

Haftung für Transportschäden in Europa und anderswo

- Was sind Transportschäden, welche sind die häufigsten
- Verschiedene Transportarten – Zersplitterung der Regulierung
- Nationales Recht und internationale Übereinkommen

Transportrecht

- Transportvertrag
- Rechte und Pflichten des Verladers und des Frachtführers
- Ausstellung des Frachtbriefes
- Dispositionsrecht
- Haftung für Schäden
- Reklamationen und Klagen, etc.

Transportrecht

Teil des Privatrechts. Ist mit den nationalen Gesetzen oder mit den internationalen Übereinkommen reguliert.

In der Schweiz: Obligationenrecht, 16.
Titel: Der Frachtvertrag, angelehnt an das Auftragsrecht

In Deutschland: Handelsgesetzbuch, 4.
Abschnitt: Frachtgeschäft (1998)

Transportrecht

Keine EU-Regulierung

Internationale Übereinkommen:
Europazentrisch oder weltweit

Was sind Transportschäden?

- Güterschäden: Beschädigung, Manko, Verlust
- Güterfolgeschäden (verursacht durch Güterschäden) z.B. Aufräumarbeiten, Betriebsunterbruch
- Vermögensschäden (ohne Güterschäden) z.B. Schäden aus Verspätung oder aus Falschauslieferung

Haftung für Transportschäden

Historisch:

von der vollen Haftung (ex recepto) bis zur vollständigen Haftungsbefreiung

19. Jahrhundert:

1890 CIM (Bahn)

1893 Harter Act in den USA

Internationale Übereinkommen

20. Jahrhundert:

- 1924 Haager Regeln (See)
- 1929 Warschauer Abkommen (Luft)
- 1950 SMGS (Bahn)
- 1955 Haager Protokoll (Luft)
- 1956 CMR (Strasse) / 1978
- 1968 Visby Protokoll (See) / 1979

Internationale Übereinkommen

20. Jahrhundert:

- 1975 4 Montrealer Protokolle (Luft)
- 1978 Hamburger Regeln (See)
- 1896, 1905, 1923, 1933, 1952, 1961, 1970, 1980 CIM (Bahn) / 1990 Prot.
- 1999 Montrealer Übereinkommen (Luft)
- 2000 CMNI (Binnenschifffahrt)

Internationale Übereinkommen

21. Jahrhundert:

- 2003 AUCTMR (Strasse, in Afrika)
- UNCITRAL Draft (multimodal mit See)

Wichtigste Elemente der Transporthaftung

- Grund – Verschuldens- oder Kausalhaftung
- Exkulpationsgründe
- Höhe der Haftungsbeschränkung
- Unlimitierte Haftung
- Frist für den Vorbehalt
- Verjährung

Art	Übereinkommen	Haftungszeitraum	Haftungsgrund	Haftungslimite	Unbegrenzte Haftung	Vorbekannt	Verjähr.
See	Haager Regeln 1924	An Bord des Schiffes	Due diligence - Verschuldenshaftung mit Exkulpationsgründen	£100 Sterling in Gold per Package	Vorsätzlich, leichtsinnig, mit Wissen...	3 Tage	1 Jahr
See	Haager-Visby Regeln 1968/1979	An Bord des Schiffes	Due diligence - Verschuldenshaftung mit Exkulpationsgründen	667 SZR (= 1'200 CHF) per Package oder 2 SZR (= 3.6 CHF) /kg	Vorsätzlich, leichtsinnig, mit Wissen...	3 Tage	1 Jahr
See	Hamburger Regeln 1978	Obhut	Vermutetes Verschulden	835 SZR (= 1'504 CHF) per Package oder 2.5 (= 4.5 CHF) /kg	Vorsätzlich, leichtsinnig, mit Wissen...	15 Tage	2 Jahre
Strasse	CMR 1956/1978	Obhut	Kausalhaftung mit Exkulpationsgründen	8.33 SZR (=15 CHF) /kg	Vorsätzlich und grob-fahrlässig	7 Tage	1 Jahr
Bahn	CIM 1990	Obhut	Kausalhaftung mit Exkulpationsgründen	17 SZR (=31 CHF) /kg	Vorsätzlich, leichtsinnig, mit Wissen...	7 Tage	1 Jahr
Luft	Warschauer Abkommen / Haager Prot. 1929/1955	Übernahme bis Ablieferung (Flughafen)	Vermutetes Verschulden	17 SZR (=31 CHF) /kg	Vorsätzlich, leichtsinnig, mit Wissen...	7 Tage	2 Jahre
Luft	Montrealer Übereinkommen 1999	Obhut	Kausalhaftung mit Exkulpationsgründen	17 SZR (=31 CHF) /kg	keine	7 Tage	2 Jahre
Binnenschifffahrt	CMNI 2000	An Bord des Schiffes	Kausalhaftung mit Exkulpationsgründen	667 SZR (= 1'200 CHF) per Package oder 2 SZR (= 3.6 CHF) /kg 1'500 SZR (= 2'700 CHF) /Container 25'000 SZR (= 45'000 CHF) für die Ware in Container	Vorsätzlich, leichtsinnig, mit Wissen...	7 Tage	1 Jahr

Ratifikationen (Europazentrisch)

CIM 1990: 18 Länder, inkl. Algerien, Iran, Irak, Tunis, Türkei

CMR: 44 Länder, inkl. Georgien, Iran, Kasachstan, Kirgistan, Marokko, Russland, Tadschikistan, Turkmenistan, Usbekistan, Weissrussland, Zypern

CMNI: Ungarn

Ratifikationen (weltweit)

Luft: WA/HP: 139 Länder
Montr.Ü.: 13 Länder

See: HR/HVR: 55 Länder
HBR: 25 Länder

Foto Papierrollen

Ein einfacher Schadenfall

Beschädigung von 3 Papierrollen

- Haftung des Frachtführers gegeben: Schaden ist während des Transportes vorgekommen, keine Entlastungsgründe
- CMR-Transport: Haftung nach Gewicht beschränkt

Schadenrechnung

Wert der 3 beschädigten Papierrollen
(Wert niedriger als Haftungsbeschränkung):

3 x 1'800 kg x = 5'400 kg x Fr. 1'700/T =	Fr. 9'180.-
- Altpapiererlös Fr. 240/T =	<u>Fr. 1'296.-</u>
Entschädigung	Fr. 7'884.-

Ein Foto

Ein komplizierterer Schadenfall Ablieferungshindernis in Göteborg

Unser Versicherungsnehmer, der Frachtführer „H“, wurde beauftragt, Möbel und Einrichtungsgegenstände für das neu renovierte Esprit Geschäft in Göteborg zu transportieren. Das Geschäft befindet sich in der Fussgängerzone von Göteborg, für welche die Wechselbrückenfahrzeuge eine Genehmigung brauchen.

Im Transportauftrag wurde ein Montag Abend für die Zustellung vorgesehen. Der Fahrer hat an diesem Tag vor 18 Uhr 5 mal versucht, in die Fussgängerzone zu fahren und wurde jedes mal von der Polizei gestoppt. Die Polizei hat ihm mit einer Busse gedroht, sollte er es nochmals probieren. Dann wurde der Empfänger kontaktiert und um Rat gebeten. Er hat empfohlen, einen lokalen Unterfrachtführer zu beauftragen, der diese Genehmigung hat. Dieser hat dann am folgenden Tag die Ware mit 6 Lieferwagen ausgeliefert. Separate Lieferscheine wurden nicht ausgestellt. Der Kunde Esprit Store war mit diesen Zusatzkosten einverstanden.

Später hat es sich herausgestellt,

- dass Verspätungskosten entstanden sind, da am Montag Abend Monteure umsonst bestellt waren,
- dass ein Teil der Ware beschädigt wurde,
- dass keine „Quittung“ (Vorbehalt auf dem Transportdokument) vorlag,
- dass der Auftraggeber eine spezielle Genehmigung besorgt hat,
- dass der grosse LKW trotz Genehmigung wegen einem zu niedrigen Torbogen in die Fussgängerzone nicht einfahren konnte

Da kein Dokument bei der Lieferung unterzeichnet wurde, konnte im nachhinein nicht festgestellt werden, wann „H“ vom Warenschaden Kenntnis genommen hat.

Fragen:

- Haftet der Frachtführer „H“ für die Verspätungskosten?
- Haftet er für die Beschädigung der Ware?
- Ist es richtig gewesen, die Instruktionen vom Empfänger zu holen?

Schlussendlich keine Entschädigung ausbezahlt.

Haftung für Transportschäden in Europa und anderswo

Schlussfolgerungen:

- Transportrecht ist zersplittert und kompliziert
- Finanziell soll Transporthaftung nicht zu schwer auf den Frachtführer lasten
- Einheitliche Regulation des multi-modalen Transportes wünschenswert