

FRACHTFÜHRER ALS INKASSO-GEHILFE DES AUFTRAGGEBERS

Im Februar 2009 hatte das schweizerische Bundesgericht wieder einmal eine der seltenen Gelegenheiten, sich zu einer transportrechtlichen Frage zu äussern. Dabei wurde eine bis heute offene Frage in begrüssenswerter Weise geklärt. Zugleich hat der Entscheid aber auch eine sehr zweifelhafte Komponente, die für die Transportbranche zu einigen Unannehmlichkeiten führen könnte. Über diese beiden Elemente dieses Urteils soll nachfolgend kurz informiert werden.

■ Stephan Erbe, Rechtsanwalt, Basel

Obwohl es für jede Transportart mittlerweile einen internationalen Staatsvertrag gibt (CMR für Strassentransport, Montreuxer Übereinkommen respektive Warschauer Abkommen für den Lufttransport, ER CIM für den Eisenbahntransport, Hague-Visby Rules für den Seetransport sowie die CMNI für den Binnenschifftransport) gibt es bis heute kein entsprechendes Regelwerk, welches Multimodaltransporte abdeckt. Dies ist insofern erstaunlich, als seit den 80er-Jahren das Containergeschäft einen eigentlichen Boom erlebt und aus diesem Grund heute wohl der grösste Teil aller durchgeführten Transporte als Multimodaltransport bezeichnet werden müssen. Während andere Länder wie beispielsweise Deutschland dieses Problem erkannt haben und die Multimodaltransporte einer speziellen gesetzlichen Regelung unterworfen haben, schweigt sich das schweizerische Recht zu diesem Punkt aus.

Nationales Recht anwendbar

Wird beispielsweise ein Container per Lastwagen von Chur nach Aarau trans-

portiert, dort auf die Bahn umgeladen und nach Köln transportiert und anschliessend per LW zum Empfänger nach Charleroi gefahren und ereignet sich auf diesem letzten LW-Transport ein Schaden, so stellt sich die Frage, ob die CMR auf diese Konstellation anwendbar ist. Das Bundesgericht hat nun entschieden und damit klargestellt, dass Staatsverträge wie die CMR auf Multimodaltransporte nicht zur Anwendung kommen (entgegen einer weit verbreiteten Meinung ist auch nicht immer ausschlaggebend, ob ein CMR Frachtbrief ausgestellt wurde!). Nach eindeutiger Aussage des Bundesgerichts unterstehen solche Transporte den frachtvertraglichen Bestimmungen des schweizerischen Obligationenrechts (respektive des jeweils anwendbaren ausländischen nationalen Rechts).

Wichtigste Konsequenz dieses Urteils ist, dass bei Multimodaltransporten die Haftungsbeschränkung der CMR nicht zur Anwendung kommt. Stattdessen gilt die Haftungsobergrenze nach schweizerischem Recht. Diese liegt beim Wert der Güter, der bedeutend höher liegen kann als die in der CMR vorgesehenen 8.33 SZR pro Kilogramm.

Unhaltbare Entscheidung

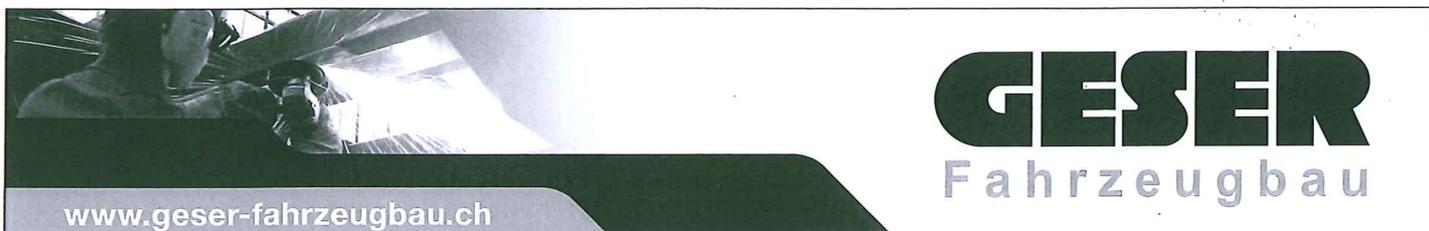
Im gleichen Urteil hat das Bundesgericht sodann eine weitere Entscheidung gefällt, die für das Transportgewerbe unhaltbar ist. Im konkreten Fall hatte der Empfänger sich geweigert, das Gut anzunehmen. Im Einklang mit Artikel 444 OR hat der Frachtführer daraufhin nach Information des Auftraggebers das Gut eingelagert und in der Folge die Kosten dieser Verwahrung seinem Auftraggeber in Rechnung gestellt. Das Bundesgericht hat zwar grundsätzlich den Anspruch auf Ersatz dieser Kosten bejaht, hat den Schadenersatzanspruch des Frachtführers aber

um 60 Prozent gekürzt. Vorgeworfen wurde dem Frachtführer dabei, dass er es versäumt habe, die Kosten für die Hinterlegung beim Empfänger einzutreiben. Dies wäre nach Ansicht des Bundesgerichts aber möglich gewesen, weil der Frachtführer beim Empfänger noch Schulden hatte und diese mit den Kosten der Hinterlegung hätte verrechnen können. Der Frachtführer wurde so, ohne dass dies irgendwie vereinbart worden wäre, zum Inkassogehilfen des Auftraggebers abgestempelt.

Im Widerspruch zum OR!

Dabei verkennt das Bundesgericht zweierlei: Zum einen sagt das Gesetz ganz klar, dass die Kosten für eine Hinterlegung durch den Absender zu tragen sind (Art. 444 OR). Es ist nicht und kann nicht Sache des Frachtführers sein, Verantwortung für die Eintreibung dieser Kosten zu tragen. Der Frachtführer ist lediglich verpflichtet, das Gut zu transportieren und dem Empfänger abzuliefern. Verweigert dieser die Annahme, so hat der Frachtführer den Absender zu benachrichtigen und darf das Gut auf Kosten des Absenders aufbewahren oder bei einem Dritten hinterlegen. Ob der Absender diese Kosten vom Empfänger ersetzt bekommt, ist nicht Sache des Frachtführers. Zum anderen verkennt das Bundesgericht, dass der Frachtführer nur mit dem Absender einen Vertrag hat. Daraus kann keine Zahlungspflicht des Empfängers entstehen, wenn dieser die Annahme verweigert.

Es bleibt abzuwarten, ob das Bundesgericht an dieser Rechtsprechung festhalten wird, denn diese Rechtsprechung hat im Gesetz keine Stütze und widerspricht den Gepflogenheiten in der Praxis. (Urteil Urteil 4A/218.2009) ■



GESER
Fahrzeugbau