

Spannungsfeld zwischen Transport- und Logistikrecht

Vertragslogik in der Logistik, 9. Luzerner Transport- und Logistiktage, Donnerstag, 21. März 2019

Nando Stauffer von May

Dr. iur., Rechtsanwalt, Notar des Kantons Bern

The logo consists of the lowercase letters 'gbf' in a blue, serif font. The letters are lowercase and have a classic, slightly ornate design.

Fracht-/Beförderungsvertrag

- **Frachtführer** ist, wer gegen Vergütung (Frachtlohn) den Transport von Sachen auszuführen übernimmt (Art. 440 Abs. 1 OR).
 - Mit dem **Beförderungsvertrag** verpflichtet sich das Unternehmen, ein Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu transportieren und es dort dem Empfänger oder der Empfängerin abzuliefern (Art. 10 Abs. 1 GüTG).
- > i.d.R. Vertrag zugunsten Dritter
- > Tathandlungsauftrag

Speditionsvertrag

Wer gegen Vergütung die Versendung oder Weitersendung von Gütern für Rechnung des Versenders, aber in eigenem Namen, zu besorgen übernimmt (**Spediteur**), ist als Kommissionär zu betrachten, steht aber in Bezug auf den Transport der Güter unter den Bestimmungen über den Frachtvertrag (Art. 439 OR).

-> Rechtshandlungsauftrag

Logistik

Die Organisation und Überwachung des Warenflusses im weitesten Sinn

Das kann sowohl die Lieferung von Waren für die Verarbeitung umfassen, als auch die Materialverwaltung innerhalb des Betriebs, die Lieferung zu Lagerhäusern und Verteilzentren, die Sortierung, Handhabung, Verpackung und Endverteilung zum Ort des Verbrauchs.

Economic Commission for Europe (UN/ECE), Terminology on combined transport, NY/GE 2001

Akteure im Transportbereich

- **Shipper** (Consignor, Sender, Verloader, Chargeur, Expéditeur)
- **Carrier** (Transport Operator, Frachtführer, Transporteur)
- **Actual Carrier** (Subcontractor, Ausführender Frachtführer, Transporteur sous-traitant)
- **Multimodal Transport Operator**
(Any person who concludes a multimodal transport contract and assumes the whole responsibility for the performance thereof as a carrier or a transport operator)
- **Consignee** (Empfänger, Destinataire)
- **Freight Forwarder** (Forwarding Agent, Spediteur, Commissionnaire de transport)
- **Principal** (Auftraggeber, Donneur d'ordres)

Economic Commission for Europe (UN/ECE), Terminology on combined transport, NY/GE 2001

Akteure im Transportbereich



Master Supply Chain Agreement

zwischen Konzernmutter und Logistikdienstleister

CH-Ländergesellschaft (Tochter 1) kauft bei Drittpartei, lagert ein und liefert anschliessend an Tochter 2 in Australien

- Shipper (Consignor, Sender, Verloader, Chargeur, Expéditeur) Tochter 1
- MTO, Frachtführer, Spediteur, Lagerhalter ...? Logistikdienstleister
- Consignee (Empfänger, Destinataire) Tochter 1 bzw. Tochter 2
- Principal (Auftraggeber, Donneur d'ordres) Tochter 1 oder Konzernmutter?

Incoterms: Wer organisiert den Transport und bezahlt dafür, Gefahrstragung

Tochter 1 kauft bei Drittpartei EXW (ex works) und liefert später DAP (Delivery at Place) an Tochter 2

Akteure im Transportbereich



CH-Ländergesellschaft (Tochter 1) kauft bei Drittpartei, lagert ein und liefert anschliessend an Tochter 2 in Australien

Tochter 1 kauft bei Drittpartei EXW (ex works) und liefert später DAP (Delivery at Place) an Tochter 2.

Ware wird auf dem Transport beschädigt. Wem steht Schadenersatz zu? **Tochter 1**

Nach welchem Haftungsregime richtet sich die Bemessung des Schadenersatzes?



Rechtsquellen im Transport

- **Sumpf** des Transportrechts (BASEDOW)
- **Labyrinth** des Transportrechts (GAUTSCHI)
- The present legal framework determining a carrier's liability consists of a confused **jigsaw** of international conventions designed to regulate unimodal carriage, diverse national laws and standard term contracts (EU KOMMISSION)
- The greatest shortcomings of transport law are considered to be: that vast differences between the rules governing the different transport modes. Different grounds of liability, different limitations of liability, different documents with a different legal value, different time bars. (DE WIT)

Internationales Recht

- Hague Rules, 1924 [für CH in SSG]
- Hague-Visby Rules, 1968 [für CH in SSG]
- Hamburg Rules, 1978 [ohne CH]
- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), 1956
- Warsaw Convention, 1929
- Montreal Convention, 1999

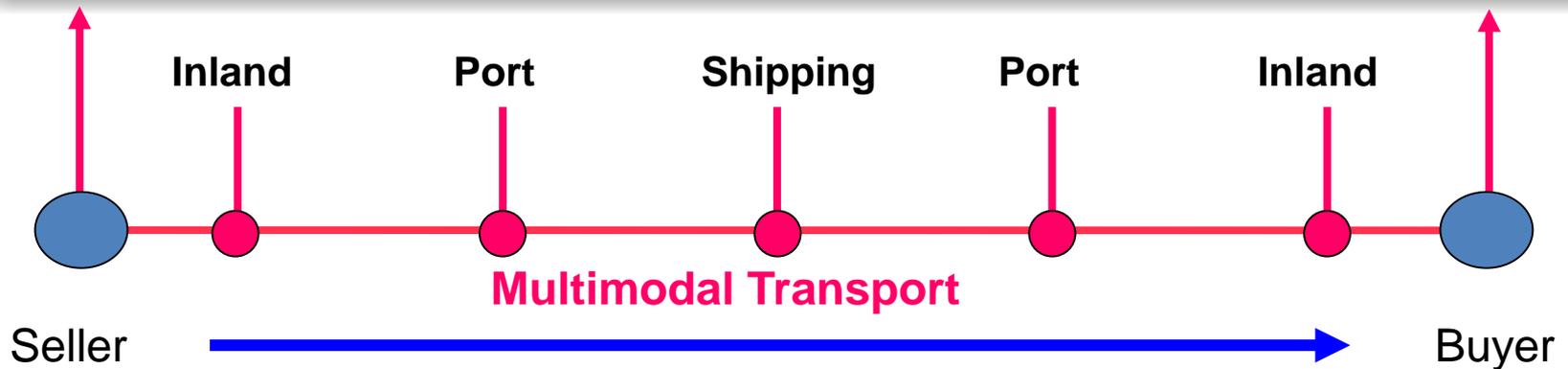
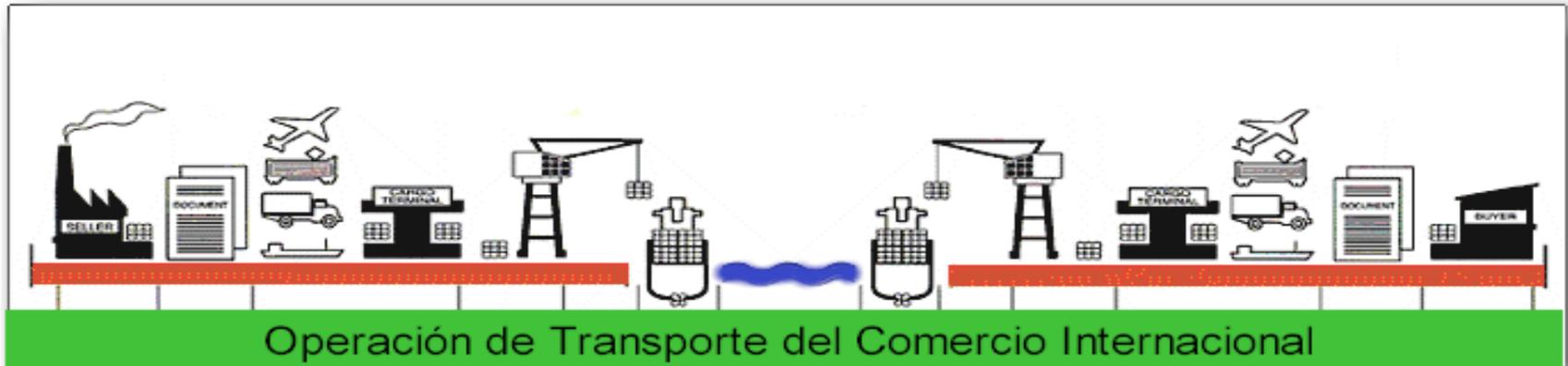


Internationales Recht

- Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF, 1980)
 - Appendix B: Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM)
- Organisation for the co-operation between railways (OSJD, 1951) [ohne CH]
 - Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS)
- Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways (CMNI), 2005



Multimodal Transport



Tathandlungsauftrag vs. Rechtshandlungsauftrag

MTO: "Any person who concludes a multimodal transport contract and assumes the whole responsibility for the performance thereof as a carrier or a transport operator."

Multimodal Transport

- **United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods**, 1980, und **Rotterdam Rules** (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2009) nicht in Kraft
- Regionale Übereinkommen: Andean Community, MERCOSUR & ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración)
- Keine einheitlichen internationalen Regeln für Haftung für Verlust, Beschädigung oder Verspätung

Multimodal Transport

- Keine Anwendung der **CMR** auf multimodale Transporte, auch nicht auf Teilstrecke
(Botschaft des Bundesrates betreffend die Genehmigung der CMR, BBl 1969 I 778 f.; Erbe/Schlienger, Der Multimodal-Vertrag im schweizerischen Recht, TranspR 2005, S. 424)
- **CIM** deckt auch Vor- oder Nachlauf auf Strasse/Wasser. Sofern mehr als bloss Vor- oder Nachlauf: CIM nicht anwendbar
- **Montreal Übereinkommen** gilt stets nur für Luftstrecke (inkl. Verladung etc. am Flughafen)
- **SSG** ist m.E. (nur) auf Seestrecke anwendbar (obwohl Hague-Visby nicht für multimodale Transporte gilt)
- **CMNI** grundsätzlich (Ausnahmen) nicht anwendbar

Internationales Privatrecht

Wenn kein Übereinkommen zur Anwendung gelangt oder dieses keine Regelung enthält:

- Art. 116 IPRG (Rechtswahl)
- Art. 117 IPRG (Engster Zusammenhang / Charakteristische Leistung -> i.d.R. Niederlassung des Transporteurs)
- Art. 120 IPRG ? (gewöhnlicher Aufenthalt Konsument)
- Art. 106 IPRG (Warenpapier)
- Art. 100 IPRG (Retentionsrecht)

Apropos CMR

CMR ist nicht anwendbar auf Speditionsvertrag.

Untersteht Speditionsvertrag gemäss IPRG Schweizer Recht
-> OR 439

-> Spediteur haftet in Bezug auf den Transport der Güter nach Frachtvertragsrecht.

-> Für internationalen Strassentransport haftet der Spediteur zufolge Verweis von OR 439 laut Appellationsgericht Basel-Stadt (BJM 2000, S. 311 ff.) nach CMR.

Landesrecht

- See + internationale Rheinschifffahrt:
Seeschifffahrtsgesetz (SSG) – Hague-Visby Rules
- Binnenschifffahrt: Binnenschifffahrtsgesetz (BSG) mit
Verweis auf EBG für Haftung ->GüTG -> CIM*
- Strasse: OR-Frachtrecht
- Luft: Luftfahrtgesetz (LFG) und insb.
Lufttransportverordnung (LTrV) -> Montreal Convention
- Bahn: Gütertransportgesetz (GüTG) -> CIM*

*abweichende Vorschriften in Gütertransportverordnung (GüTV), subsidiär OR-Frachtvertragsrecht

Landesrecht – Multimodal Transport

- Je nach Teilstrecke (sog. Netzwerksystem) oder
- OR-Frachtvertragsrecht als Einheitssystem

Art. 1 LTrV

«Diese Verordnung gilt, soweit nicht das Übereinkommen von Montreal anwendbar ist, für jede Inlandbeförderung und internationale Beförderung von Reisenden, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge ausgeführt wird.»

GüTG deckt (in dessen Anwendungsbereich) Eisenbahn, Seilbahn und Schifffahrt. Es wäre seltsam, wenn bei Eisenbahn-Schifffahrt-MTO statt GüTG das OR zur Anwendung käme.

-> Eher Netzwerksystem

AGB – Multimodal Transport

- AB Spedlogswiss
- BIMCO (The Baltic and International Maritime Council)
Bill of Lading: Multidoc 95
- FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)

Reeder/Spediteur = MTO = Haftung wie Frachtführer
(ähnlich: OR 439)

UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents
(ICC Publication no. 481)

AGB – See & Luft

- CMI Uniform Rules for Sea Waybills
- Bill of Lading (B/L-Bedingungen auf der Rückseite)
- IATA Conditions of Carriage for Cargo

Blue Anchor Line
Bill of Lading

000 LEJ 00000000

000-00000000

SHIPPER'S name and address

SHIPPER'S account Number

THE RESPONSIBLE AIR WAYBILL

ISSUED BY

MEMBER OF IATA

Articles 1.2 and 3 of this Air Waybill are original and have the same validity.

CONSIGNEE'S name and address

CONSIGNEE'S account Number

IT IS AGREED THAT GOODS DESCRIBED HEREIN ARE ACCEPTED IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION AS SHOWN FOR CARRIAGE SUBJECT TO THE CONDITIONS OF THE CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. SHIPPER MAY INCREASE SUCH LIMITATION OF LIABILITY BY DECLARING A HIGHER VALUE FOR CARRIAGE AND PAYING ADDITIONAL CHARGE IF REQUIRED.

ISSUING CARRIER'S AGENT NAME AND CITY

ACCOUNTING INFORMATION

AGENTS IATA CODE

ACCOUNT NO.

AIRPORT OF DEPARTURE (ADDR. OF FIRST CARRIER) AND REQUESTED ROUTING

TO	BY FIRST CARRIER	TO	BY	TO	BY	CURRENCY	CHRG CODE	W/TVAL	OTHER	DECLARED VALUE FOR CARRIAGE	DECLARED VALUE FOR CUSTOMS
								PPD	COLL	PPD	COLL
								X	X	X	X
										NVD	NCV

AMOUNT OF INSURANCE: NIL

INSURANCE: IF CARRIER OFFERS INSURANCE, AND SUCH INSURANCE IS REQUESTED IN ACCORDANCE WITH CONDITIONS AS APPEARED HEREON, INSURANCE AMOUNT TO BE INSURED IN FIGURES IN BOX MARKED AMOUNT OF INSURANCE.

HANDLING INFORMATION

No of Pieces	Dress	KG	Rate Class	Chargeable	Rate	Total	Nature and quantity of Goods (Ind Dimensions or volume)
RCP	Weight	Lb	Commodity Item No.	Weight	Charge		

PREPAID COLLECT OTHER CHARGES

VALUATION CHARGE

TAX

TOTAL OTHER CHARGES DUE AGENT

TOTAL OTHER CHARGES DUE CARRIER

SIGNATURE OF SHIPPER OR HIS AGENT

CURRENCY CONVERSION RATES

CC CHARGES IN DEST CURRENCY

ENTERED ON 11 Jan at LEIPZIG

SIGNATURE OF ISSUING CARRIER OR HIS AGENT

FOR CARRIERS USE ONLY

CHARGES AT DESTINATION

TOTAL COLLECT CHARGES

000-00000000

Blue Anchor Line

000 LEJ 00000000

000-00000000

SHIPPER'S name and address

SHIPPER'S account Number

THE RESPONSIBLE AIR WAYBILL

ISSUED BY

MEMBER OF IATA

Articles 1.2 and 3 of this Air Waybill are original and have the same validity.

CONSIGNEE'S name and address

CONSIGNEE'S account Number

IT IS AGREED THAT GOODS DESCRIBED HEREIN ARE ACCEPTED IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION AS SHOWN FOR CARRIAGE SUBJECT TO THE CONDITIONS OF THE CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. SHIPPER MAY INCREASE SUCH LIMITATION OF LIABILITY BY DECLARING A HIGHER VALUE FOR CARRIAGE AND PAYING ADDITIONAL CHARGE IF REQUIRED.

ISSUING CARRIER'S AGENT NAME AND CITY

ACCOUNTING INFORMATION

AGENTS IATA CODE

ACCOUNT NO.

AIRPORT OF DEPARTURE (ADDR. OF FIRST CARRIER) AND REQUESTED ROUTING

TO	BY FIRST CARRIER	TO	BY	TO	BY	CURRENCY	CHRG CODE	W/TVAL	OTHER	DECLARED VALUE FOR CARRIAGE	DECLARED VALUE FOR CUSTOMS
								PPD	COLL	PPD	COLL
								X	X	X	X
										NVD	NCV

AMOUNT OF INSURANCE: NIL

INSURANCE: IF CARRIER OFFERS INSURANCE, AND SUCH INSURANCE IS REQUESTED IN ACCORDANCE WITH CONDITIONS AS APPEARED HEREON, INSURANCE AMOUNT TO BE INSURED IN FIGURES IN BOX MARKED AMOUNT OF INSURANCE.

HANDLING INFORMATION

No of Pieces	Dress	KG	Rate Class	Chargeable	Rate	Total	Nature and quantity of Goods (Ind Dimensions or volume)
RCP	Weight	Lb	Commodity Item No.	Weight	Charge		

PREPAID COLLECT OTHER CHARGES

VALUATION CHARGE

TAX

TOTAL OTHER CHARGES DUE AGENT

TOTAL OTHER CHARGES DUE CARRIER

SIGNATURE OF SHIPPER OR HIS AGENT

CURRENCY CONVERSION RATES

CC CHARGES IN DEST CURRENCY

ENTERED ON 11 Jan at LEIPZIG

SIGNATURE OF ISSUING CARRIER OR HIS AGENT

FOR CARRIERS USE ONLY

CHARGES AT DESTINATION

TOTAL COLLECT CHARGES

000-00000000

Blue Anchor Line

000 LEJ 00000000

000-00000000

SHIPPER'S name and address

SHIPPER'S account Number

THE RESPONSIBLE AIR WAYBILL

ISSUED BY

MEMBER OF IATA

Articles 1.2 and 3 of this Air Waybill are original and have the same validity.

CONSIGNEE'S name and address

CONSIGNEE'S account Number

IT IS AGREED THAT GOODS DESCRIBED HEREIN ARE ACCEPTED IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION AS SHOWN FOR CARRIAGE SUBJECT TO THE CONDITIONS OF THE CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. SHIPPER MAY INCREASE SUCH LIMITATION OF LIABILITY BY DECLARING A HIGHER VALUE FOR CARRIAGE AND PAYING ADDITIONAL CHARGE IF REQUIRED.

ISSUING CARRIER'S AGENT NAME AND CITY

ACCOUNTING INFORMATION

AGENTS IATA CODE

ACCOUNT NO.

AIRPORT OF DEPARTURE (ADDR. OF FIRST CARRIER) AND REQUESTED ROUTING

TO	BY FIRST CARRIER	TO	BY	TO	BY	CURRENCY	CHRG CODE	W/TVAL	OTHER	DECLARED VALUE FOR CARRIAGE	DECLARED VALUE FOR CUSTOMS
								PPD	COLL	PPD	COLL
								X	X	X	X
										NVD	NCV

AMOUNT OF INSURANCE: NIL

INSURANCE: IF CARRIER OFFERS INSURANCE, AND SUCH INSURANCE IS REQUESTED IN ACCORDANCE WITH CONDITIONS AS APPEARED HEREON, INSURANCE AMOUNT TO BE INSURED IN FIGURES IN BOX MARKED AMOUNT OF INSURANCE.

HANDLING INFORMATION

No of Pieces	Dress	KG	Rate Class	Chargeable	Rate	Total	Nature and quantity of Goods (Ind Dimensions or volume)
RCP	Weight	Lb	Commodity Item No.	Weight	Charge		

PREPAID COLLECT OTHER CHARGES

VALUATION CHARGE

TAX

TOTAL OTHER CHARGES DUE AGENT

TOTAL OTHER CHARGES DUE CARRIER

SIGNATURE OF SHIPPER OR HIS AGENT

CURRENCY CONVERSION RATES

CC CHARGES IN DEST CURRENCY

ENTERED ON 11 Jan at LEIPZIG

SIGNATURE OF ISSUING CARRIER OR HIS AGENT

FOR CARRIERS USE ONLY

CHARGES AT DESTINATION

TOTAL COLLECT CHARGES

000-00000000

AGB – Bahn



CIT Allgemeine Bedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM)

Frachtbrief CIM/SMGS

1 – 29

Заполняется отправителем
Vom Absender auszufüllen

X

Нужное отметить крестиком – Zutreffendes ankreuzen
(Графы – Felder 21, 22, 25, 66)

37 Накладная CIM/SMGS Frachtbrief CIM/SMGS	Оригинал накладной Frachtbrieforiginal	<h1>1</h1>	40 44	41 45	42 46	43 47
<p>При перевозке по CIM, также и в случае противоречивого соглашения, должны соблюдаться стандартные повозные предписания CIM. Кроме того, применяются общие условия перевозчика. При перевозке по SMGS применяются предписания SMGS.</p> <p>Im Geltungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterliegt die Beförderung auch bei einer gegenseitigen Abmachung, den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Ausserdem sind die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Beförderers anwendbar. Im Geltungsbereich des SMGS unterliegt die Beförderung den SMGS-Beförderungsbedingungen.</p>	<p>1 Отправитель (Наименование, адрес, страна)¹ Absender (Name, Anschrift, Land)¹</p> <p>Подпись Unterschrift</p> <p>4 Получатель (Наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land)</p>	<p>2</p> <p>3</p> <p>Электронная почта – E-Mail</p> <p>Тел. – Tel.</p> <p>Факс – Fax</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>Электронная почта – E-Mail</p> <p>Тел. – Tel.</p> <p>Факс – Fax</p> <p>12</p>	<p>7 Заявления отправителя Erklärungen des Absenders</p> <p>9 Документы, приложенные отправителем Vom Absender beigelegte Begleitpapiere</p> <p>16 Место приёма Übernahmeort</p>	<p>8 Ссылка отправителя/ № договора Absender Referenz/Vertrags-Nr.</p> <p>Месяц – день – время Monat – Tag – Stunde</p>	<p>17</p>	<p>10 Место доставки Ablieferungsort</p> <p>11</p>

AGB – Binnengewässer



- Schweizer Rheintransport-Bedingungen (SRTB)
- Internationale Verlade- und Transportbedingungen (IVTB)

Frachturkunde

VERVOERSDOCUMENT / TRANSPORT DOCUMENT / FRACHTURKUNDE / DOCUMENT DE TRANSPORT
ORIGINEEL / ORIGINAL / ORIGINAL / ORIGINAL

IVR

Dit vervoersdocument is zowel het bewijs van de vervoerovereenkomst tussen de afzender en de vervoerder, als ook het bewijs van inontvangstneming van de goederen door de vervoerder.
This document evidences the contract of carriage between the Shipper and the Carrier and the taking over or loading of goods by the Carrier.
Diese Urkunde dient sowohl als Nachweis des Frachtvertrags zwischen dem Absender und dem Frachtführer als auch für die Übernahme oder das Verladen der Güter durch den Frachtführer.
Ce document fait foi de la conclusion du contrat de transport entre le transporteur et l'expéditeur ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur.

1 vervoerder (naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats, land) / carrier (name, domicile, registered office or place of residence, country) / Frachtführer (Name, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt, Land) / transporteur (nom, dénomination commerciale, domicile, siège social ou lieu de résidence, Etat)

3 overeengekomen vrachtbepalingen / agreed provisions concerning freight / vereinbarte Frachtbestimmungen / dispositions relatives au fret

2 afzender (naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats, land) / shipper (name, domicile, reg. office or place of residence, country) / Absender (Name, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt, Land) / expéditeur (nom, dénomination commerciale, domicile, siège social ou lieu de résidence, Etat)

4 aanvullende algemene voorwaarden / additional general transport conditions / ergänzende allgemeine Transportbedingungen / dispositions complémentaires relatives aux conditions générales de transport /

Internationale vervoer voorwaarden (IVTB) in de laatste uitgave /
International Conditions of Loading and Transportation (ICLT) in the latest version /
Internationale Verlade- und Transportbedingungen (IVTB) in der letzten Fassung /
Conditions internationales de chargement et de transport (CICT) dans la dernière version

AGB – Strasse (CMR)



CMR FRACHTBRIEF

International Road Transport
Union (IRU)

General Conditions for the
international Carriage of Goods
by Road (and Logistic Services)

1 Absender (Name, Anschrift, Land) Expéditeur (nom, adresse, pays)		INTERNATIONALER FRACHTBRIEF LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE	
2 Empfänger (Name, Anschrift, Land) Destinataire (nom, adresse, pays)		16 Frachtlieferant (Name, Anschrift, Land) Transporteur (nom, adresse, pays)	
3 Auslieferungsort des Gutes Lieu prévu pour la livraison de la marchandise		17 Nachfolgende Frachtlieferant (Name, Anschrift, Land) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)	
4 Ort und Tag der Übernahme des Gutes Lieu et date de la prise en charge de la marchandise		18 Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtlieferanten Reserves et observations des transporteurs	
5 Beigefügte Dokumente Documents joints			
6 Besondere und harmonisierte Marques et symboles		7 Anzahl der Packstücke Nombre d'emballages	
8 Art der Verpackung Mode d'emballage		9 Beschreibung des Gutes Nature de la marchandise	
10 Bestellnummer No. statistique		11 Bruttogewicht in kg Poids brut, kg	
12 Zuladung in m³ Volume			
13 Anweisungen des Absenders (ZiB- und sonstige amtliche Behandlung) Instructions de l'expéditeur (formalités douaniers et autres)		19 Zu zahlen vom Absender A payer par l'expéditeur	
14 Rückstellung Remboursement		20 Besondere Vereinbarungen Conventions particulières	
15 Frachtkostenanweisungen Perçus pour le transport		21 Ausgeföhrt in Exécuté en	
22		23 Firmeneindruck möglich	
25 Angaben zur Ermittlung der Tarifierung mit Grenzübergängen		26 Beschreibung des Beförderungsgutes Description de la marchandise	
26 Vertragspartner des Frachtlieferanten ist kein voll- gestandener in dem des absenderbestimmten Lande		27	
27		28	
Benutzte Gen.-Nr.		<input type="checkbox"/> National <input type="checkbox"/> Bilateral <input type="checkbox"/> EG <input type="checkbox"/> CEMT	

www.frachtbrieft.de

www.frachtbrieft.de

1. Blatt (weiß) Tarifierung
1er exemplaire (blanc)
contrôle tarifaire

2. Blatt (grün) Frachtlieferant
2e exemplaire (vert)
transporteur

3. Blatt (blau) Empfänger
3e exemplaire (bleu)
destinataire

4. Blatt (rot) Absender
4e exemplaire (rouge)
expéditeur

Urkunde

Bill of Lading ist:

- Quittung / Beweis für Verschiffung
- Vertrag (B/L-Bedingungen)
- Waren-/Wertpapier

Transportrecht ist papierlastig.

«All CMR consignment notes, delivery receipts, freight bills, ... and any other shipping documentation shall be retained by Carrier for a period of three years from the date of signature on the CMR consignment notes ...»

(aus einem Master Agreement for Ground Transportation)

AGB vs. Logistikvertrag

«... no Purchase Order, Bill of Lading, Air Waybill or other terms and conditions which may be issued by Shipper will change, modify, waive, discharge or otherwise terminate this Agreement.»

(aus einem Master Global Supply Chain Agreement)



5 Allgemeine Bestimmungen für Transporte innerhalb der Schweiz / Frachtführer Haftungsbestimmungen (FFHB)

5.1 Haftung

Der Frachtführer haftet für unmittelbare Schäden, die vom Zeitpunkt der Übernahme des Transportgutes bis zu seiner Ablieferung nachgewiesenermassen, sei es durch ihn selbst oder seine Hilfsperson, verursacht wurden.

5.2 Haftungsbedingungen

a) *Pflichten des Absenders resp. Auftraggebers*

Der Absender resp. Auftraggeber hat für eine geeignete Verpackung zu sorgen. Er hat dem Frachtführer die Adresse des Empfängers, den Ort der Ablieferung, die Anzahl, die Verpackung, den Inhalt, das Gewicht und die Abmessung der Frachtstücke, die Lieferzeit und den Transportweg genau zu bezeichnen.

Der Absender resp. Auftraggeber hat den Warenwert unaufgefordert zu deklarieren, wenn das Transportgut einen Warenwert von über CHF 15.00 pro kg effektives Frachtgewicht übersteigt.

Der Absender resp. Auftraggeber ist insbesondere verpflichtet, den Frachtführer auf die besondere Beschaffenheit des Transportgutes, seine Gewichtsverteilung und Schadenanfälligkeit aufmerksam zu machen. Er ist für genügende Kennzeichnung und eventuell auch Nummerierung der Frachtstücke verantwortlich.

Die aus Unterlassung oder Ungenauigkeit solcher Angaben entstehenden Nachteile, Schäden oder Verluste gehen zu Lasten des Absenders. Der Frachtführer ist hierfür nicht entschädigungspflichtig.

b) *Schadenvorbehalt*

Beschädigungen oder fehlende Waren müssen sofort und in Anwesenheit des Chauffeurs auf dem Lieferschein resp. der Empfangsbestätigung mit einem Vorbehalt angebracht werden. Für äusserlich nicht erkennbare Schäden ist spätestens innerhalb von acht Tagen nach Ablieferung, den Tag der Ablieferung miteingerechnet, schriftlich

b) *Schäden aus Verspätung*

Schäden aus Verspätung in der Ablieferung sind vom Frachtführer nur zu vergüten, wenn die Haftung hierfür schriftlich vereinbart wurde. Diesfalls haftet der Frachtführer höchstens bis zum Betrag des vereinbarten Frachtentgeltes.

c) *Schäden aus reinen Umschlagstätigkeiten*

Erfüllt der Frachtführer in der Funktion als Lagerhalter reine Umschlagstätigkeiten, haftet er nur dann für Verspätungen, Falschablad und -auflad, Leerfracht, Standgelder aller Art, Verlust einer Buchung, Umpacken, etc., wenn die Haftung dafür schriftlich vereinbart wurde. Ist die Haftung für Schäden aus reiner Umschlagstätigkeit schriftlich vereinbart worden, haftet der Frachtführer höchstens bis zur Höhe des entstandenen Schadens maximal bis CHF 2'500.00 pro Ereignis (= einheitliche Schadenursache, auch bei mehreren Sendungen pro Auftrag). Bei Verlust oder Beschädigung des Transportgutes richtet sich die Schadenersatzpflicht nach den übrigen Bestimmungen der FFHB.

5.5 Haftung bei Fremdvergabe

Wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart wurde, ist der Frachtführer berechtigt, den Frachtauftrag ganz oder teilweise durch einen Zwischenfrachtführer ausführen zu lassen. Er haftet in diesem Fall gegenüber dem Auftraggeber in gleicher Weise, wie wenn er den Auftrag selber ausgeführt hätte.

5.6 Haftung im grenzüberschreitenden Verkehr

Für Transporte im grenzüberschreitenden Verkehr gelten die Haftungsbestimmungen des CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr).



AGB – ASTAG

FFHB: Titel = Geltungsbereich

FFHB gelten für Multimodaltransporte (in der Schweiz)

FFHB gelten nicht, wenn CMR eine Lücke enthält

FFHB gelten nicht für über den Transport hinausgehende Leistungen (wie bspw. Etikettierung).

s.a. Allgemeine Lagerbedingungen und Allgemeine Umzugsbedingungen der Fachgruppe Möbeltransporte des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG

AGB – SPEDLOGSWISS

Vorwort/Ingress

Die SPEDLOGSWISS (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen) hat erstmals am 30. März 1922 Allgemeine Bedingungen (AB) erlassen. Sie wurden am 29.1.1932, am 21.5.1966, am 23.10.1980, am 1.1.1994 und am 1.9.2001 revidiert.

Die Allgemeinen Bedingungen dienen dazu, die gesetzlichen Bestimmungen zu ergänzen.

Geltungsbereich

Art. 1

Die AB finden auf alle Aufträge Anwendung, welche von Mitgliedern von SPEDLOGSWISS und seinen Sektionen ausgeführt werden, soweit ihnen nicht zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen. Sie umfassen die gesamten, nachstehend näher umschriebenen Tätigkeitsbereiche des Spediteurs.

Von den AB abweichende Vereinbarungen können getroffen werden.

Tätigkeitsbereiche

Art. 2

Es sind fünf Tätigkeitsbereiche zu unterscheiden:

1. Der Spediteur als Vermittler

In dieser Funktion übt der Spediteur eine reine Vermittlertätigkeit aus. Er schliesst auf Rechnung seines Auftraggebers mit Frachtführern, Spediteuren, Zollagenten, Lagerhaltern und anderen beteiligten Unterbeauftragten Verträge ab.

2. Der Spediteur als Frachtführer

In folgenden, abschliessend aufgezählten Fällen kommt dem Spediteur die Stellung eines Frachtführers zu:

- Bei Selbsteintritt, d.h. wenn er einen Transport mit eigenen Mitteln durchführt
- Bei Ausstellung eines eigenen Transportdokumentes mit Auslieferungsverpflichtung, wie Durchkonossement (Multimodal Transport Document) usw.
- Bei rein europäischen Landtransporten (ausgenommen reine Bahntransporte), es sei denn, der Spediteur bezeichnet sich ausdrücklich als Vermittler und handelt auch als solcher.

3. Der Spediteur als reiner Lagerhalter

Für die Lagerhaltung (Einlagerungen, Auslagerungen, Lagerungen, Lagerbewirtschaftung) in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein gelten die Allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS für die Lagerhaltung (AB SPEDLOGSWISS Lager).

4. Der Spediteur als Reedereiagent

Für die Tätigkeiten des Reedereiagenten als reine Agenturtätigkeit (Vermitteln von Frachtverträgen für See- und/oder kombinierte Transporte) in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein gelten die Allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS für Reedereiagenten (AB SPEDLOGSWISS Reedereiagenten).

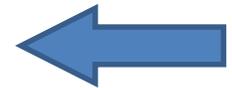
5. Der Spediteur als Erbringer von weiteren Dienstleistungen (Zollabfertigungen, Logistikgeschäfte usw.). Diese können direkt, indirekt oder überhaupt nicht in Zusammenhang mit einem Transport stehen.



AGB – SPEDLOGSWISS

AB SPEDLOGSWISS (2005):

- gelten für Multimodaltransporte (weltweit)
- gelten stets, wenn ein internationales Abkommen eine Lücke enthält
- **Gelten auch für die Erbringung von weiteren Dienstleistungen (Zollabfertigungen, Logistikgeschäfte usw.). Diese können direkt, indirekt oder überhaupt nicht in Zusammenhang mit einem Transport stehen.**



s.a. AB SPEDLOGSWISS Reedereiagenten (2005) und AB SPEDLOGSWISS Lager (2001)

Lückenhaftigkeit

Internationale Übereinkommen sind lückenhaft

CMR bspw. regelt nicht:

Verletzung Obhut- & Schutzpflichten, culpa in contrahendo

(s. THUME, CMR, Vor Art. 17 N 36), Verletzung von Weisungen (BGE 107 II 238),

Kosten Aufbewahrung (BGer vom 19.02.2009, 4A_218/2008),

Auslagenersatz Einfuhrumsatzsteuer (Kantonsgericht GR, ZF 08 32),

Umschreiben primärer Leistungspflichten wie: wer verpackt, be- und entlädt, verstaut etc.; welche Art von

Fahrzeug; welche Route (Jessser-Huss Helga, Art. 41 CMR und verbleibende Möglichkeiten der Vertragsgestaltung, TranspR 2017, S. 361)

-> IPRG -> OR -> weitgehende Vertragsfreiheit

Zwingender Charakter

In ihrem Regelungsbereich sind Bestimmungen internationaler Übereinkommen i.d.R. zwingender Natur, bspw. betreffend Haftung:

- Art. 41 CMR (auch keine Garantiezusagen oder Vertragsstrafen)
- Art. 5 und 30 ff. CIM
- Art. 26 MÜ
- Art. 25 CMNI (mit mehreren Ausnahmen)
- Art. 117 SSG (sofern ein Konnossement ausgestellt wird) und Art. 3 § 8 Hague-Visby-Rules

Zum verbleibenden Spielraum s. Erbe Stephan, Vertragliche Steuerung des Haftungsrisikos, in: Klett/Fuhrer (Hrsg.), Schaden im Warentransport, Zürich 2016, S. 51 ff.); Jesser-Huss Helga, Art. 41 CMR und verbleibende Möglichkeiten der Vertragsgestaltung, TranspR 2017, S. 358 ff.

Wann gilt zwingendes Transportrecht?



Transport plus Nebenleistungen wie Warenkontrolle, Be- und Entladen, Transportverpackung

Typischer Vertrag mit Beimischung (atypische Verträge)

Bei einem typischen Vertrag mit Beimischung vereinbaren die Parteien zwar grundsätzlich einen im Gesetz geregelten Vertragstypus, zusätzlich aber haben sie ein davon abweichendes Element hinzugefügt. Dabei ist notwendig, dass die atypischen Elemente lediglich Nebenpunkte betreffen. Ansonsten liegt ein Innominatvertrag vor. -> Absorptionstheorie

(http://www.rwi.uzh.ch/elt-1st-huguenin/orbt/innominatvertrag/de/html/arten_learningObject1.html)

Solange Zusatzleistung geringe Bedeutung hat, teilt sie das Schicksal des Hauptvertrages.

(Furrer Barbara, Der Logistikvertrag im schweizerischen Recht, Bern 2018, S. 137 ff. und 180; ähnlich auch Valder, AGB-Recht in Logistikverträgen, TranspR 2013, S. 133)

Die enge Verknüpfung mit dem Transport ist massgebend.

(Furrer Andreas, Stillstehende Ware unter schweizerischem Recht, AJP 2013, S. 883)

-> Anwendung Transportrecht



Wann gilt zwingendes Transportrecht?

Int. Strassentransport + Etikettierung und Verpackung?

CMR + Nebenleistung Werkvertrag = nur CMR anwendbar



Int. Strassentransport plus kurzer Transport in Innenstadt mit Tram?

Keine Anwendung der CMR auf multimodale Transporte, auch nicht auf Teilstrecke.

- Doch CMR anwenden?
- CMR auch nicht auf werkvertragliche Nebenleistung anwenden?
- CIM/GütG oder OR-Frachtrecht (auf Teilstrecke oder ganzer Strecke)?



Wann gilt zwingendes Transportrecht?



Int. Strassentransport + Etikettierung und Verpackung?

CMR + Nebenleistung Werkvertrag = nur CMR anwendbar? Oder nur OR?

«In der Praxis scheint es unmöglich, die Haftung des Umzugsunternehmens einzig auf die Beförderung als solche zu beschränken. Wenn der Unternehmer zugleich mit der Demontage, mit der Verpackung, mit Verrichtungen manueller Art wie auch mittels mechanischer Geräte, ferner mit Beladungen und Entladungen betraut ist, so ist nicht einzusehen, wie bei all diesen Tätigkeiten seine Haftpflicht anders geregelt sein könnte als eben auf Grund seiner Haftung als Frachtführer. Die im Übereinkommen vorgesehenen diesbezüglichen Regeln wären automatisch auf diese verschiedenartigen Verrichtungen anwendbar, welche aber bei der Ausarbeitung des Übereinkommens nicht in Betracht gezogen worden sind. Offensichtlich überschreitet als die Beförderung von Umzugsgut den Rahmen des Übereinkommens und kann für dieses praktisch keine Geltung haben.»

(Botschaft des Bundesrates betreffend die Genehmigung der CMR, BBl. 1969 I 777)

-> expliziter Ausschluss in Art. 1 Abs. 4 lit. c CMR

Die enge Verknüpfung mit dem Transport ist massgebend...

(Furrer Andreas, Stillstehende Ware unter schweizerischem Recht, AJP 2013, S. 883)

Wann gilt zwingendes Transportrecht?

Transport plus Zusatzleistungen, die Hauptleistungscharakter haben und den Rahmen des Frachtvertrags sprengen (Etikettierung im Hinblick auf den Vertrieb, Teilmontage, Konfektionierung, Nachnahmesendungen – soweit über *freight collect* hinausgehend)

-> **i.d.R. Gemischter Vertrag (Innominatkontrakt)**

Kombinationsvertrag

Bei den Kombinationsverträgen hat die eine Partei mehrere Hauptleistungen zu erfüllen, welche aber nicht dem gleichen Vertragstypen zuzuordnen sind. Die Gegenleistung ist dabei einheitlich und besteht in der Regel in Form von Geldleistungen.

(http://www.rwi.uzh.ch/elt-1st-huguenin/orbt/innominatvertrag/de/html/arten_learningObject1.html)

Bsp.: Logistikunternehmen montiert für den Systemlieferanten Komponenten für ein Systemteil und transportiert anschliessend Just-in-Time auf das Fließband des Herstellers.

(Gass, Die Bedeutung der Logistik für Speditionsunternehmen im Rahmen moderner Hersteller-Zuliefererbeziehungen, TranspR 2000, S. 211 und mit Beispielen zu weiteren Arten von gemischten Verträgen: Doppeltypische/gekoppelte Verträge sowie Verträge mit Typenverschmelzung bzw. -vermischung)

Wann gilt zwingendes Transportrecht?



Hat die Zusatzleistung zum Transport Hauptleistungscharakter, liegt ein gemischter Vertrag vor. In Bezug auf Verjährung und Haftung ist je nach Leistung auf die jeweilige Regelung abzustellen.

(Furrer Barbara, Der Logistikvertrag im schweizerischen Recht, Bern 2018, S. 137 ff. und 180; ähnlich auch Valder, AGB-Recht in Logistikverträgen, TranspR 2013, S. 133)

Kombinationstheorie

Innominatverträge sind nach der Kombinationstheorie als eine Mischung von Tatbestandselementen zu verstehen, die jeweils einem gesetzlich geregelten Vertragstypenrecht angehören. Die einzelnen Elemente des Innominatvertrages sind sodann den jeweiligen passenden Vertragsarten zuzuordnen, sodass für jedes Element die entsprechende Norm zur Anwendung kommt.

(http://www.rwi.uzh.ch/elt-1st-huguenin/orbt/innominatvertrag/de/html/arten_learningObject1.html)

Wann gilt zwingendes Transportrecht?



50% int. Strasse + 50% Werkvertrag = **50% CMR** + 50% OR-Werkvertrag

Sobald der Transportteil keine untergeordnete Bedeutung im Rahmen eines Logistikvertrages hat, geht die h.L. davon aus, dass die internationalen Übereinkommen zur Anwendung gelangen, insb. auch die zwingenden Bestimmungen betr. Haftung und Schadenersatz.

(Bspw. Valder, AGB-Recht in Logistikverträgen, TranspR 2013, S. 133;

50% int. Strasse + 50% Seefracht = **OR-Frachtrecht** + SSG (oder nur OR)

50% int. Strasse + 50% Seefracht = **Frachtvertrag** (kein gemischter Vertrag)

Wann gilt zwingendes Transportrecht?

Zwischen den Parteien bestand ein **Lagerungs- und Logistikvertrag**. Nach diesem Vertrag verpflichtete sich das Logistikunternehmen u.a. zum Transport von Waren der Auftraggeberin.

30% int. Strasse + 20% Werkvertrag + 50% Lagergeschäft
= **30% CMR** + 20% OR-Werkvertrag + 50% OR-Lagergeschäft



Aufgrund des **Lagerungs- und Logistikvertrags** wurde ein **Auftrag zur Beförderung** von 141 Monitoren aufgegeben, davon kamen lediglich 64 an.



Die CMR ist anwendbar, da es sich um einen **Beförderungsvertrag** im Sinne des Art. 1 CMR handelt.

Schiedsklausel des **Lagerungs- und Logistikvertrages** wurde im Sinne von CMR 33 gültig vereinbart.

Wann gilt zwingendes Transportrecht?



Zusammengesetzte Verträge (sog. Vertragsverbindungen, Netz- oder Verbundverträge)

- Zusammengesetzte Verträge bestehen aus zwei oder mehreren gekoppelten Nominat- oder auch Innominatverträgen. Diese können grundsätzlich voneinander unabhängig selbständig existieren. Jedoch wurden sie von den Parteien so miteinander verbunden, dass eine gegenseitige Abhängigkeit wie zwischen Leistung und Gegenleistung im Synallagma besteht.
- Auf die einzelnen Verträge finden dabei die Regelungen der entsprechenden Vertragstypen Anwendung. Nur die Verknüpfung an sich weist a priori eine atypische Struktur auf; sie wird deshalb oft als "Innominatfigur" bezeichnet

(http://www.rwi.uzh.ch/elt-1st-huguenin/orbt/innominatvertrag/de/html/arten_learningObject1.html)

Wann gilt zwingendes Transportrecht?



Bei zusammengesetzten Verträgen (sog. Vertragsverbindungen, Netz- oder Verbundverträge) liegt kein gemischter Vertrag bzw. Innominatvertrag vor, sondern eben zwei oder mehrere Verträge, die verbunden wurden.

Auf die einzelnen Verträge finden dabei die Regelungen der entsprechenden Vertragstypen Anwendung.

(http://www.rwi.uzh.ch/elt-1st-huguenin/orbt/innominatvertrag/de/html/arten_learningObject1.html)

CMR bleibt auch im Verbund mit Werkvertrag oder Auftrag anwendbar. M.E. problemloser Fall

Gemäss Furrer Barbara, Der Logistikvertrag im schweizerischen Recht, Bern 2018, S. 30, ist ein zusammengesetzter Vertrag aber eher die Ausnahme im Logistikbereich.

Wann gilt zwingendes Transportrecht?

Verträge mit Transport als Nebenleistung

Lagerhalter holt Ware ab -> Transport ist Nebenleistung des Lagervertrages = OR-Lagergeschäft

Holzfäller bringt Holz zu Besteller -> Transport ist Nebenleistung des Werkvertrages = OR-Werkvertrag



Wann gilt zwingendes Transportrecht?

Lagerung, Verpackung, Etikettierung, Inkasso + kurzer Lufttransport



- OR-Werkvertrag/Auftrag + Lufttransportverordnung (LTrV) / Montreal Übereinkommen ?
- Lufttransport nur Nebenleistung? Oder eher gemischter Vertrag?
- Gemäss Multimodal-Regeln gilt LTrV / MÜ stets (nur) für die Luftstrecke... auch wenn bloss Nebenleistung?
- Art. 1 MÜ: «This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward.»

Apropos zwingender Charakter



CMR ist nicht anwendbar auf Speditionsvertrag.

Untersteht Speditionsvertrag gemäss IPRG Schweizer Recht

-> OR 439

-> Spediteur haftet in Bezug auf den Transport der Güter nach Frachtvertragsrecht.

-> Für internationalen Strassentransport haftet der Spediteur zufolge Verweis von OR 439 laut Appellationsgericht Basel-Stadt (BJM 2000, S. 311 ff.) nach CMR.

-> Zwingender Charakter der CMR gilt nicht im Verhältnis zwischen Spediteur und Versender

(Kobel, Die Haftungsrisiken des in der Schweiz domizilierten Spediteurs [...], in Risiko und Recht, Festgabe zum Schweizerischen Jursitentag 2004)

Haftungslimiten

CMNI 2 SDR/kg



	Sea Hague (1924)	Sea Hague-Visby (1968)	Sea Hamburg Rules (1978)	Road CMR (1956)	Rail COTIF- (CIM) 1980 1999 version	Air Montreal Convention (1999)	MTO UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents
							
Limits of liability for lost or damaged goods	£100 per package	2 SDR per kg or 666.67 SDR per package	2.5 SDR per kg or 835 SDR per package	8.33 SDR per kg	17 SDR per kg	19 SDR per kg	2 SDR per kg or 666.67 SDR per package
Limits of Liability for delayed Goods	No special provisions		2.5 x payable freight	No special provisions	10% of Freight up to maximum of 17 SDR for < 48hrs delay no proof required. 2 x freight for > 48hrs delay, proof required	Baggage delay- 1000 SDR per passenger Passenger delay - 4,150 SDR per passenger Freight delay – 17 SDR per kg	Not exceeding freight payable
Carrier's defences	17 defences Including: Nautical fault, Fire, Peril of sea, Inherent vice of goods Etc.		Carrier must prove he, his servants or agents, took reasonable measures to safeguard the cargo	Loss / damage, which could be attributed to: the shipper Inherent Vice Acts of God.	Loss / damage, which could be attributed to: the owner Inherent Vice Acts of God non-compliance with compulsory packing conditions, any	inherent Vice defective packing Acts of war Acts of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.	Carrier must prove he, his servants or agents, took reasonable measures to safeguard the cargo and special defences for navigation fault, fire
Notification of damage	Same day for obvious damage to goods. Within 3 days for latent damage		Next day for obvious damage to goods. Within 15 days for latent damage	Within 7 days for loss or damage. Within 21 days for delay	Within 7 days for loss or damage Within 30 days for delay	Within 7 days for checked baggage. Within 14 days for cargo. Within 21 days for delay	Within 6 days
Limitation of action	1 year from delivery		2 years from delivery	1 year from delivery 3 years for willful acts	1 year from delivery 2 years for willful acts 3 years for personal injury	2 years from delivery 3 years for personal injury	9 months

Haftungslimiten

- Art. 447 OR: Warenwert bildet die Haftungsobergrenze der (vertraglichen) Haftung
- Art. 22 AB Spedlogswiss
- Art. 5.4 FFHB

Vertragliche Beschränkung gilt nicht bei grobfahrlässiger oder vorsätzlicher Schadensherbeiführung durch Frachtführer (oder dessen Hilfsperson?) -> Warenwert wie OR 447 (am Ort und zur vertraglichen Zeit der Ablieferung, BGE 47 II 327) -> umstritten, a.M. voller Schadenersatz

Durchbrechung der Limiten ist auch bei internationalen Übereinkommen, ausser Art. 18 Abs. 2 MÜ (wie auch Art. 9 Abs. 3 LtrV) ähnlich.

Unimodal Transport

«... Parties agree that at all times Carrier's liability for provision of transport and delivery services within Europe under this Agreement and under any Contract of Carriage signed under this Agreement, shall be limited according to the CMR. Such liability limit shall apply irrespective of whether CMR applies mandatory or whether the transportation is international or domestic.»

(aus einem Master Agreement for Ground Transportation)

Verjährung & Verwirkung

Für Schadenersatzansprüche:

- Lagerrecht, Auftrag -> 10 Jahre (OR 127)
- Werkmängel -> 2 Jahre bei beweglichen Werken (Art. 371 Abs. 2 OR).
- Art. 35 MÜ und Art. 14 LtrV 2-jährige Verwirkungsfrist
- Art. 60 § 2 CIM einjährige Verjährungsfrist
- Art. 24 CMNI einjährige Verjährungsfrist (Rheinschiffahrt)
- Art. 32 Ziff. 1 CMR einjährige Verjährungsfrist (aber gemäss Abs. 4 CMR teilweise verwirkungsähnliche Wirkungen)
- Art. 87 Abs. 1 SSG einjährige Verjährungsfrist (vs. Hague-Visby-Rules, welche eine Verwirkungsfrist vorsehen)
- Art. 454 OR einjährige Verjährungsfrist

CIM/CMR sehen eine einjährige Verjährung auch des Vergütungsanspruchs vor. Fehlt Regelung in internationalem Übereinkommen -> 10 Jahre (Art. 127 OR)

Rügefristen (Verwirkung?)

- Lagerrecht, Auftrag -> keine gesetzlichen Rügefristen
- Werkmängel -> «sobald es nach dem üblichen Geschäftsgang tunlich» (Art. 367 Abs. 1 OR, strenge Handhabung in Praxis)
- Art. 30 Abs. 2 MÜ: 14 nach Annahme (ähnlich Art. 13 LTrV)
- Art. 47 § 2 CIM sofort, spätestens 7 Tage nach Annahme
- Art. 23 Abs. 4 CMNI: 7 Tage nach Annahme
- Art. 30 Ziff. 1 CMR: 7 Tage nach Annahme
- Art. 111 Abs. 3 SSG: 3 Tage nach Ablieferung (s.a. Art. III Ziff. 6 Hague-Visby-Rules)
- Art. 452 OR: 8 Tage nach Ablieferung

Wenn keine Verwirkung, dann Vermutung, dass in ordnungsgemäsem Zustand geliefert

Berechnung der Tage: «aufeinanderfolgenden Kalendertagen» (CMNI) vs. «Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet» (CMR)

Rügefristen

- Wann ist Ablieferung bzw. Annahme der Ware bei einem umfassenden Logistikvertrag?
- Leistung nach dem Transport hat Nebenleistungscharakter -> Rügefrist ab Übergabe (nach Erfüllung der Nebenleistung)
- Leistung nach dem Transport hat Hauptleistungscharakter -> Gilt die transportrechtliche Rügefrist im Rahmen des Innominatvertrages überhaupt? Überlagerung durch Lagerrecht, welches keine Rügefrist kennt? Gilt die Rügefrist, aber nur für Schäden aus dem Transport? Wenn ja, wann beginnt sie zu laufen?
- Wegbedingung der Rügeobliegenheit in Logistikvertrag vs. zwingendes Transportrecht

Verjährung & Verwirkung

Speditionsvertrag -> Forderungen aus frachtvertraglicher Haftung verjähren nach einem Jahr (Art. 439 i.V.m. Art. 454 OR). Andere Forderungen nach 10 Jahren (Art. 127 OR).

Kombinationsverträge:

Unterschiedliche Verjährungsfristen zu, je nachdem, aus welcher vertraglichen Leistung heraus diese entstanden sind.

s. Zum Ganzen: Furrer Barbara, Der Logistikvertrag im schweizerischen Recht, Bern 2018, S. 34 ff.



Verjährung - CIM

- Stahllieferung von Spanien nach Deutschland/Österreich
- Stahlproduzent beauftragte Beklagte mit sämtlichen mit der Lieferung verbundenen Leistungen und der Übernahme aller Risiken solcher Transporte, insb. Verspätungen und Stehzeiten, so dass sich der Stahlproduzent um nichts kümmern und keine Zusatzkosten befürchten muss. Die Transportkosten soll die Beklagte vorfinanzieren.
- Die Beklagte beauftragte einen Schifffrachtführer für Transport von Spanien nach Polen und einen Bahnfrachtführer (Klägerin) für den Transport von Polen nach Deutschland bzw. Österreich.
- Was ist die Beklagte? MTO, Frachtführer, Logistikdienstleister oder Spediteur?



Verjährung - CIM

- Vertrag der Beklagten mit Bahnfrachtführer (Klägerin)
- Transportziel war nächster öffentlicher Bahnhof des betr. Schweisswerks. Der Transport vom Bahnhof zum Werk (sog. Beistellverschub) war nicht Leistungsbestandteil.
- Die Beklagte organisierte den Beistellverschub nicht, weshalb die Klägerin diesen bei einer Drittpartei bestellte und hierfür die Kosten übernahm.
- Die Klägerin fordert Kostenersatz für den Beistellverschub.



Verjährung - CIM

- Für die Entladung vereinbarten die Parteien je nach Destination eine Dauer von 24 bzw. 48 Stunden. Bei einer Überschreitung dieser Frist, sollen die Stehzeiten der Wagen zu bahnüblichen Sätzen verrechnet werden.
- Klägerin verlangt Standgelder von der Beklagten.



Verjährung - CIM

- Transporte starteten im Frühjahr 2009
- Klageeinreichung am 18. Juni 2010

Art. 48 CIM:

§ 1 The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be **one year**. [...]



Verjährung - CIM

Erste Instanz: Die Beklagte war Beförderer und die Klägerin ausführender Beförderer, weshalb CIM nicht zur Anwendung komme:

Art. 27 § 6 CIM (Substitute Carrier)

“This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.”

In welcher Rolle war die Beklagte?

MTO, Frachtführer, Ausführender FF,
Logistikdienstleister oder Spediteur?



Oberster Gerichtshof: Die Beklagte hat einen Logistikvertrag abgeschlossen, der jedenfalls wesentliche Elemente eines Speditionsvertrags aufwies.

-> Klägerin = Beförderer im Sinne der CIM (und nicht ausführender Beförderer)

Verjährung - CIM

Article 48 - Limitation of actions

§ 1 The period of limitation for an action **arising from the contract of carriage** shall be one year. [...]

Oberster Gerichtshof: Art. 48 CIM gilt nicht generell für alle in der CIM geregelten Ansprüche, sondern nur für frachtvertragliche, d.h. solche die aus dem Frachtvertrag entspringen. Es wird ein **hinreichend enger sachlicher Zusammenhang mit dem Beförderungsvertrag** selbst vorausgesetzt.



Verjährung - CIM

Standgelder

Klägerin: Kein hinreichend enger Zusammenhang mit Beförderungsvertrag, da denknotwendig entweder vor Beginn des Transports oder nach der Übergabe des Guts an den Empfänger anfallen

Oberster Gerichtshof, Wien:

Urteil vom 6. April 2016, 7 Ob 146/15v, TranspR 2016, S. 479 ff.



Vergütung der Standzeiten war integraler Bestandteil der vereinbarten Leistungsabwicklung und somit wesentlicher Bestandteil des Frachtvertrags.
-> CIM anwendbar -> verjährt

Verjährung - CIM

Berufungsgericht: **Beistellverschub** war nicht vertraglich vereinbart; es liegt Geschäftsführung ohne Auftrag vor. Nach österreichischem Recht hätte der Besorger des fremden Geschäfts um die Einwilligung nachfragen sollen. Wäre diese erteilt worden, läge eine vertragliche Vereinbarung vor, die der CIM und somit der kürzeren einjährigen Verjährungsfrist unterliegen würde. Wer die Einwilligung nicht einholt verdient keine Besserstellung, daher Anwendung der kurzen Verjährungsfrist der CIM.

Oberster Gerichtshof, Wien:

Urteil vom 6. April 2016, 7 Ob 146/15v, TranspR 2016, S. 479 ff.

Geschäftsführung ohne Auftrag ->
Anspruch basiert auf Gesetz und nicht auf Vertrag, d.h. CIM nicht anwendbar.
-> Anspruch nicht verjährt



Vertragsgestaltung

Genaue Prüfung, welche Bestimmungen auf welche Leistungen zwingend zur Anwendung gelangen bzw. wo Regelungsspielraum oder gar Regelungsbedarf besteht.

-> auf die jeweilige Leistung bezogene Beschreibung der Rechtsfolgen

(Müller, Praxisgerechte Gestaltung von Logistikverträgen, TranspR 2009, S. 53)



Vertragsgestaltung

- Transportteil im Logistikvertrag nicht regeln

Deutsche Logistik-AGB des DSLV:

«Diese Logistik-AGB gelten für alle logistischen (Zusatz-) Leistungen, die nicht von einem Verkehrsvertrag nach Ziffer 2.1 der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) – soweit vereinbart – oder von einem Fracht-, Speditions oder Lagervertrag erfasst werden, jedoch vom Auftragnehmer im wirtschaftlichen Zusammenhang mit einem solchen Vertrag erbracht werden.»

- Zwingende Normen ignorieren und
Teilnichtigkeitsklausel

AB Spedlogswiss

«Die AB finden auf alle Aufträge Anwendung, welche von Mitgliedern von SPEDLOGSWISS und seinen Sektionen ausgeführt werden, soweit ihnen nicht zwingende gesetzliche Vorschriften entgegenstehen.»

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Nando Stauffer von May

Dr. iur., Rechtsanwalt, Notar des Kantons Bern

gbf