>1</sup> Der Verkäufer oder der Käufer versichert dabei sein Interesse an dem transportierten Gut. Versichert sind Verlust und Beschädigung. In der Regel sind Vermögensschäden nicht versichert. Die Deckung kann zwischen einer gegen alle Risiken bis zu einer mit eingeschränkter Deckung – nur für qualifizierte Ereignisse, wie z.B. Schiffbruch, Zusammenstoß des Transportmittels, Feuer, Explosion, Vulkanausbruch, Lawinen und ähnliche - variieren.

Die Bedingungen haben sich in den letzten Jahren nicht stark verändert. Sie werden jedoch stets aktualisiert und an die technischen und anderen Entwicklungen angepasst. Nach dem 11. September 2001 haben viele Versicherer die Definition der Terrorakten in ihren Bedingungen geprüft und

---

<sup>1</sup> Transportversicherung ist als eine Güterversicherung im deutschen Versicherungsvertragsgesetz definiert - D VVG, Art. 129.1, Abele, Transportrecht 3/2004/II. In der Schweiz gibt es keine gesetzliche Definition dieser Branche.

eventuell neu gestaltet. Mit der letzten, grossen EU-Erweiterung vom 1. Mai 2004 soll auch der Begriff EU-Länder in manchem Wording überprüft und den Wünschen angepasst werden.

Die neu in Kraft getretenen Seerechtskonventionen wurden in den Transportbedingungen auch berücksichtigt. Gemäss den in der Schweiz geltenden Verbands-Bedingungen besteht Versicherungsschutz für die Ware bei Seereisen nur für Schiffe sowie Unternehmer (Reedereien), die gemäss dem „International Safety Management Code“ (ISM-Code)<sup>2</sup> zertifiziert sind. Der Versicherungsnehmer muss ausserdem nachweisen können, dass er den Spediteur bzw. Ablader schriftlich beauftragt hat, mit dem ISM-Code zertifizierte Schiffe zu verwenden. Diese Anforderung gilt sinngemäss auch dann, wenn die Ware im Zeitpunkt der Risikoübernahme durch den Versicherer schon an Bord eines Schiffes verladen ist.<sup>3</sup>

Nehmen wir den Begriff Transportversicherung in erweiterten Sinne, dann sind da die Sparten Kaskoversicherung von Schiffen, Yachten, Bahnwagen oder Containern sowie die Verkehrshaftungsversicherung inbegriffen. Kaskoversicherung ist auch ein Teil der Sachversicherung, die Bedingungen sind jedoch anders als bei der Warenversicherung. Alle diese Sparten sind in vielen Märkten im Angebot der Transportversicherer umfasst.<sup>4</sup>

Bei der Verkehrshaftungsversicherung (auch Transporthaftungsversicherung genannt)<sup>5</sup> gilt das Vermögen des Versicherungsnehmers als versichertes Objekt. Dieses Vermögen kann durch die Haftung als Transportanbieter (Frachtführer oder Spediteur) in Bezug auf die anvertraute Güter beeinträchtigt werden.<sup>6</sup> Ist die Haftung gegeben, vergütet der Versicherer den Schaden. Ist der Ersatzanspruch unberechtigt, unterstützt der Versicherer seinen Versicherungsnehmer bei der Abwehr.

Diese Versicherung wird auf 1. Risiko abgeschlossen, d.h. unabhängig vom Wert der transportierten Güter, den der Transportanbieter in der Regel nicht kennt. Bei einer solchen Deckung gibt es keine Unterversicherung.

Diese Versicherung dient dem Transportanbieter, deshalb hat der Geschädigte keinen direkten Anspruch gegen den Versicherer. In bestimmten Situationen – wenn ein Schaden gemäss den Versicherungsbedingungen ausgeschlossen ist, wenn der Versicherungsnehmer die Prämie nicht bezahlt oder eine Obliegenheit verletzt hat – wird der Versicherer eine Entschädigung nicht leisten obwohl die Haftung des Transportanbieters gegeben ist.

Die Haftung – deren Grund, Dauer, Beschränkung usw. – wird meistens nach Verkehrsart im Gesetz oder im internationalen Übereinkommen festgelegt. Es herrscht also eine wahre Vielfalt je nach dem, ob es sich um einen nationalen oder grenzüberschreitenden Transport handelt und von welcher Transportart die Rede ist.

## **Besorgung der Transportversicherung durch den Spediteur**

Es ist vielleicht gerade in Deutschland wichtig, den Unterschied zwischen der Transportversicherung und der Transporthaftungsversicherung zu betonen, weil sie bis vor wenigen Jahren so zu sagen noch verschmolzen waren. Mit dem Eintritt des neuen Transportgesetzes und der ADSp `98 - am 1.7.1998 in Kraft getreten - sind diese beiden Sparten getrennt worden. Somit ist der Abschluss einer Transportversicherung durch den Spediteur jenem in der Schweiz ähnlicher, ihm aber nicht gleich geworden.

---

<sup>2</sup> Text im [www.imo.org/home.asp](http://www.imo.org/home.asp) - Safety - ISM Code - text

<sup>3</sup> Art 8 Zugelassene Transportmittel der schweizerischen Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Gütertransporten ABVT 1988

<sup>4</sup> Annibale Rossi, Erwin Marghitola, Marc Altenbach, Transportversicherung, Zürich 1999, Ziff. 1.2.2

<sup>5</sup> Erwin Abele, Transporthaftungsversicherung 2004, Transportrecht 3-2004, Sonderbeilage, S. II

<sup>6</sup> Edwin Hofmann, Transportversicherung, Zürich 1990, S. 28

Wie bekannt, wurde nach den früheren deutschen ADSp jede Sendung, die ein Spediteur übernommen hatte, bis zu einem bestimmten Betrag transportversichert, es sei denn, der Kunde wollte diese Versicherung nicht und erklärte sich als Verbotskunde. Für diese Versicherung bezahlte der Kunde die Prämie, und bis zum ernannten Betrag konnte er gegen den Spediteur keinen Anspruch erheben. Die Speditionshaftung wurde somit durch Versicherungsschutz ersetzt.

Gemäss den ADSp `98 resp. `99 gilt ein neues Konzept der Speditionsversicherung, das eine Kombination von Haftpflichtversicherung und Güterschadenversicherung (sog. Kombilösung) vorsieht.<sup>7</sup> Sein erster Teil ist Versicherung der gesetzlichen und vertraglichen Haftung des Spediteurs im Umfang der Haftungsbegrenzungen der ADSp. Der Abschluss einer solchen Versicherung ist für den Spediteur obligatorisch, und er selbst bezahlt dafür die Prämie.

Der zweite Teil deckt die Schadenrisiken der Wareninteressenten ab, die der Höhe nach (Güterschäden und reine Vermögensschäden) und teilweise auch dem Grunde nach (Güterfolgeschäden) über die vertragliche Haftung des Spediteurs hinausgehen oder unabhängig von einer Haftung des Verkehrsbetriebs eingetreten sind.<sup>8</sup> Der Spediteur ist verpflichtet, auch diese Versicherung abzuschliessen, wenn der Auftraggeber nicht darauf ausdrücklich schriftlich verzichtet hat (sog. Verzichtskunde).<sup>9</sup> Die Prämie dafür verrechnet er natürlich dem Kunden. Sie ist vom Wert der Ware, resp. von der gewünschter Versicherungssumme abhängig.

Die Schweizer Spediteure haben keine Pflicht, die eigene Haftung zu versichern. Es ist jedoch Usanz, dass der Spediteur über eine entsprechende Deckung verfügt und dafür die Prämie selber bezahlt. Eine Möglichkeit, die Haftungsversicherung mit einer Warenversicherung im Interesse des Kunden zu kombinieren, ist auf dem Schweizer Markt praktisch unbekannt.<sup>10</sup>

Es ist nicht selten, dass grössere Verlager eigene Umsatz- oder Pauschalpolicen haben. Für Kunden, die keine eigene Transportversicherung haben, besteht die Möglichkeit, diese über den Spediteur abzuschliessen. Dafür hat der Spediteur in der Regel eine Generalpolice bei einer Versicherungsgesellschaft.<sup>11</sup> Wünscht der Kunde eine solche Deckung, so kreuzt er in der Regel ein entsprechendes Feld auf dem Transport- resp. Speditionsauftrag an. Beim Versicherer soll diese Deckungsanmeldung vor dem Transportbeginn eintreffen. Die Prämie wird dem Kunden in Rechnung gestellt. Die Deckung versteht sich als eine „all risk“, es sei denn, es wurde etwas anderes vereinbart. Der Transportversicherer hat mindestens theoretisch ein Regressrecht gegen den Spediteur.

Ein Unterschied liegt vor allem im Abschluss einer solcher Versicherung. In Deutschland wird jede Sendung automatisch versichert, der Kunde kann jedoch erklären, dass er sie nicht wünscht. In der Schweiz ist es umgekehrt – versichert wird nur, wenn der Kunde es ausdrücklich verlangt.

---

<sup>7</sup> Wolfram Gass, Das neue Transport- und Speditionsrecht, München 1999, S. 41

<sup>8</sup> Gass, *ibid.*

<sup>9</sup> ADSp `99, Ziff. 29.1.2 und 29.2.2. S. auch Ingo Koller, Transportrecht, München 2000, S. 812 ff.

<sup>10</sup> Manche KEP-Firmen (Kurier-Express-Paket Dienste) sorgen für das Irreführen ihrer Kunden indem sie in ihren Bedingungen vorsehen, dass ihre Haftung bis zu einem Betrag, z.B. 3000 Franken oder Euro versichert und für höhere Forderungen ausgeschlossen ist. Ähnliche Bestimmungen haben auch manche Post-Bedingungen beinhaltet.

In den früheren Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen (ABVH 1980 Inland) wurde die Frachtführerhaftung nicht durch eine Versicherung ersetzt. Stattdessen war es möglich, in einer Haftpflicht-Police eine Transportversicherung abzuschliessen. Die auf Antrag gewährte Transportversicherung war unabhängig von der Haftung. Sie deckte Verlust und Beschädigung des Frachtgutes sofern sie während der versicherten Reise entstanden sind als Folge von einem qualifizierten Unfall, z.B. Zusammenstoss des Transportmittels oder seiner Ladung mit einem fremden festen Körper, Versinken oder Sturz des Transportmittels, Platzen der Pneus, Überschwemmung, Felssturz, Einsturz von Kunstbauten, Beraubung. Seit 1992 gelten diese Bedingungen jedoch nicht mehr.

<sup>11</sup> Diese muss nicht die gleiche sein wie diejenige, die seine Transporthaftung versichert.

Tritt ein Schaden ein, hat der Geschädigte einen direkten Anspruch gegen den Versicherer.<sup>12</sup>

Wenn ein Verlader seine Sendung versichert, und die Haftung des Beförderers für diese Sendung auch versichert ist, wird manchmal von einer Doppelversicherung gesprochen. Eine solche ist das jedoch nicht, da eindeutig verschiedene Interesse, wenn auch am gleichen Gegenstand, versichert werden.

### **Spediteur: Vermittler - Frachtführer - MTO - Logistiker?**

Kaum eine Tätigkeit oder ein Beruf haben sich im Verlaufe der Zeit so verändert, wie die des Speditors.

Ursprünglich war er ein Vermittler zwischen dem Versender der Ware und dem Frachtführer. Er war also ein Agent und nur auf Rechnung seines Kunden tätig. Er wurde „Architekt des Transportes“ genannt. Er brauchte nur einen Schreibtisch und ein Telefon um einen Transport zu planen und zu organisieren.

Unter dem Druck seiner Kundschaft musste er immer mehr Tätigkeiten sowie Risiken und Haftung übernehmen.

Zuerst war er gezwungen, für die Ware als Frachtführer zu haften, also verschuldensunabhängig, auf Grund von Gefährdungshaftung und nicht mehr bloss für vermutetes Verschulden. Er konnte die Forderungen seiner Kundschaft nicht immer an die Frachtführer weiterleiten, sondern wurde selbst zum einzigen Gesprächspartner seines Kunden auch im Schadenfall. Das galt für einen Transport mit einer Transportart sowie für einen solchen mit mehreren. Der Spediteur ist ein Multimodal Transport Operator (MTO) geworden.

Heutzutage sind die Tätigkeiten eines Speditors ziemlich detailliert im Deutschen HGB<sup>13</sup> geregelt. Es wird zwischen der Besorgung der Versendung und den Tätigkeiten beim Selbsteintritt, bei der Spedition zu festen Kosten und bei der Sammelladung differenziert. Haftet der Spediteur im Schadenfall z.B. als Fixkosten- oder Sammelladungsspediteur nach Frachtrecht, so hat der Absender ein Wahlrecht, ob er den Spediteur oder den Frachtführer in Anspruch nimmt.<sup>14</sup>

Das schweizerische Obligationenrecht reguliert ausführlich die Haftung des Frachtführers.<sup>15</sup> Über die Tätigkeiten des Speditors wird nur gesagt, dass er für die Besorgung der Versendung oder Weitersendung als Kommissionär zu betrachten ist, in Bezug auf den Transport der Güter steht er unter den Bestimmungen über den Frachtvertrag.<sup>16</sup> Was in Deutschland gesetzlich reguliert ist, steht in der Schweiz in den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteur-Verbandes, die seit 2001 Spedlogswiss heissen. Gemäss diesen Bedingungen haftet ein Spediteur bei der Besorgung des Transportes als Vermittler, also für die Auswahl und Instruktion seiner Unterbeauftragten.<sup>17</sup> Beim Selbsteintritt, bei Ausstellung eines eigenen Transportdokumentes mit Auslieferungsverpflichtung und bei rein europäischen Landtransporten kommt ihm die Stellung eines Frachtführers zu.<sup>18</sup>

---

<sup>12</sup> Heinrich Honsell, Nedim Peter Vogt, Anton K. Schnyder, Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (VVG), Basel 2001, S. 287

<sup>13</sup> HGB Art. 453-466

<sup>14</sup> Gass, op. cit, S. 29

<sup>15</sup> OR Art. 440-457

<sup>16</sup> OR Art. 439

<sup>17</sup> Spedlogswiss Art. 21

<sup>18</sup> Spedlogswiss Art. 2(2)

Neben den ADSp und den schweizerischen Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen (ABVH Spediteure) 1994, dürfen die Versicherer natürlich mit dem Kunden auch „massgeschneiderte“ Versicherungsverträge abschliessen.

Übernimmt ein Spediteur weitere Tätigkeiten, die seine Kunden outsourcen, wie z.B. das immer erwähnte Bügeln von Hemden, haftet er für solche Tätigkeiten nicht mehr nach Speditionsrecht.<sup>19</sup> Solche werkvertragliche Tätigkeiten sollen dann mit einer Betriebshaftpflichtpolice versichert werden.

## Neue Regelungen der internationalen Haftung

Die Haftung eines Transportanbieters, die in einem Transportversicherungsvertrag versichert ist, ist in einem internationalen Übereinkommen oder im nationalen Gesetz reguliert. Die Regulierung ist historisch begründet für jede Transportart anders.<sup>20</sup> Eine Vielfalt bis hin zur Unübersichtlichkeit ist keine Ausnahme. Laufend gibt es Veränderungen, da ältere Bestimmungen durch neuere ersetzt werden. Der Transportanbieter und sein Haftungsversicherer, aber auch der Verloader und sein Transportversicherer sollten wegen der Regressmöglichkeiten stets auf dem Laufenden gehalten werden.

Es ist unmöglich an diesem Ort alle Einzelheiten der neuen Regulierung zu erwähnen. Deshalb werden nur die für die Versicherung wichtigsten Elemente, nämlich die Haftungsbeschränkung, die unlimitierte Haftung und der Anwendungsbereich der neuen internationalen Instrumenten dargestellt.

### a) Das Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28. Mai 1999 (MÜ)

Am 4. November 2003 ist für einige Länder das Montrealer Übereinkommen in Kraft getreten. Da Deutschland es erst am 29. April 2004 ratifiziert hat, tritt es für dieses Land am 28. Juni 2004 in Kraft. Die Schweiz hat es unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert. Sobald dieses Übereinkommen eine breite Anwendung findet, soll es das ganze System des Warschauer Abkommens und des Haager Protokolls ersetzen.

Das Übereinkommen begrenzt die Haftung des Luftfrachtführers für Frachtgüter mit 17 SZR/kg.<sup>21</sup> Hat der Absender ein Interesse an der Ablieferung angegeben, hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des angegebenen Betrages Ersatz zu leisten, höchstens jedoch bis zum vollen Warenwert.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Giovanna Montanaro, Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern, Zürich 2001, S. 33 ff.

<sup>20</sup> Im grenzüberschreitenden Transport gelten folgende Übereinkommen: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) [http://www.otif.org/pdf\\_external/d/cotif-cim-1980-d.pdf](http://www.otif.org/pdf_external/d/cotif-cim-1980-d.pdf); Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) - [http://www.unece.org/trans/conventn/cmr\\_e.pdf](http://www.unece.org/trans/conventn/cmr_e.pdf); Internationales Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente, geändert durch das Visby-Protokoll (Haag-Visby-Regeln - HVP) - <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/portrait>; United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburger Regeln - HambP) - [http://www.uni-mannheim.de/fakul/jura/ls/otte/transportrecht\\_start/](http://www.uni-mannheim.de/fakul/jura/ls/otte/transportrecht_start/); Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, in der Fassung des Haager Protokolls (Warschauer Abkommen - WA HP) - <http://www.luftrecht-online.de/index-read-icao.htm>; Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen - MÜ) - <http://www.luftrecht-online.de/index-read-icao.htm>; Alle Texte in Englisch in International Transport Treaties, Kluwer sowie [www.lexmercatoria.org](http://www.lexmercatoria.org) oder <http://www.jus.uio.no/lm/transport.and.carriage.of.goods/toc.html>. In Deutscher Sprache siehe auch [http://www.uni-mannheim.de/fakul/jura/ls/otte/transportrecht\\_start/](http://www.uni-mannheim.de/fakul/jura/ls/otte/transportrecht_start/).

<sup>21</sup> MÜ Art. 22(3)

<sup>22</sup> Ibid.

Nach dem noch geltenden Warschauer Abkommen für den Lufttransport, wie auch nach der grossen Mehrheit der nationalen und internationalen Bestimmungen über die Haftung für Warentransporte, können die Haftungsgrenzen durchbrochen werden, wenn dem Frachtführer oder seinen Leuten grobe Fahrlässigkeit oder ein sogar höherer Verschuldensgrad nachgewiesen wird. Gemäss dem MÜ werden jedoch die vorgesehenen Haftungsgrenzen (resp. der Betrag des Interesses an der Ablieferung) für Frachtgüter auch bei Feststellung groben Verschuldens nicht mehr durchbrochen.

Gemäss dem MÜ, verpflichten die Vertragsstaaten ihre Luftfrachtführer, sich zur Deckung ihrer Haftung nach diesem Übereinkommen angemessen zu versichern.<sup>23</sup> Der Luftfrachtführer wird im Übereinkommen nicht definiert. Somit stellt sich die Frage ob sich ein Spediteur, der mit dem Auftraggeber einen Luftbeförderungsvertrag abschliesst, als Luftfrachtführer versichern muss. Entscheidend für die Antwort ist nicht etwa, ob er über Flugzeuge verfügt oder nicht, sondern was für einen Vertrag er eigentlich abgeschlossen hat. Vereinbart er nur die Besorgung der Beförderung, wird er als Spediteur und nicht als Luftfrachtführer betrachtet und somit auch nicht verpflichtet, sich als Luftfrachtführer zu versichern.<sup>24</sup>

Für die Transportversicherer bringt dieses Übereinkommen nicht unbedingt eine Verbesserung. Mit der nicht überschreitbaren Limitierung der Frachtführer-Haftung wird auch das Regressvolumen limitiert. Haftungsversicherer können von grösserem Versicherungsbedarf der Luftbeförderer, inkl. Spediteure, die einen House Air Waybill ausstellen, profitieren. Da die Haftung eines Luftbeförderers für die transportierte Ware immer beschränkt bleibt, wird der Versicherungsbedarf vorwiegend für die Personenbeförderung steigen.

Es ist zu vermuten, dass die Unmöglichkeit der Haftungsüberschreitung viele Streitigkeiten über das Bestehen eines höheren Verschuldensgrades überflüssig machen wird. Dadurch werden den beiden Parteien sicherlich erhebliche Ersparungen entstehen.

## **b) Einheitliche Regeln für den Vertrag im internationalen Strassengüterverkehr (AUCTMR)**

Es soll hier nicht unerwähnt bleiben, dass in Afrika ein neues Instrument für den internationalen Strassentransport erarbeitet wurde.<sup>25</sup> Im Rahmen der Bemühungen um die Vereinheitlichung des Handelsrechts haben 15 afrikanische Staaten<sup>26</sup> am 22. März 2003 in Yaoundé diese Regeln angenommen. Ab dem Inkrafttreten am 1. Januar 2004 finden die Regeln, wie ein nationales Gesetz, direkte Anwendung auf die nationalen und internationalen Strassentransporte.

Die Einheitlichen Regeln lehnen sich stark an das CMR-Übereinkommen. Der Frachtführer haftet für vermutetes Verschulden.<sup>27</sup> Seine Haftung ist mit 6,28 SZR beschränkt.<sup>28</sup> Er kann die Haftung nicht beschränken wenn es bewiesen wird, dass er den Schaden vorsätzlich oder leichtfertig verursacht hat.<sup>29</sup>

Die Annahme dieser Einheitlichen Regeln bringt viel Transparenz in die Haftung der Strassenfrachtführer in einem grossen geographischen Gebiet. Somit haben die Regresse der Transportversicherer grössere Chancen auf einen erfolgreichen Abschluss.

---

<sup>23</sup> MÜ Art 50

<sup>24</sup> Abele, op. cit, S. III-IV

<sup>25</sup> Acte uniforme relatif aux contrats de transport routier - Nicole Lacasse, Jacques Putzeys, L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, European Transport Law 6/2003.673. Text mit Kommentar S. 687

<sup>26</sup> Es handelt sich vorwiegend, aber nicht nur, um frankophone Westafrikanische Staaten: Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Mali, Niger, Sénégal, Tchad, Togo. Ibid, S. 674.

<sup>27</sup> AUCTMR Art 16(1)

<sup>28</sup> AUCTMR Art 18(1) und 29

<sup>29</sup> AUCTMR Art. 21(2)

### **c) Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)**

Am 3. Oktober 2000 haben 14 Länder dieses Übereinkommen in Budapest angenommen.<sup>30</sup> Es soll auf alle Frachtverträge Anwendung finden, gemäss welchen Lade- und Löschhafen in zwei verschiedenen Staaten liegen, von welchen einer ein Vertragsstaat sein muss.<sup>31</sup> Das Übereinkommen basiert auf einer Kombination von seefrachtrechtlichen Übereinkommen (den Haag-Visby Regeln und den Hamburger Regeln) und landfrachtrechtlichen Übereinkommen (CMR).

Der Frachtführer haftet in der Regel für Schäden, die sich ereigneten, während sich die Ware in seiner Obhut befand. Seine Haftung ist mit 666,67 SZR je Packung oder 2 SZR/kg, für den leeren Container mit 1500 SZR und für dessen Inhalt mit 25.000 SZR beschränkt.<sup>32</sup> Bei der Hauptfrage, nämlich der Haftung für einen durch einen nautischen Fehler verursachten Schaden, enthält das Übereinkommen einen Kompromiss. Grundsätzlich ist die Haftung dafür gegeben, sie kann jedoch vertraglich ausgeschlossen werden.<sup>33</sup> Die Haftung kann nicht beschränkt werden, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig verursacht wurde.<sup>34</sup>

Zur Zeit hat nur Ungarn die Konvention ratifiziert. Fünf andere Staaten haben sie unterzeichnet, Deutschland und die Schweiz jedoch noch nicht.<sup>35</sup>

Heutzutage ist die Haftung eines Binnenschifffahrt-Frachtführers in seinen Bedingungen und in verschiedenen Gesetzen in mehreren Rhein- und Donaustaaten festgestellt. Somit ist es manchmal ziemlich langwierig, alle Elemente dieser Haftung festzustellen. Wenn das CMNI einmal in Kraft tritt, werden die wichtigsten Aspekte der Frachtführer-Haftung in der Binnenschifffahrt in nur einem Dokument enthalten sein. Auch diese Vereinheitlichung bringt Klarheit und Übersicht. Sie setzt die Frachtführer auf dem Markt in eine gleichwertigere, wenn nicht ganz gleiche, doch insgesamt fairere Position. Die Gestaltung einer Haftungspolice wird dadurch vereinfacht. Die Transportversicherer werden Chancen ihrer Regressbegehren besser abschätzen können.

### **d) Entwurf eines Rechtsinstruments über die Beförderung von Gütern [ganz oder teilweise] [auf See] - UNCITRAL-Draft**

Nebst diesen unimodalen Übereinkommen, ist ein viel umfangreicheres Instrument in Vorbereitung, UNCITRAL<sup>36</sup>-Draft genannt.<sup>37</sup> Begonnen hat es 1996, als die UNCITRAL-Versammlung entschied, eine internationale Konvention zu erarbeiten, die alle Aspekte des Seehandelsrechts decken würde. Zunächst waren die Haftungsfragen von dem Auftrag ausgeschlossen. Mit den Entwurfsarbeiten wurde das Comité Maritime International (CMI) beauftragt. Nach vier Jahren hat CMI den umfangreichen Entwurf eines Transportrechtinstruments vorgestellt, der sehr viele in Zusammenhang mit Transport stehende Aspekte umfasste, wie elektronische Kommunikation, Anwendungsbereich (door-to-door statt port-to-port), Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers, Pflichten des Beförderers, Haftung des Beförderers, Pflichten des Absenders, Beförderungsurkunden und elektronische Aufzeichnungen, Fracht, Ablieferung an den Empfänger, Verfügungsrecht, Übertragung von Rechten, Klagebefugnis, Klagefrist, Grosse Haverei, Anwendung anderer Übereinkommen und

<sup>30</sup> Text in [http://www.uni-mannheim.de/fakul/jura/ls/otte/transportrecht\\_start/](http://www.uni-mannheim.de/fakul/jura/ls/otte/transportrecht_start/) und [www.unece.org/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/cmnicconf/cmni.html).

<sup>31</sup> CMNI Art. 2(1)

<sup>32</sup> CMNI Art. 20(1)

<sup>33</sup> CMNI Art. 25(2)

<sup>34</sup> CMNI Art. 21(1)

<sup>35</sup> International Transport Treaties, Kluwer, 2003

<sup>36</sup> United Nations Commission on International Trade Law, [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

<sup>37</sup> Die letzte Version des Entwurfes in <http://www.uncitral.org/en-index.htm>. Deutsche Übersetzung in <http://www.transportrecht.org/> - Aktuelles

Schranken der Vertragsfreiheit. Obwohl nicht zum Auftrag gehörend, sind also die Haftungsfragen eingeschlossen worden. CMI war nämlich berechtigterweise der Meinung, dass ein neues Seetransportübereinkommen ohne dieses Kapitel mangelhaft wäre und kein grosses Interesse wecken würde. Später wurden auch die Kapitel Gerichtsbarkeit und Schiedsgerichtsbarkeit eingeführt.

Im 2001 hat das CMI seinen Entwurf der UNCITRAL vorgelegt. Eine internationale Arbeitsgruppe der UNCITRAL arbeitet seitdem an diesem Entwurf.

Gemäss dessen letzter Version, bestehen für die Haftung des Beförderers drei vorgeschlagenen Varianten.<sup>38</sup> Es werden ihm zahlreiche Befreiungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Haftung wird sicherlich per Packung oder Ladungseinheit und per Kilogramm beschränkt. Die Beträge sind noch nicht festgestellt worden.<sup>39</sup> Mit Sicherheit kann man auch sagen, dass der Beförderer und die von ihm beauftragten Personen das Recht auf Haftungsbeschränkung verlieren werden, wenn der Geschädigte beweist, dass der Schaden auf eine persönliche Handlung oder Unterlassung der die Haftungsbeschränkung beanspruchenden Person zurückzuführen ist, die in der Absicht, einen solchen Verlust oder eine solche Beschädigung zu verursachen, oder leichtfertig und im Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Verlust oder eine solche Beschädigung wahrscheinlich eintreten würden.<sup>40</sup> Eine auf diese Weise gestaltete Frachtführerhaftung ist im Transport üblich.

Grundsätzlich wird der Beförderer für die ganze Zeit haften, in der sich die Güter in seiner Obhut befinden.<sup>41</sup> Er kann jedoch vertraglich einiges an seiner Obhuthaftung abändern, z.B. vereinbaren, dass er nur haftet, wenn sich die Ware an Bord des Schiffes befindet (tackle to tackle),<sup>42</sup> oder seine Haftung für Vor- oder Nachtransport oder für bestimmte Handlungen ausschliessen.<sup>43</sup> Gemischte Fracht- und Speditionsverträge sind auch vorgesehen.<sup>44</sup> Solche beträchtlichen Möglichkeiten der Beschränkung der Obhuthaftung sind manchmal heftig kritisiert worden.

Noch stärker bestritten und ungewiss ist der Anwendungsbereich des gesamten Instrumentes. Zur Zeit ist neben der Seestrecke auch die Anwendung auf den ganzen door-to-door<sup>45</sup> Transport vorgesehen, wenn dieser einen Seetransport beinhaltet.<sup>46</sup> Da besonders in Europa zwingende internationale Übereinkommen für den Strassen- und den Eisenbahntransport bestehen, werden Konflikte sorgfältig vermieden werden müssen. Dieses Gefahr kann durch eine sorgfältig entworfene Network-Anwendung gemildert werden.

Geradezu absurd kann es jedoch bei door-to-door Transporten mit einer Seestrecke werden. Door-to-door Transporte ohne eine Seestrecke sind somit von der Anwendung ausgeschlossen. Nehmen wir die Schweizer Exporte nach Grossbritannien als Beispiel. Nimmt man die Seestrecke über den Kanal, findet dieses Instrument mit allen seinen Einzelheiten (u.a. Obliegenheiten des Absenders, Verjährungsbestimmungen, Schiedsgerichtsbarkeit) Anwendung. Reist die Ware durch den Tunnel, kommen auf alle Aspekte des Transportes ganz andere Gesetze, vielleicht das schweizerische Obligationenrecht, zur Anwendung. Juristen werden sich auf diese Situation sicher freuen. Ob es auch Versicherer tun werden, ist nicht so sicher.

Für welchen Anwendungsbereich dieses umfangreichen Instrumentes soll man sich einsetzen? Seine Anwendung auf die Seetransporte und die Ersetzung der zur Zeit geltenden Übereinkommen

---

<sup>38</sup> UNCITRAL-Entwurf Art 14

<sup>39</sup> UNCITRAL-Entwurf Art 18(1)

<sup>40</sup> UNCITRAL-Entwurf Art 19

<sup>41</sup> UNCITRAL-Entwurf Art 7

<sup>42</sup> UNCITRAL-Entwurf Art 7(3)

<sup>43</sup> UNCITRAL-Entwurf Art 8

<sup>44</sup> UNCITRAL-Entwurf Art 9

<sup>45</sup> Door-to-door ist nicht gleich wie multimodaler Transport. Für diesen ist nämlich neben der Verwendung verschiedenen Transportarten auch die Ausstellung eines Transportdokumentes für den ganzen Transport sowie die Haftung des Frachtführers/Ausstellers für den ganzen Transport notwendig.

<sup>46</sup> UNCITRAL-Entwurf Art 1(a)

ist sicherlich wünschenswert. Da eine grosse Mehrheit der Seetransporte Containertransporte sind, ist auch der Wunsch berechtigt, diese Transporte in ihrer Ganzheit zu regulieren. Wird jedoch einmal ein Entscheid getroffen, dieses Instrument tatsächlich auf door-to-door Transporte anzuwenden, dann müssen es unbedingt alle door-to-door Transporte sein, ungeachtet der Tatsache, ob sie eine Seestrecke beinhalten oder nicht. Die zukünftigen Beratungen sollen also zeigen, ob die Ausdehnung der Regulierung auf door-to-door Transporte tatsächlich gewünscht ist. Wenn ja, dürfen es jedoch ausnahmslos alle door-to-door Transporte sein.

## **Zusammenfassung**

Die unimodalen Übereinkommen – die oben beschriebenen sowie alle anderen geltenden – sind sicher nicht ganz perfekt und fehlerfrei. Eine wichtige Rolle haben sie jedoch alle ausnahmslos erfüllt – durch Vereinheitlichung der Regulierung einer Transportart sind Beziehungen zwischen den Vertragsparteien klarer und viele Streitigkeiten vermieden. Den Versicherern haben sie durch leichtere Risikobeurteilung, schnellere Schadenerledigung, bessere Schätzung der Regressmöglichkeiten usw. sicherlich viel Kosten erspart.

Die gleichen Ziele soll eines Tages das UNCITRAL-Instrument erreichen. Wir alle sollten daran unsere Kräfte einsetzen.