

Schweizerisches Transportrecht¹

Dr. Vesna Polić Foglar, Zürich

1. Gegenstand

Meine heutige Aufgabe ist es, das schweizerische Transportrecht darzustellen. Präsentiert werden die einschlägigen Bestimmungen des Obligationenrechts (OR),² die auf nicht grenzüberschreitende Strassentransporte Anwendung finden, sowie die üblichen Allgemeinen Bedingungen der schweizerischen Frachtführer.

Post, Eisenbahn, Schifffahrtunternehmungen sowie Luftfahrtsunternehmungen haften nicht nach gemeinem Frachtvertragsrecht, sondern nach den einschlägigen Spezialgesetzen,³ die hingegen kein Gegenstand dieses Vortrages sind. Das gleiche gilt für das CMR-Übereinkommen,⁴ das die grenzüberschreitenden Strassentransporte reguliert.

Dargestellt wird auch die Haftung der Spediteure gemäss dem schweizerischen Recht und zwar gleich im nationalen und grenzüberschreitenden Bereich. Die Tätigkeiten der Spediteure sowie die Allgemeinen Bedingungen des Verbandes schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen – AB Spedlogswiss – werden ausführlich erwähnt.

Die Versicherung der Frachtführer- resp. Spediteurhaftpflicht wird nach den auf dem Schweizer Markt üblichen Bedingungen auch kurz präsentiert. Die letzten Ausführungen werden der Regressproblematik gewidmet.

2. Gesetzliche Grundlagen

Das Obligationenrecht stammt aus dem Jahre 1911. In seinem fast hundertjährigen Dasein ist es mehrmals revidiert und ergänzt worden. Die Bestimmungen jedoch, die den Speditions- und den Frachtvertrag regulieren, gelten noch immer in ihrer originellen Fassung.

Der Speditionsvertrag ist sehr rudimentär im Artikel 439 reguliert und in Artikel 456 und 457 erwähnt. Dem Frachtvertrag ist der Sechzehnte Titel, Art. 440–457 gewidmet. Diese Bestimmungen kommen dem Leser heutzutage ziemlich archaisch vor, sowohl was den Inhalt wie auch die Sprache betrifft. Sie haben sich jedoch in der Praxis bewährt, und zur Zeit gibt es keine Anträge, sie zu revidieren.

A. Frachtführer

3. Wer ist Frachtführer?

Frachtführer ist, wer gegen Vergütung (Frachtlohn) den Transport von Sachen auszuführen übernimmt.⁵ Auf einen unentgeltlichen Transport – z. B. als Gefälligkeit für einen Kollegen – finden die Bestimmungen des Frachtrechts keine Anwendung.

Für den Frachtvertrag kommen subsidiär die Vorschriften über den Auftrag zur Anwendung.⁶ Es handelt sich somit um einen Tathandlungsauftrag (und nicht um einen Rechts-handlungsauftrag wie beim Speditionsvertrag).⁷ Als Konsequenz haftet der Frachtführer lediglich für die sorgfältige Ausführung des Vertrages.⁸ Damit er ersatzpflichtig wird, muss neben einem Schaden auch die Verletzung seiner Sorgfaltspflicht vorliegen.⁹

Die Haftung des Frachtführers für die ihm anvertraute Ware ist eine durch die Möglichkeit des Entlastungsbeweises gemilderte Kausalhaftung.¹⁰ Bei einer Kausalhaftung haftet der Frachtführer unabhängig davon, ob ihn persönlich oder eine für ihn handelnde Person ein Verschulden trifft.¹¹ Dies scheint ein Widerspruch zur allgemein geltenden Verschuldenshaftung zu sein. Da sich jedoch der Frachtführer von der Haftung unter anderem befreien kann, wenn der Schaden auf Umständen beruhe, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten, nähern sich diese beiden Haftungsarten in der Praxis stark an.

Die Bestimmungen des OR über die Verantwortlichkeit des Frachtführers, insbesondere betreffend die Haftung gegenüber seinen Auftraggeber, sind grundsätzlich nicht zwingend.¹²

4. Haftung des Frachtführers für Totalschaden

Wenn ein Frachtgut verloren oder zugrunde gegangen ist, so hat der Frachtführer dessen vollen Wert zu ersetzen.¹³

Gemäss dieser Kernbestimmung der Frachtführerhaftpflicht ist ein Totalschaden entstanden, wenn der Frachtführer die ihm zum Transport anvertraute Sache verloren hat – weil sie aus irgendwelchem Grund unauffindbar ist oder weil sie einem bekannten, aber nicht berechtigten Empfänger geliefert worden ist, der sie nicht zurück geben will oder kann¹⁴ – oder

1 Dieser Text ist ein leicht abgeänderter und ergänzter Vortrag, gehalten in Hamburg am 21. 10. 2008 an einem MWV-Seminar über Transportrecht.

2 Obligationenrecht (SR 220) vom 30. März 1911, www.admin.ch/ch/d/sr/c220.html.

3 Das OR gilt nicht für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr, z. B. mit der Eisenbahn und mit Schiffen (vgl. OR 455[3]); insoweit gelten das Transportgesetz vom 4. Oktober 1985 (SR 742.40, www.admin.ch/ch/d/sr/c742_40.html) und das Personenbeförderungsgesetz vom 18. Juni 1993 (SR 744.10, www.admin.ch/ch/d/sr/c744_10.html). Die Beförderung durch die Post richtet sich nach dem Postgesetz vom 30. April 1997 (SR 783.0, www.admin.ch/ch/d/gg/cr/1997/19970155.html). Für den Seetransport gilt das Seeschiffahrtsgesetz (SSG) vom 23. September 1953 (SR 747.30, www.admin.ch/ch/d/sr/c747_30.html) und für den Luftverkehr das Luftfahrtgesetz (LFG) vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0, www.admin.ch/ch/d/sr/c748_0.html) – *Honsell*, Schweizerisches Obligationenrecht, Besonderer Teil, 5., überarbeitete Auflage, Bern 1999, S. 339.

4 Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) – www.unecc.org/trans/conventn/cmr_e.pdf und www.admin.ch/ch/d/sr/0_741_611/index.html.

5 Art. 440(1) OR.

6 Art. 440(2) OR.

7 *Staehelin* in *Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2632.

8 BGE 107 II 242, gemäss *Staehelin* in *Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2632.

9 Art. 446 OR; *Staehelin* in *Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2659.

10 Art. 447(1) OR; BGE 102 II 256, gemäss *Staehelin* in *Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2659.

11 *Gauch – Aepli – Stöckli*, Präjudizienbuch zum OR, 2002, S. 921.

12 *Gauch – Aepli – Stöckli*, Präjudizienbuch zum OR, 2002, S. 917.

13 Art. 447(1) OR.

14 BGE 47 II 330 E. 2, gemäss *Gauch – Aepli – Stöckli*, Präjudizienbuch zum OR, 2002, S. 922.

wenn die Sendung so zerstört ist – z. B. durch einen Verkehrsunfall – dass ihre Auslieferung an den Empfänger wirtschaftlich keinen Sinn mehr macht.

In solchen Fällen ist der Frachtführer verpflichtet, den vollen Wert dieses Frachtgutes zu ersetzen. Für die Bemessung des vollen Sachwertes ist der Wert des Gutes am Ort und zur vertraglichen Zeit der Ablieferung massgebend.¹⁵ Im Falle des Verlustes gehören auch die allenfalls bereits bezahlten Frachtkosten, Zölle etc. zum Sachwert.¹⁶ Da in einem solchen Fall der Frachtführer seiner frachtvertraglichen Verpflichtung zur Ablieferung eines bestimmten Gutes nicht nachgekommen ist, kann er die Übernahme dieser Kosten vom Absender nicht verlangen.¹⁷

Gemäss der herrschenden Meinung schuldet der Frachtführer den vollen Wert des Gutes, auch wenn der Schaden dessen Betrag nicht erreicht. Diese Ansicht ist problematisch, da sie gegen den Grundsatz des Bereicherungsverbots verstösst.¹⁸

Ist ein Totalschaden entstanden, wird nur dieser Warenschaden vergütet, weil somit die Haftungsbeschränkung erschöpft ist.

Die erwähnte Bestimmung über die Höhe des Ersatzes ist dispositiv, darf also mit einer Vereinbarung zwischen den Parteien abgeändert werden.¹⁹

5. Haftung des Frachtführers für Teilschaden

Beschädigung, teilweiser Untergang des Gutes und Schäden aus der Verspätung in der Ablieferung sind als Teilschaden definiert. Für alle Schäden, die aus einem solchen Teilschaden entstanden sind, haftet der Frachtführer unter den gleichen Voraussetzungen und Vorbehalten wie beim Verlust des Gutes.²⁰ Das heisst, dass er nicht nur für den reinen Warenschaden haftet, sondern auch für die daraus resultierenden Folgeschäden – d. h. Güterfolge- (z. B. Aufräumarbeiten, Betriebsunterbruch) und Vermögensschäden – allerdings nur bis zum vollen Wert des Frachtgutes. Es stehen ihm gleiche Exkulpationsgründe zur Verfügung wie bei einem Totalschaden.

So bleibt der volle Wert des Frachtgutes in jedem Fall die höchste Limite seiner Haftung (anderweitige Vereinbarungen und grobfahrlässig oder absichtlich verursachte Schäden vorbehalten). Wenn sich z. B. eine Beschädigung mit einer Verspätung kumuliert, so dass der daraus entstandene Schaden höher ist als der Wert des transportierten Gutes, haftet der Frachtführer weiterhin nur bis zum vollen Wert. Ein höherer Schadenersatz darf jedoch auf Grund einer besonderen Verabredung begehrt werden.²¹

Es ist zu vermerken, dass der Warenwert als Haftungs-limite auch für einen Verspätungsschaden gilt, da sie nicht mit der Höhe der Fracht gekoppelt ist.

6. Haftungsbefreiungsgründe

Entsteht ein Schaden, während sich das Frachtgut in der Obhut des Frachtführers oder eines von ihm eingesetzten Unterfrachtführers befindet, haftet der Frachtführer für diesen Schaden.

Von seiner Haftung kann er sich befreien, wenn er beweist, dass der Verlust oder Untergang durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch ein Verschulden oder eine Anweisung des Absenders oder des Empfängers verursacht sei oder auf Umständen beruhe, die durch die Sorgfalt

eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.²²

Die Befreiungsgründe sind also auf drei Kategorien aufgeteilt. Bei natürlicher Beschaffenheit des Gutes kann es sich um verderbliche Ware handeln, die den geplanten Transport unbeschädigt nicht überstehen kann.

Der Absender ist verpflichtet, bestimmte Informationen über die Sendung, den Lieferort usw. dem Frachtführer bekannt zu geben.²³ Entsteht z. B. ein Verspätungsschaden dadurch, dass die Adresse des Empfängers unvollständig oder falsch war, kann sich der Frachtführer von der Haftung befreien. Als ein Verschulden des Absenders in diesem Sinne ist zu betrachten, wenn er den Frachtführer von dem besonders hohen Wert des Frachtgutes nicht unterrichtet hat.²⁴ Diese Angabe muss spätestens mit der Übergabe des Gutes zum Transport erfolgen.²⁵

Von der Haftung kann sich der Frachtführer auch befreien, wenn er nachweist, dass er die Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Frachtführers erfüllt hat. Diese Sorgfaltspflichten sollen die »des ordentlichen Frachtführers« sein.²⁶

7. Abdingbarkeit

Die Parteien eines Vertrages dürfen die Haftung für leichtfahrlässig verursachte Schäden zum voraus ausschliessen.²⁷ Ein Frachtführer darf dies z. B. mit seinen allgemeinen Bedingungen vorsehen. Ob ein solcher Ausschluss, obwohl gesetzlich erlaubt, kundenfreundlich und empfehlenswert ist, bleibt dahin gestellt.

Die Parteien dürfen einen niedrigeren Schadenersatz anstatt den vollen Wert der Ware vereinbaren.²⁸ Das tun auch viele Frachtführer, indem sie Bedingungen verwenden, die ihre Haftung meistens mit 8,33 Sonderziehungsrechte oder 15 Schweizer Franken pro Kilogramm beschränken. Sofern der Absender solche Bedingungen angenommen hat, gelten niedrigere Haftungsbeschränkungen als vertraglich vereinbart.

Erlaubt ist es auch, einen höheren Schadenersatz resp. ein den vollen Wert übersteigendes Interesse²⁹ vertraglich zu vereinbaren. In der Schweizer Praxis sind solche Vereinbarungen jedoch äusserst selten.

15 BGE 47 II 332, gemäss *Staehelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), *Obligationenrecht I* (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2659.

16 *Staehelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), *Obligationenrecht I* (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2659. Diese Auslegung entspricht dem Wortlaut des Art. 23(4) CMR.

17 *Staehelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), *Obligationenrecht I* (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2659.

18 *von Ziegler und Montanaro in Kren Kostkiewicz – Nobel – Schwander – Wolf*, OR Handkommentar, Schweizerisches Obligationenrecht, 2. Auflage, 2009, S. 1020.

19 Art. 447(3) OR.

20 Art. 448(1) OR.

21 Art. 448(2) OR.

22 Art. 447(1) OR.

23 Art. 441 OR.

24 Art. 447(2) OR.

25 *Staehelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), *Obligationenrecht I* (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2661.

26 *Staehelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), *Obligationenrecht I* (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2660.

27 Art. 100 OR.

28 Art. 447(3) OR.

29 *Ibid.*

8. Aufhebung der Haftungslimits

Eine zum voraus getroffene Verabredung, wonach die Haftung für rechtswidrige Absicht oder grobe Fahrlässigkeit ausgeschlossen sein würde, ist nichtig.³⁰ In anderen Worten, es darf gemäss dem Obligationenrecht die Haftung für rechtswidrige Absicht oder Grobfahrlässigkeit nicht ausgeschlossen werden. Ob sie beschränkt werden darf, sagt das Gesetz nicht ausdrücklich. Die erwähnte Norm ist jedoch als eine Freizeichnungsklausel zu verstehen, die sich sowohl auf Ausschlüsse als auch auf Beschränkungen bezieht.³¹

Auch ein zum voraus erklärter Verzicht auf Haftung für leichtes Verschulden kann nach Ermessen des Richters als nichtig betrachtet werden, wenn der Verzichtende zur Zeit seiner Erklärung im Dienst des anderen Teiles stand, oder wenn die Verantwortlichkeit aus dem Betriebe eines obrigkeitlich konzessionierten Gewerbes folgt.³²

9. Mängelrügefristen und Verwirkung

Trifft das Frachtgut in mangelhaftem oder beschädigtem Zustand am Bestimmungsort ein, ist dem Frachtführer sofort ein Vorbehalt zu machen. Ist kein Schaden äusserlich erkennbar, muss der Empfänger so schnell wie möglich die erhaltene Ware kontrollieren. Spätestens acht Tage nach deren Ablieferung ist dem Frachtführer ein Vorbehalt für einen entdeckten Schaden zu machen.³³

Der Vorbehalt muss nicht schriftlich gemacht werden, dies ist jedoch sicher zu empfehlen. Er muss mindestens einen Hinweis auf den entstandenen Schaden erhalten, z.B. »Ware nass« oder »eine Palette fehlt«. Ein blosser Stempel »Ware unter Vorbehalt angenommen« dient nicht als ein wirkungsvoller Vorbehalt.

Für die zu spät erhaltene oder verloren gegangene Ware sieht das Obligationenrecht keine Vorbehaltfristen vor.

Unterlässt der Empfänger die Einreichung eines Vorbehaltes und bezahlt die Fracht, hat er anerkannt, dass der Transport vereinbarungsgemäss und schadenfrei abgewickelt wurde. Deshalb erlöschen alle seine Ansprüche gegen den Frachtführer.³⁴ Es handelt sich somit um eine Verwirkungsfrist, die ex officio beachtet werden muss³⁵ und die vertraglich nicht abgeändert werden kann. Nur in Fällen von absichtlicher Täuschung und grober Fahrlässigkeit tritt die Verwirkung nicht ein.³⁶

10. Verjährung

Die Ersatzklagen gegen Frachtführer verjähren mit Ablauf eines Jahres. Die einjährige Frist läuft im Falle des Unterganges, des Verlustes oder der Verspätung von dem Tage hinweg, an dem die Ablieferung hätte geschehen sollen, im Falle der Beschädigung von dem Tage an, wo das Gut dem Adressaten übergeben worden ist.³⁷

Diese einjährige Verjährungsfrist gilt für die Forderungen gegen den Frachtführer, inklusive Zwischenfrachtführer, nicht jedoch für die Ansprüche des Frachtführers aus dem Frachtvertrag.

Die allgemeinen Verjährungsbestimmungen des Obligationenrechts³⁸ kommen für die Forderungen gegen den Frachtführer nur teilweise zur Anwendung. Die Verjährung wird unterbrochen durch Anerkennung der Forderung, Schuldbetreibung, Klage, Einrede, Eingabe im Konkurs und

Ladung zu einem Sühneversuch.³⁹ Mit der Unterbrechung beginnt die Verjährung von neuem.⁴⁰

Die erwähnte kurze Verjährungsfrist kommt nicht zur Anwendung, wenn der Frachtführer oder ein beigezogener Erfüllungsgehilfe den Schaden arglistig oder grobfahrlässig verursacht hat.⁴¹ In diesem Fall gilt die übliche zehnjährige Frist, die auch für die Ansprüche des Frachtführers gilt.⁴²

11. Übersicht – Frachtführerhaftung nach OR

Grundlage:	Art. 440–457 OR
Geltungsbereich:	Frachtverträge im nationalen Strassenverkehr
Haftungsregime:	Gefährdungshaftung (ohne Schuld, mit Ausschlüssen)
Haftungsdauer:	Obhut
Haftungsumfang:	Sach-, Verspätungs-, Vermögensschäden
Haftungslimits:	
• Güterschäden:	Warenwert
• Lieferfrist:	Warenwert
• Sonstige Vermögensschäden:	Warenwert
• Abdingbarkeit durch AGB:	möglich
Aufhebung der Limits:	Vorsatz, Grobfahrlässigkeit
Haftungsausschlüsse:	
– natürliche Beschaffenheit des Gutes	
– Verschulden oder Anweisung des Absenders/Empf.	
– Umstände, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten	
Besondere Risiken als Haftungsausschlüsse:	Keine
Ausgeschlossene Güter:	Keine
Haftung für die eingesetzten Frachtführer:	gegeben
Mängelrügefristen für Schäden (oder alle Ansprüche erlöschen):	
• Äusserlich erkennbar:	sofort bei Ablieferung
• Äusserlich nicht erkennbar:	8 Tage nach Ablieferung
• Lieferfristüberschreitung:	keine Regelung
Verjährung:	1 Jahr, bei GF und Vorsatz 10 Jahre
Frachtführerhaftpflichtversicherung:	keine Pflicht
Transportversicherung:	keine Pflicht

12. ASTAG-Bedingungen

Der Verband Schweizerischer Nutzfahrzeuge ASTAG hat die Allgemeinen Bestimmungen für Transporte innerhalb

30 Art. 100(1) OR.

31 BGE 102 II 263 ff. E. 4, gemäss *Gauch – Aepli – Stöckli*, Präjudizienbuch zum OR, 2002, S. 922. *Wiegand in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 592.

32 Art. 100(2) OR.

33 Art. 452(2) und (3) OR.

34 Art. 452(1) OR. Anders ist z.B. bei dem CMR-Übereinkommen, wo die Unterlassung eines Vorbehaltes die Umkehr der Beweislast als Folge hat.

35 *Stachelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2676.

36 Art. 452(1) OR.

37 Art. 454(1) OR.

38 Art. 127 ff. OR.

39 Art. 135 OR.

40 Art. 137(1) OR.

41 Art. 454(3).

42 Art. 127 OR.

der Schweiz/Frachtführerhaftungsbestimmungen (FFHB)⁴³ entworfen und seinen Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Die Haftung der Frachtführer ist in diesen Bedingungen leider nicht unwidersprüchlich und ausgewogen reguliert, so dass sie in der Praxis zu erheblichen Schwierigkeiten führt.

Die Haftung für leichtes Verschulden wird nämlich völlig weg bedungen.⁴⁴ Auf ersten Blick erleichtert diese Haftungsbeziehung den Frachtführern das Leben. Obwohl sie gesetzlich erlaubt ist, ist es jedoch schwierig, sie gegenüber der Kundschaft durchzusetzen.

Ein Frachtführer haftet somit nur, wenn er einen Schaden grobfahrlässig oder absichtlich verursacht hat. Bei Verlust oder Beschädigung des Transportgutes beschränkt sich der Umfang seiner Schadenersatzpflicht gemäss diesen Bedingungen auf den Wert des Gutes am Ort und zur Zeit seiner Übernahme zur Beförderung, maximal jedoch auf 15 SFr. pro Kilogramm effektives Frachtgewicht der beschädigten oder in Verlust geratenen Ware, inklusive Transportentgelt.⁴⁵ Vorgesehen ist auch eine maximale Haftung von 40.000.– SFr. pro Ereignis.⁴⁶ Zur Vergütung mittelbaren Schadens (z. B. entgangener Gewinn, Betriebsausfall usw.) besteht keine Verpflichtung.⁴⁷

Wie bereits erwähnt, darf gemäss OR die Haftung für rechtswidrige Absicht oder Grobfahrlässigkeit weder beschränkt noch ausgeschlossen werden. Eine Beschränkung der Haftung für rechtswidrige Absicht oder grobe Fahrlässigkeit mit 15 SFr. pro Kilogramm oder mit 40.000.– SFr. pro Ereignis und der Ausschluss der Haftung für mittelbare Schäden sind somit gesetzeswidrig und nichtig.

Die ASTAG-Bedingungen sehen vor, dass der Frachtführer für einen Verspätungsschaden nur dann haftet, wenn die Haftung dafür schriftlich vereinbart wurde, und in diesem Fall nur bis zum Betrag des vereinbarten Frachtentgeltes.⁴⁸ Die Anwendung dieser Bestimmung ist auch nicht unproblematisch – ist die Verspätung leichtfahrlässig verursacht worden, haftet der Frachtführer nicht da diese Haftung ausgeschlossen ist. Wurde sie grobfahrlässig oder absichtlich verursacht, haftet er für den ganzen verursachten Schaden, da in diesem Fall seine Haftung nicht beschränkt werden darf.

Gemäss diesen Bedingungen haftet der Frachtführer für Schäden, welche vom Zeitpunkt der Übernahme des Transportgutes bis zu seiner Ablieferung verursacht wurden. Neben den erwähnten Haftungsfragen, regulieren die ASTAG-Bedingungen unter anderem die Haftungsausschlüsse,⁴⁹ Vorbehaltfristen (ein Vorbehalt muss sofort und für äusserlich nicht erkennbare Schäden spätestens innerhalb von acht Tagen, der Tag der Ablieferung nicht mitgerechnet, schriftlich gemacht werden)⁵⁰ und die Pflichten des Absenders.⁵¹ Zu diesen Pflichten gehört z. B., dass bei Waren, deren Wert SFr. 15.– pro kg. bzw. ein Stückgewicht von 24.000 kg und/oder CHF 360.000 pro Fahrzeug übersteigt, der Absender den Wert un- aufgefördert deklarieren muss.

13. Allgemeine Bedingungen (2005) der SPEDLOGSWISS

Die AB SPEDLOGSWISS (früher AB SSV)⁵² sind Bedingungen des Verbandes schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen. Wenn vertraglich vereinbart, finden sie auch auf die inländische Strassentransporte Anwendung. Deshalb wird dieser Aspekt hier bereits präsentiert.

Wenn ein Frachtführer einen schweizerischen Strassentransport gemäss diesen Bedingungen ausführt, trägt er die

Frachtführerhaftung für die ganze Strecke, es sei denn, sein Einsatz bezieht sich nur auf eine Teilstrecke.⁵³

Für Verlust und Beschädigung haftet der Frachtführer bis 8,33 Sonderziehungsrechte pro Kilo Bruttogewicht.⁵⁴

Damit er für eine Überschreitung der Lieferfrist haftet, ist eine Lieferfristgarantie schriftlich zu vereinbaren, die mindestens den letzten Ablieferungstermin und den vereinbarten Aufpreis beinhalten muss.⁵⁵ Seine Haftung für einen Verspätungsschaden ist mit der Höhe des Frachtbetrages begrenzt.⁵⁶

In jedem Fall ist die Haftung des Frachtführers mit 20.000.– Sonderziehungsrechte pro Ereignis beschränkt.⁵⁷

Der Auftraggeber darf sein Interesse an der Lieferung deklarieren. Eine solche Ausserkraftsetzung betragslicher Haftungsbeschränkungen ist schriftlich zu vereinbaren. Die Vereinbarung muss mindestens die Höchsthaftungsgrenze und den Aufpreis beinhalten.⁵⁸

Der Auftraggeber muss hochwertige Güter (solche, die aufgrund ihres Wertes einer besonderen Behandlung bedürfen) in seinem Auftrag als solche bezeichnen.⁵⁹

14. Frachtführer AGB

Manche Frachtführer benutzen ihre eigenen Frachtführer-Bedingungen, in welchen die Obliegenheiten der Parteien und die Haftung des Frachtführers verschieden geregelt werden können. Ein Beispiel wird hier kurz dargestellt:

Der Frachtführer haftet für die Ware zwischen deren Übernahme und Ablieferung. Seine Haftung für Verlust und Beschädigung ist auf 15.– Fr. pro Kilogramm effektives Frachtgewichts beschränkt. Ansprüche auf Ersatz von mittelbaren, indirekten Folgeschäden, entgangenem Gewinn oder Betriebsausfall sind ausdrücklich ausgeschlossen. Haftung für Schäden aus Verspätung, wenn sie schriftlich vereinbart wurde, geht bis zur Höhe des Frachtpreises. Es sind folgende Ausschlüsse vorgesehen: Höhere Gewalt, Bruch der Produkte in sich selbst, Rost, innerer Verderb, Austrocknen, Auslaufen, Normaler Schwund, Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren und böswillige Beschädigung durch Dritte.

15. Verkehrshaftungsversicherung (VKH)

Abschluss einer Versicherung im Bereich Transport ist in der Schweiz nicht obligatorisch. Pflichtversicherungen gibt es keine. Jedem wirtschaftlichen Subjekt ist es überlassen selbst zu entscheiden, ob eine Sendung transportversichert oder seine Verkehrshaftung haftpflichtversichert wird.

43 www.astag.ch. Auf dieser Seite konnten wir jedoch den Text der Bedingungen nicht finden. Zu lesen sind sie auf www.gabriel.ch/content/stueckgut/1-Allg_Bestimmungen%20ASTAG%202008.pdf oder www.sidler-transport.ch/documents/FFHBASTAG2008_000.pdf.

44 Ziffer (4.)1 der ASTAG FFHB.

45 Ziffer (4.)7 der ASTAG FFHB.

46 Ibid.

47 Ibid.

48 Ziffer (4.)5 der ASTAG FFHB.

49 Ziffer (4.)3 der ASTAG FFHB.

50 Ziffer (4.)9 der ASTAG FFHB.

51 Ziffer (4.)2 der ASTAG FFHB.

52 www.spedlogswiss.com/pdf/ab_spe_d.pdf.

53 Art. 23 AB Spedlogswiss.

54 Art. 25(1) AB Spedlogswiss.

55 Art. 8 AB Spedlogswiss.

56 Art. 25(2) AB Spedlogswiss.

57 Art. 25(3) AB Spedlogswiss.

58 Art. 9 AB Spedlogswiss.

59 Art. 11 AB Spedlogswiss.

Auf dem Schweizer Markt gelten schon lange die unverbindlichen Musterbedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen, erarbeitet im Schweizerischen Versicherungsverband (SVV).⁶⁰ Den Versicherungsgesellschaften steht es frei, abweichende Wortlaute zu vereinbaren. In einem solchen Fall müssen jedoch Titel gewählt werden, welche sich deutlich von den Verbands-Empfehlungen unterscheiden, um Missverständnisse über den Deckungsumfang zu vermeiden.

Im Verkehrshaftpflichtbereich finden die Grundbestimmungen – Allgemeine Bedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen (GB-ABVH) 2006⁶¹ Anwendung. Sie regulieren die Fragen wie Dauer der Versicherung, Begrenzung der Deckung, Anzeigepflicht des Versicherungsnehmers, Prämienberechnung, Prämienzahlung und Prämienrückerstattung, Obliegenheiten im Schadenfall, Entschädigungsforderung und Feststellung der Haftpflicht sowie die Rechtsfragen.

Für die Frachtführer galten bis im 2008 die Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen (ABVH 1992 Frachtführer).⁶² In ihrem Artikel 10 beinhalten sie die Versicherungssummen für bestimmte Schadenarten und dürften deshalb aus Kartellgründen nicht mehr als Verbandsempfehlungen verwendet werden. Jede Versicherungsgesellschaft, die Verkehrshaftungen versichert, hatte die Wahl, entweder ganz neue eigene Bedingungen zu entwerfen, oder die vom SVV empfohlenen ABVH Frachtführer zu eigenen Bedingungen anzupassen. Die Schweizer Gesellschaften haben sich vorwiegend für die zweite Variante entschieden, indem sie bei den ersten neun Artikel nur einige relativ geringfügige Änderungen angebracht und für den Artikel 10 ganz neue Lösungen gefunden haben.

16. Versicherte Risiken

Gemäss den vorwiegend übernommenen Bedingungen umfasst der Versicherungsschutz die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers als Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Frachtguts sowie für Überschreitung der Lieferfrist. Versichert ist ausserdem die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers für die unmittelbar mit der Güterbeförderung zusammenhängenden Nebenleistungen wie Zwischenlagerung, Verzollung, Verwiegen, Verpacken, Umpacken, Musterziehen.⁶³

Soweit ein versicherter Schaden vorliegt oder unmittelbar droht, übernimmt der Versicherer die Kosten der Intervention durch die Beauftragten des Versicherers, zur Verhütung oder Minderung des Schadens, für die Abwehr unberechtigter Ansprüche, die im Rahmen der gewährten Versicherung gegen den Versicherungsnehmer erhoben werden, und für die behördlich angeordnete Bergung und/oder Vernichtung oder Beseitigung des beschädigten Guts, sofern nicht ein anderer Versicherer leisten muss.⁶⁴ Zusätzlich sind die Beiträge zur Havarie-Grosse, die gemäss einer rechtsgültigen Dispatche auf die verladenen Fahrzeuge entfallen, versichert.⁶⁵

17. Ausschlüsse

Nicht versichert sind die Folgen von vorsätzlichem Verhalten des Versicherungsnehmers und bei dessen Grobfahrlässigkeit ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung in einem dem Grade des Verschuldens entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Die Folgen von vorsätzlichem Verhalten der mit der Führung oder Begleitung des Fahrzeuges beauftragten Personen oder der Unterfrachtführer sind auch nicht versichert. Bei

deren Grobfahrlässigkeit ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung zu kürzen, es sei denn, der Versicherungsnehmer hat alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet.

Von der Versicherung sind auch die Folgen von unrichtiger Deklaration, Verletzung von Vorschriften, Beschlagnahme durch Behörde, Krieg, Streik, Unruhen und ähnliches ausgeschlossen. Nicht versichert sind Transporte mit ungeeigneten Fahrzeugen.

Ohne besondere Vereinbarung sind weiterhin nicht versichert: Wertpapiere, Urkunden, Edelmetalle, Banknoten, Bijouteriewaren, Schmuckuhren, Kunstgegenstände und Gegenstände, die den vereinbarten Liebhaberwert übersteigen, sowie lebende Tiere.

Manche Gesellschaften haben in ihren Bedingungen die Ausschluss-Liste ergänzt und verlängert.

18. Obliegenheiten im Schadenfall

Nach dem Schadeneintritt muss der Versicherungsnehmer das Schadeneignis resp. die Schadenersatzansprüche dem Versicherer unverzüglich anzeigen. Bei der Ermittlung des Sachverhaltes und der Ablehnung unberechtigter Ansprüche ist er verpflichtet, den Versicherer zu unterstützen. Er muss auch für die Schadenminderung sorgen und eventuell die Polizei verständigen.

Ohne Zustimmung des Versicherers ist der Versicherungsnehmer nicht berechtigt, Haftpflichtansprüchen ganz oder teilweise anzuerkennen, bindende Zahlungen zu leisten oder Schadenersatz von Dritten anzunehmen.⁶⁶ Der Versicherungsnehmer ist zur Wahrung der Rückgriffsrechte verpflichtet, d.h. er muss die Rechte gegenüber Dritten, die für den Schaden haftbar gemacht werden können, sicherstellen.⁶⁷

Wird eine Obliegenheit verletzt, ist der Versicherer von jeder Leistungspflicht befreit.⁶⁸

19. Versicherungsmaximum

In der Regel bewegen sich die Versicherungssummen in den Frachtführerhaftpflicht-Policen zwischen 100.000.– und 2.000.000.– Franken (zwischen ca 67.000.– und 1.330.000.– Euro) pro Ereignis und pro Fahrzeug.

Wie bereits erwähnt, beinhalten ab 2008 die vom SVV empfohlenen Bedingungen keine Beträge, z. B. Versicherungssummen oder Selbstbehalte. Jeder Gesellschaft ist es freigestellt, diese Beträge zu bestimmen resp. mit dem Kunden zu vereinbaren.

In den früheren Verbandsbedingungen⁶⁹ galten im Rahmen der Versicherungssumme folgende Leistungsbegrenzungen:

60 www.svv.ch.

61 Unverändert z. B. auf der Seite www.allianz-suisse.ch/suisse/pdf/ab_transport_grundbestimmungen_d.pdf zu finden, leicht abgeändert (an die Gesellschaft angepasst) auf der Seite www.vaudoise.ch/_library/cga/de/compagnies/TSM_CGA_RC_Camionneur_DB_2006_D.pdf oder [www.baloise.ch/webdols/chbs510.nsf/URLOpen!GB_ABVH_412.1036d_2006.pdf/\\$FILE!GB_ABVH_412.1036d_2006.pdf](http://www.baloise.ch/webdols/chbs510.nsf/URLOpen!GB_ABVH_412.1036d_2006.pdf/$FILE!GB_ABVH_412.1036d_2006.pdf).

62 www.allianz-suisse.ch/suisse/pdf/ab_transport_frachtfuehrer_abvh_d.pdf.

63 Art. 2 ABVH Frachtführer.

64 Art. 3(1) ABVH Frachtführer.

65 Art. 3(2) ABVH Frachtführer.

66 Art. 11 GB ABVH 1980.

67 Art. 12 GB ABVH 1980.

68 Art. 13 GB ABVH 1980.

69 Art. 10 ABVH 1992 Frachtführer.

– Bei Verlust und Beschädigung, auch bei Nebenleistungen, für Schäden, welche die Güter nicht unmittelbar betreffen: 10 % der Versicherungssumme, höchstens Fr. 25.000.–

– Für Überschreitung der Lieferfrist: Fr. 10.000.–

– Für Nachnahmeerhebungen: Fr. 10.000.–

– Für Bergungs-, Vernichtungs- und Beseitigungskosten: 10 % der Versicherungssumme, höchstens Fr. 25.000.–

Die Basler Versicherungen zum Beispiel begrenzen ihre Leistung für mittelbare Schäden mit 12 % der Versicherungssumme, höchstens Fr. 30.000.–, für die Überschreitung der Lieferfrist und die Nachnahmeerhebungen mit Fr. 12.000.– und für Bergungs-, Vernichtungs- und Beseitigungskosten mit 12 % der Versicherungssumme, höchstens Fr. 30.000.–.⁷⁰

Die TSM Versicherungs-Gesellschaft hat die Leistungsbegrenzungen aus den früheren Verbands-Bedingungen unverändert in die eigenen übernommen.⁷¹

Die Allianz Suisse hat den Artikel 10 gestrichen⁷² und legt in jeder Versicherungspolice die Leistungsbegrenzungen fest.

B. Spediteure

20. Wer ist Spediteur?

Spediteur ist, wer gegen Vergütung die Versendung oder Weitersendung von Gütern für Rechnung des Versenders, aber in eigenem Namen, zu besorgen übernimmt.⁷³

Gemäss dieser einen und einzigen Bestimmung, die die Tätigkeiten des Spediteurs im Obligationenrecht reguliert, übernimmt es der Spediteur, einen Transport von Gütern zu organisieren, dass heisst, zu besorgen und zu überwachen, ohne ihn selbst auszuführen.⁷⁴ Somit verpflichtet er sich, einen oder mehrere Frachtverträge abzuschliessen, um den Transport abzuwickeln.⁷⁵ Der Speditionsvertrag beinhaltet somit einen Rechtshandlungsauftrag.⁷⁶

Diese Bestimmung befindet sich im Titel über die Kommission, und der Spediteur ist als Kommissionär zu betrachten. Somit haftet er nicht für den Erfolg, sondern lediglich für die sorgfältige Ausführung des Vertrages.⁷⁷

Neben dieser Hauptpflicht – einen Transport zu organisieren – kann der Spediteur viele Nebenpflichten übernehmen, wie Verpackung, Verzollung, Lagerung der Ware. Diese Nebenpflichten unterstehen den jeweiligen speziellen Rechtsverhältnissen.⁷⁸

In seinen Vermittlungstätigkeiten ist der Spediteur also als Kommissionär zu betrachten. Nur in Bezug auf den Transport der Güter steht er unter den Bestimmungen über den Frachtvertrag.⁷⁹ Somit unterliegt der Spediteur zwei verschiedenen rechtlichen Régimes oder Haftungsordnungen. Für Organisation und speditionelle Vorbereitungshandlungen unterliegt er dem Kommissionsrecht mit Weiterverweisung auf das Auftragsrecht; in Bezug auf den Transport der Güter unterliegt er als sog. Transportschadensgarant dem Frachtrecht.⁸⁰

Als indirekter Stellvertreter übernimmt der Spediteur im eigenen Namen die Rolle seines Auftraggebers, des Absenders.⁸¹ Er handelt für fremde Rechnung. Für seine Bemühungen erhält er eine Provision.⁸² Weiter hat er Anspruch auf Ersatz seiner Auslagen.⁸³ Das Element der Provision eignet sich jedoch schlecht als Abgrenzungskriterium vom Frachtvertrag.⁸⁴

21. AB Spedlogswiss

Schweizer Spediteure sind fast ausnahmslos Mitglieder des Verbandes schweizerischer Speditions- und Logistik-

unternehmen (Spedlogswiss)⁸⁵ und verwenden die Allgemeinen Bedingungen (2005) der Spedlogswiss als ihre eigenen.⁸⁶

Diese Bedingungen ergänzen die spärlichen gesetzlichen Bestimmungen. Sie finden auf alle Aufträge Anwendung, welche von Verbandsmitgliedern ausgeführt werden, soweit ihnen nicht zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen. Sie umfassen die gesamten in ihnen näher umschriebenen Tätigkeitsbereiche des Spediteurs. Von den AB Spedlogswiss abweichende Vereinbarungen können jedoch getroffen werden.

Die AB Spedlogswiss finden also auf fast alle in Zusammenhang mit einem Transport stehenden Speditionsaufträge in der Schweiz Anwendung.

22. Tätigkeitsbereiche

In den AB Spedlogswiss sind die fünf Bereiche, in denen ein Spediteur tätig sein kann, genau aufgezählt.⁸⁷

1. Der Spediteur als Vermittler (schliesst auf Rechnung des Auftraggebers Verträge ab).
2. Der Spediteur als Frachtführer
 - bei Selbsteintritt
 - bei Ausstellung eigenes Transportdokumentes (Air Waybill, Multimodal Transport Document)
 - bei rein europäischen Landtransporten (ausgenommen reine Bahntransporte), es sei denn, er bezeichnet sich ausdrücklich als Vermittler und handelt auch als solcher.
3. Der Spediteur als reiner Lagerhalter
4. Der Spediteur als Reedereiagent
5. Der Spediteur als Erbringer von weiteren Dienstleistungen (sie können direkt, indirekt oder überhaupt nicht in Zusammenhang mit einem Transport stehen).

23. Haftung des Spediteurs

Der Spediteur haftet seinem Auftraggeber für sorgfältige Ausführung des Auftrages.⁸⁸

70 [www.baloise.ch/webdols/chbs510.nsf/URLOpen/ABVH_Frachtfuhrer_412.1027d_2006.pdf/\\$FILE/ABVH_Frachtfuhrer_412.1027d_2006.pdf](http://www.baloise.ch/webdols/chbs510.nsf/URLOpen/ABVH_Frachtfuhrer_412.1027d_2006.pdf/$FILE/ABVH_Frachtfuhrer_412.1027d_2006.pdf).

71 www.vaudoise.ch/_library/cga/de/compagnies/TSM_CGA_RC_Camioneurs_200801_D.pdf.

72 www.allianz-suisse.ch/suisse/pdf/STFA012D.pdf.

73 Art. 439 OR.

74 *Giovanna Montanaro*, Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern, 2001, S. 1.

75 *Stachelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2624.

76 *Ibid.*

77 *Stachelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2625.

78 *Ibid.*

79 Art. 439 OR.

80 *Benz im Honsell* (Hrsg.), Kurzkomentar Obligationenrecht, Art. 1–529, 1. Auflage, 2008, S. 1625.

81 *Ibid.*

82 Art. 432(1) OR.

83 Art. 431 OR.

84 *Benz im Honsell* (Hrsg.), Kurzkomentar Obligationenrecht, Art. 1–529, 1. Auflage, 2008, S. 1625.

85 www.spedlogswiss.ch.

86 www.spedlogswiss.com/pdf/ab_spe_d.pdf, diese Version in Kraft seit dem 1. 7. 2005.

87 Art. 2 AB Spedlogswiss.

88 Art. 19 AB Spedlogswiss.

Der Spediteur ist jedoch von jeder Haftung befreit, wenn ein Schaden durch Umstände entstanden ist, die weder der Spediteur noch seine Unterbeauftragten vermeiden und/oder deren Folgen sie nicht abwenden konnten.⁸⁹

Die Haftung des Spediteurs beim Selbsteintritt im inländischen Strassentransport ist bereits dargestellt worden. Im grenzüberschreitenden Strassentransport haftet er gemäss dem CMR-Übereinkommen. Die Tätigkeiten als Lagerhalter und Reedereiagent fallen nicht in Rahmen dieser Darstellung. Deshalb werden noch kurz seine Tätigkeiten als Vermittler und als Erbringer von weiteren Dienstleistungen präsentiert.

24. Spediteur als Vermittler

Ist ein Spediteur als reiner Vermittler tätig, haftet er bei Bezug von Unterbeauftragten nur für deren sorgfältige Auswahl und Instruktion.⁹⁰

Im Schadenfall, den ein Unterbeauftragter zu verantworten hat, macht der Spediteur die Forderung beim Verantwortlichen geltend, resp. geht auf Rechnung und Gefahr des Auftraggebers gegen den Unterbeauftragten (gegen Kommission) vor. Auf Verlangen tritt er dem Auftraggeber seine Rechte gegen den Unterbeauftragten ab.⁹¹

Die Haftung des Spediteurs als Vermittler ist begrenzt:

- für Verlust oder Beschädigung auf 8,33 SZR pro kg Brutto
- für Verspätungsschäden auf die Höhe des Frachtbetrages
- für Schäden aus weiteren Dienstleistungen auf den entstandenen Schaden.

Gesamthaft beträgt seine Höchsthaftung 20.000 SZR pro Ereignis.⁹²

25. Spediteur als Erbringer von weiteren Dienstleistungen

Wenn der Spediteur die weiteren Dienstleistungen selbst (und nicht als Vermittler) durchführt, ist seine Haftung begrenzt

- für Verlust oder Beschädigung auf 8,33 SZR pro kg Brutto
- für weitere Dienstleistungen (Zollabfertigungen, Logistikgeschäfte usw.) auf die Höhe des entstandenen Schadens.
- Gesamthaft beträgt seine Höchsthaftung 20.000 SZR pro Ereignis.⁹³

26. Verjährung

Gemäss den AB Spedlogswiss, verjähren sämtliche Ansprüche gegen den Spediteur nach einem Jahr, zwingende gesetzliche Bestimmungen vorbehalten.⁹⁴

Die zwingende Bestimmung ist im Obligationenrecht zu finden.⁹⁵ Sie sieht eine Verjährungsfrist von zehn Jahren für alle Forderungen vor, für die das Bundeszivilrecht nicht etwas anderes bestimmt. Wie bereits erwähnt, sieht das Obligationenrecht für die Ersatzklagen gegen Frachtführer eine einjährige Verjährungsfrist vor.⁹⁶ Diese einjährige Frist gilt auch für die Forderungen gegen den Spediteur, wenn er als Frachtführer haftet. Für seine Tätigkeiten als Vermittler oder bei anderen Dienstleistungen gilt die zehnjährige Verjährungsfrist.⁹⁷

Die Verjährungsfrist läuft vom Zeitpunkt der Ablieferung des Transportgutes oder von dem Tage an, an dem die Ablieferung hätte geschehen sollen. Bei anderen Dienstleistungen beginnt die Verjährungsfrist mit dem Tag, an dem die Dienstleistung erbracht wurde oder hätte erbracht werden sollen.⁹⁸

27. Haftungsübersicht Spedition

Grundlage: OR, AB Spedlogswiss
Geltungsbereich: Speditions-, Fracht-, Lager-, Reedereiagent- und Logistikverträge
Haftungsregime: Gefährdungshaftung (ohne Schuld, mit Ausschlüssen)
Haftungsumfang: Verlust, Beschädigung, Verspätungsschäden, Schäden aus weiteren Dienstleistungen

Haftungslimits:

• Spediteur als Vermittler:

- für Verlust oder Beschädigung: Wert oder 8,33 SZR/kg brutto
- für Verspätungsschäden: Höhe des Frachtbetrages
- für Schäden aus weiteren Dienstleistungen: Der entstandene Schaden
- Höchsthaftung pro Ereignis: 20.000 SZR

• als Erbringer von weiteren Dienstleistungen:

- für Verlust oder Beschädigung: Wert oder 8,33 SZR/kg brutto
- für Schäden aus weiteren Dienstleistungen: Der entstandene Schaden
- Höchsthaftung pro Ereignis: 20.000 SZR

Aufhebung der Limits: Vorsatz, grobe Fahrlässigkeit

Haftungsausschlüsse: Umstände, die weder der Spediteur noch seine Unterbeauftragten vermeiden und/oder deren Folgen sie nicht abwenden konnten.

Spediteurhaftpflicht-

versicherung: keine Pflicht

Transportversicherung: auf ausdrückliches schriftliches Verlangen des Auftraggebers

Mängelrügefristen für Schäden (oder alle Ansprüche erlöschen)

- Äußerlich erkennbar: sofort bei Ablieferung
- Äußerlich nicht erkennbar: 8 Tage nach Ablieferung
- Lieferfristüberschreitung: keine Regelung

Verjährung:

- als Frachtführer 1 Jahr
- für andere Tätigkeiten, bei GF und Vorsatz 10 Jahre

28. Verkehrshaftungsversicherung (VKH)

Für die Versicherung von Spediteur-Haftpflicht gelten die gleichen Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen (GB-ABVH 2006) wie für die Frachtführer-Haftpflicht.⁹⁹

Im Jahre 2008 hat der Schweizerische Versicherungs-

89 Art. 20 AB Spedlogswiss.

90 Art. 21 AB Spedlogswiss; Giovanna Montanaro, Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern, 2001, S. 34.

91 Art. 21 AB Spedlogswiss.

92 Art. 22 AB Spedlogswiss.

93 Art. 26 AB Spedlogswiss.

94 Art. 32 AB Spedlogswiss.

95 Art. 127 OR.

96 Art. 454(1) OR.

97 *Stachelin in Honsell – Vogt – Wiegand* (Hrsg.), Obligationenrecht I (Basler Kommentar), 4. Auflage, 2007, S. 2629.

98 Art. 32 AB Spedlogswiss.

99 www.allianz-suisse.ch/suisse/pdf/ab_transport_grundbestimmungen_d.pdf.

verband die Allgemeinen Bedingungen (AB) für die Versicherung von Verkehrshaftungen – Spediteurhaftpflicht (ABVH Spediteure 2008),¹⁰⁰ die Zusatzbedingungen (ZB) zu den Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen – (Spediteurhaftpflicht gemäss ABVH Spediteure 2008) – Frachtführerhaftpflicht sowie die Zusatzbedingungen (ZB) zu den Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen (Spediteurhaftpflicht gemäss ABVH Spediteure 2008) – Transportdokumente mit Auslieferungsverpflichtung neu gestalten.

Gemäss den ABVH Spediteure 2008 gilt die Versicherung für Spediteure, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass sie ihre Tätigkeit aufgrund der neusten Ausgabe der Allgemeinen Bedingungen der Spedlogswiss – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen (AB Spedlogswiss) – ausüben und diese vereinbart haben.¹⁰¹

Versichert ist die Haftpflicht des Versicherungsnehmers gegenüber seinem Auftraggeber für Sach- und Vermögensschäden aufgrund der Allgemeinen Bedingungen der Spedlogswiss, neuste Ausgabe, bzw. – falls diese durch einen richterlichen Beschluss ausser Kraft gesetzt werden – gemäss den einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts.¹⁰² Der Versicherungsschutz gilt ausschliesslich für die Tätigkeiten des Spediteurs die, gemäss deren Aufzählung in den AB Spedlogswiss, im Versicherungsvertrag aufgeführt sind.

Schliesst der Versicherungsnehmer Verträge ab, die eine weitergehende Haftung als AB Spedlogswiss, neuste Ausgabe, vorsehen, ist diese Haftung nur versichert, wenn sie mit dem Versicherer ausdrücklich vereinbart ist.¹⁰³ Von europäischen Behörden gegen den Versicherungsnehmer direkt geltend gemachte Zoll- und Verbrauchssteuerforderungen sind auch versichert.¹⁰⁴

29. Ausschlüsse

Nicht versichert¹⁰⁵ sind unter anderen die Folgen von vorsätzlichem Verhalten des Versicherungsnehmers (bei Grobfahrlässigkeit wird gekürzt), von vorsätzlichem Verhalten des Fahrers oder des Unterfrachtführers (bei Grobfahrlässigkeit wird gekürzt, es sei denn, der Versicherungsnehmer hat alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet), von unrichtiger Deklaration, Verletzung von Vorschriften, Beschlagnahme durch Behörde, Krieg oder kriegsähnlichen Ereignissen, Streik, Unruhen, Terrorismus und Kernenergie.

Ferner sind nicht versichert Strafen und Bussen aller Art, Schäden in eigenen und fremden Lagern, Forderungen aus Lieferfristgarantien, die nicht ausdrücklich mit dem Versicherer vereinbart sind sowie Ansprüche aus Personenschäden.

30. Versicherungsmaximum

In der Regel bewegen sich die Versicherungssummen in den Spediteurhaftpflicht-Policen zwischen 1.000.000.– und 5.000.000.– Franken (zwischen ca 663.000.– und 3.314.000.– Euro) pro Ereignis.

In den früheren Verbandsbedingungen galten noch für Zoll und Verbrauchssteuer 100.000.– Franken pro Ereignis und 300.000.– Franken pro Jahr. Aus den bereits erwähnten Gründen beinhalten die jetzt geltenden Bedingungen diese Versicherungssummen nicht mehr. Als Orientierung können sie jedoch noch immer dienen.

C. Regresse

31. Schadenersatzforderung

In der Schweiz ist ein Transportversicherer in der Regel vorleistungspflichtig. Dass heisst, es ist üblich, dass ein Transportversicherer zuerst einen Schaden erledigt und dann einen Regress gegen den Schadenverursacher stellt. Für einen geschädigten Versicherungsnehmer ist es in der Regel auch viel einfacher und schneller, den Schadenersatz vom eigenen Versicherer zu erhalten, als einen Anspruch gegen den haftpflichtigen Schadenverursacher geltend zu machen. Er ist jedoch nicht verpflichtet, diesen Weg zu gehen. Vielmehr hat er die Wahl, die Forderung an den eigenen Transportversicherer oder an den Schadenverursacher zu stellen.

Diese Wahlmöglichkeit ergibt sich aus dem Obligationenrecht, in dem Personen, die dem Geschädigten für einen Schaden aus unerlaubter Handlung, Vertrag oder Kausalität haften, für den ganzen Schaden solidarisch haften.¹⁰⁶

32. Regressvoraussetzungen

Bezahlt ein Transportversicherer einen Schaden, geht der Ersatzanspruch auf ihn über.¹⁰⁷ Es handelt sich dabei um eine Legalzession, obwohl der Randtitel vom Regressrecht des Versicherers spricht.¹⁰⁸ Eine Abtretungserklärung des Versicherungsnehmers ist für den Übergang der Rechte nicht notwendig.

Die erworbenen Rechte eines Transportversicherers gleichen jedoch nicht vollständig den Anspruchsrechten eines Geschädigten. Wenn der Versicherungsvertrag dem Schweizer Recht unterworfen ist, besitzt der Transportversicherer ein Regressrecht gegen den Frachtführer nur dann, wenn dieser selbst oder sein Fahrer absichtlich oder grobfahrlässig einen Schaden verursacht hat.¹⁰⁹

In anderen Worten, in einer grossen Anzahl der Fällen, in welchen ein Transportversicherer einen leichtfahrlässig verursachten Schadenfall vergütet hat, kann er gegen den Schaden verursachenden Frachtführer keinen Regress einleiten.

33. Regressordnung

Ist ein Schaden grobfahrlässig oder vorsätzlich verursacht worden, kann also der Transportversicherer gegen den Schadenverursacher Rückgriff nehmen.

Gemäss der geltenden Regressordnung, trägt in der Regel derjenige in erster Linie den Schaden, der ihn durch unerlaubte Handlung verschuldet hat, und in letzter Linie derjenige, der ohne eigene Schuld und ohne vertragliche Verpflichtung nach Gesetzesvorschrift haftbar ist.¹¹⁰ Ein kausal haftender, der ohne Vertrag und ohne Verschulden haftet, kann somit gegen einen aus Vertrag haftenden regressieren, und die

100 www.allianz-suisse.ch/suisse/pdf/STFA013D.pdf.

101 Art. 1 ABVH Spediteure 2008.

102 Art. 2.1 ABVH Spediteure 2008.

103 Art. 2.2 ABVH Spediteure 2008.

104 Art. 2.3 ABVH Spediteure 2008.

105 Art. 4 ABVH Spediteure 2008.

106 Art. 50(1) und 51(1) OR.

107 Art. 72(1) des Bundesgesetzes über den Versicherungsvertrag (VVG) vom 2. April 1908.

108 Graber bei Honsell – Vogt – Schnyder, Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (VVG), 2000, S. 961.

109 Bundesgerichtsentscheid *Gini/Durlemann* BGE 80 II 247.

110 Art. 51(2) OR.

beiden gegen denjenigen, der mit Verschulden haftet. Ob und in welchem Umfange die Beteiligten Rückgriff gegeneinander haben, wird durch richterliches Ermessen bestimmt.¹¹¹

Sowohl ein Transportversicherer als auch ein Frachtführer haften aus Vertrag. Hat ein Transportversicherer einen Schaden vergütet, ist er seiner vertraglichen Verpflichtung nachgegangen. Ihn trifft kein Verschulden, somit »haftet« er auch nicht. Muss ein Frachtführer einen Schaden bezahlen, ist dies nicht aus Erfüllung seines Frachtvertrages, sondern wegen der Verletzung dieses Vertrages. Die vertragliche Haftung des Transportversicherers und des Frachtführers ist somit keine gleiche, da den Frachtführer ein Verschulden trifft. Aus diesem Grund sind Regressansprüche des Transportversicherers, sofern der Schaden grobfahrlässig oder vorsätzlich verursacht wurde, gegen den Frachtführer erlaubt.

34. Empfohlene Literatur

- *Christoph Aisslinger*, Die Haftung des Strassenfrachtführers und die Frachtführerhaftpflicht-Versicherung, Zürich 1975

- *Heinrich Honsell*, Schweizerisches Obligationenrecht – Besonderer Teil, 5., überarbeitete Auflage, Bern 1999
- *Honsell – Vogt – Schnyder*, Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (VVG), Basel 2001
- *Giovanna Montanaro*, Die Haftung des Spediteurs für Schäden an Gütern – Unter besonderer Berücksichtigung des Lufttransportes und der Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteurverbandes (AB SSV), Zürich 2001
- *Gauch – Aepli – Stöcki*, Präjudizienbuch zum OR, Rechtsprechung des Bundesgerichts, Zürich 2002
- *Honsell – Vogt – Wiegand*, Basler Kommentar, Obligationenrecht I, Art. 1–529 OR, 4. Auflage, Basel 2007
- *Honsell* (Hrsg.), Kurzkomentar Obligationenrecht, Art. 1–529, 1. Auflage, 2008
- *Kren Kostkiewicz – Nobel – Schwander – Wolf*, OR Handkommentar, Schweizerisches Obligationenrecht, 2. Auflage, 2009.

111 Art. 50(2) OR.

Maritime Piracy Revisited: Implications for Insurance, Shipping and Trade

Dr Kyriaki Noussia*, Hamburg

Abstract

In the light of the increased number of vessel piracy incidents during 2008 and already in early 2009, in the maritime area off the Somali coast, this article critically discusses the status quo of maritime piracy, the nature of insurance coverage for maritime piracy – in particular the regulation and coverage of insurance for such risks, the implications for the shipping, insurance and trade sectors and the relationship of piracy and terrorism insurance.

Maritime Piracy Revisited: Implications for Insurance, Shipping and Trade

Introduction

Unquestionably, piracy is a maritime phenomenon.¹ However, many of us could never have thought about maritime piracy in the 21st century.² The beginning of Somalia's civil war in the early 1990s³ together with Somalia's location at the Horn of Africa provided ripe conditions for the growth of maritime piracy in the early 1990s, however, it was only in recent years that systematic maritime pirate activity began to

increase,⁴ thus transforming the high seas off Somalia to a highly dangerous place⁵ and severely affecting trade, shipping and insurance.⁶

2 *A Yanchinov*, »Updated Piracy: Somalia's Experiences«, available at <http://articlesunitedstates.spaces.live.com>, accessed on 21/02/2009.

3 In the early 1990s; See http://en.wikipedia.org/wiki/Somali_pirate, accessed on 11 February 2009.

4 After Ethiopia invaded Somalia in December 2006; See http://en.wikipedia.org/wiki/Somali_pirate, accessed on 11 February 2009.

5 In 2005 and 2007 attacks or attempted attacks against shipping in international waters off East Africa exceeded reported incidents for the traditional piracy hotspots of the Malacca Straits and the South China Seas combined. The most recent piracy incident was the kidnapping of the MV »Longchamp« off the Horn of Africa, in late January 2009. The German vessel, laden with liquefied petroleum gas was the third seizure in 2009, according to the IMO. MV »Longchamp« is owned by a German shipping company and Hamburg's public prosecutor has opened an investigation in respect of this. The German military has also reported two more suspected attempts by pirates to attack ships in the Gulf of Aden, on the same day that MV »Longchamp« was captured. A German navy frigate received an emergency call from the cargo ship »European Champion« reporting that it was being followed by a skiff. A military statement said the skiff backed off after the German ship sent its on-board helicopter to the scene. A second cargo ship, the »Eleni G.«, radioed that it was being pestered by several skiffs. A German frigate sailed toward the ship, which shook off the suspected pirates; See *D Guilfoyle*, »Piracy Off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy Efforts«, ICLQ 2008, 57(3), 690–699, 690–691; See Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council Resolution 1724 (2006), UN Doc. S/2007/436 (18 July 2007) [»Somalia Monitoring Group Report«], para 90; See *A Yanchinov*, »Updated Piracy: Somalia's Experiences«, <http://articlesunitedstates.spaces.live.com>, accessed on 21/02/2009; See http://news.yahoo.com/s/ap/20090129/ap_on_re_af/piracy/print, accessed on 11 February, 2009.

6 *A Yanchinov*, »Updated Piracy: Somalia's Experiences«, <http://articlesunitedstates.spaces.live.com>, accessed on 21/02/2009

* Currently (2007–2010) Alexander von Humboldt Research Fellow, Max Planck Institute for Comparative and Private International Law, Hamburg & Faculty of Law, University of Hamburg, Hamburg, Germany.

1 In modern parlance it is also used metaphorically in the non-maritime context as well, mainly in relation to infringement of intellectual property rights; See *J Xu*, »Piracy As A Maritime Offence: Some Public Policy Considerations«, JBL, 2007, Sep., 639–655, 639.