

«Neuere Entwicklungen in der Kobotage»

Rechtsprobleme aus der Sicht der Schweiz

Lars Gerspacher

7. Juni 2010

Übersicht

- Die Rolle der Schweiz in Europa
- Das Abkommen über den Landverkehr
- Verordnung Nr. 1072/2009 aus der Sicht der Schweiz
- Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage
- Zwei Praxisbeispiele
- Zusammenfassung

Übersicht

- Die Rolle der Schweiz in Europa
- Das Abkommen über den Landverkehr
- Verordnung Nr. 1072/2009 aus der Sicht der Schweiz
- Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage
- Zwei Praxisbeispiele
- Zusammenfassung

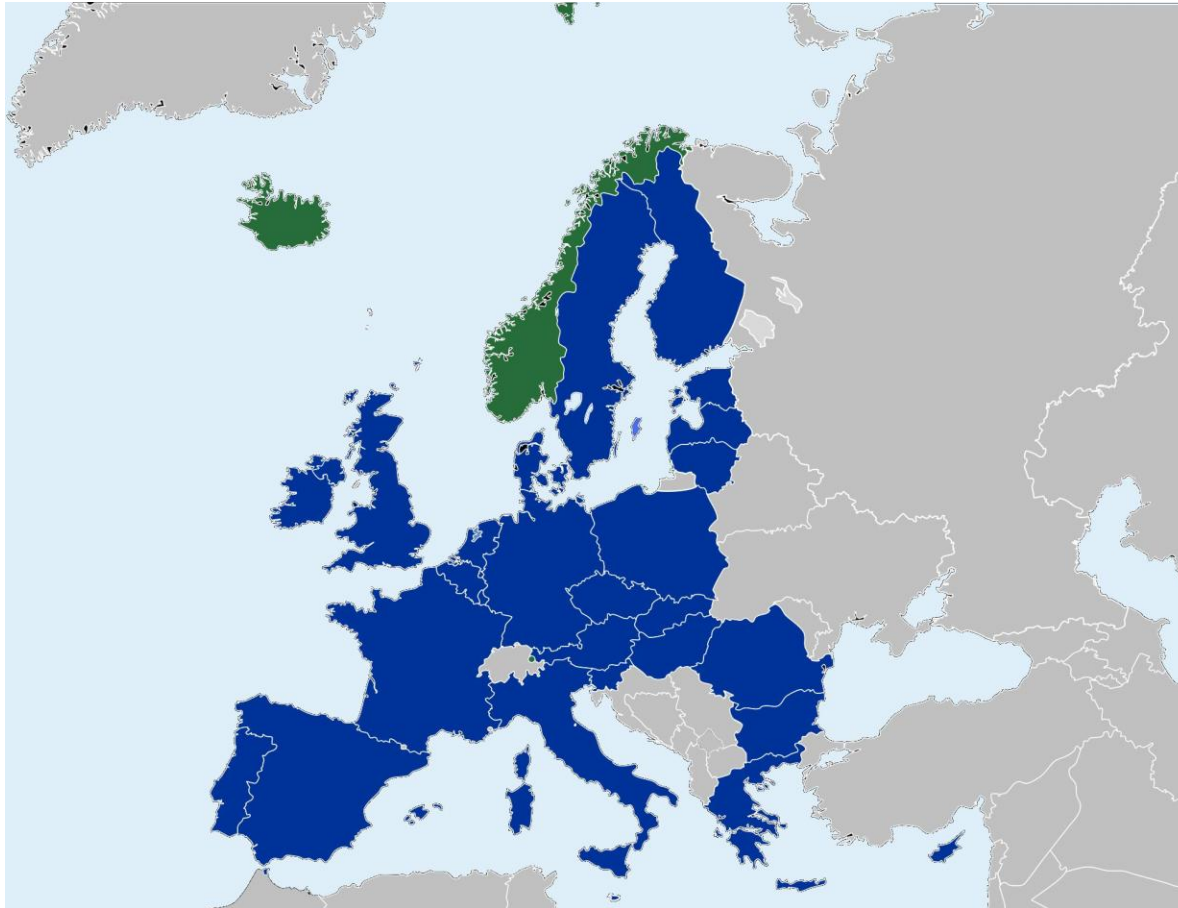
Die Rolle der Schweiz in Europa

Die EU27-Staaten



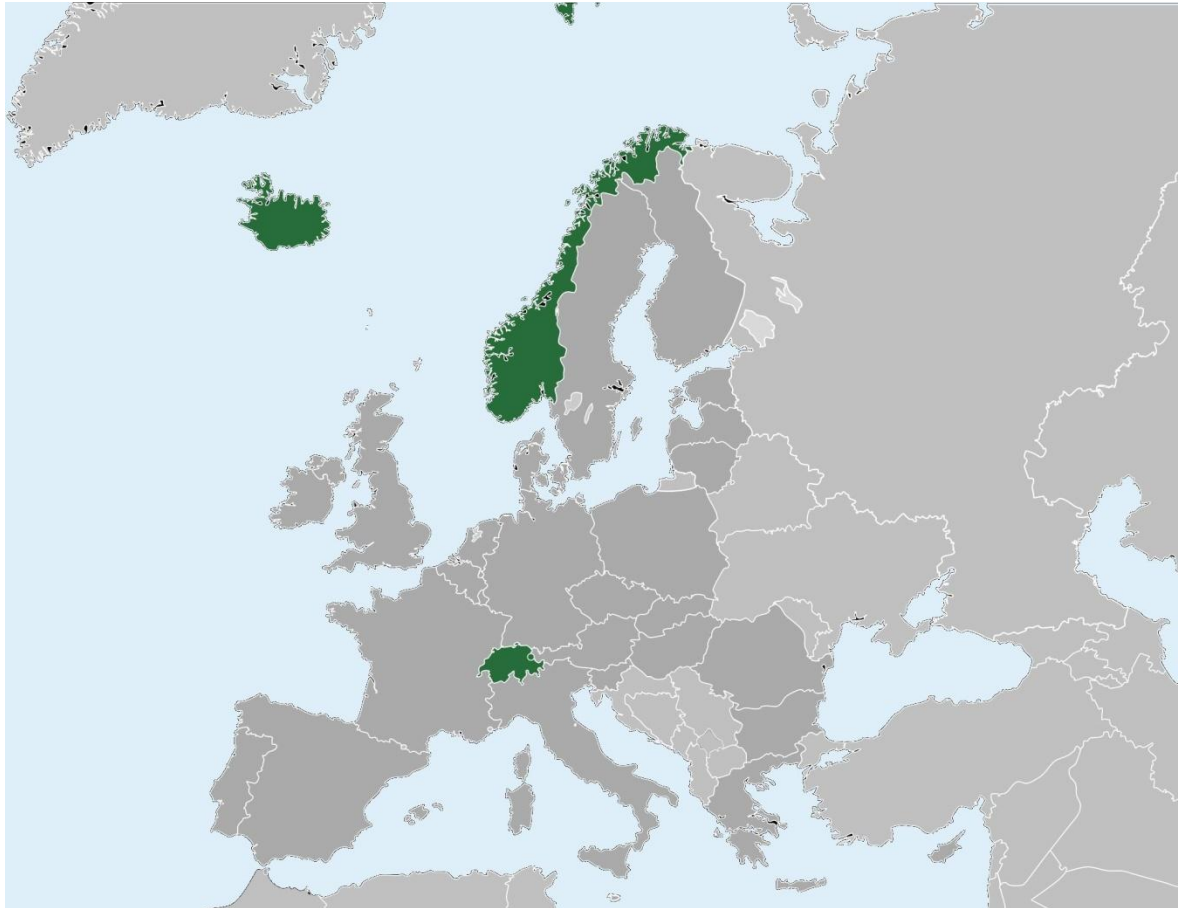
Die Rolle der Schweiz in Europa (2)

Die EWR-Staaten



Die Rolle der Schweiz in Europa (3)

Die EFTA-Staaten



Die Rolle der Schweiz in Europa (4)

Das Dilemma

- Nach EWR-Nein im Jahre 1992 blieb Schweiz das einzige Land der EFTA, welches nicht auch dem EWR angehörte.
- relative schwere Verhandlungsposition im internationalen Umfeld
- Besorgnis der Schweiz, wirtschaftspolitisch in ein Abseits geraten zu können
- Annäherung zur EU war unvermeidbar
- Gleichzeitig musste die Regierung den Forderungen der EU- und EWR-Gegner genügend Beachtung schenken.
- Bilaterale Verträge als Ausweg aus diesem Dilemma

Die Rolle der Schweiz in Europa (5)

Bilaterale Verträge I Schweiz - EG

- Verhandlungen über 7 sektorielle Abkommen 1999 abgeschlossen, in Kraft seit 1. Juni 2002
- Erlasse des EU-Rechts sind für die Schweiz nur dann und insoweit relevant, als sie in den sektoriellen Abkommen aufgeführt werden.
- d.h. keine automatische Übernahme von neuem EU-Recht
- Abkommen sind miteinander verknüpft mit sog. „Guillotineklauseln“, d.h. falls ein Abkommen gekündigt wird, fallen alle sieben Abkommen dahin

Die Rolle der Schweiz in Europa (6)

Bilaterale Verträge I Schweiz - EG

- 7 sektorielle Abkommen
 - Abkommen über die Personenfreizügigkeit
 - Abkommen zur Beseitigung technischer Handelshemmnisse
 - Abkommen über bestimmte Aspekte des Öffentlichen Beschaffungswesens
 - Abkommen über den Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen
 - **Abkommen über den Landverkehr**
 - Abkommen über den Luftverkehr
 - Forschungsabkommen

Übersicht

- Die Rolle der Schweiz in Europa
- **Das Abkommen über den Landverkehr**
- Verordnung Nr. 1072/2009 aus der Sicht der Schweiz
- Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage
- Zwei Praxisbeispiele
- Zusammenfassung

Abkommen über den Landverkehr

- Harmonisierung der schweizerischen und der gemeinschaftsrechtlichen Regelungen über den Strassenverkehr
- Zulassung von LKW bis 40 Tonnen in der Schweiz
- leistungsabhängige Schwerkehrsabgabe (LSVA) für den Transitverkehr
- Gemischter Landverkehrsausschuss Schweiz-EU
 - Überwachen des ordnungsgemässen Funktionierens des Abkommens
 - Leitet Reformen ein, wenn EU- oder Schweizer Recht geändert werden soll und diese Änderungen das Abkommen betreffen.

Abkommen über den Landverkehr (2)



- schrittweise Harmonisierung der grossen Kabotage, d.h. dem Gütertransport zwischen zwei EU-Staaten:
 - 2001 bis 2004: grosse Kabotage **zulässig auf dem Rückweg**
 - ab 2005 weitere Liberalisierung: **grosse Kabotage generell zuässig** (im Sinne der Verordnung [EWG] Nr. 881/92)
 - nicht liberalisiert:
nationale Kabotage, d.h. Schweizer Frachtführer darf in den EU-Staaten keinen rein nationalen Transport durchführen (und umgekehrt),
Art. 14 des Abkommens:
Die Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft mit einem in der Schweiz zugelassenen Fahrzeug sowie die Beförderungen zwischen zwei Orten im Gebiet der Schweiz mit einem in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeug sind nach diesem Abkommen nicht zulässig.

Übersicht

- Die Rolle der Schweiz in Europa
- Das Abkommen über den Landverkehr
- **Verordnung Nr. 1072/2009 aus der Sicht der Schweiz**
- Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage
- Zwei Praxisbeispiele
- Zusammenfassung

Verordnung Nr. 1072/2009

Wirkungen

- Die Verordnung betrifft den gesamten EWR, d.h. auch Island und Norwegen und Liechtenstein
- jedoch keine direkten Rechtswirkungen auf die Schweiz, die Aufhebung der Verordnung 881/92 hat hier keinen Einfluss; Art. 14 geht vor.
- Gemischter Landverkehrsausschuss Schweiz-EU wird wohl kaum Vorstösse machen, um Verordnung Nr. 1072/2009 in der Schweiz zu übernehmen.

Verordnung Nr. 1072/2009 (2)

Einfluss auf den Spediteur/Frachtführer

- Die nationale Kabotage ist in der EU für Schweizer Frachtführer somit nicht zulässig.
- Die Verordnung regelt jedoch nur die tatsächliche Ausführung.
- Schweizer Frachtführer kann daher Kabotageverträge für einzelne EU-Länder abschliessen und Unterfrachtführer aus anderen EU-Ländern einsetzen.
- Schweizer Spediteur kann Kabotage organisieren.

Verordnung Nr. 1072/2009 (3)

Einfluss auf den Versicherer

- ABVH Frachtführer 2008
 - Der Versicherungsschutz umfasst auch die Haftung des Frachtführers nach ausländischem Frachtvertragsrecht
 - Art. 4.1 schliesst Schäden infolge Zurückhaltung durch eine Behörde aus.
- ABVH Spediteure 2008
 - Schäden infolge Zurückhaltung durch eine Behörde sind ebenfalls ausgeschlossen.

Verordnung Nr. 1072/2009 (4)

Einfluss auf den Versicherer

- ABVT 2006
 - Ausschluss, wenn Transportmittel behördlich nicht zugelassen ist und Versicherungsnehmer davon weiss (Art. 7)
 - Gilt dies auch, wenn der Frachtführer mehr als drei Kobotagefahrten pro Woche durchführt?
- Bei Transport- und Verkehrshaftungsversicherungen können Regresschancen deutlich erschwert werden

Übersicht

- Die Rolle der Schweiz in Europa
- Das Abkommen über den Landverkehr
- Verordnung Nr. 1072/2009 aus der Sicht der Schweiz
- **Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage**
- Zwei Praxisbeispiele
- Zusammenfassung

Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage

- Heute
 - keine Zuständigkeitsregeln in der Verordnung
 - für die Zuständigkeit in der Schweiz gilt für europäische Streitigkeiten das Lugano Übereinkommen (LugÜ), ansonsten das IPRG
 - Wortlaut des LugÜ stammt mehrheitlich aus dem EuGVÜ (Brüsseler Übereinkommen)
 - derzeit alle EWR- und EU 15-Staaten Vertragsstaaten des LugÜ

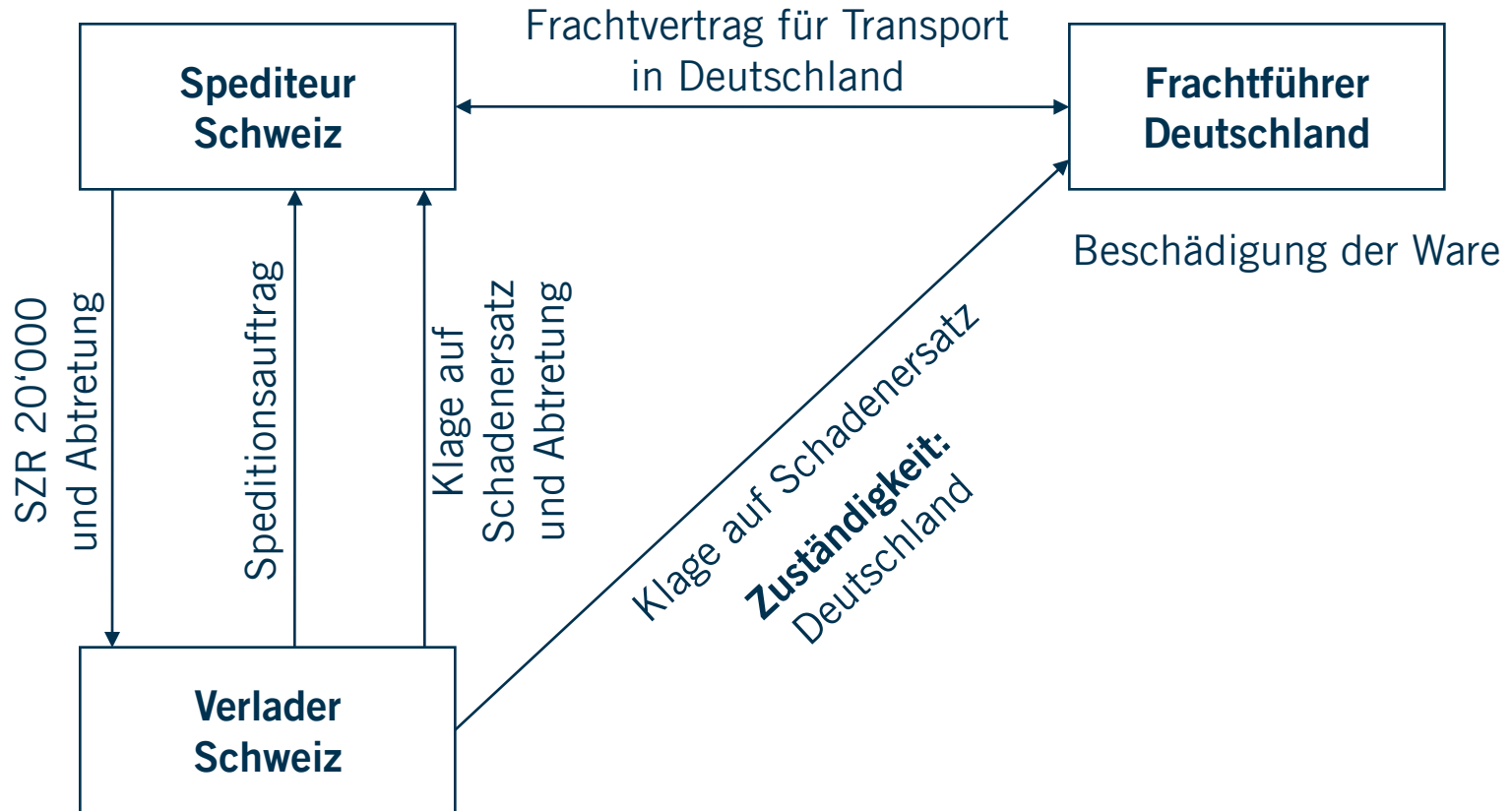
Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage (2)

- ab 1. Januar 2011
 - revidierter Wortlaut des LugÜ am 30. Oktober 2007 in Lugano unterzeichnet
 - für Schweiz tritt der neue Wortlaut am 1. Januar 2011 in Kraft
 - Anpassung an die moderneren Vorschriften der EuGVO
 - alle EU-/EWR-Mitgliedstaaten werden dem neuen LugÜ beitreten

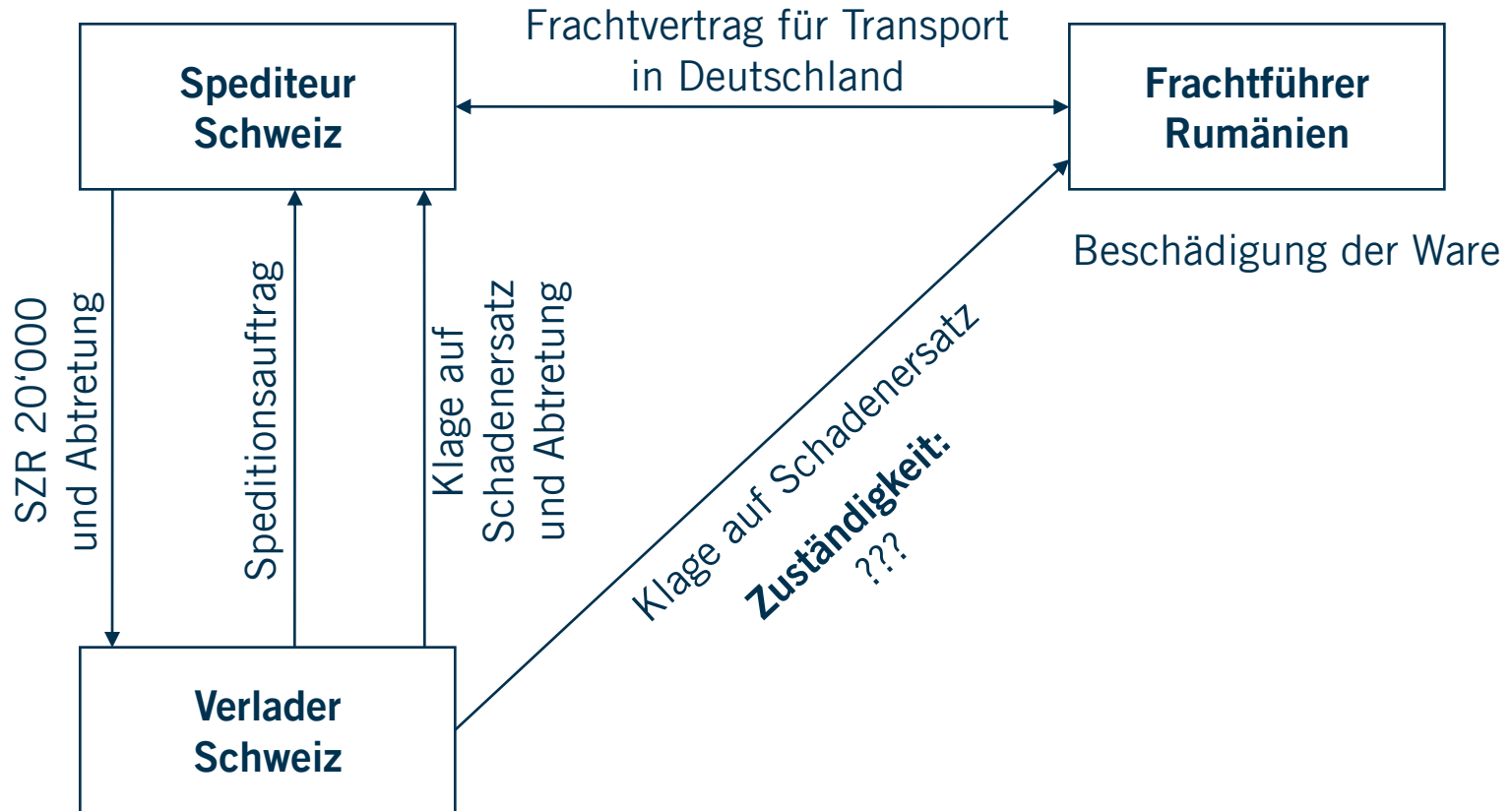
Übersicht

- Die Rolle der Schweiz in Europa
- Das Abkommen über den Landverkehr
- Verordnung Nr. 1072/2009 aus der Sicht der Schweiz
- Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage
- **Zwei Praxisbeispiele**
- Zusammenfassung

Der rumänische Kaboteur



Der rumänische Kaboteur (2)



Der rumänische Kaboteur (3)

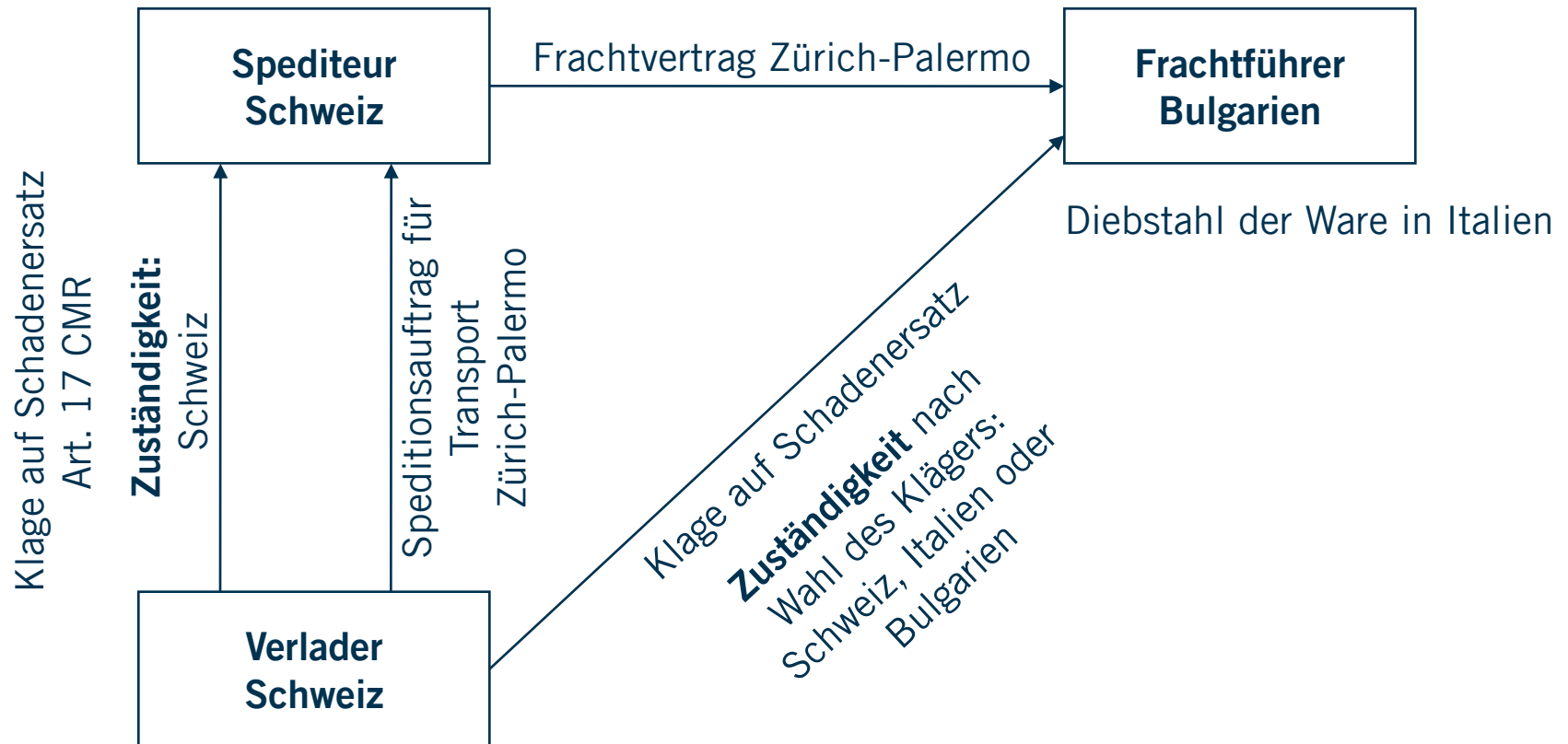
Zuständigkeit

- Lugano Übereinkommen anwendbar (für Rumänien zumindest ab 1. Januar 2011)
- keine zwingenden Gerichtsstände
- wenn keine Gerichtsstandsklausel:
 - Gerichtsstand am Sitz des Beklagten (Art. 2) → Rumänien
 - Gerichtsstand am Erfüllungsort, d.h. entweder Ort der Übernahme oder Ablieferung (Art. 5 Ziff. 1) → Deutschland
- wenn Gerichtsstandsklausel:
 - nach Wahl vermutlich am Sitz der Beklagten (Art. 23 LugÜ), **ausschliessliche** Zuständigkeit → Rumänien

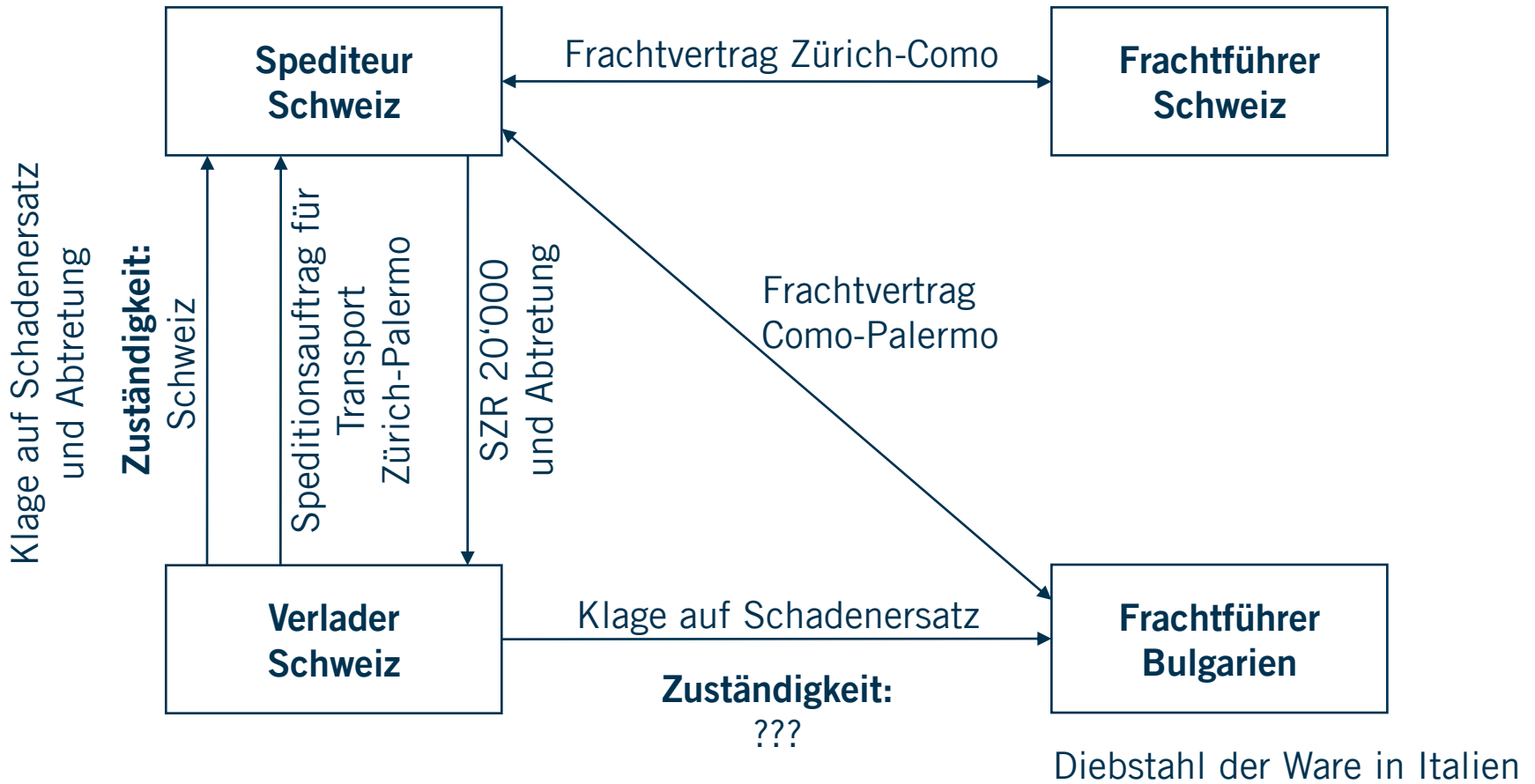
Der rumänische Kaboteur (4) Zuständigkeit

- deutscher Frachtführer: Deutschland
- rumänischer Frachtführer: Rumänien
- gleicher Vertragsgegenstand, ungleiche Zuständigkeiten
→ **gleiche Regresschancen?**

Der geteilte Transport CMR-Frachtvertrag



Der geteilte Transport (2) zwei Frachtverträge



Der geteilte Transport (3) Zuständigkeit

- Lugano Übereinkommen grundsätzlich anwendbar
- keine zwingenden Gerichtsstände
- wenn keine Gerichtsstandsklausel:
 - Gerichtsstand am Sitz des Beklagten (Art. 2) → Bulgarien
 - Gerichtsstand am Erfüllungsort, d.h. entweder Ort der Übernahme oder Ablieferung (Art. 5 Ziff. 1) → Italien
- wenn Gerichtsstandsklausel:
 - nach Wahl vermutlich am Sitz der Beklagten (Art. 23 LugÜ), **ausschliessliche** Zuständigkeit → Bulgarien

Der geteilte Transport (4) Zuständigkeit

- ein CMR-Frachtvertrag: Schweiz, Italien oder Bulgarien)
(nach Wahl des Klägers)
- zwei Frachtverträge: Bulgarien
- gleiche Transportstrecke, ungleiche Zuständigkeiten
→ gleiche Regresschancen?

Übersicht

- Die Rolle der Schweiz in Europa
- Das Abkommen über den Landverkehr
- Verordnung Nr. 1072/2009 aus der Sicht der Schweiz
- Zuständigkeit bei Streitigkeiten aus Kabotage
- Zwei Praxisbeispiele
- **Zusammenfassung**

Zusammenfassung

- Basis der Beziehungen zwischen der Schweiz und der EG ist das Abkommen über den Landverkehr.
- Verordnung 1072/2009 hat keine direkten Rechtswirkungen auf die Schweiz.
- Nationale Kabotage ist weder für Schweizer Frachtführer im EWR noch für EWR-Frachtführer in der Schweiz zulässig.
- Bei Schweizer Beteiligung richtet sich die Zuständigkeit nach dem Lugano Übereinkommen.
- Das Fehlen zwingender Gerichtsstände kann zu Schwierigkeiten bei der Rechtsverfolgung führen.

Besten Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Lars Gerspacher

Rechtsanwalt, LL.M. (Maritime Law)
gerspacher@gbf-legal.ch

gbf
Attorneys-at-law

Hegibachstrasse 47
P.O. Box 1661
CH-8032 Zurich

T +41 43 500 48 50
F +41 43 500 48 60
contact@gbf-legal.ch
www.gbf-legal.ch