

Bei Warentransporten ist die Haftung begrenzt

Die Rechtsgrundlagen sind im Transportrecht zersplittert. Von Christian Hochstrasser

Wer mit Waren handelt und sie verschickt, geht Risiken ein. Das ist auch erfahrenen Unternehmen oft zu wenig bewusst.

Täglich sind in der Schweiz Güter im Wert von mehreren hundert Millionen Franken unterwegs. Manchem im Transportrecht unbewanderten Versender oder Verloader dürfte indes wenig geläufig sein, wie zersplittert sich die Rechtsgrundlagen im Transportrecht darstellen, und ebenso wenig, dass die Haftung in der Regel begrenzt ist. Wohl unterliegen die mit der Organisation oder Durchführung eines Transports beschäftigten Spediteure oder Frachtführer regelmässig einer gesetzlichen oder vertraglichen Haftung. Diese Haftungen sind jedoch oft in ihrer Höhe durch Vertrag (oft in Form von verwendeten allgemeinen Branchenbestimmungen) oder Gesetz (meist durch internationale Abkommen) begrenzt. Die Haftungsbegrenzungen sollen dabei dem Schutz des Frachtführers vor wirtschaftlich unzumutbarer Inanspruchnahme dienen.

Bereits das dispositiv anwendbare Schweizer Gesetzesrecht sieht eine Haftungsbegrenzung vor: Beispielsweise haftet ein Frachtführer nach den Bestimmungen des schweizerischen Obligationenrechts (OR) bei Verlust oder Untergang des Transportgutes bloss für den vollen Wert des transportierten Guts. Keine Haftung besteht – in

Aus der Lehre und aus der Praxis

zz. An dieser Stelle erhalten Juristen jeweils die Gelegenheit, einen Gastbeitrag zu verfassen. Mit der Rubrik «Recht und Gesellschaft» will die NZZ Themen des Rechts mehr Raum geben und Juristen aus der Praxis, aber auch aus der Lehre eine Plattform bieten. Beleuchtet werden aktuelle Rechtsfragen, ein juristisches Problem, ein rechtlicher Missstand oder schlicht Themen, die sich an der Schnittstelle zwischen Recht und Gesellschaft bewegen. Auch Nichtjuristen sollen sich von den Beiträgen angesprochen fühlen. Die Rubrik erscheint zweimal im Monat. Sie finden die Beiträge auch im Internet.



Wer seinen Flügel grenzüberschreitend verschicken will, unterliegt den jeweiligen staatsvertraglichen Regelungen. GORAN BASIC / NZZ

Abweichung vom Grundsatz – dagegen für weitere, sogenannt mittelbare Schäden wie etwa entgangenen Gewinn oder Produktionsausfall. Diese Haftung nach obligationenrechtlichem Frachtvertrag ist im Transportrecht aber gerade nicht der Regelfall. Die Haftungsbestimmungen kämen nur zum Tragen, wenn keiner der einschlägigen transportrechtlichen Staatsverträge anwendbar ist, wenn keines der nationalen Spezialgesetze gilt oder wenn diese Staatsverträge oder Spezialnormen eine bestimmte Frage nicht behandeln. Denn alle diese Normen gehen den Regelungen des OR vor.

Verschiedene Regelungen

Bei grenzüberschreitenden Transporten – und damit weit häufiger – kommen hingegen die verschiedenen staatsvertraglichen Regelungen zur Anwendung. Welche der in den Staatsverträgen enthaltenen Haftungsbegrenzungen anwendbar ist, entscheidet sich grundsätz-

lich nach der Art des Transportmittels. Im Einzelfall ist dabei zu prüfen, inwieweit in Bezug auf den konkreten Sachverhalt welcher Staatsvertrag gilt.

Die Regelungen der transportrechtlichen Staatsverträge zur Haftung des Frachtführers sind regelmässig bewusst lückenhaft ausgestaltet. Gemein ist diesen Regelwerken, dass sie nur ausgewählte Fälle behandeln, bei denen eine Haftung begründet (beispielsweise bei Verlust, Beschädigung oder Verspätung) und diese wiederum in der Höhe begrenzt wird – so etwa im «Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr».

Die Systematik der Haftungsbegrenzung nimmt regelmässig Bezug auf das Gewicht der transportierten Ware. Die konkrete Haftungsobergrenze ergibt sich aus einer Multiplikation des Gewichts in Kilogramm mit einer vom Staatsvertrag festgelegten Anzahl sogenannter Sonderziehungsrechte. Das Sonderziehungsrecht (SZR) ist eine

künstliche, vom Internationalen Währungsfonds (IMF) eingeführte Währung. So ergibt sich beispielsweise gegenwärtig im internationalen Strassentransport für ein Transportgut von 100 Kilogramm bei Verlust und Beschädigung in den einschlägigen Fällen eine Haftungsgrenze von 1122 Franken, gleichgültig welcher Wert dem Gut effektiv zukommt. Wird Ware versendet, die einen hohen Wert, aber ein tiefes Gewicht hat (zu denken wäre etwa an Pharmazieprodukte oder Elektronik), so deckt diese beschränkte Haftung den tatsächlichen Schaden bei weitem nicht.

Am Rande anzumerken ist noch Folgendes: Nach Schweizer Rechtsauffassung gelten die jeweiligen staatsvertraglichen Regelungen grundsätzlich nur bei Transporten mit dem jeweiligen Transportmittel. Werden Transporte hingegen mit verschiedenen Transportmitteln ausgeführt (Multimodaltransporte), so sind die einschlägigen Staatsverträge nicht anwendbar und enthalten – bis auf wenige Aus-

nahmen – auch keine Regelungen dafür. Ist bei Multimodaltransporten nach kollisionsrechtlichen Gesichtspunkten schweizerisches Recht anwendbar, gilt folglich abermals das Frachtvertragsrecht gemäss OR.

Vorkehrungen treffen

Pauschalierend kann festgehalten werden, dass die Haftungsregelungen und -begrenzungen der transportrechtlichen Staatsverträge grundsätzlich zwingender Natur sind. Den Parteien eines (grenzüberschreitenden) Frachtvertrages sind damit weitgehend die Hände dabei gebunden, durch Vereinbarung vom Regime der Haftungsobergrenzen abzuweichen. Einen Handlungsspielraum eröffnet allenfalls die Möglichkeit, durch eine Wert- oder Interessendeklaration hinsichtlich der Ware eine höhere Haftungsmitte zu bewirken.

Demgegenüber ist die Dispositionsfreiheit bei rein nationalen Transporten in der Schweiz grösser. Die Haftung kann individuell geregelt werden, wobei die Vereinbarung jedoch den obligationenrechtlichen Grundsatz zu beachten hat, dass eine Wegbedingung bei Vorsatz oder grobem Verschulden nichtig wäre (dies gilt nicht nur bei gänzlicher Wegbedingung, sondern auch bei summenmässiger Beschränkung). Einen Grundsatz, wonach bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Schadensverursachung die Haftungsmitte nicht zur Anwendung gelangen, kennen im Übrigen auch verschiedene der staatsvertraglichen Transportrechtsregelungen.

Aufgrund des Regimes der Haftungsmitte wird ein vorsichtiger Versender bei einer Diskrepanz zum eigentlichen Warenwert geeignete Massnahmen ergreifen, bevor ein Transportauftrag unbesehen vergeben wird. Solche Massnahmen können in einer sinnvollen Vertragsgestaltung (unter Berücksichtigung der eingeschränkten Möglichkeiten) oder aber natürlich im Abschluss entsprechender Transportversicherungen bestehen. Sonst ist es im Schadensfall eben nicht der Versender, der sprichwörtlich zuletzt lacht.

Dr. Christian Hochstrasser ist Advokat bei ThomannFischer, Basel. Er befasst sich allgemein mit Fragen des Vertrags- und Gesellschaftsrechts sowie schweremässig mit Fragen des Transport- und Logistikrechts sowie des Zollrechts.