

Transport und Logistik: Übersicht Rechtsquellen, Haftung und Versicherungsdeckung

Das Transportrecht gehört zu den unübersichtlichsten und kompliziertesten Bereichen des Handelsrechts. Es besteht aus privaten Beförderungsbedingungen, internationalen Abkommen und innerstaatlichen Rechtsnormen. Die zur Verfügung gestellten Transportwege sind Strassen, die Bahn, der Schiffs- oder Luftweg. Jede Transportart untersteht einem besonderen Regime, das historisch eigenständig entstanden ist und deshalb unterschiedliche Normen und Abgrenzungen enthält. In der Regel bildet heute der Transportvorgang einen Teil eines übergeordneten logistischen Vorgangs, was zusätzliche Abgrenzungsthemen ergibt. Nachfolgend werden die massgeblichen regulatorischen Grundlagen im internationalen Transportrecht mit Blick auf Haftung und Deckung umrissen.



Barbara Klett*

Inhalt

- A. Rechtsquellen
 - 1. Übersicht über die nationalen Normen und internationalen Konventionen (nicht abschliessend)
 - 2. Hinweise zu den internationalen Konventionen
 - 3. Allgemeine Geschäftsbedingungen in der Transport- und Logistikbranche (AGB)
 - 4. Multimodaler Transport
 - 5. Logistik
- B. Besonderheiten der Haftungsregelungen im Transportrecht
 - 1. Obhutshaftung
 - 2. Begrenzung der Entschädigung
 - 3. Reklamationen und Fristen
 - 4. Mehrzahl von Beförderern
- C. Versicherungsdeckung
 - 1. Versicherungsbedingungen
 - 2. Versicherungssparten
 - 2.1 Warentransportversicherung
 - 2.2 Transporthaftpflichtversicherung
 - 3. Weitere im Transportwesen relevante Versicherungsdeckungen

A. Rechtsquellen

Das internationale Transportrecht zeichnet sich durch eine Vielfalt von Rechtsquellen, internationalen Staatsverträgen, europäischen Rechtsakten, nationalen Gesetzen und Verordnungen, anerkannten privaten Regelwerken und allgemeinen Geschäftsbedingungen aus.

1. Übersicht über die nationalen Normen und internationalen Konventionen (nicht abschliessend)

Frachtvertrag

Der Frachtvertrag nach dem schweizerischen Obligationenrecht (Art. 440 ff. OR¹) kommt vor allem für den nationalen Strassentransport und subsidiär für die anderen Transportmodalitäten zur Anwendung. Gemäss Art. 439 OR untersteht der Spediteur dem Recht des Kommissionärs für die Organisation des Transportes.

Strassenfracht

Auf den nationalen Strassengüterverkehr kommen die Bestimmungen des OR über den Frachtvertrag zur Anwendung, im internationalen Warenverkehr die Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Strassen (CMR² von französisch *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*).

Bahnfracht

Auf reinen nationalen Eisenbahnverkehr kommen das Eisenbahngesetz (EBG³) und das Gütertransportgesetz (GüTG⁴) zur Anwendung, im internationalen Warenverkehr die sog. «Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern» (CIM von französisch *Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises*) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF⁵ von französisch *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*) nach dem Protokoll von Vilnius und Anhang B:

¹ SR 220.

² SR 0.741.611.

³ SR 742.101.

⁴ SR 742.41.

⁵ SR 0.742.403.12.

* BARBARA KLETT, LL.M., Partner, Insurance Transport Fachanwältin SAV Haftpflicht- und Versicherungsrecht, Mediatorin (DAA/SAV).

Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

Luftfracht

Im Luftverkehr kommen u.a. folgende Abkommen zur Anwendung: Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr von 1929 (Warschauer Abkommen, WA⁶). Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr von 1999 (Montrealer Übereinkommen, MÜ⁷).

Seefracht

Für die Binnenschifffahrt sind das Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI⁸) sowie das Binnenschifffahrtsgesetz (BSG⁹) i.V.m. dem Eisenbahngesetz (EBG) und dem Gütertransportgesetz (GüTG) einschlägig. Für die Hochseeschifffahrt kommt das Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge (Schifffahrtsgesetz; SSG¹⁰) zur Anwendung. Im internationalen Warenverkehr sind folgende Abkommen massgebend: die Haager Regeln von 1924 (HR); das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente¹¹; Hague-/Visby-Regeln von 1968 (HVR); Hamburg-Regeln von 1978 (HambR).

2. Hinweise zu den internationalen Konventionen

Die internationalen Konventionen sehen meistens vor, dass deren Normierungen zwingend anzuwenden sind; abweichende nationale Gesetzesbestimmungen oder vertragliche Parteivereinbarungen bleiben daher nichtig (s. Art. 41 CMR, Art. 41 § 1 CIM, Art. 117 SSG, Art. 26 MÜ).

Die Konventionen enthalten keine umfassende, abschliessende Regelung, sondern sind bewusst lückenhaft konzipiert worden und beschränken sich auf die Regelung einzelner Fragen. Es bestehen grundsätzlich folgende Konstellationen von Zusammenwirken zwischen Konventionen und nationalem Recht:

- Fehlender Anwendungsbereich: Die Rechtsfrage liegt ausserhalb des örtlichen, zeitlichen und/oder sachlichen Anwendungsbereichs der transportrechtlichen Konvention. Das Landesrecht findet beispielsweise gemäss Art. 8 § 2 COTIF ausdrücklich Anwendung,

wenn das COTIF keine einschlägige Bestimmung enthält. Dies ist im ausservertraglichen Bereich der Fall, welcher nicht im CIM oder im CMR geregelt ist.

- Expliziter Verweis: Die transportrechtliche Konvention verweist ausdrücklich auf das anwendbare nationale Recht. Die CMR verweist beispielsweise explizit auf das Landesrecht, etwa in Art. 5 Abs. 1 und Art. 16 Abs. 5 und 39 CMR, wobei die Anwendung des nationalen Rechts nicht dazu führen darf, dass die zwingenden Bestimmungen der Konvention unterlaufen werden (z.B. Art. 5 CIM und Art. 41 CMR), wäre doch dadurch das Ziel der einheitlichen Rechtsanwendung in den Vertragsstaaten infrage gestellt.¹²
- Bewusste Lücken: Soweit die Konvention im Hinblick auf konkrete Probleme überhaupt keine oder keine abschliessende Regelung enthält, ist das nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts des angerufenen Gerichts massgebend, nationale Recht ergänzend heranzuziehen. So werden beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ausschluss der Haftungsbeschränkung in Art. 29 CMR die Begriffe «Schaden» oder «Verschulden» nicht definiert. Es liegt eine bewusste Lücke vor, die die Definition des Schadensbegriffs und des Verschuldensbegriffs dem jeweils ergänzend anwendbaren nationalen internationalen Privatrecht (IPRG) überlässt.¹³
- Die multimodale Abgrenzung zwischen zwei transportrechtlichen Konventionen kann nicht aus den anwendbaren Konventionen selbst abgeleitet werden, und diese Rechtsfrage ist anhand des nationalen Rechts zu entscheiden.¹⁴

3. Allgemeine Geschäftsbedingungen in der Transport- und Logistikbranche (AGB)

Neben den gesetzlichen Rechtsquellen sind allgemeine Geschäftsbedingungen in der Transport- und Logistikbranche weit verbreitet. Branchenverbände schlagen ihren Mitgliedern AGB vor, beispielsweise die Allgemeinen Bestimmungen für Transporte innerhalb der Schweiz, Frachtführer Haftungsbestimmungen (FFHB/ASTAG) oder die Allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS vom Verband der schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen.

⁶ SR 0.748.410.

⁷ SR 0.748.411.

⁸ SR 0.221.222.32.

⁹ SR 747.201.

¹⁰ SR 747.30. Die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge untersteht dem schweizerischen Recht, soweit dies mit den Grundsätzen des Völkerrechts vereinbar ist.

¹¹ SR 0.747.354.11.

¹² BGE 132 III 626 E. 4.1; 127 III 365 E. 3a; dazu KLETT BARBARA, Die Haftung im internationalen Strassengüterverkehr nach CMR, Strassenverkehr, Circulation Routière 1/2017, DIKE Zürich/St. Gallen, S. 23.

¹³ Zu Lücken und Lückenfüllung im CMR: KLETT BARBARA, Haftung im Strassengüterverkehr, in Barbara Klett/Andreas Furrer (Hrsg.), Schaden im Warentransport. Vertragsgestaltung – Versicherung – Schadenersatz, Schulthess Zürich 2016, S. 119.

¹⁴ Zu multimodalem Transport nachfolgend Ziff. 4; zur Beurteilung multimodaler Verträge s. ERBE STEPHAN/SCHLIENGER PHILIPP, Der Multimodal-Vertrag im schweizerischen Recht, TranspR 11–12/05, S. 421 ff.

Weitere relevante AGB im internationalen Transport:

- BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) Bill of Lading; Multidoc95
- FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)
- CMI Uniform Rules for Sea Waybills
- Bill of Lading (B/L-Bedingungen auf der Rückseite)
- IATA Conditions of Carriage for Cargo
- CIT Allgemeine Bedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM)
- International Road Transport Union (IRU)
- General Conditions for the international Carriage of Goods by Road (and Logistic Services)
- Schweizer Rheintransport-Bedingungen (SRTB)
- Internationale Verlade- und Transportbedingungen (IVTB)
- Incoterms (International Chamber of Commerce, ICC)

Die AGB enthalten je nach Vertrag Regelungen zu verschiedenen Themen wie Beschreibung des Auftrags, Annahme der Frachtgüter, Überprüfung der (übernommenen/eingelagerten) Güter, Modalitäten der Ein- und Ausladung, Übertragung der Verfügungsberechtigung, Tarif-Zuschläge, Zahlungsbedingungen, Versicherung und Haftung, anwendbares Recht und Gerichtsstand. Im Zusammenhang mit Transportschäden dürften insbesondere Klauseln betreffend Haftungsfreizeichnung und/oder Haftungsbeschränkung von Bedeutung sein. Bei der Haftungsregelung werden in den AGB regelmässig die Haftungsbefreiung und darunter der Tatbestand der höheren Gewalt normiert.¹⁵

Im Umgang mit AGB stellt sich regelmässig die Frage der Gültigkeit der in den AGB enthaltenen Bestimmungen. In Anwendung der einschlägigen vertragsrechtlichen Grundsätze umfasst die AGB-Kontrolle die Konsenskontrolle, die Auslegungskontrolle und die Gültigkeitskontrolle.¹⁶

4. Multimodaler Transport

Die aus historischen Gründen entstandenen unimodalen Transportkonventionen und -gesetze stellen die häufig multimodale Transportpraxis vor eine Herausforderung. Die meisten Staatsverträge stammen aus einer Zeit, als der Unimodal-Vertrag die Regel darstellte. Jeder dieser Staatsverträge enthält seine eigenen Regeln für die unimodalen Transportarten, die er erfasst.¹⁷ Nur wenige Konventionen und Gesetze enthalten eine Regelung darüber, welche rechtliche Grundlage zur Anwendung gelangt, wenn der Transport durch mehrere Transportmittel ausgeführt wird.

Aufgrund des zwingenden Charakters der meisten Normen aus den internationalen Konventionen stellt die rechtliche Beurteilung länderübergreifender Multimodal-Verträge regelmässig eine Herausforderung dar. Es stellen sich zahlreiche Fragen in Zusammenhang mit Lücken und Überschneidungen zwischen den verschiedenen anwendbaren Regelungen.

Seit dem Aufkommen des multimodalen Transports haben sich insbesondere die Netzwerk- und die Einheitstheorie durchgesetzt. Die Einheitstheorie besagt, dass diejenige Konvention zur Anwendung gelangt, die der Transportmodalität zugrunde liegt, mit welcher der grösste Teil der Strecke zurückgelegt wurde. Die Netzwerktheorie erklärt dasjenige Recht für anwendbar, welches auf der Teilstrecke der jeweiligen Modalität anwendbar wäre, auf welcher der Schaden entstanden ist.¹⁸ In der Schweiz – anders als beispielsweise in Deutschland und den Niederlanden – gibt es keine ausdrückliche gesetzliche Regelung. Auch die Lehre ist sich diesbezüglich nicht einig, und ein entsprechender höchstrichterlicher Entscheid liegt nicht vor. Schweizer Multimodalfrachtführer verwenden häufig die AB SPEDLOGSWISS.

5. Logistik

Unter den Begriff Logistik fallen Transport- oder Lagerleistungen wie auch komplexe Logistiklösungen.¹⁹ Rechtlich werden die traditionellen Kernleistungen regelmässig unterschiedlichen gesetzlich geregelten Verträgen eingeordnet. Namentlich sind diese Verträge über einmalige Transportleistungen regelmässig als reine Frachtverträge gemäss Art. 440 ff. OR zu qualifizieren, Verträge über die Organisation eines Transports als Speditionsverträge gemäss Art. 439 OR und Verträge über die Aufbewahrung bzw. Lagerung regelmässig als eine Art des Hinterlegungsvertrags gemäss Art. 472 ff. OR. Die rechtliche Einordnung dieser Verträge muss immer im Einzelfall und sorgfältig vorgenommen werden,²⁰ bei internationalen Elementen sind die Transportkonventionen zu berücksichtigen. In der Schweiz stehen für den Transport- und Logistikbereich zwei Branchen-AGB im Vordergrund. Dies sind einerseits die «AB SPEDLOGSWISS Lager» des Verbands schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen und andererseits die «ASTAG FFHB» des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG.

¹⁵ Siehe beispielsweise den Haftungsausschluss für höhere Gewalt in Ziff. 4.3 Frachtführer Haftungsbestimmungen (FFHB/ASTAG) oder Art. 20 AB SPEDLOGSWISS (2005).

¹⁶ Näheres zur AGB-Kontrolle in KOLLER ALFRED, AGB-Recht. Eine Übersicht im Lichte der neusten Entwicklungen in Gesetzgebung, Rechtsprechung und Lehre, AJP 3/2016, S. 279 ff.

¹⁷ KLETT BARBARA, Fn. 13, S. 112; ERBE STEPHAN/SCHLIENGER PHILIPP, Fn. 14, S. 421.

¹⁸ ERBE STEPHAN/SCHLIENGER PHILIPP, Fn. 14, S. 425 f.

¹⁹ FURRER BARBARA, Der Logistikvertrag im schweizerischen Recht, Band 7 der Schriftenreihe zum Logistik- und Transportrecht, Stämpfli Bern 2018, S. 43 ff. und ausführlich zu Logistikverträgen S. 191 ff.

²⁰ Dazu FURRER BARBARA, Vertragliche Steuerung des Haftungsrisikos bei Logistikverträgen, in Barbara Klett/Andreas Furrer (Hrsg.) Schaden im Warentransport. Vertragsgestaltung – Versicherung – Schadenersatz, Schulthess Zürich 2016, S. 20 ff., insb. 30 ff.

B. Besonderheiten der Haftungsregelungen im Transportrecht

1. Obhutshaftung

Das Transportrecht basiert grundsätzlich auf einer Obhutshaftung. Aus der Obhutspflicht des Frachtführers wird dessen Haftung am transportierten Gut abgeleitet. Der Haftungszeitraum des Frachtführers ist erst eröffnet, wenn der Frachtführer die Obhut über das Frachtgut innehat, und ist beendet, wenn der Frachtführer das Gut beim Empfänger abgeliefert. Damit wird eine Kausalhaftung festgeschrieben, von der der Frachtführer sich nur befreien kann, wenn einer der im Gesetz aufgelisteten Haftungsausschlüsse vorliegt (beispielsweise Art. 23 CIM, Art. 17 CRM, Art. 18 MÜ). Befindet sich das Frachtgut noch nicht in der Obhut des Frachtführers und kann der Frachtführer den Transport nicht erbringen, liegt eine Nichtleistung vor. Der Begriff der frachtrechtlichen Obhut ist in den transportrechtlichen Regelungen nicht einheitlich geregelt.²¹

2. Begrenzung der Entschädigung

Typisch im Transportrecht ist die summenmässige Begrenzung der Haftung. Das Transportrecht schützt den Frachtführer vor wirtschaftlich unzumutbarer Inanspruchnahme mit einer summenmässigen Begrenzung der Haftung (beispielsweise Art. 23 CMR, Art. 30 CIM, Art. 22 MÜ, Art. 20 CMNI). Das nationale Recht sieht den Ersatz des vollen Werts vor (Art. 447 Abs. 1 OR), erlaubt aber in Bezug auf die Höhe der Entschädigung, nicht aber in Bezug auf die Haftungsvoraussetzungen und die Entlastungsgründe, abweichende Vertragsabreden (Art. 447 Abs. 1 OR). Eine Beschränkung der Entschädigung ist ebenfalls durch die branchenspezifischen Vertragsbedingungen vorgesehen (SPEDLOGSWISS, FFHB).

Je nachdem, welche Konvention auf den Transport Anwendung findet, sind die Haftungsgrenzen sehr unterschiedlich.²² Die Haftungsobergrenze kann regelmässig durch vertragliche Vereinbarung bei einer Wertdeklaration (beispielsweise Art. 24 CMR, Art. 34 CIM) oder bei Angabe eines besonderen Interesses (beispielsweise Art. 26 CMR, Art. 35 CIM) erhöht werden.

Die meisten Konventionen (bis auf das Montrealer Übereinkommen, das keinerlei Wegfall der Haftungsgrenzen normiert) sehen Ausnahmen von der Haftungsbegren-

zung vor. Dabei geht die CMR einen anderen Weg als die übrigen Konventionen: Nach Art. 29 Abs. 1 CMR kann sich der Frachtführer auf die Haftungsbegrenzung nicht berufen, «wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht». Dieses dem «Vorsatz gleichgestellte Verschulden» entspricht in der Schweiz der groben Fahrlässigkeit. Die Rechtsprechung zum «Vorsatz gleichgestellten Verschulden» ist ausgesprochen kasuistisch, da auf die konkreten Umstände im Einzelfall abzustellen ist. Es bestehen bedeutsame Unterschiede zwischen den jeweiligen Vertragsstaaten in Bezug auf die dem Vorsatz gleichgestellten Tatbestände. Der gleiche Tatbestand kann daher verschiedenartige Folgen haben, je nachdem, in welchem Staat ein Anspruch durchgesetzt wird. Durch die geschickte Wahl des Gerichtsstands lassen sich deshalb im Streitfall sowohl taktische als auch finanzielle Vorteile erzielen.²³

In den übrigen Konventionen (abgesehen, wie erwähnt, von dem Montrealer Übereinkommen) wird eine unbegrenzte Haftung ebenfalls bei Vorsatz bejaht und zudem bei Handlungen und Unterlassungen des Frachtführers, die leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurden, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde,²⁴ s. Art. 36 CIM, Art. 21 CMNI, Art. 4 § 4 e) HVR. Eine Anknüpfung daran, welche Tatbestände an dem jeweiligen Gerichtsort dem Vorsatz gleichgestellt sind, ist deswegen entbehrlich, sodass es international zu weniger divergierenden Entscheidungen kommt.

3. Reklamationen und Fristen

Charakteristisch im Transportrecht ist das sogenannte Reklamationsverfahren, welches verjährungshemmende Wirkung entfaltet. Die transportspezifischen Erlasse sehen weiter eigene Prüf-, Rüge- und Verjährungsfristen vor. Es ist Aufgabe des Empfängers, das transportierte Gut zu kontrollieren und allfällige Unregelmässigkeiten geltend zu machen.

Gemäss Art. 30 CMR – beispielsweise – ist der Empfänger verpflichtet, das transportierte Gut zu prüfen. Der Frachtführer hat gemäss Art. 30 CMR dabei mitzuwirken und – falls Schäden vorliegen oder die Lieferfrist überschritten worden ist – Vorbehalte mitzuteilen. Erforderlich ist die Mitteilung der Art und des Umfangs des Schadens an den Frachtführer.²⁵ Nach Art. 32 Abs. 2 CMR wird die Verjährung durch eine schriftliche Reklamation bis zu dem

²¹ Näheres dazu in FURRER ANDREAS/KÖRNER ALEXANDRA, Obhutshaftung des Frachtführers im internationalen Gütertransport, in: Luzerner Beiträge zur Rechtswissenschaft (LBR), Jörg Schmid (Hrsg.), Band 100, Schulthess Zürich-Basel-Genf 2016, S. 107 ff.

²² Beispiele: CMR 8.33 SZR pro kg; MÜ 22 SZR pro kg; CIM 17 SZR pro kg; AB SPEDLOGSWISS 8.33 SZR pro kg brutto (1 SZR [Sonderziehungsrechte] = CHF 1.31, Stand 25.06.2021).

²³ Eingehend dazu mit Beispielen KLETT BARBARA, Fn. 12, S. 23.

²⁴ Instrukтив zu dem Unterschied dieser Konzeption zu derjenigen nach CMR BGE 113 II 359 (zum Warschauer Abkommen): Die Piloten ignorierten akustische und visuelle Alarmsignale und flogen ungerührt weiter. Sie hatten daher kein Bewusstsein eines Schadenseintritts und hafteten nur begrenzt. Grobfahrlässigkeit hätte hingegen in einem solchen Fall bejaht werden müssen.

²⁵ Näheres dazu KLETT BARBARA, Fn. 12, S. 28.

Tag gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet. Wird die Reklamation teilweise anerkannt, so läuft die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation weiter.

4. Mehrzahl von Beförderern

Dem Transportrecht ist zudem eigen, dass der vertragliche Frachtführer auf sogenannte Unterfrachtführer (ausführende Frachtführer) zurückgreift. In den meisten transportrechtlichen Erlassen ist daher eine explizite Regelung zu finden, dass die Handlungen des ausführenden Frachtführers dem vertraglichen Frachtführer zugerechnet werden.

So bestimmt Art. 3 CMR, dass der Frachtführer im Anwendungsbereich des CMR für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen haftet, wenn diese Bediensteten oder andere Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Damit wird dem Frachtführer das Verhalten seiner Bediensteten sowie anderer Personen zugerechnet.²⁶ Unter «anderen Personen» sind nach einhelliger Lehrmeinung solche zu verstehen, die bei der Ausführung der Beförderung, bei der das Schadenereignis eintritt, vom Frachtführer zur Erfüllung seiner ihm gegenüber dem Absender obliegenden Pflichten eingesetzt werden. Dazu gehören namentlich die Zwischen- oder Unterfrachtführer. Die Regelung nach CMR entspricht insofern der Haftung des Frachtführers für das Verhalten seiner unselbstständigen Hilfspersonen und für das seiner Zwischenfrachtführer nach Art. 449 OR.

Zu finden ist auch die Regelung, nach welcher der ausführende Beförderer nur für die von ihm durchgeführte Beförderung und nicht für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke haftet, und dass der vertragliche Beförderer und der ausführende Beförderer solidarisch haften.

So bestimmt Art. 27 CIM, dass neben dem vertraglichen Beförderer, der aufgrund des Vertrages die Beförderungsleistung zu erbringen hat, auch der ausführende Beförderer einbezogen wird. Unter ausführendem Beförderer versteht man einen Beförderer, der mit dem Reisenden den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber der Beförderer die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat (Art. 3 lit. b CIM). Ein ausführender Beförderer haftet nur für die von ihm durchgeführte Beförderung und nicht für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke (Art. 27 § 2 CIM). Nach Art. 27 § 4 CIM haften vertragliche Beförderer und ausführende Beförderer solidarisch.

²⁶ Nach nationalem Recht haftet der Frachtführer für seine Angestellten nach Art. 101 OR (vertraglich) oder Art. 55 OR; bei Einschaltung eines Zwischenfrachtführers nach Art. 449 OR.

C. Versicherungsdeckung

1. Versicherungsbedingungen

Unter den Begriff Transportversicherung fällt eine Reihe von Versicherungsdeckungen in der Branche. Nachfolgende Ausführungen basieren auf den vom Schweizerischen Versicherungsverband (SVV)²⁷ herausgegebenen Musterbedingungen (sog. ABVT). Ebenfalls online abrufbar sind Klauseln, die mittels Deckungserweiterungen und -einschränkungen erlauben, auf die spezifischen Risiken einzugehen.²⁸ Es handelt sich um unverbindliche Musterbedingungen. In der Praxis werden die Standardbedingungen insbesondere im Bereich von KMU eingesetzt, während bei grösseren Unternehmen und bei speziellen Frachtgütern durchaus angepasste individuelle Bedingungen vereinbart werden.

Die Versicherungsbedingungen unterstehen ebenfalls der «AGB-Kontrolle».²⁹ Bei den Versicherungsbedingungen ist Art. 33 Versicherungsgesetz (VVG) massgebend. Danach sind Ausschlüsse nur gültig, wenn sie «in bestimmter, unzweideutiger Fassung» erfolgen. Im Versicherungsrecht hat die Unklarheit von Klauseln, welche bestimmte Gefahren von der Deckung ausschliessen, eine besondere Bedeutung, weil sie nach Art. 33 VVG³⁰ zur Ungültigkeit des Ausschlusses führt.³¹ Zweifel an der Bestimmtheit oder Eindeutigkeit eines Versicherungsausschlusses gehen grundsätzlich zu Lasten des Versicherers.

2. Versicherungssparten

Die Versicherungsdeckungen unterteilen sich in die Sachversicherung oder Warentransportversicherung, bei welcher die transportierten Güter selbst (Waren, Wertsachen, Reisegepäck) versichert werden, und die Vermögensversicherung oder Haftpflichtversicherung, bei welcher die Frachtführer- und Spediteur-Haftpflicht (Haftung für Schäden an den transportierten Gütern) gegenüber Dritten versichert wird. In der Transportversicherung werden regelmässig alle Transportmöglichkeiten eingeschlossen (Bahn, Fluss- und Meerschiff, Lastwagen, Flugzeug

²⁷ Abrufbar unter: <https://www.svv.ch/de/musterbedingungen-fuer-die-transportversicherung> (11.06.2021).

²⁸ Zu Entstehung, Umfang und Verhältnis der AGB zum VVG KÖRNER ALEXANDRA/FURRER ANDREAS/BENZ CHRISTIAN, Warentransportversicherung, Stämpfli Bern, September 2016, S. 21 ff.

²⁹ Dazu vorne I.A.3; KOLLER ALFRED, Fn. 16, S. 279 ff.

³⁰ RS 221.229.1; Wortlaut des Art. 33 VVG: «Umfang der Gefahr. Soweit dieses Gesetz nicht anders bestimmt, haftet der Versicherer für alle Ereignisse, welche die Merkmale der Gefahr, gegen deren Folgen Versicherung genommen wurde, an sich tragen, es sei denn, dass der Vertrag einzelne Ereignisse in bestimmter, unzweideutiger Fassung von der Versicherung ausschliesst.»

³¹ BGE 115 II 264 E. 5a; differenzierte Meinung FUHRER STEPHAN, Basler Kommentar VVG, Art. 33 N 248, wonach eine mehrdeutige Ausschlussklausel, die zwei Auslegungen zulasse, so gelte, wie sie der Versicherungsnehmer verstanden habe.

usw.).³² Weitere Versicherungsdeckungen spielen eine Rolle im Transportwesen, auf die nachfolgend nicht näher eingegangen wird.

2.1 Warentransportversicherung

Bei der Warentransportversicherung handelt es sich um eine Sachversicherung, bei welcher Güter aller Art gegen Risiken versichert werden, welchen diese während der versicherten Reise ausgesetzt sind. Sie deckt die Gefahren, denen Güter während des Transportes und der Zwischenhalte ausgesetzt sind, und schützt die mit dem Transport verbundenen wirtschaftlichen Interessen des Versicherungsnehmers bzw. des Inhabers der Ware.

Wie in der klassischen Sachversicherung muss auch in der Transportversicherung als deckungsauslösender Sachverhalt ein Sachschaden (Verlust und Beschädigung) am Frachtgut als unmittelbare Folge eines der in den Bedingungen aufgezählten Ereignisse (sog. qualifizierte Ereignisse wie Schiffbruch, Absturz von Flugzeugen, Zusammenstoss, Vulkanausbruch oder Überschwemmung [eingeschränkte Versicherung Art. 2 und ABVT 2006]) vorliegen, es sei denn, es wurde – gestützt auf eine besondere Vereinbarung – eine sogenannte All-Risk-Versicherung abgeschlossen, die einen Sachschaden ungeachtet der Ursache deckt (All Risk; Art. 4 ABVT 2006). Die eingeschlossenen Kosten wie die Beiträge zur Havarie-Grosse und bestimmte Mehrkosten (Art. 5 ABVT 2006) sind in den Bedingungen aufgelistet.³³ Verspätungsschäden (sog. reine Vermögensschäden, die entstehen, weil beispielsweise die verspätet gelieferte Winterkollektion nicht mehr verkauft werden kann) sind in der Regel nicht gedeckt (Art. 6 lit. a ABVT 2006). Möglich ist die Vereinbarung einer erweiterten Deckung für die Folgen von Verzögerungen der Beförderung.³⁴ In der eingeschränkten Versicherung trifft den Versicherten die Beweislast für den Eintritt eines der aufgeführten Risiken und dessen Schadenursächlichkeit. Bei der All-Risk-Versicherung hat der Anspruchsberechtigte nur zu beweisen, dass während des Transportes ein Verlust oder eine Beschädigung eingetreten ist. Der Versicherer ist in Bezug auf einen Deckungsausschluss beweislspflichtig.

Am Beispiel der aktuellen Ereignisse: Eine Pandemie und die darauf zurückzuführenden Beschränkungen und Massnahmen stellen grundsätzlich kein qualifiziertes Ereignis dar, für welches bei der eingeschränkten Versicherung Versicherungsdeckung besteht. Sachschäden am Frachtgut, welche infolge der COVID-19-Pandemie auftreten, sind von der eingeschränkten Warentransportversi-

cherung grundsätzlich nicht gedeckt. Sie sind aber bei der umfassenden All-Risk-Versicherung versichert.³⁵

Bei der All-Risk-Versicherung sind die Ausschlussklauseln kritisch zu prüfen: Der Deckungsausschluss muss dabei bestimmt und unzweideutig sein (Art. 1 ABVT 2006 und Art. 33 VVG).

2.2 Transporthaftpflichtversicherung

a. Haftpflichtdeckung Frachtführer

Die Versicherung gilt für Frachtführer, die Güter auf der Strasse oder im kombinierten Verkehr (Strasse/Schiene/Fähre) befördern, und zwar nach den Bestimmungen über den Frachtvertrag des Schweizerischen Obligationenrechts, nach ausländischem Frachtvertragsrecht oder nach dem CMR (Art. 1 ABVH Frachtführer 2008). Der Versicherungsschutz umfasst die gesetzliche Haftpflicht des Versicherungsnehmers als Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Frachtguts sowie die Überschreitung der Lieferfrist (Art. 2.1 ABVH Frachtführer 2008).

Wird vertraglich die gesetzliche Regelung abgeändert, gilt der Versicherungsschutz auch für eine vertraglich vereinbarte Haftung, sofern diese enger ist als die gesetzliche oder aber die Erweiterung gegen Entrichtung einer Mehrprämie aufgrund einer besonderen Vereinbarung in die Versicherung eingeschlossen wird (Art. 5 ABVH Frachtführer 2008).

b. Haftpflichtdeckung Spediteure

Nach der ABVH Spediteure 2008 ist die Haftpflicht des Versicherungsnehmers gegenüber seinem Auftraggeber für Sach- und Vermögensschäden aufgrund der Allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS (AB SPEDLOGSWISS) neuste Ausgabe – bzw. falls diese durch einen richterlichen Beschluss ausser Kraft gesetzt werden – gemäss den einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts versichert. Der Versicherungsschutz gilt ausschliesslich für die Tätigkeiten des Spediteurs, die, gemäss der Aufzählung in den AB SPEDLOGSWISS, im Versicherungsvertrag aufgeführt sind (Art. 2.1, ABVH Spediteure 2008). Eine weitergehende Haftung ist mit entsprechender Vereinbarung versicherbar (Art. 2.2 und 2.3 ABVH Spediteure 2008).³⁶

³² Dazu MÜLLER PASCAL, Deckung im Bereich der Transport- und Warensicherung, in: Klett Barbara/Furrer Andreas (Hrsg.), Schaden im Warentransport, Vertragsgestaltung – Versicherung – Schadenersatz, Zürich 2016, S. 261 ff.

³³ Zum Umfang der AGB-Warentransportversicherung MÜLLER PASCAL, Fn. 32, S. 265 ff.; KÖRNER ALEXANDRA/FURRER ANDREAS/BENZ CHRISTIAN, Fn. 28, S. 84 ff.

³⁴ POLIC FOGLAR VESNA, Haftung für Verspätungsschäden bei Gütertransporten, Stämpfli Bern, Oktober 2016, Rz 1139.

³⁵ Detaillierteres dazu KLETT BARBARA/THERESA RUPPEL, Transportieren während der COVID-19-Pandemie – rechtliche Analyse der Herausforderungen, in: Ein Panorama der Rechtsfragen zur Corona-Krise, Basel: Helbing Lichtenhahn 2020, S. 179.

³⁶ Dazu POLIC FOGLAR VESNA, Fn. 34, Rz 986 ff., Rz 1006 ff.

3. Weitere im Transportwesen relevante Versicherungsdeckungen

Folgende weitere Versicherungsdeckungen spielen im Transportwesen eine Rolle:

- Die Kasko-Versicherung (Motorfahrzeugkasko, Seekasko, Binnenkasko, Landkasko ...) versichert den Schaden am Transportmittel.
- Die Motorfahrzeugversicherung deckt die Haftpflicht des Motorfahrzeughalters und Lenkers gegenüber Dritten.
- Die Produkthaftpflichtversicherung, die insbesondere in der Supply Chain und für Logistiker relevant sein kann, deckt die Haftung nach Produkthaftpflichtgesetz (PrHG)³⁷ des Herstellers, des sogenannten «Quasi-Herstellers» und des Importeurs von Produkten³⁸ inkl. Deckung Kosten Produkterückruf. Hersteller i.S. des Produkthaftpflichtgesetzes ist nicht nur der Produzent, der Zulieferer, der Importeur, sondern auch der sogenannte «Quasi-Hersteller», d.h. jede Person, die sich als Hersteller ausgibt, indem sie ihren Namen, ihr Warenzeichen oder ein anderes Erkennungszeichen wie eine Etikette auf dem Produkt anbringt (Art. 2 Abs. 1 lit. b PrHG). Der Importeur wird von Gesetzes wegen dem Hersteller gleichgesetzt (Art. 2 Abs. 1 lit. c PrHG).
- Die Cyberversicherung bietet hinsichtlich Cyberrisiken Versicherungsschutz. Mit der zunehmenden Digitalisierung der Prozesse bei Verladern, Spediteuren, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreibern wachsen die Gefahren von Datenmissbrauch. Cyberrisiken wie Datenpannen, elektronischer Datendiebstahl und Vandalismus, Denial-of-Service-Angriffe und Urheberrechtsverletzungen machen den Schutz sensibler Daten zu einem entscheidenden Aspekt für jedes Unternehmen. Zum umsichtigen Cyber Risk Management gehört auch eine umfassende Versicherungsdeckung.

Résumé

Le droit du transport est l'un des domaines les plus flous et compliqués du droit commercial. Il se compose des conditions de transport privées, de traités internationaux et de normes de droit nationales. Les voies de transport à disposition sont les routes, le rail, l'eau et l'air. Chaque mode de transport est soumis à un régime particulier, né d'une histoire qui lui est propre et comprenant dès lors des normes et délimitations différentes. De nos jours, le processus de transport constitue en règle générale l'un des éléments d'une démarche logistique plus large, ce qui engendre de nouveaux problèmes de délimitation. La présente contribution dresse le portrait des bases réglementaires déterminantes dans le domaine du droit international du transport en ce qui concerne la responsabilité et la couverture.

³⁷ SR 221.112.944.

³⁸ Näher dazu KLETT BARBARA/BIELMANN YVES: Produktesicherheit und Warenverkehr – aktuelle Entwicklungen, Sicherheit und Recht 2014, S. 79 ff., 84.