

Eine geführte Tour durch den **Dschungel** der expeditionellen Haftung

Ein Whitepaper der TISA Speditions AG in Kooperation mit Karim Draï,
Versicherungsexperte der IRS Insurance- and Risk Services GmbH

Eine Unternehmung von Glausen + Partner

The logo for TISA, consisting of the letters 'TISA' in a stylized, blue, sans-serif font, positioned inside a white square.

TISA

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung: Einführung in die Speditionsbranche

2. Rechtliche Grundlage der Spediteurhaftung in CH

2.1. Unterschied Spediteur und Frachtführer

2.2. Rechtliche Grundlage der Frachtführer in CH

2.3. Die Rolle der CMR-Konvention

2.4. Weitere Internationale Konventionen

3. Übersicht Rechtsgrundlage im Transport

3.1. Haftungslimitierung nach SZR / SDR

3.2. Speditionshaftpflichtversicherung: Ein unverzichtbares Instrument

3.3. Unterschied CMR-Versicherung und Transportversicherung

3.4. Bedingungen, unter denen der Spediteur nicht haftet

3.5. Einige wichtige Ausschlussgründe im Überblick

3.6. Reklamationsfristen und «Annahme unter Vorbehalt»

3.7. Verpackung

3.8. Belastungen während des Transports

4. Die Notwendigkeit einer Transportversicherung

4.1. Abschluss der Transportversicherung

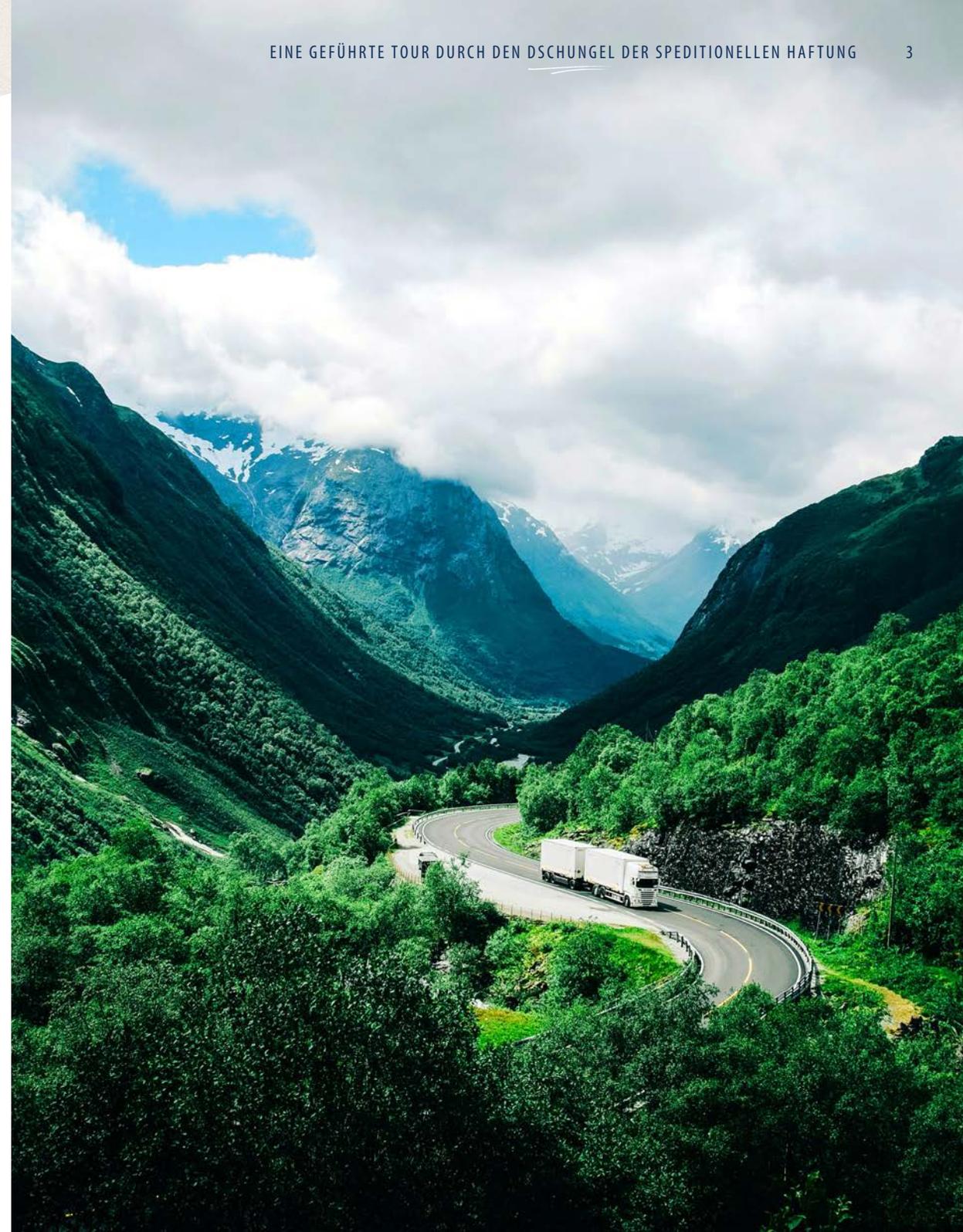
4.2. Umgang mit anfragepflichtigen Spezialgütern

5. Fazit: Nie ein Transport ohne Transportversicherung!

1. Einführung in die Speditionsbranche

Die Logistik- und Speditionsbranche ist ein unverzichtbarer Teil der globalen Wirtschaftskette. Sie verbindet Märkte und ermöglicht den Transport von Gütern über weite Distanzen.

In der Schweiz, einem Land mit einer starken Handelsposition, spielt die Speditionsbranche eine besonders wichtige Rolle. Spediteure agieren hier nicht nur als Transportdienstleister, sondern auch als Koordinatoren komplexer Logistikketten, die eine Vielzahl von Transportmodi und Routen umfassen.

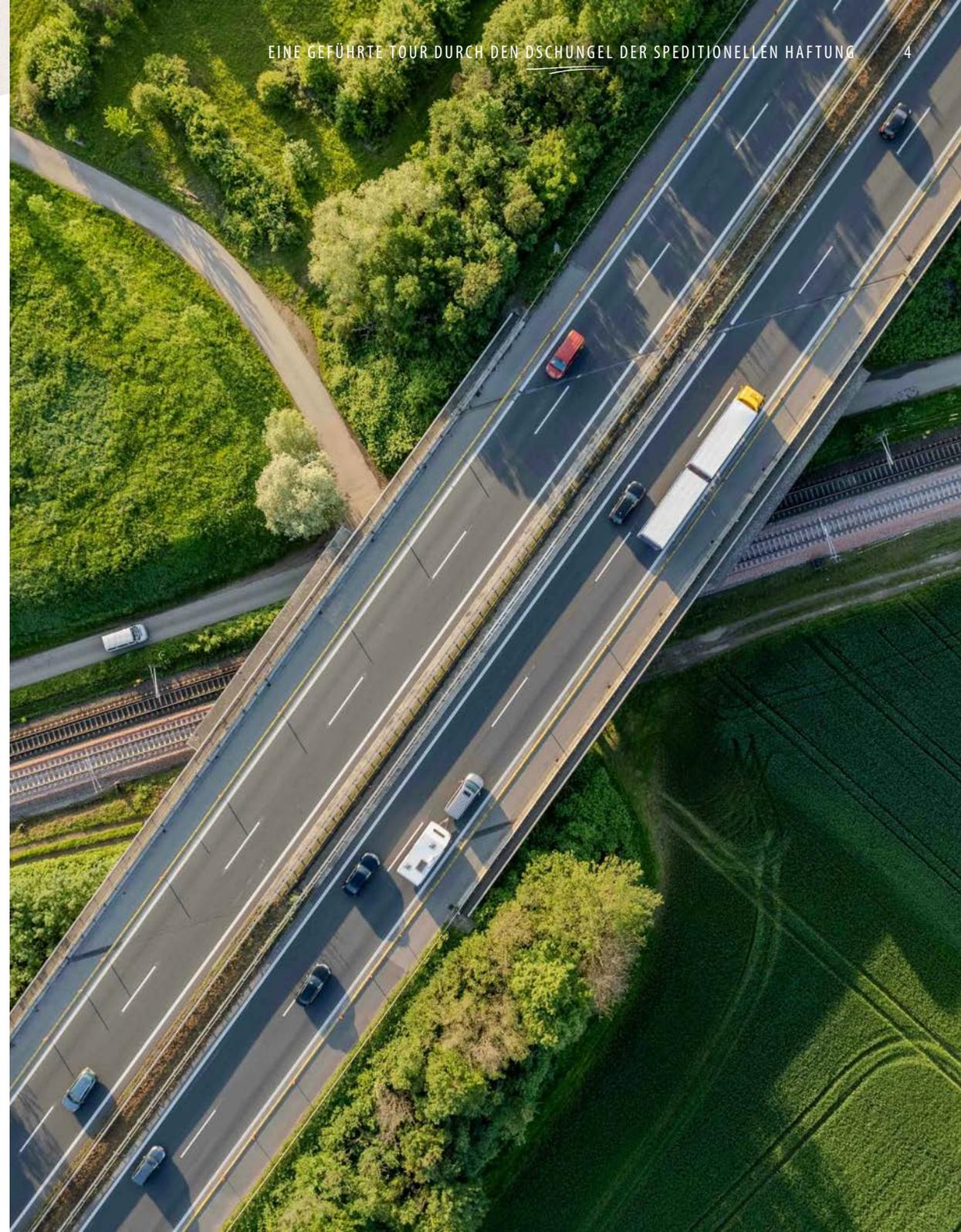


2. Rechtliche Grundlage der Spediteurhaftung in der Schweiz

Die Haftungsregelungen für Spediteure in der Schweiz sind in der Praxis sowohl durch nationales als auch internationales Recht bestimmt.

Neben den AB Spedlogswiss, die als standardisierte Geschäftsbedingungen der Branche gelten, sind schweizerische Spediteure auch an das Schweizerische Obligationenrecht (OR) gebunden. Das OR bietet einen rechtlichen Grund-Rahmen, der nicht nur die Haftung, sondern auch andere vertragsrechtliche Aspekte im Speditions-gewerbe regelt. Somit sind die AB Spedlogswiss und das OR die Grundlagen für Speditionstätigkeiten innerhalb der Schweiz bzw. für nationale Transporte.

Je nach Tätigkeit und Transportstrecke (i. d. R. grenzüberschreitend) kann auch internationales Recht (internationale Konventionen) wie bspw. das CMR zur Anwendung kommen.



2.1. Unterschied zwischen Spediteur und Frachtführer

Obschon man die beiden Begriffe meist unter Transporteur oder Transportdienstleister zusammenfasst, sind dies grundsätzlich unterschiedliche Tätigkeiten.



Der Spediteur

organisiert den Transport mit Subunternehmern (Frachtführer, Reederei, Airline).



Der Frachtführer

führt den Transport physisch mit dem eigenen Fahrzeug durch.



In der Praxis ist die **Unterscheidung** leider **nicht immer ganz einfach**, da es Spediteure gibt, welche Transporte unter anderem auch mit eigenen Fahrzeugen durchführen und dann auch als Frachtführer gelten.

Umgekehrt können auch Frachtführer Speditionstätigkeiten ausführen und dementsprechend in dieses Risiko fallen.

2.2. Rechtliche Grundlage der Frachtführer in der Schweiz

Frachtführer arbeiten unter Umständen auf Basis anderer Geschäftsbedingungen als der Spediteur, da die sich diese Tätigkeiten doch unterscheiden.

Das Pendant zu den AB Spedlogswiss bei den Frachtführern sind die ASTAG FFHB (Frachtführerhaftpflichtbestimmungen) des schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG.



2.3. Die Rolle der CMR-Konvention

Die CMR-Konvention ist ein zentrales internationales Übereinkommen, das zwingend für grenzüberschreitende Strassentransporte in Europa gilt.

Die CMR legt Standards für Frachtbriefe, Haftungsregeln und Schadensregulierung fest. Für Spediteure in der Schweiz, die international tätig sind, stellt die CMR eine wichtige Grundlage dar, um einheitliche Haftungsbedingungen sicherzustellen.

2.4. Weitere internationale Konventionen

Zur Regulierung des internationalen Transports gibt es zusätzlich zur CMR-Konvention noch weitere wichtige Abkommen.

Dazu gehören das Warschauer Abkommen für die Luftfracht, das Budapester Übereinkommen (CMNI) für die Binnenschifffahrt, die CIM für den Eisenbahnverkehr und die Hague-Visby Rules für den Seetransport. Diese Konventionen sorgen für einheitliche Regelungen und tragen zur Rechtssicherheit im internationalen Handel bei.



3. Übersicht Rechtsgrundlage im Transport

Nachstehend eine einfache Übersicht der relevantesten Rechtsgrundlagen im Transport.

Konvention	Anwendungsbereich	Maximalhaftung	Reklamationsfrist	Verjährung
AB Spedlogswiss	Speditionsleistungen in der Schweiz	8,33 SZR pro kg / 20'000 SZR pro Fall	8 Tage	1 Jahr
ASTAG FFHB	Nationaler und internationaler Strassen-transport durch Schweizer Transporteure	CHF 15 pro kg / CHF 40'000 pro Fall	8 Tage	1 Jahr
CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route)	Internationaler Strassentransport	8,33 SZR pro kg	7 Tage	1 Jahr
CIM (Convention Internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer)	Internationaler Eisenbahnverkehr	17 SZR pro kg	7 Tage	1 Jahr
CMNI (Convention relative aux contrats de transport de marchandises par navigation intérieure)	Binnenschifffahrt	2 SZR pro kg / 666.67 SZR pro Packstück	7 Tage	1 Jahr
MC Montreal Convention) - MÜ (Montrealer Übereinkommen)	Internationaler Lufttransport	22 SZR pro kg	14 Tage	2 Jahre
Hague-Visby (Hague Rules as Amended by the Protocol and the Visby Amendments)	Seetransport	2 SZR pro kg / 666.67 SZR pro Packstück	3 Tage	1 Jahr

Vereinfachte Übersicht – Weitere spezifische Bestimmungen zu Haftung, Frist und Verjährung können enthalten sein.

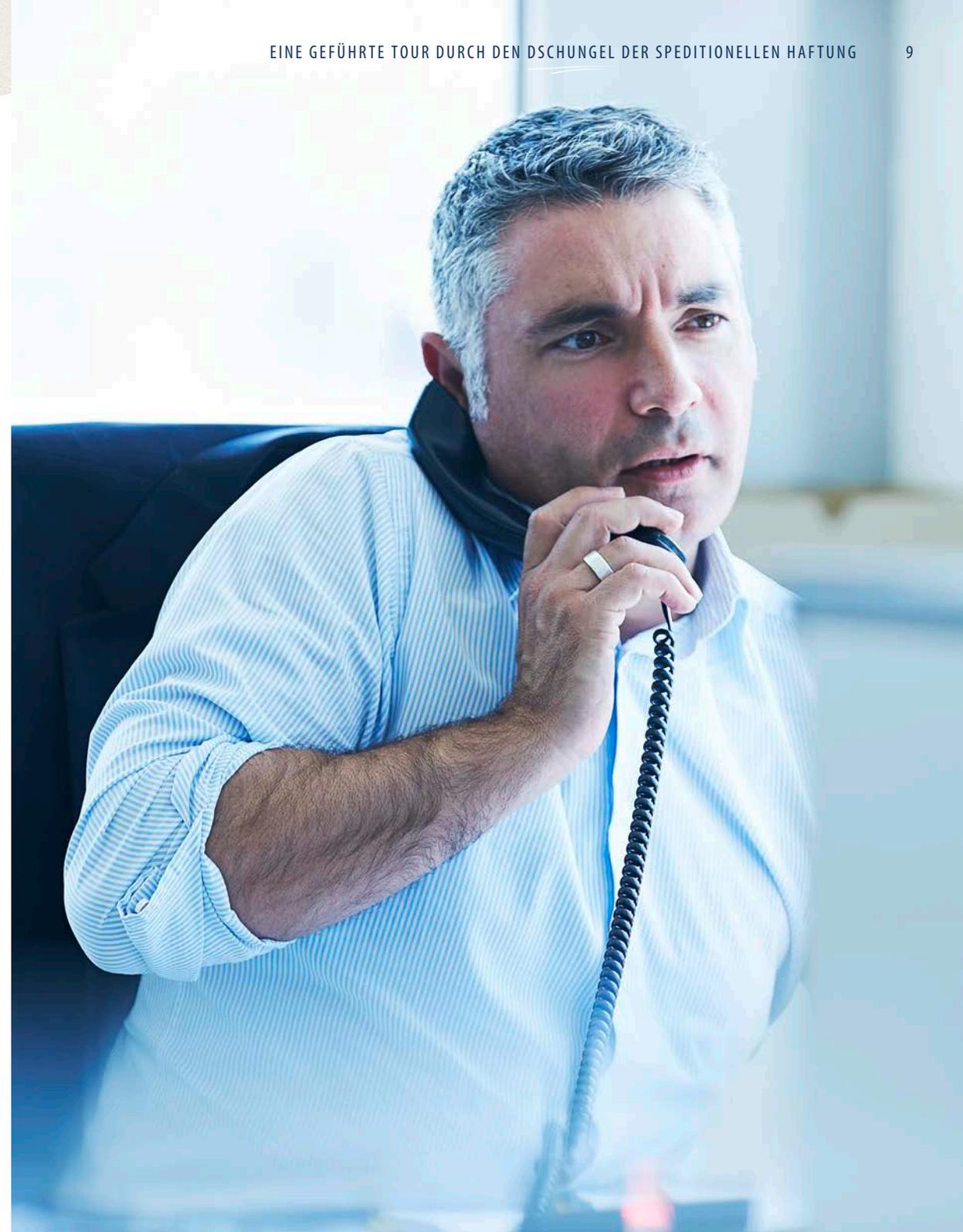
3.1. Haftungslimitierung nach SZR / SDR

Die Haftung der Spediteure wird oft in Sonderziehungsrechten (SZR) (englisch Special drawing rights SDR) ausgedrückt.

Dieser Wert spiegelt die international anerkannte Berechnungsbasis für Haftungsobergrenzen wider. Die Begrenzung der Haftung auf bspw. SZR 8.33 pro Kilogramm trägt zur Vereinheitlichung der Haftungsstandards bei und bietet einen gerechten Ausgleich zwischen den Interessen der Spediteure und ihren Kunden.

Aktueller Kurs CHF 1.17 / SZR 1

Stand März 2024



3.4. Bedingungen, unter denen der Spediteur nicht haftet

Es gibt spezifische Umstände, unter denen ein Spediteur von der Haftung befreit wird. Diese Bedingungen sind in den AB Spedlogswiss und der CMR-Konvention (sowie auch anderen Konventionen) klar definiert. Zu den häufigsten Haftungsausschlüssen zählen Schäden, die durch höhere Gewalt oder durch das Verschulden Dritter entstehen.

3.5. Einige wichtige Ausschlussgründe im Überblick

Der Spediteur haftet in der Regel nicht, wenn ein Schaden die Folge ist von:



Mangelnde Verpackung



Fehlende / Mangelhafte Instruktionen



Höhere Gewalt



Ereignisse welche der Spediteur nicht beeinflussen oder abwenden konnte



Ausschlussgründe sind immer ähnlich

Die spezifischen Ausschlussgründe und der Wortlaut können je nach Grundlage / Konvention variieren, sind im grossen und ganzen jedoch immer ähnlich gestaltet.

3.6. Reklamationsfristen und «Annahme unter Vorbehalt»

Dass die Güter bei Erhalt überprüft und offensichtliche Schäden auf dem Frachtpapier (CMR, Lieferschein etc.) vermerkt werden müssen, ist weitläufig bekannt.

Leider trifft man aber immer wieder die Praxis an, dass bei der Übernahme oder Entgegennahme der Sendung die Frachtpapiere mit dem Stempel oder Vermerk «Annahme unter Vorbehalt» versehen werden. Dieser Vorbehalt ist jedoch ohne Wirkung, wenn man einen offensichtlichen Schaden vermerken will. Es muss zwingend der Schaden so präzise wie möglich vermerkt werden (wie bspw. «auf 2 von 3 Paletten Kartons aufgerissen» oder «3 von 10 Packstücke vernässt»).



Bei verdeckten Schäden, welche nicht offensichtlich bei Annahme erkennbar sind, hat die Meldung zwingend innerhalb der jeweiligen Reklamationsfrist zu erfolgen!

Dies gilt nicht nur für den Empfänger beim Empfang sondern auch für Transportunternehmer (Frachtführer) auf dem gesamten Transport, welche bspw. beim Umschlag eine relevante Schnittstelle darstellen und die korrekte Dokumentation von Vorbehalten auf den Frachtpapieren genauso wichtig ist.

3.7. Verpackung

Ein wesentlicher Aspekt und leider meist etwas vernachlässigt, ist die Verpackung der zu transportierenden Waren.

Der Transportweg stellt oft den gefährlichsten Abschnitt im Lebenszyklus eines Produkts dar, da hier Risiken wie Stöße, Druck, Temperaturschwankungen und Feuchtigkeit auftreten können. Eine angemessene und sorgfältige Verpackung ist daher unerlässlich, um die Ware vor diesen Gefahren zu schützen.

Es ist auch wichtig, dass die Verpackung den spezifischen Anforderungen des gewählten Transportmodus entspricht. So unterscheiden sich beispielsweise die Anforderungen an die Verpackung für Luftfracht deutlich von denen der Seefracht.

Neben dem Schutz der Ware selbst, muss auch die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen beachtet werden. Dies gilt besonders für den Transport gefährlicher Güter, für die strenge Verpackungsrichtlinien gelten.



Wer trägt die Verantwortung für die transportsichere Verpackung?

Zu beachten ist, dass die Verantwortung für eine adäquate Verpackung beim Absender liegt. Es ist in seinem Interesse, dass seine Produkte sicher und unbeschädigt ihr Ziel erreichen. Daher sollte er sich stets über die besten Verpackungsmethoden und -materialien informieren und diese anwenden.

3.8. Belastungen während dem Transport

Die nachfolgende Übersicht zeigt auf, welche Belastungen bei verschiedenen Verkehrsträgern möglich sind.



Beförderungsmittel	Vorwärts wirkende Beschleunigung	Rückwärts wirkende Beschleunigung	Seitwärts wirkende Beschleunigung
Strassenfahrzeug	1,0 g	0,5 g	0,5 g
Eisenbahn *Rangierverkehr	1,0 g 4,0 g*	1,0 g 4,0 g*	0,5 g 0,5 g*
Seeschiff	0,4 g	0,4 g	0,8 g
Flugzeug	1,5 g	1,5 g	Vertikal + 3,0 g

Aufgrund der unterschiedlichen Belastungen ist es wichtig, die für die Versandart geeignete Verpackung zu verwenden. Die falsche Wahl kann unter Umständen zu einem nicht versicherten Transportversicherungsschaden oder Haftungsausschluss des Transportunternehmers führen.

4. Die Notwendigkeit einer Transportversicherung

Die Transportversicherung ist ein kritischer Bestandteil des Risikomanagements im Güterverkehr. Sie bietet einen umfassenden Schutz, der über die Haftungsgrenzen der Spediteure hinausgeht.

Dies ist besonders wichtig bei internationalen Transporten, wo verschiedene Rechtsräume und Haftungsstandards zum Tragen kommen können. Aber auch bei Abschluss der Transportversicherung ist wichtig zu beachten, dass die transportgerechte Verpackung eine Grundvoraussetzung für die Deckung ist!



INSURANCE
POLICY
TERMS AND CONDITIONS

4.1. Abschluss der Transportversicherung

Es ist ratsam, eine Transportversicherung direkt beim Abschluss des Transportvertrags zu vereinbaren. Kunden sollten sich über die genauen Bedingungen und Deckungssummen informieren, um sicherzustellen, dass der Versicherungsschutz ihren Bedürfnissen entspricht. Nur so kann ein optimaler Versicherungsschutz für die transportierten Güter gewährleistet werden.

4.2. Umgang mit anfragepflichtigen Spezialgütern

Im Tagesgeschäft ist besondere Aufmerksamkeit auf die Details bei der Versicherung von Spezialgütern zu legen.

Dazu gehören anfragepflichtige Güter, die wegen ihrer Natur besondere Anforderungen stellen, sowie Produkte, die aufgrund ihrer Bruchgefährdung spezielle Zusatzdeckungen (Klauseln) und Zuschläge erfordern. Welche Güter und Produkte (oder Produkteigenschaften) anfragepflichtig sind, hängt in der Praxis jeweils vom Versicherer bzw. Versicherungsvertrag ab. In der Regel sind diese relativ ähnlich gestaltet und beinhalten unter anderem bspw.:



Lebende Pflanzen und Tiere



Fahrzeuge



Kunst und Antiquitäten



Schüttgüter / Rohstoffe



Aufmerksamkeit ist gefragt

Es ist wichtig, dass die notwendigen Abklärungen zur Transportversicherung vor dem Transport erfolgen, damit die korrekte Deckung veranlasst wird.

Nie ein Transport ohne Transportversicherung!

Das sollte für alle Transportbeteiligten das Motto sein, damit bei einem allfälligen Schadenfall alle Parteien möglichst schnell und reibungslos, die meist leider etwas unangenehme Angelegenheit erledigen können.