

■ Leitartikel

Urteilsfindung im Fokus von Psychologie und Recht

Hans Giger

■ Recht

Schnellfahren, Fahren in angetrunkenem Zustand und Strafzumessung

Hans Wiprächtiger / Sara Spahni

Die Haftung im internationalen Strassengüterverkehr nach CMR

Barbara Klett

Abgeschleppt und abgezockt – kann das noch rechtens sein?

Fabian Voegtlin

L'imputabilité de l'amende d'ordre au détenteur du véhicule

Delphine Zurn

■ Politik

Neues aus dem Parlament

Edit Seidl

■ Rezension

Haftung für Verspätungsschäden bei Gütertransporten

Markus Hämmerli

Schaden im Warentransport

René Schaffhauser

Herausgeber

Hans Giger

Edit Seidl

Hans Wiprächtiger

Gerhard Fiolka

Beirat

Daniel Blumer

Brigitte Buhmann

Beat Hensler

Thierry Luterbacher

Peter-Martin Meier

Adolf Ogi

Frank Th. Petermann

Evalotta Samuelsson

Herbert Schambeck

Ivo Schwander

Michael Thali

Hugo Tschirky

Urs Wernli

Willi Wismer

Schriftleitung

Edit Seidl

Thorsten Vogl

André Kuhn

Dr. Vesna Polić Foglar

Haftung für Verspätungsschäden bei Gütertransporten

Stämpfli Verlag. KOLT-Schriftenreihe, erschienen im November 2016 als Band 8, vergleicht die Folgen von Verspätungen bei Warentransporten anhand der Haftungsregime verschiedener Transportarten, greift Kontroversen auf und unterbreitet Lösungsvorschläge.

Inhalt

- I. Einleitung
- II. Zum Inhalt
 1. Bedeutung der Zeit
 2. Konzept der Verspätung
 3. Verspätungsschäden
 4. Haftung für Verspätungsschäden
 5. Haftung für Verspätungsschäden in der Spedition
 6. Haftung für Verspätungsschäden im kombinierten und multimodalen Transport
 7. Versicherung von Verspätungsschäden
 8. Lücken in der Regelung der Haftung für Verspätungsschäden
- III. Bemerkungen
- IV. Fazit

I. Einleitung

Das Buch untersucht für verschiedene Transportarten die Haftungen der Frachtführer und Spediteure für Verspätungsschäden bei rein schweizerischen sowie grenzüberschreitenden Warentransporten.

Die Autorin will nach eigenen Angaben mit ihrem Buch zwei Ziele erreichen:

Als erstes Ziel sollen die Einzelheiten der Haftungen für Verspätungsschäden im Gütertransport in verschiedenen Transportarten erörtert und verglichen werden. Dieses Thema sei bisher von der Literatur vernachlässigt worden. Mit dem vorliegenden Buch möchte die Autorin diese Lücke wenigstens teilweise schliessen.

Als zweites Ziel möchte Vesna Polić Kontroversen in der Regelung der Haftung für Verspätungsschäden aufdecken, neuere Trends erläutern und eigene Lösungsvorschläge unterbreiten.

II. Zum Inhalt

1. Bedeutung der Zeit

Vorab und als Voraussetzung jeglicher Verspätung wird die Bedeutung der Zeit erleuchtet. Diese hat sich auch für den Transportvertrag insbesondere im 20. Jahrhundert stark verändert. Die technische Entwicklung von der Einführung von Containern bis hin zu deren computergesteuerten Verstauung in die Schiffe hat den Güterumschlag stark vereinfacht und beschleunigt. Auch die

Transportmittel wurden zuverlässiger und schneller und somit die gesamte Transportdauer nicht nur kürzer, sondern auch berechenbarer. Der erwartete Ankunftsstermin hat einen anderen, wichtigeren Stellenwert erhalten.

Es erstaunt deshalb nicht, dass in früheren Zeiten der Haftung für Verlust und Beschädigung von Transportgütern grössere Bedeutung beigemessen wurde als der Haftung für Verspätungsschäden. Die Autorin stellt allerdings fest, dass Verspätungsschäden in der Literatur noch immer nicht die gebührende Aufmerksamkeit erhalten, und möchte diese Lücke mit dem vorliegenden Band verkleinern.

2. Konzept der Verspätung

Vesna Polić führt uns anschliessend durch das Konzept der Verspätung. Um festzustellen, ob eine Ablieferung verspätet ist oder nicht, muss der Ablieferungszeitpunkt mit einem vereinbarten oder in anderer Weise festgelegten Zeitpunkt verglichen werden.

Dieser Zeitpunkt ist mit Ablauf einer Lieferfrist erreicht. Diese entspricht derjenigen Frist, die dem Frachtführer bis zur Ablieferung des Frachtgutes am vereinbarten Ablieferungsort zur Verfügung steht.

Die Lieferfrist kann vertraglich vereinbart werden. Wurde keine Lieferfrist vereinbart und kann eine solche auch nicht mittels Vorschriften, Fahrplänen oder allgemeinen Bedingungen festgestellt werden, so soll sie demjenigen Zeitrahmen entsprechen, den ein sorgfältiger Frachtführer für einen Transport dieser Art benötigt. Dabei werden die Besonderheiten des in Frage stehenden Transportes berücksichtigt.

3. Verspätungsschäden

Sodann werden die aus der Verspätung resultierenden Schadenarten erörtert. Durch Verspätung können nicht nur Güterschäden, sondern auch die verschiedensten Arten von Folgeschäden entstehen. Diese haben häufig enorme wirtschaftliche Konsequenzen. Gerade in der heutigen bedarfsorientierten Planung der Zulieferungen kann eine Verspätung leicht zu erheblichen Verzögerungen oder gar einem Stillstand von ganzen Produktionsketten führen. Die Autorin illustriert den Verspätungsschaden mit mannigfachen Beispielen aus der Praxis, teils auch aus ihrer eigenen Versicherungserfahrung.

4. Haftung für Verspätungsschäden

Der zentrale Teil des Buches führt uns durch die einzelnen Transportarten und untersucht den Strassen-, Eisenbahn-, Luft-, See- und Binnenschiffahrtstransport. In sehr systematischer und deshalb übersichtlicher Weise werden dabei je Transportart die massgebenden Vorschriften, die Bestimmung der Lieferfrist, die Haftung des Frachtführers und seine Befreiungsmöglichkeiten, die Schadenarten und Haftungslimiten sowie die Anspruch-

stellung inklusive Vorbehalten, Verjährungen und Verwirrungen besprochen und verglichen.

Dabei geht der Informationsgehalt des Buches weit über die heutigen Haftungsregime in Bezug auf den Verspätungsschaden hinaus. Die Autorin erläutert insbesondere die historischen Hintergründe und die Entwicklungen der einzelnen Transportarten unter Einbezug der im Laufe der Zeit veränderten Gegebenheiten und Bedürfnisse. Auch die Haftung für Verlust und Beschädigung der Güter wird behandelt. Dabei spielt die Verlustvermutung eine bedeutende Rolle.

Mit eindrücklichen Beispielen führt uns die Autorin durch die massgebenden Rechtsregime und leitet insbesondere die Abgrenzung zwischen Güter- und Verspätungsschäden her. So werden durch Verspätung entstandene Güterschäden grundsätzlich als Güter- und nicht als Verspätungsschäden betrachtet. Eine Kumulierung der Entschädigungen für Lieferfristüberschreitung und Beschädigung der Ware kommt dementsprechend nur dann in Frage, wenn die Beschädigung nicht Folge der Verspätung ist. In diesem seltenen Fall kann aber die Haftpflicht des Frachtführers über die Entschädigung für gänzlichen Verlust hinausgehen. Wie verhält es sich, wenn einem Frachtführer im Falle einer Verspätung gar ein qualifiziertes Verschulden zu Last gelegt werden kann und sich die Haftpflicht unbeschränkt auf sämtlichen Schaden erweitern sollte? Wäre der Frachtführer tatsächlich bessergestellt, wenn die Ware gänzlich verlustig ginge und sich somit seine Haftpflicht auf den Warenwert beschränken würde?

Nebst den internationalen transportrechtlichen Übereinkommen untersucht Vesna Polić auch die schweizerische Gesetzgebung. Diese findet aus Schweizer Sicht nicht nur auf Inlandtransporte, sondern auch auf internationale Sachverhalte Anwendung, falls eine Frage vom massgebenden internationalen Übereinkommen nicht beantwortet wird.

Die Autorin thematisiert und erläutert insbesondere die Folgen von grober Fahrlässigkeit des Frachtführers im schweizerischen Strassentransport. Das Gesetz enthält dazu keine ausdrückliche Regelung. Eine weit vertretene Meinung lässt in diesem Fall die Haftungsbeschränkungen entfallen. Daneben vertreten namhafte Autorinnen und Autoren aber auch die entgegengesetzte Ansicht, wonach die frachtvertragliche Limitierung Bestand hält. Vesna Polić erläutert die entsprechende juristische Analyse der einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts, die zum Schluss führt, dass die gesetzliche Haftungslimitierung entgegen weit verbreiteter Meinung auch bei grober Fahrlässigkeit zu berücksichtigen bleibt.

Beim Vergleich der Haftungen des Frachtführers für Verspätungsschäden in den einzelnen Transportarten wird unter anderem festgestellt, dass die heute massgebenden Rechtsquellen in einer Zeitspanne von über einhundert

Jahren entstanden sind. Sofern sie vertraglich abbedingt werden können, werden Bestimmungen der Gesetze und internationaler Abkommen häufig auf Bedürfnisse von Vertragsparteien in detaillierten Geschäftsbedingungen oder Bedingungen in Transportdokumenten angepasst. Darüber hinaus regeln die Vertragsparteien weitere Details auch gerne durch Individualabreden und Kundenabkommen, die auch Service- oder Mengenverträge genannt werden. Bezüglich Lieferfristen erlauben die meisten Rechtsgrundlagen den Vertragsparteien, die Dauer der Beförderung selber zu bestimmen. Bei Überschreitung der Lieferfristen sind hingegen die Haftungsbestimmungen je nach Transportart verschiedener Natur. Zum Teil sind sie zwingend, teils kann die Haftung aber auch durch Abrede abgeändert oder gar ausgeschlossen werden.

Sodann führt uns die Autorin durch die verschiedensten Haftungsbefreiungsgründe. Diese sind je nach Transportart und Natur der Haftung zwar verschieden, basieren aber grundsätzlich auf Ursachen, die der Frachtführer nicht beeinflussen konnte.

Bei den Schäden aus Überschreitung der Lieferfrist handelt es sich zumeist um mittelbare, wirtschaftliche Folgeschäden. Welche genauen Schadenarten vom Schadenersatz erfasst sind, variiert je Transportart allerdings stark. Ebenso vielfältig ist auch die Art und Weise der Beschränkung der Haftpflicht des Frachtführers für Verspätungsschäden. Sie berechnet sich je nach Rechtsquelle entweder nach dem Gewicht des Transportgutes, nach dem Warenwert oder nach dem Frachtbetrag.

Selbst die Anforderungen für eine Durchbrechung der Haftungslimiten sind je nach Rechtsquelle unterschiedlich. Diese reichen von grober Fahrlässigkeit und Leichtfertigkeit beziehungsweise dem Bewusstsein, einen Schaden wahrscheinlich zu bewirken, bis hin zur Absicht, einen Schaden herbeizuführen. Daneben gibt es auch absolut bindende Haftungshöchstgrenzen.

5. Haftung für Verspätungsschäden in der Spedition

Das Buch begutachtet auch die Haftung des Spediteurs für Verspätungsschäden, und zwar nach schweizerischen wie auch internationalen Vorschriften. Zwar gibt es kein völkerrechtliches Übereinkommen zur internationalen Tätigkeit des Spediteurs, doch finden Verbandsregelungen Anwendung, falls sie vertraglich vereinbart wurden.

6. Haftung für Verspätungsschäden im kombinierten und multimodalen Transport

Vesna Polić beschreibt auch den kombinierten und den multimodalen Transport. Beim «kombinierten Transport» werden Güter mit verschiedenen Beförderungsmitteln transportiert, wobei in der Regel eine Transportart und

ihr entsprechendes Haftungsregime dominieren. Beim «multimodalen Transport» hat ein Frachtführer für den ganzen Transport mit verschiedenen Beförderungsmitteln die Verantwortung übernommen. Hier richtet sich die Haftung des Frachtführers entweder nach dem Einheits- oder nach dem Netzwerksystem. Für das «Einheitssystem» ist es irrelevant, auf welcher Teilstrecke der Schaden eintrat. Beim «Netzwerksystem» richtet sich die Haftung hingegen nach der Rechtsquelle, die auf diejenige Teilstrecke anzuwenden ist, auf der sich der Schaden ereignete. Die beiden Systeme können auch kombiniert werden. Dann haftet der Frachtführer nach dem Netzwerksystem, falls bekannt ist, auf welcher Teilstrecke das Schadenereignis eintrat, und sonst nach dem Einheitssystem.

Wie sollen nun diese Haftungssysteme am zweckmässigsten bei Verspätungsschäden angewendet werden? Eine Verspätung auf einem Teilstück kann weitere Verspätungen auf nachfolgenden Strecken bewirken: Soll nun der Frachtführer der vorgehenden Strecke auch für die folgenden Verspätungen verantwortlich sein? Im Übrigen können eingetretene Verspätungen eventuell auf nachfolgenden Teilstücken wiedergutmacht werden, häufig allerdings zu Mehrkosten: Wer übernimmt diese? Solchen und ähnlichen Fragen geht die Autorin in diesem Teil des Buches nach und errechnet unter Anwendung verschiedener Rechtsgrundlagen und mit diversen, erklärenden Beispielen die massgebenden Limitierungen der Frachtführerhaftpflicht.

Da bislang kein internationales Übereinkommen über den internationalen multimodalen Transport zustande kam, spielen die vertraglichen Regelungen und Konnossemente eine umso grössere Rolle und sind in der Praxis weit verbreitet.

7. Versicherung von Verspätungsschäden

Sodann führt uns Vesna Polić durch die üblichen Versicherungskonzepte für den Gütertransport sowie für die Verkehrshaftungen nach schweizerischer Praxis.

Nach den Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Gütertransporten des schweizerischen Versicherungsverbandes werden Verspätungsschäden in der Warenversicherung üblicherweise nicht versichert. Natürlich können solche Schäden aber unter der Versicherungsdeckung individuell eingeschlossen werden.

Dagegen decken die Allgemeinen Bedingungen für die Versicherung von Verkehrshaftungen des schweizerischen Versicherungsverbandes die Haftung des Frachtführers für Verspätungsschäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen. Auch die Haftung des Spediteurs für Verspätungsschäden ist grundsätzlich gedeckt, sofern er die neueste Ausgabe der Allgemeinen Bedingungen des Verbandes schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen mit seinem Auftraggeber vereinbart hat.

Natürlich können auch für Verkehrshaftungen mit dem Versicherer weitergehende Deckungslösungen individuell vereinbart werden.

8. Lücken in der Regelung der Haftung für Verspätungsschäden

Aufgrund lückenhafter Bestimmungen sind einige Elemente der Haftung für Verspätungsschäden je nach Rechtsquelle nicht geregelt. Das kann die zu entschädigenden Schadenarten, die Beweislastverteilung, aber auch die Berechnung der Schadenhöhe betreffen.

Ob und inwieweit sich Bestimmungen zur Haftpflicht des Frachtführers für Warenschäden per analogiam auch auf Verspätungssachverhalte anwenden lassen oder ob eine Lücke ein qualifiziertes Schweigen des Gesetzgebers darstellt, ist oft unklar. Letztlich wird die Auslegung häufig der nationalen Gerichtsbarkeit überlassen, was zu widersprüchlichen Ergebnissen führen kann.

Die Autorin führt aus, dass gerade aus diesen Gründen der Vertragsfreiheit, wo sie denn nicht durch zwingende Bestimmungen eingeschränkt ist, bei Verspätungsschäden eine noch grössere Bedeutung zukommt als bei Warenschäden, die seit jeher differenzierter geregelt sind.

Zudem kommt dem Zeitelement aufgrund erhöhter Geschwindigkeit der Geschäftsabläufe und der zuverlässigeren Transportdauer heute eine veränderte Bedeutung zu. Ist eine Lieferfrist für den Befrachter von entsprechender Wichtigkeit, so wird eine solche idealerweise vertraglich vereinbart. Der Frachtführer kann garantierte Lieferfristen sodann als Marketinginstrument und Konkurrenzvorteil verwenden.

III. Bemerkungen

Die Autorin erläutert nicht nur die heute massgebenden Rechtsgrundlagen bezüglich Verspätungsschäden in den einzelnen Transportarten, sondern erklärt auch die historischen Hintergründe. Sie beschreibt die Entwicklung der Transportwelt bis in die Moderne. Ein starker Praxisbezug wird nebst anderem auch durch den Vergleich von Verspätungsklauseln in Transportdokumenten verschiedener Verfrachter und durch Verweise auf Websites erstellt. Selbst die Haftung für Verlust und Beschädigung der Güter wird verschiedentlich untersucht und deren Abgrenzung zum Verspätungsschaden behandelt. Ebenso vermittelt Vesna Polić interessante länderspezifische Informationen über Regelungswerke und Judikatur. Der Informationsgehalt des Buches geht somit weit über die heutigen Haftungsregelungen für Verspätungsschäden bei Warentransporten hinaus.

Mit vielen illustrativen und abwechslungsreichen Beispielen, auch aus eigener Versicherungspraxis der Autorin, wird die teils komplexe Thematik aufgelockert und zugänglich gemacht. Kritische Vergleiche decken Gesetzeslücken und Widersprüche auf, die sogleich von eige-

nen Lösungsvorschlägen von Vesna Polić beantwortet werden.

Mit ihrem Buch hat die Autorin zweifelsfrei ihre eingangs erwähnten Ziele erreicht, nämlich einerseits die Einzelheiten der Haftung für Verspätungsschäden bei Gütertransporten in verschiedenen Transportarten zu erörtern und zu vergleichen sowie andererseits Kontroversen in der Regelung der Haftung für Verspätungsschäden aufzudecken, neuere Trends zu erläutern und Lösungsvorschläge zu unterbreiten.

IV. Fazit

Mit der Fülle an Informationen, Beispielen, Vergleichen und Lösungsvorschlägen ist das Buch ein wertvoller Ratgeber für Praktiker aus Handel, Logistik und Transport sowie für auf diesen Gebieten tätige Versicherungsexperten, Anwälte und Richter.

*Markus Hämmerli, Corporate Claims Manager
Panalpina World Transport (Holding) Ltd.*

Barbara Klett / Andreas Furrer (Hrsg.)

Schaden im Warentransport

Vertragsgestaltung – Versicherung – Schadenersatz

Schulthess. Zürich 2016. 387 S., CHF 88.–. ISBN 978-3-7255-7304-2

Der Strassenverkehr besteht nebst dem Privat- und Personenbeförderungsverkehr zu einem erheblichen Teil aus Warentransportverkehr. Im Jahr 2014 beförderten kleinere bis Grossfahrzeuge insgesamt 17,5 Mia. Tonnenkilometer Güter auf den Schweizer Strassen, im internationalen Güter- wie im Binnenverkehr. Sie beliefern unsere Firmen mit Bestandteilen, die damit erzeugten Waren werden weitertransportiert, jeder Kohl, den wir in einem Laden kaufen, jedes Steak, das wir in einem Restaurant essen, hat seine Transportgeschichte.

So liegt es auf der Hand, dass den Rechtsfragen rund um den Gütertransport eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zukommt. Umso mehr erstaunt es, dass im Bereich des Binnentransports von Gütern, der vorab auf der Strasse erfolgt, viele Rechtsfragen schwierig zu beantworten sind.

Der hier anzuzeigende Sammelband greift aber sehr viel weiter aus. Er beleuchtet mit über einem Dutzend Beiträgen Schwerpunktfragen des Schadenersatzes im Transportrecht aller vier Transportmodalitäten: Strassen- und Schienengüterverkehr, Luftfracht- und Seefrachtrecht einschliesslich der Binnenschifffahrt. Die Beiträge geben

eine Übersicht über die vertragsrechtlichen wie die Haftungsgrundlagen, den Begriff des Schadens, die Versicherbarkeit der Risiken, den Regress sowie über verfahrensrechtliche Sonderfragen. Dabei wird deutlich, dass das Warentransportrecht nicht gewissermassen als ein Solitär zu betrachten ist: Einerseits steht der Warentransport in engem Zusammenhang mit dem Kauf- bzw. Werkvertrag, andererseits ist er im Gesamtsystem eines logistischen Vorgangs zu sehen, einer Logistikkette also, in deren Rahmen ein Warentransport stattfindet.

Aus naheliegenden Gründen wird hier lediglich auf einige Themen des Strassentransportrechts hingewiesen. Dabei ist streng zu unterscheiden zwischen dem grenzüberschreitenden und dem Binnenverkehr. Im internationalen Strassengüterverkehr ist ausschliesslich die *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)* vom 19. Mai 1956 anwendbar. Ein internationaler Strassengütertransport liegt vor, wenn der Ort der Übernahme des zu transportierenden Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Vertrag vorgesehen ist, in zwei verschiedenen Staaten liegen und von diesen wenigstens einer ein Vertragsstaat ist. Darauf wird hier nicht weiter eingetreten.

Der innerschweizerische Gütertransport ist in den Art. 440–457 OR – Frachtvertrag – geregelt. Die Bestimmungen wurden seit Erlass des OR 1912 nicht geändert; die Schweiz verfügt damit für den Binnenverkehr nicht über eine besonders moderne Rechtsgrundlage. Dazu kommt ein weiteres: Die meisten zentralen Rechtsfragen sind gerichtlich überhaupt nicht entschieden. Es ist wohl singulär, dass in einem Beitrag zum Haftungsrecht aus dem Jahr 2016 verschiedentlich auf Urteile des Bundesgerichts aus den Jahren 1920 und 1921 (BGE 46 und 47) zurückgegriffen werden muss. Damit befinden sich von Unregelmässigkeiten Betroffene oft gewissermassen in einem Minenfeld.

Dies beginnt im konkreten Transportablauf bereits bei der Verpackung (wovon im besprochenen Band aber nicht näher die Rede ist). Gemäss Art. 442 OR hat der Absender für die gehörige Verpackung des Gutes zu sorgen. Der Frachtführer haftet lediglich für äusserlich erkennbare Mängel der Verpackung, wenn er das Gut ohne Vorbehalt entgegengenommen hat. Führt er aber ungeeignet verpackte Güter und kann dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet werden, so führt er ein nicht betriebssicheres Fahrzeug und kann strafrechtlich verfolgt werden, wenn er bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen könnte, dass die Betriebssicherheit nicht gewährleistet ist (so Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG). Die Strafverfolgungsbehörden werden ihn in aller Regel büssen, wenn sie ein solcherart nicht betriebssicheres Fahrzeug aufspüren. Zwar kann auch der Halter oder wer wie ein Halter für die Betriebssicherheit des Fahrzeugs verantwortlich ist,