

Festschrift für Anton K. Schnyder

Herausgegeben von

Pascal Grolimund
Alfred Koller
Leander D. Loacker
Wolfgang Portmann

Festschrift für Anton K. Schnyder

zum 65. Geburtstag

Herausgegeben von

Pascal Grolimund

Alfred Koller

Leander D. Loacker

Wolfgang Portmann

Schulthess § 2018

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von Auszügen, vorbehalten. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme.

© Schulthess Juristische Medien AG, Zürich · Basel · Genf 2018
ISBN 978-3-7255-7364-6

© Umschlagbild: Fotolia/lil_22

www.schulthess.com

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	V
Autorenverzeichnis	XV

Zur Person

LEANDER D. LOACKER Anton K. Schnyder – ein Portrait	XXIII
GION JEGHER Eine Reihe von schönen Tagen	XXXIII

I Internationales Privat- und Zivilverfahrensrecht, Schiedsgerichtsbarkeit sowie nationales Verfahrensrecht

JÜRGEN BASEDOW <i>Soft Law</i> im Kollisionsrecht – Anmerkungen zu den Haager Grundsätzen über die Rechtswahl	3
HARALD BAUM Die Anwendung des «falschen» Rechts durch ein Schiedsgericht	19
LUKAS BOPP Die Anerkennung ausländischer Restschuldbefreiung in der Schweiz unter Einbezug der EU-Insolvenzverordnung	35
GIAN ANDRI CAPAUL Zum Anknüpfungszeitpunkt im internationalen Erbrecht	49
DIETMAR CZERNICH Die Haager Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts in der Schiedsgerichtsbarkeit	63

WOLFGANG ERNST / PREDRAG SUNARIC Zum Gebrauch von EU-Recht durch Schweizer Gerichte – IPRG Art. 13 und Privatrecht von EU-Mitgliedstaaten	79
ANDREAS FURRER / JUANA VASELLA «Transportkollisionsrecht» – Zur Rolle des IPR bei der grenzüberschreitenden Beförderung von Gütern	103
DANIEL GIRSBERGER / DIRK TRÜTEN Weltweite Parteiautonomie bei internationalen Handelsverträgen und ihre Grenzen	131
PASCAL GROLIMUND «Materialisierung von Kollisionsrecht»	145
FRANZ HASENBÖHLER / SONIA YAÑEZ Strengbeweis und Freibeweis in der schweizerischen Zivilprozessordnung (ZPO)	157
DOMINIQUE JAKOB Time to say goodbye – Die Auswanderung von Schweizer Familienstiftungen aus stiftungsrechtlicher und international-privatrechtlicher Perspektive	171
PETER JUNG Stille Gesellschaften im internationalen Verhältnis	187
JOLANTA KREN KOSTKIEWICZ Schiedsklausel und ihre Bedeutung für den Immunitätsverzicht sowie für die Voraussetzung der Binnenbeziehung im Erkenntnis- und Vollstreckungs- verfahren	209
MANUEL LIATOWITSCH Das anwendbare Recht bei der deliktischen Haftung der Gesellschaft für ihre Organe im internationalen Konzern	225
ALEXANDER R. MARKUS / ZINA CONRAD Einstweiliger Rechtsschutz – international	235

DOROTA PACZOSKA KOTTMANN Schiedsverfahren, Insolvenz und die verfängliche Qualifikation unter besonderer Berücksichtigung des polnischen Rechts	251
STEFANIE PFISTERER Die Befristung der Schiedsvereinbarung und die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts <i>ratione temporis</i> – eine Illusion?	275
RODRIGO RODRIGUEZ Ein neues internationales Insolvenzrecht für das IPRG	295
IVO SCHWANDER Sonderanknüpfung? Sonderanknüpfungen und «Sonderanknüpfungen»!	315
KURT SIEHR Anerkennung ausländischer Entscheidungen bei Leihmutterchaften auf Wunsch von Inländern	327
MIGUEL SOGO Streitgegenstand und Parteiautonomie im Zivilprozess und Betreibungsverfahren	341
DANIEL STAEHELIN Die Revision des schweizerischen internationalen Insolvenzrechts und das UNCITRAL Model Law	357
PETER STRICKLER Kollisionsrecht im grenzüberschreitenden Insolvenzverfahren – der Spagat zwischen Universalität und Sonderanknüpfung	373
FABIAN SUTER Überlegungen zum Ordre public-Charakter des Pflichtteilsrechts	385
CLAUDIO WEINGART Nachlassplanung, Nachlassspaltung, Nachlasskonflikt und EU-Erbrechtsverordnung	395

CORINNE WIDMER LÜCHINGER
Die Berücksichtigung ausländischen Steuerrechts nach Art. 19 IPRG 427

ANDREAS WIEDE
Freie Wahl von Billigflaggen und kollisionsrechtlicher Arbeitnehmerschutz –
Ein Fallbeispiel zur Regelbildung 455

II Schuldrecht, insbesondere Vertrags- und Haftpflichtrecht

DOMENICO ACOCELLA
Rechtsdogmatik und Legitimation eines vertraglichen Rückabwicklungs-
verhältnisses bei Vertragsentstehungsmängeln 493

NOEMI BHALLA / ISAAK MEIER / NICOLA MÜLLER
Airbnb aus Sicht des schweizerischen Rechts 515

PETER BREITSCHMID / ANNINA VÖGELI
Haftungsrisiken des Beraters bei «Umgehungstatbeständen» am Beispiel
von Art. 527 Ziff. 4 ZGB 547

CHRISTIAN HEIERLI
Geldwäscher als «Begünstigter» (Art. 50 Abs. 3 OR) 565

HELMUT HEISS
Unklarheiten der Unklarheitenregel – insbesondere in ihrem Verhältnis
zur allgemeinen Rechtsgeschäftslehre 589

ALFRED KOLLER
Der vermittelte Ehe- oder/und Lebenspartner – Bemerkungen zu
Art. 406a–406h OR – ein Überblick 611

ERNST A. KRAMER
Eine neue Fallstruktur zu den Reflexschäden: Zweifelsfragen zu BGE 142 III 433 621

AHMET KUT / DAVID VASELLA
Das Deliktsrecht nach dem Entwurf für ein «OR 2020» – ausgewählte Aspekte ... 631

LEANDER D. LOACKER Arbeitsrechtliche Aspekte genetischer Untersuchungen beim Menschen	647
HANS NIGG Die Krux der Anwendung der Adäquanzformel	681
WOLFGANG PORTMANN Der Arbeitnehmerbegriff im europäischen Kontext – Bewährtes und Neues im Licht aktueller Herausforderungen	699
HANS RUDOLF TRÜEB Smart Contracts	723
MARC WEBER Freizeichnungsklauseln in Auktionsbedingungen	735
 III Versicherungsrecht	
HANS-ULRICH BRUNNER Zum «Regressobligatorium» nach Art. 65 Abs. 3 SVG	755
ANDREA EISNER-KIEFER Die Revisionen des Bundesgesetzes über den Versicherungsvertrag: Neues Spiel, neues Glück?	769
WALTER FELLMANN Brokervertrag als multilateraler Innominatvertrag – vom Umgang mit dem Interessenkonflikt des Brokers	797
MARIO GASSNER / MARTINA TSCHANZ Die Weiterentwicklung des liechtensteinischen Versicherungsrechts ab 2006	813
CHRISTOPH K. GRABER Geschäftsführung und Folgepflicht in der offenen Mitversicherung	839

MORITZ W. KUHN Zulässigkeit der Rückversicherungstätigkeit aus dem Ausland in der Schweiz – Auslegung von Art. 2 Abs. 2 lit. a VAG	853
ANDREA PFLEIDERER Die aufschiebende Wirkung und das Verfahren bei der Rückerstattung von unrechtmässig erbrachten Leistungen im Sozialversicherungsrecht	867
IOANNIS ROKAS Occurrence of the risk due to an intentional act by the policyholder in a fire insurance on account of a third party and the insurable interest of the bank which has a pre-notice of a mortgage on the insured building	877
MARTIN SCHAUER Die Entscheidung des EuGH «Endress/Allianz» und ihre Folgen für das österreichische Recht	893
MANFRED WANDT Die Gruppenversicherung in den Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)	903
ROLF H. WEBER / RAINER BAISCH «Nudging» im Versicherungssektor	925
 IV Gesellschaftsrecht 	
MARC AMSTUTZ Kodifikation des Konzernrechts? Was der Gesetzgeber von Cosimo de' Medici (1389–1464) lernen kann	947
PETER BÖCKLI Kommanditaktiengesellschaft: Drei Fragen zu einem Mischwesen des Gesellschaftsrechts	973
CHRISTOPH B. BÜHLER Konzernhaftungsrisiken und mögliche Vorkehrungen zu deren Minimierung	989

JEAN NICOLAS DRUEY Konzerntransparenz	1017
LUKAS HANDSCHIN / LUCA KENEL Voraussetzungen und Umfang der Rückerstattungspflicht gemäss Art. 678 Abs. 2 OR	1035
LAURENT KILLIAS Gesellschaftsrechtliche Streitigkeiten vor Schiedsgerichten – Königsweg oder Sackgasse?	1053
HANS CASPAR VON DER CRONE / MERENS CAHANNES Die Societas Unius Personae (SUP) aus Schweizer Sicht	1069
 V Internationales und nationales Wirtschaftsrecht, insbesondere Wettbewerbs- und Kartellrecht	
STEPHAN BREITENMOSER / ROBERT WEYENETH Sprünge der internationalen Rechtshilfe in Zivilsachen in öffentlich-rechtliche Untiefen	1093
IVO LORENZO CORVINI-MOHN Wein und Recht – die Geschichte eines geschichtsträchtigen Seminars	1113
JOACHIM FRICK Die Zukunft grenzüberschreitender Finanzdienstleistungen	1123
ANDREAS HEINEMANN Die internationale Reichweite des Kartellrechts	1135
MARKUS HESS Zunehmende Unklarheiten im Verhältnis zwischen öffentlichem Recht und Privatrecht – Gedanken an Beispielen aus dem Anleger- und Konsumentenschutzrecht	1163

RETO M. HILTY Innovationsförderung durch Schutzbegrenzungen – ein Plädoyer für die Zwangslizenz	1179
CLAIRE HUGUENIN / OLIVER DREYER Vertragsungültigkeit als Sanktion bei UWG-Verstößen	1197
PETER NOBEL Wirtschaftsrecht und wirtschaftliche Betrachtungsweise	1217
MARK PIETH / INGEBORG ZERBES Geheimnisschutz. Vom Grundrecht zum Instrument wirtschaftlicher Machtsicherung	1241
PRZEMYSŁAW JANUSZ PRZEZAK Rechtliche Aspekte der Werbung und Verkaufsförderung von Medizinprodukten	1249
RALF MICHAEL STRAUB Der Konzern als Kartellrechtssubjekt	1269
ANDREAS THIER Überlegungen zu einer Geschichte des Wirtschaftsrechts in der Schweizerischen Eidgenossenschaft des 19. und 20. Jahrhunderts – das Wettbewerbsrecht als Beispiel	1305
PHILIPP ZURKINDEN / BORIS WENGER Das Auswirkungsprinzip im schweizerischen Kartellrecht nach dem Bundesgerichtsurteil i.S. Gaba	1327

Verzeichnisse

Schriftenverzeichnis Anton K. Schnyder	1341
Betreute Dissertationen	1359

«Transportkollisionsrecht» – Zur Rolle des IPR bei der grenzüberschreitenden Beförderung von Gütern

Inhaltsübersicht	Seite
I. Einleitung	103
II. Eigenarten des grenzüberschreitenden Gütertransportrechts	104
A. Vielfalt an Rechtsquellen im Gütertransportrecht	104
B. Bedeutung des multimodalen Transports	106
C. Besonderheiten transportrechtlicher Konventionen	107
D. Rolle des nationalen Rechts im transportrechtlichen Konventionsrecht	109
III. Kollisionsrechtliche Prüfung im Gütertransportrecht	110
A. Begriff «Transportkollisionsrecht»	110
B. Zusammenspiel zwischen Konventionsrecht und nationalem Recht	110
C. Kollisionsrechtliche Vorprüfung	111
D. Die zwei Hierarchieebenen des Transportkollisionsrechts	115
IV. Schlussbemerkungen und Prüfschema	128

I. Einleitung

Der Jubilar hat am Anfang seiner glanzvollen akademischen Laufbahn mit seiner Habilitationsschrift «Wirtschaftskollisionsrecht»¹ einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des schweizerischen internationalen Privatrechts (IPR) geleistet. Seine Gedanken zur Rolle des IPR im Wirtschaftsrecht waren wegweisend, weil er mit seinen kollisionsrechtlichen Erkenntnissen über die Koordination unterschiedlich ausgestalteter Wirtschaftspolitiken eine funktionale Perspektive auf das IPR eröffnete und aus dieser ungewohnten Perspektive heraus verschiedene dogmatische Konzepte für die aufgeworfene Frage fruchtbar machen konnte.

1 A. K. SCHNYDER, Wirtschaftskollisionsrecht, Sonderanknüpfung und extraterritoriale Anwendung wirtschaftsrechtlicher Normen unter besonderer Berücksichtigung von Marktrecht, Habil., Zürich 1990.

Lange schien es so, dass die Liberalisierung und Globalisierung das Kollisionsrecht zunehmend relativieren würden. Die Entwicklung der letzten Jahre hat aber gezeigt, dass sich sowohl Staaten als auch supranationale Organisationen wieder verstärkt auf die Regulierung ihrer Volkswirtschaften besinnen und mit zwingenden zivil-, öffentlich- und strafrechtlichen Normen ihre eigenen Märkte gestalten wollen. Dies führte zu einer wiederum wachsenden Bedeutung kollisionsrechtlicher Fragen.

Die beiden Autoren widmen die nachfolgenden Ausführungen dem Jubilar in Würdigung seines herausragenden und anregenden wissenschaftlichen Werkes. In Anlehnung an seine Habilitationsschrift äussern sie sich zur Frage, ob im Bereich des Gütertransportrechts spezifische kollisionsrechtliche Regeln erkennbar sind, die sich innerhalb des gegebenen dogmatischen Rahmens als eigenständiges System im IPR etabliert haben. Sie kommen zum Schluss, dass sich bei näherer Betrachtung ein hier als «Transportkollisionsrecht» bezeichnetes Normenkonzept ausmachen lässt, das besondere Regelungen beinhaltet, die die kollisionsrechtliche Beurteilung des Gütertransports prägen.

II. Eigenarten des grenzüberschreitenden Gütertransportrechts

A. Vielfalt an Rechtsquellen im Gütertransportrecht

Die Antwort auf die Frage des anwendbaren Rechts erweist sich im internationalen Gütertransport als sehr komplex. Denn das Transportrecht zeichnet sich durch eine weitreichende Zersplitterung der Rechtsquellen auf unterschiedlichen Hierarchieebenen aus: Es sind internationale Staatsverträge, europäische Rechtsakte, nationale Gesetze und Verordnungen, anerkannte private Regelwerke und allgemeine Geschäftsbedingungen zu beachten.² Angesichts dieses vielschichtigen Regelungsgeflechts wird gar von einem «Labyrinth des Transportrechts»³ gesprochen.

Aufgrund der oftmals grenzüberschreitenden Wirkung von Beförderungsverträgen wurden im Bereich des Transportrechts besonders viele internationale Übereinkommen abgeschlossen (hierzu in III.D.1.3.c). Neben dieser Vielzahl an Staatsverträgen sind einige gemeinschaftsrechtliche Verordnungen zu berücksichtigen, welche die Europäische Union in Kraft gesetzt hat (hierzu in III.C.4). Auf nationaler Ebene greifen für die Schweiz die Bestimmungen des Obligationenrechts (OR)⁴ zum Speditions- und Fracht-

2 Ein umfassender Überblick findet sich in B. CZERWENKA/T. OELSNE, Textsammlung Transportrecht, Gesetze und Übereinkommen – mit Einführung, Köln 2013, *passim*; A. FURRER, Erlassammlung zum Gütertransport- & Logistikrecht, Zürich 2013, *passim*. Siehe auch A. FURRER, Schweizerisches Fracht-, Speditions- und Lagerrecht, Bern 2016, Rz. 461 ff., 472 ff., 481 ff.

3 G. GAUTSCHI, Berner Kommentar zum Obligationenrecht, Bd. VI: Kommission, Spedition, Frachtvertrag, Prokura, Anweisung, Hinterlegung, Art. 425–491 OR, Bern 1962, Art. 440 N 1a.

4 Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) vom 30. März 1911 (SR 220).

vertrag (vgl. Art. 439 und 440 ff. OR) sowie die Sonderregelungen in landesrechtlichen Spezialerlassen⁵. Ferner sind in der Transportbranche private Regelwerke weit verbreitet, die in Form allgemeiner Vertragsbedingungen die staatsvertraglichen und gesetzlichen Vorgaben ergänzen und/oder überlappen.⁶ Schliesslich verwenden Transportunternehmen eigene AGB, die sich regelmässig an diesen privaten Regelwerken anlehnen, aber diese auch anpassen oder ergänzen können.

Erst mittels einer Gesamtbetrachtung dieser Rechtsnormen können letztlich die konkreten Fragen wie nach dem maximalen Haftungsrisiko des Frachtführers beantwortet werden: Nach der Beurteilung, welche internationalen und nationalen Regelungen zur Anwendung gelangen und welche davon zwingend ausgestaltet sind, sind diese Bestimmungen hierarchisch zu strukturieren und es ist zu prüfen, welche vertraglichen Gestaltungsspielräume den Parteien überhaupt noch offenbleiben und auf der Grundlage welcher Normen die Rechtsfrage schliesslich zu beantworten ist.

Diese gegenseitige Abgrenzung der internationalen und nationalen Normen führt letztlich zum Kollisionsrecht: Die praktisch relevante Frage nach den einschlägigen Kollisionsregeln kann dabei nicht einfach auf das (allgemeine) Kollisionsrecht für Schuldverträge abgestützt werden, obschon es sich bei privatrechtlichen Transportverträgen um vertragsrechtliche Vereinbarungen handelt. Vielmehr wird dieser Beitrag aufzeigen, dass im Bereich des Transportrechts zahlreiche (spezielle) Sonderanknüpfungsklauseln greifen, die sich aus den Rechtsfolgen der grenzüberschreitenden Beförderungsverträge und den Wechselwirkungen der entsprechenden Regelungen auf internationaler und nationaler Ebene ergeben.

Aus diesem Grund rechtfertigt sich auch die Verwendung des neuen spezifischen Begriffs «*Transportkollisionsrecht*» als besondere Bezeichnung für die gütertransportrechtlichen Kollisionsregeln, deren Bedeutung und Zusammenspiel hier skizziert werden.

5 Vgl. u.a. Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) vom 19. Dezember 2008 (SR 742.41); Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101); Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0); Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG) vom 3. Oktober 1975 (SR 747.201); Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschifffahrtsgesetz) vom 23. September 1953 (SR 747.30); Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV) vom 2. September 2015 (SR 744.103).

6 Vgl. u.a. Allgemeine Bedingungen der SPEDLOGSWISS (AB SPEDLOGSWISS), Stand 1. Juli 2005; Kalkulationsgrundlagen für den Überland- und Import-/Exportverkehr, Allgemeine Bestimmungen (inkl. Frachtführerhaftungsbestimmungen [FFHB]) der ASTAG (ASTAG-AGB), Stand 1. Januar 2015; Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen verschiedener Verbände (ADSp 2017), Stand 1. Januar 2017; Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer des BGL (VBGL), Stand 17. März 2015.

B. Bedeutung des multimodalen Transports

In der heutigen Transportpraxis steht insbesondere bei grenzüberschreitenden Verträgen der multimodale Transport im Vordergrund, d.h. die Waren werden vom Ausgangs- zum Zielort mit verschiedenen Verkehrsträgern befördert. Sollen bspw. Stahlträger von Rotterdam in den Niederlanden nach Genua in Italien transportiert werden, können mehrere Modalitäten auf unterschiedlichen Routen zum Einsatz kommen. Der Transport kann etwa zunächst mit dem Schiff über den Rhein und dann per LKW auf der Strasse oder per Bahn durch den Gotthard erfolgen, wobei auch die Länder Deutschland, Frankreich und Schweiz durchquert werden. Bei einer Beförderung nur via Strasse oder Schiene können hingegen auf dem Weg von den Niederlanden nach Italien – je nach gewählter Route – auch Belgien, Luxemburg, Frankreich, Deutschland und die Schweiz passiert werden.

Der Vertrag über den multimodalen Transport von Gütern ist ein Spezialfall des Frachtvertrags.⁷ Der «*Multimodal-Transport*» von Waren bedingt den ausdrücklichen oder konkludenten Abschluss eines einheitlichen Beförderungsvertrages (Multimodal-Vertrag) für die Beförderung des Frachtgutes mit mindestens zwei verschiedenen Transportmitteln unter Verwendung des für den Einzelfall ausgestellten einheitlichen Transportdokuments (Multimodal-Dokument).⁸ Nicht erforderlich ist, dass die Parteien bereits bei Vertragsschluss vereinbaren, dass wenigstens zwei Modalitäten zum Einsatz gelangen.⁹ Keine multimodale Beförderung liegt im Fall des «zusammengesetzten Verkehrs» (auch: «gebrochener Verkehr», d.h. unterschiedliche Beförderungsverträge für jede Modalität) oder des «kombinierten Verkehrs» (auch: «Huckepackverkehr», d.h. Beförderung des Transportmittels selbst durch eine andere Modalität) vor.¹⁰

Seit den 1950er Jahren haben die multimodalen Transporte einen enormen Aufschwung erlebt.¹¹ Dieser Anstieg erklärt sich zum einen mit der seither stark zunehmenden Verwendung von Containern im internationalen Gütertransport, zum anderen mit neuen

7 Vgl. ST. ERBE/P. SCHLIENGER, Der Multimodal-Vertrag im schweizerischen Recht: Ein Diskussionsbeitrag zum Transportrecht in der Schweiz, *TranspR* 11–12/2005, 421, 422; J. F. BARTELS, Der Teilstreckenvertrag beim Multimodal-Vertrag, *TranspR* 5/2005, 203.

8 T. ZUELLIG, Der CT (Combined Transport)-Vertrag im schweizerischen Recht, Diss., Zürich 1983, 5.

9 Ein Multimodal-Vertrag ist vielmehr auch dann zu bejahen, wenn dem Frachtführer eine Wahlfreiheit in Bezug auf die zur Leistungserfüllung verwendeten Transportmittel eingeräumt wird und er diese Wahl so ausübt, dass er hierfür verschiedene Transportmittel einsetzt; vgl. ERBE/SCHLIENGER, Multimodal-Vertrag, 422 Fn. 9 (m.w.H.).

10 Beim zusammengesetzten Verkehr werden einzelne, voneinander unabhängige Transporte bzw. Transportverträge aneinandergereiht, während beim kombinierten Verkehr zwar die Ware durchgehend und ohne Umlad im selben Beförderungsmittel transportiert wird, dieses Transportmittel aber seinerseits umgeladen und auf einer Teilstrecke durch eine andere Modalität befördert wird; vgl. ERBE/SCHLIENGER, Multimodal-Vertrag, 422 und 424 (m.w.H.).

11 Siehe hierzu die statistischen Informationen in M. HOEKS, Multimodal Transport Law, The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods, Diss., The Hague 2010, 3 Fn. 11;

logistischen Technologien, insbesondere im Bereich der elektronischen Steuerung logistischer Prozesse. Dies eröffnete der Branche neue Möglichkeiten im Hinblick auf die Beförderung mit verschiedenen Transportmitteln.¹²

Aufgrund dieser praktischen Relevanz ist es absehbar, dass sich auch die (schweizerischen) Gerichte vermehrt mit Rechtsproblemen im Zusammenhang mit Multimodal-Transporten von Waren auseinandersetzen müssen. Im vorliegenden Kontext steht dabei die Frage nach den anwendbaren (internationalen und nationalen) Normen bei grenzüberschreitenden Gütertransporten im Mittelpunkt.

Wenngleich es sich beim Multimodal-Vertrag lediglich um eine spezielle Ausformung des Frachtvertrags handelt, ist die rechtliche Einordnung von Multimodal-Transporten mit einer grossen Rechtsunsicherheit belastet, da weder eine allgemeingültige Legaldefinition für diesen Rechtsbegriff existiert noch einheitliche Bestimmungen zur Regelung der damit zusammenhängenden Rechtsverhältnisse bestehen – und zwar sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene.¹³

Auch im Transportkollisionsrecht wirft der multimodale Transport einige Sonderfragen auf, die letztlich nur durch eine spezifische Prüfungsebene geklärt werden können.

C. Besonderheiten transportrechtlicher Konventionen

Das Recht des grenzüberschreitenden Gütertransports ist über internationale Konventionen in weiten Teilen harmonisiert. Bei diesen Übereinkommen handelt es sich um völkerrechtliche Verträge, mit denen die Vertragsstaaten für den Bereich des länderübergreifenden Warentransports ein materielles Einheitsrecht schaffen wollten.¹⁴ Die ratifizierte Fassung der internationalen Konventionen bildet zugleich das innerstaatliche Recht der Vertragsstaaten, soweit sie diese anerkannt haben.¹⁵

UNCTAD SECRETARIAT, Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, Report UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 vom 13. Januar 2003, Rz. 6.

12 Vgl. HOEKS, Multimodal Transport Law, 1 ff.; D. RABE, Auswirkungen des neuen Frachtrechts auf das Seefrachtrecht, TranspR 11–12/1998, 429 f.; UNCTAD SECRETARIAT, Report UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 vom 13. Januar 2003, Rz. 5 ff.

13 Ein Teil der Rechtsprobleme im multimodalen Verkehr werden in der Praxis aufgefangen durch die UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents vom 1. Januar 1992, auf denen die Beförderungsdokumente verschiedener privatrechtlicher Organisationen beruhen; vgl. hierzu R. BRUNNER, Allgemeine Geschäftsbedingungen, Anwendbares Recht und Gerichtsstand: in: Schaden im Warentransport, Vertragsgestaltung – Versicherung – Schadenersatz, hrsg. von B. Klett/A. Furrer, Zürich/Basel/Genf 2016, 311, 326; M. HOFFMANN, FIATA Multimodal Transport Bill of Lading und deutsches Recht, Diss., Hamburg 2002, 25 ff.

14 Vgl. M. NEUFANG, Internationales Privat- und Prozessrecht für den Fachanwalt im Transport- und Speditionswesen, 3. Aufl., Hagen 2015, 46.

15 Vgl. J. SCHILLING, Das Internationale Privatrecht der Transportverträge – Die Bestimmung des Beförderungsvertragsstatuts im Spannungsfeld von Art. 5 Rom I-VO und materiellem Einheitstransportrecht, Diss., Tübingen 2016, 9 f. und 28 f. (m.w.H.).

Die zahlreichen Konventionen, die im Rahmen der grenzüberschreitenden Beförderung von Waren einschlägig sind, regeln jeweils das internationale Transportrecht für eine bestimmte Modalität. So sind für den Strassentransport die CMR¹⁶, für den Schienentransport das COTIF¹⁷ und die CIM¹⁸ in dessen Anhang B, für den Lufttransport das Montrealer Übereinkommen¹⁹, für den Binnenschiffahrtstransport das CMNI²⁰ und das CLNI²¹ sowie für den Seeschiffahrtstransport die Hague-Visby Rules²² zu nennen. Diese zentralen Übereinkommen werden ergänzt durch eine Vielzahl weiterer modalitätenspezifischer Konventionen.²³

Die transportrechtlichen Konventionen zeichnen sich durch einige Besonderheiten aus:

(1) Der Anwendungsbereich der einzelnen Transportrechtskonventionen richtet sich – abgesehen von speziell geregelten Ausnahmefällen (siehe dazu Ziff. III.D.1.3.c) – *strikt nach den jeweiligen Transportmodalitäten*. Denn die meisten dieser Staatsverträge stammen aus einer Zeit, als unimodale Beförderungen die Regel darstellten.

(2) Einige der Konventionen enthalten zwar entsprechende *Abgrenzungen zu den anderen Modalitäten*. Diese sind aber untereinander nicht kompatibel, sodass deren jeweilige Anwendungsbereiche voneinander abzugrenzen sind.

(3) Die überwiegende Anzahl der Konventionen über den internationalen Gütertransport konzentriert sich auf die *Regelung der Frachtpapiere*, behandelt aber auch (in unterschiedlichem Umfang) die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien und des begünstigten Empfängers sowie die Haftung des Frachtführers gegenüber Absender und

16 Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956 (SR 0.741.611).

17 Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (SR 0.742.403.1).

18 Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 – Anhang B: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) (SR 0.742.403.12).

19 Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) vom 28. Mai 1999 (SR 0.748.411).

20 Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) vom 22. Juni 2001 (SR 0.221.222.32).

21 Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt vom 4. November 1988 (SR 0.747.206).

22 Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (inkl. Protokolle) vom 25. August 1924 (SR 0.747.354.11).

23 Eine Zusammenstellung der wichtigsten transportrechtlichen Konventionen bietet FURRER, Erlassammlung zum Gütertransport- & Logistikrecht, Ziff. I. Siehe auch M. HOCHSTRASSER, Der Beförderungsvertrag – Die Beförderung von Personen und Gütern nach schweizerischem Recht und im Vergleich mit ausgewählten internationalen Übereinkommen, Habil., Zürich 2015, Rz. 54 ff., 71 ff., 83 ff., 111 ff.; NEUFANG, Internationales Privat- und Prozessrecht, 123 ff. (Anhang; A.–D.: jeweils Ziff. II., E.: Ziff. I).

Empfänger. Den Frachtvertrag selbst regeln die konventionsrechtlichen Bestimmungen hingegen gar nicht oder nur lückenhaft.

(4) Des Weiteren zeichnen sich die transportrechtlichen Konventionen dadurch aus, dass sie für jede einzelne Modalität die *Risiken des Frachtführers* weitgehend beschränken. Dies rechtfertigt sich zum einen durch die bescheidene Wertschöpfung, die der Frachtführer im Vergleich zum Wert der transportierten Ware generiert; zum anderen folgt die Haftungsbegrenzung daraus, dass der Frachtführer selbst kein eigenes Interesse am transportierten Frachtgut hat, sodass das der Beförderung immanente Risiko von den Vertragsparteien des den Transport auslösenden Grundgeschäfts²⁴ getragen werden soll.²⁵

(5) Das fünfte Kennzeichen der Konventionen über das internationale Transportrecht liegt darin, dass sie (in unterschiedlichem Ausmass) *zwingende Bestimmungen* enthalten, insbesondere im Bereich der Rechte und Pflichten der Vertragsparteien sowie der jeweiligen Haftungsregelungen.

(6) Schliesslich kann festgehalten werden, dass die einschlägigen Konventionen den Transportvorgang nur *lückenhaft oder allenfalls indirekt* regeln. Denn die Abwicklung des Transports ist in aller Regel bloss ein Teilaspekt im Rahmen der Erfüllung eines weitreichenden Rechtsverhältnisses, das bspw. auch Logistikdienstleistungen wie Lagerung oder Assembling umfasst und jeweils stark vom Grundvertrag abhängig ist.

Der begrenzte Geltungsbereich der internationalen Transportrechtskonventionen, die jeweils auf unimodale Beförderungen zugeschnitten sind, führt zu der Frage, inwieweit stattdessen die transportrechtlichen Regelungen auf nationaler Ebene zur Beurteilung multimodaler Beförderungen herangezogen werden können. Das Transportkollisionsrecht umfasst die entsprechenden Regeln zur Abgrenzung dieser Rechtsquellen.

D. Rolle des nationalen Rechts im transportrechtlichen Konventionsrecht

Bei grenzüberschreitenden Beförderungen, die grundsätzlich in den Anwendungsbereich einer internationalen Transportrechtskonvention fallen, kann das anwendbare nationale (Transport-)Recht eine wichtige Rolle spielen. Hierfür können je nach Fallkonstellation verschiedene Gründe angeführt werden:

- Die Rechtsfrage *liegt ausserhalb des örtlichen, zeitlichen und/oder sachlichen Anwendungsbereichs* der transportrechtlichen Konvention (bspw. für deliktsrechtliche Ansprüche).

24 Als typische Grundgeschäfte kommen vor allem Veräusserungsverträge (wie z.B. Kauf- oder Werkverträge) oder Nutzungsverträge (wie z.B. Miete oder Leasing) in Betracht (nachfolgend Grundvertrag); siehe dazu A. FURRER, *Frachtrecht – das unterschätzte Bindeglied im Vertriebsrecht*, *Anwaltsrevue* 11–12/2016, 497; DERS., *Fracht-, Speditions- und Lagerrecht*, Rz. 182 ff.

25 Vgl. hierzu FURRER, *Anwaltsrevue* 2016, 497, 501 und 502; DERS., *Fracht-, Speditions- und Lagerrecht*, Rz. 290 f.

- Die transportrechtliche Konvention *ist lückenhaft* (bspw. im Hinblick auf die Verteilung der Aufgaben im Rahmen der Verladung des Frachtgutes oder die Vereinbarung von Frachtführerpfandrechten).
- Die transportrechtliche Konvention *verweist ausdrücklich* auf das anwendbare nationale Recht (bspw. Art. 29 CMR).
- Die multimodale Abgrenzung zwischen zwei transportrechtlichen Konventionen kann *nicht aus den anwendbaren Konventionen selbst abgeleitet* werden, sodass diese Rechtsfrage anhand des nationalen Rechts zu entscheiden ist.

Die skizzenhafte Übersicht zeigt, dass die internationalen Konventionen über den grenzüberschreitenden Warentransport nicht nur gegeneinander, sondern auch gegenüber dem (subsidiär greifenden) nationalen Recht abzugrenzen sind. Dies wirft (auch) die Frage auf, nach welchem Kollisionsrecht jeweils das anwendbare Recht zu bestimmen ist.

III. Kollisionsrechtliche Prüfung im Gütertransportrecht

A. Begriff «Transportkollisionsrecht»

Die folgenden Ausführungen fokussieren sich auf die transportrechtlichen Konventionen, die vorrangig zur Anwendung gelangen, und beleuchten dabei insbesondere die kollisionsrechtlichen Abgrenzungen. Es wird aufgezeigt, dass und wie dieses Zusammenspiel sowohl der Konventionen untereinander als auch des Konventionsrechts mit dem nationalen Recht im Transportwesen eine besondere Ausprägung erfahren hat. Aufgrund dieser rechtstatsächlichen Entwicklung soll der Terminus «*Transportkollisionsrecht*» als juristischer Fachbegriff eingeführt und mit dem Ziel einer präzisierenden Beschreibung des Gesamtsystems gütertransportrechtlicher Regelungen umschrieben werden.

B. Zusammenspiel zwischen Konventionsrecht und nationalem Recht

Im internationalen Vertragsrecht und damit auch im grenzüberschreitenden Transportrecht wird regelmässig argumentiert, dass eine kollisionsrechtliche Prüfung dann nicht erforderlich sei, wenn materielles Einheitsrecht greife, da die einheitsrechtlichen Bestimmungen grundsätzlich vorrangig gelten.²⁶ Dieser Grundsatz ist jedoch in zweierlei Hinsicht einzuschränken: Zum einen sind die internationalen Konventionen gegeneinander abzugrenzen. Das Kollisionsrecht zeigt auf, nach welchem Recht diese Abgrenzung vorzunehmen ist. Zum anderen ist dieses Einheitsrecht, insbesondere bei transportrechtlichen Konventionen, lückenhaft oder zumindest interpretationsbedürftig. Das Transport-

²⁶ Vgl. NEUFANG, Internationales Privat- und Prozessrecht, 43; R. WAGNER, Neue kollisionsrechtliche Vorschriften für Beförderungsverträge in der Rom I-Verordnung, TranspR 6/2008, 221.

kollisionsrecht gibt die Antwort, nach welchem Recht diese Lücken zu füllen bzw. diese Normen auszulegen sind.

Somit ist festzuhalten, dass auch im Anwendungsbereich eines internationalen Übereinkommens über materielles Einheitsrecht – wie bei den transportrechtlichen Konventionen – in besonderen Fällen das spezifische Kollisionsrecht – hier also die transportrechtlichen Kollisionsregeln – geprüft werden muss.²⁷

Die kollisionsrechtliche Prüfung eines multimodalen Warentransports erfolgt in drei Schritten:²⁸

- Zunächst ist die Frage zu klären, auf welches nationale Recht das *IPR des Forumstaats* verweist (kollisionsrechtliche Vorprüfung).
- Sodann ist die Frage des anwendbaren Rechts (auf der ersten Hierarchieebene) der *transportrechtlichen Konventionen* zu beantworten. Mangels einer modalitätenübergreifenden Konvention über die Beförderung von Gütern mit verschiedenen Transportmitteln müssen hierfür vorrangig die Bestimmungen über den Geltungsbereich der einzelnen Übereinkommen, subsidiär die Kollisionsregeln der einschlägigen Konventionen und sub-subsidiär das entsprechende Kollisionsrecht der *lex fori* herangezogen werden.
- Schliesslich ist (auf der zweiten Hierarchieebene) zu klären, welche Bedeutung dem jeweiligen *nationalen Recht* im Rahmen der transportrechtlichen Konventionen noch zukommt. Hierbei sind vor allem diejenigen Bereiche auszuleuchten, in denen das Konventionsrecht dispositiv oder lückenhaft ausgestaltet ist oder selbst auf das nationale Recht verweist.

C. Kollisionsrechtliche Vorprüfung

1. Bedeutung der kollisionsrechtlichen Prüfung

In der Regel können in Anwendung einer oder mehrerer transportrechtlicher Konventionen nicht alle Rechtsfragen umfassend beantwortet werden. Wie noch aufzuzeigen sein wird, spielt die Frage des anwendbaren nationalen Rechts auf den verschiedenen Prüfungsebenen direkt oder indirekt eine wichtige Rolle. Es empfiehlt sich daher, im Rahmen einer Vorprüfung bereits zu Beginn einer rechtlichen Abklärung zu prüfen, welche internationalen Zuständigkeiten in einem Rechtsstreit grundsätzlich offenstehen und welches Recht das jeweils zuständige Gericht anwenden würde.

²⁷ Vgl. SCHILLING, Transportverträge, 24; WAGNER, Kollisionsrechtliche Vorschriften, 221.

²⁸ Vgl. Prüfschema in Ziff. IV. Siehe auch den Fragenkatalog von BRUNNER, AGB, Anwendbares Recht und Gerichtsstand, 318.

Mit dem Begriff der «Vorprüfung» soll klargestellt sein, dass diese Abklärung noch nicht zu einem konkret anwendbaren Recht führt, sondern vielmehr die Basis für die nachfolgenden zwei Prüfungsebenen bildet.²⁹

2. Anwendung des Kollisionsrechts der *lex fori*

Es entspricht einem weltweit anerkannten Grundsatz, dass das einen Rechtsstreit entscheidende Gericht das anwendbare Recht nach den eigenen kollisionsrechtlichen Regeln und somit nach der *lex fori* bestimmt.³⁰ Dies hat zur Folge, dass die Bestimmung des zuständigen Forums bei der Beurteilung von Rechtsfragen aus einem grenzüberschreitenden Sachverhalt eine zentrale Rolle spielt.

Aus der Heterogenität der kollisionsrechtlichen Ansätze (und des daraus fliessenden materiellen Rechts oder der national geprägten Rechtsauslegung internationaler Rechtsakte) ergibt sich die Notwendigkeit, bereits in einem sehr frühen Stadium die unterschiedlichen Optionen für die Begründung eines Forums zu prüfen. Mit einer entsprechenden Analyse ist zu klären, bei welchem Gerichtsstand welches Recht zur Anwendung gelangt, sodass durch diese indirekte Wahl eines nationalen Rechts die eigene Rechtsposition optimiert werden kann. Dieser Gerichtsstand ist sodann gegebenenfalls durch die Einleitung entsprechender prozessrechtlicher Schritte zu sichern (*forum running*)^{31, 32}

Es wird daher in den folgenden Ausführungen durchweg ausschliesslich von der Zuständigkeit eines schweizerischen Gerichts und damit von der Anwendbarkeit des schweizerischen Kollisionsrechts ausgegangen.

3. Schweiz

Nach Art. 116 Abs. 1 IPRG untersteht ein Vertrag dem von den Parteien gewählten Recht.³³ Fehlt eine entsprechende Rechtswahl, kommt nach Art. 117 IPRG das dem Sachverhalt am nächsten stehende Recht zur Anwendung, das sich bei Dienstleistungsverträgen nach dem Sitz derjenigen Partei bestimmt, die die charakteristische Leistung erbringt.³⁴ Bei einem Gütertransportvertrag erbringt der Frachtführer, bei einem Speditionsvertrag der Spediteur diese charakteristische Leistung, sodass sich das anwendbare Recht nach dem Sitz des Frachtführers bzw. Spediteurs richtet.³⁵

29 Vgl. Prüfschema in Ziff. IV.

30 P. GROLIMUND/A. K. SCHNYDER, Internationales Privat- und Zivilprozessrecht, Zürich 2011, 9 f.; A. K. SCHNYDER/M. LIATOWITSCH, Internationales Privat- und Zivilverfahrensrecht, 3. Aufl., Zürich 2011, Rz. 289; A. FURRER/D. GIRSBERGER/K. SIEHR, Schweizerisches Privatrecht, Bd. XI: Internationales Privatrecht, Halbbd. 1: Allgemeine Lehren, Basel 2008, § 1/15.

31 SCHNYDER/LIATOWITSCH, Internationales Privat- und Zivilverfahrensrecht, Rz. 290; FURRER/GIRSBERGER/SIEHR, Internationales Privatrecht, § 1/28; vgl. bezüglich der Frage eines (fehlenden) entsprechenden Rechtsschutzinteresses BGE 136 III 523, E. 3–6.

32 FURRER/GIRSBERGER/SIEHR, Internationales Privatrecht, § 1/16 ff.

33 Hierzu BRUNNER, AGB, Anwendbares Recht und Gerichtsstand, 328 f.

34 Hierzu BRUNNER, AGB, Anwendbares Recht und Gerichtsstand, 327 f.

35 Vgl. ERBE/SCHLIENGER, Multimodal-Vertrag, 426.

Sind die dem Gütertransport zugrundeliegenden Beförderungspapiere als Warenpapiere ausgestaltet, wie es insbesondere bei (den selten verwendeten) Waren- und Ladescheinen oder bei Konnossementen der Fall ist, gelten die in Art. 106 IPRG statuierten besonderen Regeln.³⁶ Abs. 1 legt fest, nach welchem Recht die Vertretung der Ware durch das Papier entschieden wird. Vertritt die Ware danach das Papier, so bestimmt Abs. 2 das anwendbare Recht für das Warenpapier und die vertretene Ware. Bringen verschiedene Parteien dingliche Rechte an der Ware vor, die eine unmittelbar, die andere aufgrund eines Warenpapiers, so entscheidet über deren Vorrang gemäss Abs. 3 das auf die Ware selbst anwendbare Recht.

4. Europäische Union

Innerhalb der Europäischen Union (EU) existiert ein einheitliches (europäisches) Kollisionsrecht, das die Mitgliedstaaten unter anderem für vertragliche Schuldverhältnisse in Form der Rom I-VO³⁷ geschaffen haben. Das gemeinschaftsrechtliche Vertragsrecht kommt grundsätzlich nur dann in Betracht, soweit keine anderen völkerrechtlichen Regelungen greifen (vgl. Art. 25 Abs. 1 Rom I-VO).³⁸ Kommt die Rom I-VO indes zum Tragen, gilt sie – ausser im Verhältnis zu Dänemark³⁹ – universell und das nationale Kollisionsrecht wird verdrängt; das in der Rom I-VO bezeichnete Recht ist selbst dann anwendbar, wenn auf das Recht eines Drittstaates – wie das der Schweiz – verwiesen wird (vgl. Art. 2 Rom I-VO).⁴⁰

Der Anwendungsbereich der Rom I-VO ist auf reine Sachnormverweisungen beschränkt (vgl. Art. 20 Rom I-VO). Ausgangspunkt bildet die Parteiautonomie und damit die

36 Siehe dazu SCHNYDER/LIATOWITSCH, Internationales Privat- und Zivilverfahrensrecht, Rz. 712; A. FURRER, Auf dem Weg zu elektronischen Warenpapieren – Stand der Entwicklung in den einzelnen Transportmodalitäten, in: Recht im digitalen Zeitalter, Festgabe Schweizerischer Juristentag 2015 in St. Gallen, hrsg. von L. Gschwend et al., Zürich/St. Gallen 2015, 333.

37 Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht vom 17. Juni 2008.

38 Vgl. S. H. SHARIATMADARI, Das IPR der Multimodal-Beförderung (unter Einschluss einer Seestrecke), TranspR 7–8/2010, 275; R. WAGNER, Die EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II aus der Sicht des Transportrechts, TranspR 7–8/2009, 281, 286 f.; DERS., Kollisionsrechtliche Vorschriften, 224.

39 Im Hinblick auf Dänemark greift weiterhin das EVÜ (Übereinkommen von Rom über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht vom 19. Juni 1980), das Dezember 2009 durch die Rom I-VO verdrängt wurde (vgl. Art. 29 Rom I-VO).

40 Vgl. NEUFANG, Internationales Privat- und Prozessrecht, 44; WAGNER, Kollisionsrechtliche Vorschriften, 224 (m.w.H., u.a. zur *opt in*-Möglichkeit des Vereinigten Königreichs und von Irland). Diese Schlussfolgerung beruht zudem auf Art. 1 Abs. 1 Rom I-VO, der auf vertragliche Schuldverhältnisse abstellt, «die eine Verbindung zum Recht verschiedener Staaten aufweisen», ohne den Anwendungsbereich auf Mitgliedsstaaten einzuschränken; vgl. SHARIATMADARI, IPR der Multimodal-Beförderung, 275 Fn. 8.

Rechtswahlfreiheit der Parteien (vgl. Art. 3 Rom I-VO).⁴¹ Treffen die Vertragsparteien keine Vereinbarung über das auf ihre vertraglichen Beziehungen anwendbare Recht, sieht Art. 4 Rom I-VO verschiedene objektive Anknüpfungsregeln vor.⁴²

Für Beförderungsverträge besteht eine Sonderanknüpfung nach Art. 5 Rom I-VO, worin zwischen Verträgen über den Personentransport und solchen über den Gütertransport differenziert wird.⁴³ Einschlägig für Verträge über die Beförderung von Waren – auch im multimodalen Verkehr⁴⁴ – sind der erste und der dritte Absatz der Norm:

- In Art. 5 Abs. 1 Satz 1 Rom I-VO wird das Recht desjenigen Staates als massgeblich bezeichnet, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt (zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses, vgl. Art. 19 Abs. 3 Rom I-VO) hat, sofern sich in diesem Land auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthaltsort des Absenders befindet (Regelanknüpfung).⁴⁵
- Andernfalls untersteht der Vertrag gemäss Art. 5 Abs. 1 Satz 2 Rom I-VO dem Recht des Staates, in dem der von den Parteien vereinbarte Ablieferungsort liegt (Auffangtatbestand).⁴⁶
- Diese zwei Grundregeln werden für Transportverträge aufgeweicht durch Art. 5 Abs. 3 Rom I-VO, wonach eine offensichtlich engere Verbindung zu einem anderen Staat berücksichtigt werden kann (Ausweichregelung).⁴⁷

41 Siehe dazu NEUFANG, Internationales Privat- und Prozessrecht, 47 ff.; SCHILLING, Transportverträge, 174 ff.; SHARIATMADARI, IPR der Multimodal-Beförderung, 276 ff.

42 Siehe dazu NEUFANG, Internationales Privat- und Prozessrecht, 53 f.

43 Eingehend P. MANKOWSKI, Neues aus Europa zum Internationalen Privatrecht für Transportverträge: Art. 5 Rom I-VO, TransPr 9/2008, 339, 340 f. und 345 ff.; NEUFANG, Internationales Privat- und Prozessrecht, 54 ff.; SCHILLING, Transportverträge, 99 ff. und 339 ff.; WAGNER, Kollisionsrechtliche Vorschriften, 222 f.

44 SHARIATMADARI, IPR der Multimodal-Beförderung, 279 (m.w.H.).

45 Diese kumulative Anknüpfung des Vertragsstatuts soll die Faktizität und Substantialität des Sachverhaltsbezugs sicherstellen; vgl. WAGNER, Brüssel I, Rom I und Rom II, 288; DERS., Kollisionsrechtliche Vorschriften, 223.

46 Dieser vorgeschaltete Auffangtatbestand soll im Grossteil der Fälle greifen, in denen die Regelanknüpfung nach Art. 5 Abs. 1 Satz 1 Rom I-VO zu keinem Ergebnis führt, so dass die Ausweichregelung in Art. 5 Abs. 3 Rom I-VO kaum je zur Anwendung kommen dürfte; vgl. SHARIATMADARI, IPR der Multimodal-Beförderung, 279 und 282.

47 Damit sollen das mithilfe von Art. 5 Abs. 1 Rom I-VO ermittelte Verweisungsergebnis überprüft und die darin festgelegten Kriterien zur typisierten Bestimmung des engsten Sachverhalts durchbrochen werden. Dies sichert eine nach den konkreten Umständen im Einzelfall notwendige Flexibilität bei der Rechtsanwendung. Die Ausweichklausel dient insoweit der Rechtssicherheit einerseits und der Einzelfallgerechtigkeit andererseits; vgl. MANKOWSKI, Transportverträge, 351; NEUFANG, Internationales Privat- und Prozessrecht, 59.

D. Die zwei Hierarchieebenen des Transportkollisionsrechts

1. Erste Ebene: Klärung der Konventionskonflikte

1.1 Allgemeine Grundsätze der Auslegung völkerrechtlicher Konventionen

Es versteht sich von selbst, dass der materiell-rechtliche Anwendungsbereich aus der Konvention selbst abgeleitet werden muss.⁴⁸ Dies ergibt sich nicht zuletzt aus dem WVRK.⁴⁹ Nach Art. 31 Abs. 1 WVRK ist ein Staatsvertrag «nach Treu und Glauben in Übereinstimmung mit der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung und im Lichte seines Zieles und Zweckes auszulegen».

Gleichwohl ist es nicht zu übersehen, dass eine einheitliche Auslegung internationaler Konventionen in der Praxis nicht durchgehend gewährleistet werden kann. Zum einen fühlen sich Gerichte dualistischer Staaten weniger streng direkt an die völkerrechtlichen Vorgaben gebunden, zum andern führen Vorbildung und rechtswissenschaftliche Prägung nationaler Juristen dazu, dass gewisse Auslegungsspielräume gar nicht erkannt und daher Rechtsbegriffe unbewusst anhand des nationalen Vorverständnisses ausgelegt werden. Erst im Rahmen rechtsvergleichender Untersuchungen können solche unterschiedlichen Interpretationen konventionsrechtlicher Begriffe überhaupt erfasst, kritisch diskutiert und letztlich korrigiert werden.

Es ist hier nicht der Platz, einen detaillierten Überblick über die genauen Anwendungsbereiche der einzelnen Konventionen zu geben. So zeigt sich bspw. beim Luftfrachtersatzverkehr (sog. Trucking durch Fluggesellschaften, bei welchem das Frachtgut mit dem LKW anstelle des vereinbarten Flugzeuges transportiert wird), dass die Anwendung der CMR auf einen solchen Transport stark vom abgeschlossenen Gütertransportvertrag und damit vom Willen der Vertragsparteien abhängig ist.⁵⁰ Im Folgenden werden daher lediglich die Leitlinien für den Ausschluss der praktisch bedeutsamsten Transportrechtskonventionen im Fall von Multimodal-Transporten aufgezeigt.

1.2 Unimodale Transporte

Die meisten transportrechtlichen Staatsverträge wurden für Beförderungen mit nur einem Verkehrsträger abgeschlossen (zur Begründung siehe bereits Ziff. II.C). Soweit ein unimodaler Transport vorliegt, muss die auf die konkrete Modalität anwendbare Konvention somit nur noch daraufhin geprüft werden, ob zum einen der konkrete Sachverhalt in ihrem *örtlichen, zeitlichen und sachlichen* Anwendungsbereich liegt und wie sich zum anderen das Zusammenspiel mit dem nationalen Recht gestaltet.

48 SCHNYDER/LIATOWITSCH, Internationales Privat- und Zivilverfahrensrecht, Rz. 67 ff.; FURRER/GIRSBERGER/SIEHR, Internationales Privatrecht, § 2/127 ff., § 5/415 f. (mit Beispielen aus der schweizerischen Rechtsprechung).

49 Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge vom 23. Mai 1969 (SR 0.111).

50 Vgl. hierzu nur H. DE LA MOTTE/J. TEMME, in: Kommentar zur CMR, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, hrsg. von K.-H. Thume, 3. Aufl., Frankfurt a.M. 2013, Art. 1 N 14.

1.3 Multimodale Transporte

a) Gescheiterte übergreifende Lösungen auf konventionsrechtlicher Ebene

Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass die Fokussierung der transportrechtlichen Konventionen auf jeweils eine spezifische Transportmodalität die Frage aufwirft, ob multimodale Transporte überhaupt in den Anwendungsbereich der Konventionen fallen und bejahendenfalls wie die Konventionen gegeneinander abzugrenzen sind.

Diese Frage ist nicht neu und sollte bereits in den siebziger bzw. achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts mithilfe völkerrechtlicher Vereinbarungen gelöst werden. Doch während der unimodale Strassen-, Schienen-, Luft-, See- und Binnenschiffahrtstransport weitgehend harmonisiert wurde, hat sich die Einführung eines international anerkannten *Einheitsrechts für den multimodalen Transport* bislang trotz einiger Bemühungen von Seiten verschiedener internationaler, zwischenstaatlicher und privater Organisationen als unlösbare Aufgabe herausgestellt. Es konnten bis anhin keine einheitlichen und zwingenden Regelungen über den Gütertransport mit unterschiedlichen Transportmitteln etabliert werden. Als vergebliche Kodifikationsbestrebung ist in diesem Zusammenhang – neben dem (im Entwurfsstadium verbliebenen und nie abgeschlossenen) TCM-Übereinkommen⁵¹ – insbesondere die (nie in Kraft getretene) MT-Konvention⁵² zu erwähnen.

Die *MT-Konvention* hat zum Ziel, die praktischen Probleme im multimodalen Transport, etwa die Fragen der Haftung und der Dokumentation, zu lösen.⁵³ Die Vertragsstaaten wollten damit ein einheitliches Statut für den Multimodal-Vertrag schaffen.⁵⁴ Das Übereinkommen geht von homogenen Regelungen bezüglich der Primärpflichten, der Haftungsgrundlagen, des Haftungszeitraums, der Haftungsbefreiung, der Haftungsbe-

51 Convention Transport Combiné de Marchandises (Entwurf aus dem Jahr 1970) der Comité Maritime International (CMI) und dem International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT); eingehend dazu C. BIRNBAUM, Vereinheitlichungsbestrebungen auf dem Gebiet des Rechts des kombinierten Verkehrs – Die Entstehungsgeschichte der UN-Konvention über den multimodalen Verkehr, Osnabrück 1985, 60 ff.; R. H. GANTEN, Die Rechtsstellung des Unternehmers des kombinierten Verkehrs (CTO): dargestellt am Entwurf eines Übereinkommens über den internationalen kombinierten Güterverkehr (TCM-Übereinkommen), Hamburg 1978, 18 f.; D. RICHTER-HANNES, Die UN-Konvention über die Internationale Multimodale Güterbeförderung – Erläuterungen und rechtsvergleichende Hinweise auf CIM, CMR, Warschauer Abkommen und Hamburger Regeln, Wien 1982, 26 ff.

52 Convention on International Multimodal Transport of Goods (Abschluss im Jahre 1980) der United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD); eingehend dazu R. HERBER, Einführung in das VN-Übereinkommen über den internationalen multimodalen Gütertransport, TranspR 2/1981, 37 ff.; DERS., VN-Übereinkommen über den internationalen multimodalen Gütertransport, HANSA 13/1980, 950 ff.; RICHTER-HANNES, UN-Konvention Güterbeförderung, 28 ff.

53 N. WITT, Möglichkeiten der Vertragsgestaltung durch Einheitshaftungsvereinbarungen im multimodalen Transport, Diss., Münster 2008, 46.

54 M. ROBERT, Einheitsrecht und Kollisionsrecht im internationalen multimodalen Gütertransport, Diss., Hamburg 2005, 75.

schränkung und deren Erstreckung auf ausservertragliche Ansprüche, der Haftung für Gehilfen und deren Eigenhaftung, der Mitverursachung des Schadens sowie der Durchbrechung der Haftung bei qualifiziertem Verschulden aus.⁵⁵

So soll etwa nach Art. 5 ein einziges Transportdokument (MT-Dokument) die Ware während der gesamten Beförderung begleiten und nach Art. 14 den Multimodal Transport Operator (MTO) eine Obhutshaftung für die übernommenen Güter aufgrund vermuteten Verschuldens treffen.⁵⁶ Im Rahmen der haftungsrechtlichen Regelungen wird unterschieden zwischen Sachverhalten mit bekanntem und unbekanntem Schadensort.⁵⁷ In Art. 16 ist als Grundsatz eine Einheitshaftung vorgesehen, so dass dem Schadensort für die Haftung des MTO gemeinhin keine Bedeutung zukommt. Allerdings bestehen gemäss Art. 19 hiervon Ausnahmen für Fälle mit bekanntem Schadensort, wonach die in Art. 18 Ziff. 1–3 festgelegten Haftungshöchstbeträge entsprechend des betreffenden Teilstreckenrechts anzuheben sind.⁵⁸ Im Ergebnis ordnet die MT-Konvention als Haftungskonzept folglich eine «modifizierte Einheitshaftung» an.⁵⁹

Das Übereinkommen beinhaltet auch kollisionsrechtliche Bestimmungen.⁶⁰ Nach Art. 30 ist ein Anwendungsvorrang spezieller (unimodaler) Transportrechtsübereinkommen zu beachten. Und Art. 38 eröffnet dem (Schieds-)Gericht für den Fall, dass nur eine der Parteien eines Multimodal-Vertrags der MT-Konvention unterliegt, die Möglichkeit, ein anderes Übereinkommen anzuwenden, dem beide Parteien bereits vor Inkrafttreten der Konvention unterworfen waren.

Der mit der MT-Konvention verfolgte Ansatz vermochte jedoch nicht zu überzeugen: Seit Verabschiedung des Übereinkommens sind bereits mehr als drei Jahrzehnte vergan-

55 Vgl. J. BASEDOW, Internationale multimodale Gütertransporte – Rechtsvergleichung, Einheitsrecht, Kollisionsrecht, in: Seehandelsrecht und Seerecht, Festschrift für Rolf Herber zum 70. Geburtstag, hrsg. von R. Lagoni/M. Paschke, Hamburg/Münster 1999, 15, 19.

56 Zu den Begriffen «Multimodal Transport Document» und «Multimodal Transport Operator» siehe die Legaldefinitionen in Art. 1 Ziff. 2 und 4 MT-Konvention.

57 Zum Haftungsregime der MT-Konvention siehe ROGERT, Einheitsrecht und Kollisionsrecht, 76 f.

58 Die Erhöhung der Haftungsgrenzen wird somit beschränkt durch die haftungsrechtlichen Maximalbeträge, die in den einschlägigen internationalen Konventionen oder den zwingenden nationalen Transportrechtsbestimmungen angeordnet werden und auf die jeweils schadensursächliche Teilstrecke anwendbar sind (Art. 19).

59 Vgl. HOFFMANN, FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, 15 (m.w.H.); R. MÜLLER-FELDHAMMER, Die Standarddokumente des kombinierten Transports – Hinwendung zum System der modifizierten Einheitshaftung, TranspR 7–8/1994, 273; WITT, Einheitshaftungsvereinbarungen, 46 Fn. 82.

60 Zu den Kollisionsnormen der MT-Konvention siehe ROGERT, Einheitsrecht und Kollisionsrecht, 77 f.

gen, ohne dass es in Kraft getreten ist.⁶¹ Die MT-Konvention gilt nunmehr nach einheitlicher Meinung als gescheitert.⁶²

b) Einheits- oder Netzwerksysteme

Auf der Suche nach einem Lösungsansatz *de lege lata* liegt es nahe, die Besonderheiten des jeweiligen Teilstreckenrechts im Rahmen eines Multimodal-Transports zu berücksichtigen. In der Lehre haben sich zwei gegensätzliche Theorien herausgebildet, die jeweils in leicht unterschiedlichen Ausformungen weiterentwickelt wurden, die Einheits- versus die Netzwerksysteme.⁶³

- Das sog. «*Einheitssystem*» hat zum Ziel, auf den gesamten multimodalen Transport nur eine Ordnung anzuwenden. Dies bedingt aber die Anwendung eines objektiven Kriteriums zur Bestimmung der anwendbaren Modalität. Diskutiert werden bspw. die erst- oder letztgenutzte oder die für den Geschädigten günstigste Modalität. Bislang haben sich aber, soweit ersichtlich, noch keine entsprechend objektiv überzeugenden und anerkannten Anknüpfungskriterien herausbilden können.
- Das sog. «*Netzwerkssystem*» geht von der seriellen Anwendung der einzelnen Modalitätsordnungen in der Reihenfolge ihrer Nutzung aus. Angewandt werden sollen die Anspruchsgrundlagen derjenigen Modalität, bei deren Nutzung der Schaden eingetreten ist. Dies bedingt jedoch den Nachweis des Schadensortes (bspw. anhand des Schadenszeitpunktes oder der Schadensursache, wie bspw. beim Salzwasserschaden).⁶⁴

Beide Ansätze haben Vor- und Nachteile;⁶⁵ sie setzen aber beide voraus, dass die modalen Konventionen überhaupt auf multimodale Transporte angewandt werden können.⁶⁶

61 Anstelle der 30 notwendigen Staaten haben erst elf Staaten die Konvention unterzeichnet und nur sechs Staaten die Unterschrift förmlich hinterlegt (https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtsdg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en, besucht am 31. Dezember 2016).

62 Vgl. F. FREMUTH, in: Kommentar zum Transportrecht, §§ 407–474h HGB, CMR, WA und ADSp, hrsg. von F. Fremuth/K.-H. Thume, Heidelberg 2000, Vor § 452 HGB Rz. 15; R. HERBER, Seehandelsrecht, Systematische Darstellung, 2. Aufl., Berlin 2016, 356; ROBERT, Einheitsrecht und Kollisionsrecht, 24 f. und 75. Zu den Gründen siehe WITT, Einheitshaftungsvereinbarungen, 47 (m.w.H.).

63 Vgl. etwa zu den unterschiedlichen Ansätzen: S. BAUGHEN, Shipping Law, 5. Aufl., London 2012, 167 ff.; R. BRUNNER, Internationale Transportgeschäfte, transportrechtliche Regeln und Standarddokumente, in: Handbuch internationales Handels- und Wirtschaftsrecht, Rechtliche Herausforderungen im Auslandsgeschäft, hrsg. von P. Münch/N. Passadelis/J. Lehne, Basel 2015, Rz. 3.176 ff.; HOCHSTRASSER, Beförderungsvertrag, Rz. 176 ff.; HOEKS, Multimodal Transport Law, 20 ff.; C. KOPPER, Der multimodale Ladeschein im internationalen Transportrecht, Hamburg 2007, 63 ff.

64 In der deutschen Lehre ist allerdings umstritten, ob auf den Ort der Entstehung des Schadens (Schadensursache) oder den Ort des Eintritts des Schadensfalls (Schadenseintritt) abzustellen ist; ausführlich dazu R. FREISE, Schadenseintritt beim Multimodalfrachtvertrag, TranspR 2017 (im Erscheinen; zit. nach dem Manuskript für den Vortrag am Jahressymposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht [DGTR] am 17. November 2016 in Bremen).

65 Vgl. die Diskussion bei HOCHSTRASSER, Beförderungsvertrag, Rz. 1477 ff.

66 So – sehr kritisch – ERBE/SCHLIENGER, Multimodal-Vertrag, 425 f.

Diese Frage ist in einer autonomen Auslegung der Konvention genau zu prüfen. Das Ergebnis dieser Prüfung ist aber in zwei Konstellationen zu relativieren:

- Auf der einen Seite können Vertragsstaaten den Anwendungsbereich von Konventionen einseitig ausweiten;⁶⁷ damit kommen die Bestimmungen der internationalen Konvention als nationales Recht zur Anwendung.
- Auf der anderen Seite können sich die Vertragsparteien auf die Anwendung der Regeln einer bestimmten Konvention vertraglich einigen.

In der Schweiz gibt es weder eine ausdrücklich gesetzliche Regelung zum Multimodal-Transport noch eine gefestigte Rechtsprechung. Es wird davon ausgegangen, dass in der Schweiz – anders als in Deutschland⁶⁸ – das Netzwerksystem zur Anwendung gelangt.⁶⁹

Soweit somit der *Ort der Schadensentstehung bekannt* ist,⁷⁰ sind grundsätzlich die entsprechenden auf die Modalität anwendbaren Rechtsregeln anzuwenden. Wie nachfolgend noch aufzuzeigen sein wird, können viele der transportrechtlichen Konventionen nicht auf multimodale Transporte angewendet werden, sodass das vom schweizerischen IPR zur Anwendung berufene Recht subsidiär greift, da eine einseitige Ausdehnung dieser Konventionen durch das schweizerische nationale Recht nicht vorgesehen ist.

Ist dagegen der *Ort der Schadensentstehung unbekannt*,⁷¹ so muss zuerst anhand der transportrechtlichen Konventionen geprüft werden, ob daraus die Anwendung einer bestimmten Konvention ableiten lässt. Andernfalls kommt das vom schweizerischen IPR zur Anwendung berufene nationale Transportrecht zur Anwendung.

67 Vgl. im schweizerischen IPR bspw. Art. 83 Abs. 2 IPRG bezüglich Haager Übereinkommen über das auf Unterhaltspflichten anzuwendende Recht vom 2. Oktober 1973 (SR 0.211.213.01), Art. 93 Abs. 2 IPRG bezüglich Haager Übereinkommen über das auf die Form letztwilliger Verfügungen anwendbare Recht vom 5. Oktober 1961 (SR 0.211.312.1) oder Art. 149c Abs. 2 IPRG bezüglich Haager Übereinkommen über das auf Trusts anzuwendende Recht und über ihre Anerkennung vom 1. Juli 1985 (SR 0.221.371). Zudem enthalten einige der transportrechtlichen Erlasse direkte Verweise auf internationale Transportrechtskonventionen; vgl. bspw. Art. 20 Abs. 2 GütG, der für Wagenverwendungsverträge zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhaltern den Anhang D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr [CUV]) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (CO-TIF) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 auch im nationalen Verkehr für anwendbar erklärt.

68 In Deutschland greift nach §§ 452 ff. HGB («Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln») grundsätzlich das Einheitssystem, wobei gemäss § 452 HGB («Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln») an die erstgenutzte Modalität anzuknüpfen ist; zu den Unterschieden zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Ansatz BRUNNER, Internationale Transportgeschäfte, Rz. 3.196.

69 Vgl. hierzu die in Fn. 63 erwähnten schweizerischen Autoren.

70 Zum Streitstand in der deutschen Lehre bezüglich der Relevanz des Orts der Schadensursache oder des Schadenseintritts vgl. FREISE, Multimodalfrachtvertrag (im Erscheinen; siehe Fn. 64).

71 Zum soeben erwähnten Streit vgl. FREISE, Multimodalfrachtvertrag (im Erscheinen; siehe Fn. 64).

c) Anwendungsbereiche der transportrechtlichen Konventionen

Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass bei multimodalen Transporten und bei unbekanntem Schadensort die grundsätzlich anwendbaren Konventionen gegeneinander abgegrenzt werden müssen.⁷² Dabei stellt sich die Frage, wann der Anwendungsanspruch der diese Teilstrecke abdeckenden Konvention aufhört und der Anwendungsanspruch der nachfolgenden Konvention beginnt.

Diese Frage ist anhand von zwei Eckpunkten schrittweise zu beantworten:

1. Es sind die *jeweiligen Anwendungsbereiche* der anwendbaren Konventionen zu prüfen und gegeneinander abzugrenzen.
2. Soweit das schadenverursachende Ereignis im Anwendungsbereich zweier (oder auch mehrerer) Konventionen liegt, ist zu prüfen, ob aus den betreffenden Konventionen *kollisionsrechtliche Regelungen* abgeleitet werden können.

aa) Multimodale Abgrenzung des Anwendungsbereichs in der CMR

Die CMR kommt nur dann zum Tragen, wenn der Beförderungsvertrag auf einen entgeltlichen Transport von Gütern mit Fahrzeugen auf der Strasse gerichtet ist (vgl. Art. 1 Abs. 1). Sie soll ausserdem gelten, wenn die Wahl des Transportmittels dem Frachtführer obliegt und er den Transport mit einem Kraftfahrzeug durchführt.⁷³

Zielt die vertragliche Vereinbarung hingegen auf die Beförderung mit verschiedenen Transportmitteln ab, ist die CMR nicht anwendbar.⁷⁴ Der Anwendungsbereich dieses Staatsvertrags ist auch dann nicht eröffnet, wenn die Parteien vereinbaren, dass der Frachtführer das Transportmittel frei wählen kann und er sich für eine Beförderung mit mindestens zwei verschiedenen Modalitäten entscheidet.⁷⁵

Allerdings enthält die CMR eine Ausnahme für bestimmte – mit dem Multimodal-Transport verwandte – Einzelsachverhalte. So gilt dieses Übereinkommen dann für die gesamte Beförderung, wenn das mit dem Frachtgut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke mit einem Schiff, einer Bahn oder einem Flugzeug transportiert und das Frachtgut dabei nicht umgeladen wird (vgl. Art. 2 Abs. 1 Satz 1). Ein solcher «Huckepackverkehr» stellt jedoch aufgrund der fehlenden Umladung der Ware gerade keine multimodale Beförderung mit unterschiedlichen Verkehrsträgern dar.

Der Ausschluss von Multimodal-Transporten lässt sich insbesondere mit dem Unterzeichnungsprotokoll zur CMR begründen, in dem sich die Vertragsstaaten verpflichten, über eine Konvention zu verhandeln, welche den Beförderungsvertrag für den kombi-

72 Ausführlich dazu R. HERBER, Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports, TranspR 11–12/2006, 435, 439 (Abschnitt a); HOEKS, Multimodal Transport Law, 117 ff.

73 ERBE/SCHLIENGER, Multimodal-Vertrag, 424.

74 Vgl. K. RAMMING, Probleme der Rechtsanwendung im neuen deutschen Recht der multimodalen Beförderung, TranspR 9/1999, 325, 329.

75 ERBE/SCHLIENGER, Multimodal-Vertrag, 424.

nierten Verkehr regelt.⁷⁶ Dieser Grundsatz wird auch vom schweizerischen Gesetzgeber betont, der in den Gesetzesmaterialien zur CMR ausdrücklich festhält, dass sie «*sich nicht auf den gemischten Verkehr (Strasse–Luftweg, Strasse–Bahn, Strasse–See, Strasse–Binnenschifffahrt) mit Umlad der Fracht erstreckt*».⁷⁷

bb) Multimodale Abgrenzung des Anwendungsbereichs in den CIM

Auch der Anwendungsbereich des CIM-Regimes regelt im Grundsatz nur den durchgehenden unimodalen Güterverkehr über Ländergrenzen hinweg. Dieser Staatsvertrag gilt für die entgeltliche Beförderung von Waren auf der Schiene (vgl. Art. 1 § 1).

Die CIM können indessen auf einen internationalen Multimodal-Transport anwendbar sein, sofern der Transport Gegenstand eines einzigen Vertrages ist und bestimmte weitere Voraussetzungen erfüllt sind.⁷⁸

- Das ist erstens der Fall, wenn der Transport in Ergänzung zur grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine solche auf der Strasse oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines Mitgliedsstaates einschliesst (vgl. Art. 1 § 3).⁷⁹
- Eine zweite Anwendungsmöglichkeit besteht, wenn der Transport zusätzlich zur Beförderung über die Schiene auch auf See oder grenzüberschreitenden Binnengewässern erfolgt, sofern er auf eingetragenen CIM-Linien durchgeführt wird (vgl. Art. 1 § 4; Art. 24 § 1 lit. b COTIF).⁸⁰

Der multimodale Gütertransport unter Einschluss einer Eisenbahnstrecke kann folglich ausnahmsweise den CIM unterfallen, wenn die Waren auch mit einem LKW und/oder mit einem Schiff befördert werden,⁸¹ nicht aber, wenn er Teilstrecken in der Luft umfasst.⁸²

76 Vgl. Ziff. 2 CMR-Unterzeichnungsprotokoll (SR 0.741.611).

77 BBl 1969 I, 773, 778 f.

78 Im Einzelnen dazu INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL (OTIF), Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), Erläuternde Bemerkungen von 1999, 5 (Allgemeines: Rz. 21) und 11 ff. (Art. 1: Rz. 12 ff.).

79 Damit sind ergänzende Binnenbeförderungen gemeint, d.h. Anfangs- und Endtransporte auf der Strasse oder auf Binnengewässern, die selbst nicht grenzüberschreitend sind; vgl. OTIF, Erläuternde Bemerkungen CIM, 12 (Art. 1: Rz. 13 und 17 f.).

80 Erfasst sind also (a) die Eisenbahnbeförderung im Binnenverkehr ergänzt um eine grenzüberschreitende Schiffsbeförderung zur See oder auf Binnengewässern sowie (b) die grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderung ergänzt um eine Schiffsbeförderung, die entweder grenzüberschreitend oder im Binnenverkehr zur See ausgeführt wird; vgl. OTIF, Erläuternde Bemerkungen CIM, 13 (Art. 1: Rz. 19).

81 Art. 1 § 4 ist *lex specialis* gegenüber Art. 1 § 3; vgl. OTIF, Erläuternde Bemerkungen CIM, 13 (Art. 1: Rz. 19).

82 Darüber hinaus sehen die CIM weitere Ausnahmen für spezielle Einzelfälle vor (vgl. Art. 28 § 2 und Art. 48 § 1 Satz 2 lit. d).

cc) Multimodale Abgrenzung des Anwendungsbereichs im Montrealer Übereinkommen

Das Montrealer Übereinkommen gilt für Verträge über eine internationale Beförderung durch Luftfahrzeuge (vgl. Art. 1 Abs. 1). Auf multimodale Transporte ist es somit grundsätzlich nicht anwendbar.

Dieser Staatsvertrag enthält jedoch ebenfalls eine Ausnahmebestimmung zum Multimodal-Vertrag, die den Grundsatz beschränkt (vgl. Art. 38 Abs. 1).⁸³ Danach greift das Montrealer Übereinkommen auch bei Beförderungen mit verschiedenen Transportmitteln, sofern eine Teilstrecke durch Luftfahrzeuge abgewickelt wird, für die in der Luft zurückgelegte Strecke.

Darüber hinaus wird diese Ausnahme für gemischte Beförderungen durch eine andere Sonderbestimmung über die Schadenersatzpflicht des Frachtführers weiter ausgedehnt (vgl. Art. 18 Abs. 4).⁸⁴ Demgemäss zählen auch Beförderungen zu Land, zur See und auf Binnengewässern selbst ausserhalb eines Flughafens zur Luftbeförderung, wenn sie zu Zwecken der Verladung, Ablieferung oder Umladung vorgenommen werden. Dabei wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Schaden durch ein Ereignis auf der Teilstrecke via Luftfahrzeug verursacht worden ist.

dd) Multimodale Abgrenzung des Anwendungsbereichs in den Hague-Visby Rules

Die Hague-Visby Rules regeln ausschliesslich den unimodalen Warentransport auf See. Sie betreffen nur solche Beförderungsverträge, für welche ein Konnossement über den Seetransport in einem Vertragsstaat des Übereinkommens ausgestellt worden ist (vgl. Art. 1 lit. b und 10).

Multimodale Transporte erfüllen diese Voraussetzung nicht, weshalb sie auch nicht von den Hague-Visby Rules erfasst werden.⁸⁵ Der entsprechend begrenzte Anwendungsbereich der Konvention soll immense praktische Auswirkungen zeitigen angesichts der Tatsache, dass ein Grossteil aller weltweiten Multimodal-Transporte auch über eine Seestrecke abgewickelt werden.⁸⁶

ee) Zusammenfassung

Multimodale Beförderungsverträge werden von den durch die Schweiz ratifizierten internationalen Transportrechtskonventionen aus sich selbst heraus grundsätzlich nicht erfasst.⁸⁷ Ausnahmen bestehen lediglich für Multimodal-Transporte unter Einbezug einer Teilstrecke auf der Schiene oder in der Luft.

83 Siehe dazu RAMMING, *Multimodale Beförderung*, 328 f.

84 Siehe dazu RAMMING, *Multimodale Beförderung*, 328 f.

85 ERBE/SCHLIENGER, *Multimodal-Vertrag*, 424; K. H. DREWS, *Zum anwendbaren Recht beim multimodalen Transport*, *TranspR* 1/2003, 12, 14.

86 Vgl. ERBE/SCHLIENGER, *Multimodal-Vertrag*, 424 (m.w.H.).

87 Vgl. BGer, Urteil 4A_218/2008 vom 19. Februar 2009, E. 4.3 (mit Anm. S. ERBE, *Schweizerisches Multimodal-Transportrecht: Hinterlegung bei Annahmeverzug*, *TranspR* 4/2010, 160 ff.).

Erfolgt der multimodale Warenverkehr überwiegend auf einer Eisenbahnstrecke, untersteht er den CIM, wenn der Transport ergänzend auch mit einem LKW (im Binnenverkehr) und/oder einem Schiff (auf Binnengewässern im Binnenverkehr oder über eingetragene Linien auf See bzw. grenzüberschreitenden Binnengewässern) durchgeführt wird. Auf eine multimodale Beförderung, bei der auch ein Flugzeug eingesetzt wird, ist das Montrealer Übereinkommen anzuwenden, aber nur sofern der Schaden (nachweislich oder entsprechend der gesetzlichen Vermutung) während des Lufttransports entstanden ist.

In allen anderen Konstellationen kommen die materiellen Einheitsrechtsübereinkommen nicht zur Anwendung. Diesfalls ist zu prüfen, welches nationale Recht nach dem schweizerischen IPRG zur Anwendung gelangt.⁸⁸

2. Zweite Ebene: Einbindung des nationalen Transportrechts in das Konventionsrecht

2.1 Grundsätze

Während auf der ersten Ebene die kollisionsrechtliche Frage der richtigen Anwendung des Kollisionsrechts auf grenzüberschreitende multimodale Gütertransporte geklärt werden muss, ist auf der zweiten Ebene zu prüfen, welche Rolle das nationale Kollisionsrecht und letztlich das nationale materielle Recht bei der Anwendung des konventionsrechtlich harmonisierten Rechts spielen.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass sich diese Frage nur unter spezifischen Voraussetzungen stellt: Es liegt ein grenzüberschreitender Frachttransport vor,

- bei dem sich die Parteien vertraglich zur Anwendung der Regeln einer bestimmten Modalität verpflichtet haben;
- bei dem nur eine Transportmodalität genutzt wird und die Beförderung mit diesem Verkehrsträger im Anwendungsbereich einer transportrechtlichen Konvention liegt;
- der multimodal ist und bei dem die erste Prüfungsebene zur Anwendung einer bestimmten Konvention geführt hat;
- bei dem das nationale Kollisionsrecht der *lex fori* eine bestimmte transportrechtliche Konvention für anwendbar erklärt.

Das nationale Recht spielt bei der Anwendung einer spezifischen transportrechtlichen Konvention in vier Konstellationen eine wichtige Rolle (siehe Ziff. III.D.2.2–2.5):

- subsidiäre Auslegung des Konventionsrechts;
- das Konventionsrecht enthält dispositive Normen;

⁸⁸ Vgl. ERBE, Multimodal-Transportrecht, 162.

- das Konventionsrecht verweist auf nationales Recht;
- das Konventionsrecht ist lückenhaft.

In allen diesen Fällen bildet das nationale Recht den Ausgangspunkt für die Beantwortung der Rechtsfragen, für die sich in der Konvention selbst keine abschliessende Antwort ermitteln lässt. Hierzu ist wiederum zuerst die kollisionsrechtliche Frage zu beantworten, welches nationale Recht im jeweiligen Einzelfall anzuwenden ist.

Wie bereits vorstehend dargelegt, richtet sich das anwendbare Recht nach der *lex fori*, d.h. das zuständige Gericht wendet das eigene Kollisionsrecht an (siehe Ziff. III.C.2). Es ist daher bei jeder Analyse der Rechtslage zu prüfen, in welchen Staaten ein Gerichtsverfahren eingeleitet werden kann und zu welchem Recht das dort anwendbare Kollisionsrecht führen wird.

Ebenso bereits dargestellt wurde das schweizerische Kollisionsrecht: Primär richtet sich das anwendbare Recht gemäss Art. 116 IPRG nach dem von den Parteien gewählten Recht, subsidiär gemäss Art. 117 IPRG nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtführer seinen Sitz hat (siehe Ziff. III.C.3).

2.2 Grenzen der autonomen Auslegung von Konventionen

Schliesslich ist auf die vorstehend ebenfalls diskutierten Grenzen des Grundsatzes hinzuweisen, wonach eine Konvention autonom und damit unabhängig vom nationalen Recht auszulegen ist (siehe Ziff. III.D.1.3.b). Diese Grenzen laufen darauf hinaus, dass die nationalen Gerichte – stark von der eigenen Rechtstradition geprägt und daher meist unreflektiert – die eigenen Auslegungstraditionen auf die anwendbare Konvention übertragen.

Um die Rechtslage fundiert abklären zu können, ist daher die jeweilige Auslegungstradition der möglicherweise zuständigen Foren zu untersuchen. Eine kollisionsrechtliche Vorprüfung ist im Rahmen dieser Kontrolle nicht notwendig, da die korrekte Auslegungsmethode ja die autonome Auslegung der Konvention wäre.

2.3 Zwingendes und dispositives Konventionsrecht

Die transportrechtlichen Konventionen enthalten sowohl dispositive als auch zwingende Normen. Die CMR nimmt dabei unter diesen Konventionen insofern eine Extremposition ein, als nach Art. 41 CMR die meisten Bestimmungen der CMR zwingendes Recht darstellen und daher «jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung» ist.

Diese zwingenden Bestimmungen gehen dem nationalen Recht vor. In einer autonomen Auslegung ist der Anwendungsbereich dieser zwingenden Norm zu bestimmen, der letztlich die Einschränkungen der vertraglichen Gestaltungsspielräume prägt. Dabei kann anhand von Art. 41 CMR beispielhaft aufgezeigt werden, dass sich in den verschiedenen Vertragsstaaten unterschiedliche Auffassungen über die Tragweite von Art. 41 CMR entwickelt haben. Die CMR sieht selbst verschiedene Ausnahmen vor (vgl. bspw. Art. 19, 24, 26, 37 und 38 CMR); die Tragweite weiterer Ausnahmen wie Art. 8 CMR (Prüfungs-

pflichten des Frachtführers), die vertragliche Festlegung der primären Leistungspflichten, die Sorgfalts- und Sicherheitsstandards oder die Definition von Standard- und Wertesendungen sind jedoch umstritten.⁸⁹ Dabei ist zu beobachten, dass Richter aus Vertragsstaaten mit einem liberalen Frachttransportrecht zu einer engeren Auslegung von Art. 41 CMR neigen.

Soweit die konventionsrechtlichen Bestimmungen nur dispositiv sind, können die Vertragsparteien abweichende Regelungen vertraglich vereinbaren. In diesem Zusammenhang ist zu klären, ob dieser vertragliche Gestaltungsspielraum durch zwingende nationale Normen eingeschränkt wird. Diese Frage kann nur in Anwendung der durch das Kollisionsrecht zur Anwendung berufenen Rechtsordnung beantwortet werden.

Grundsätzlich kann zwar davon ausgegangen werden, dass durch den Vorrang des Konventionsrechts die Anwendung des inländischen auch zwingenden Rechts ausgeschlossen sein sollte. Dieser Grundsatz wird jedoch in den nationalen Rechtsordnungen unterschiedlich streng ausgelegt. So können insbesondere inländische zwingende Normen einen Rahmen abstecken, der auch innerhalb der durch das Konventionsrecht offengelassenen vertraglichen Gestaltungsspielräume nicht überschritten werden darf. Dabei kann es sich um zwingende Bestimmungen aus dem öffentlichen Recht, aus dem Arbeitsrecht, aber auch aus dem Gütertransportrecht handeln. Dabei ist zu prüfen, ob diese zwingenden Normen auch international zwingend ausgestaltet sind und daher unabhängig vom anwendbaren Recht anzuwenden sind.

Der Vorrang völkerrechtlicher Regeln ist in Art. 1 Abs. 2 IPRG ausdrücklich festgehalten. Dies schliesst eine Anwendung zwingender nationaler Bestimmungen innerhalb des Anwendungsbereichs einer Konvention grundsätzlich aus. In Anwendung des schweizerischen Kollisionsrechts können daher zwingende inländische Normen nur dann den vertraglichen Gestaltungsspielraum einschränken, wenn (a) die zu klärende Rechtsfrage nicht in den Anwendungsbereich der Konvention fällt oder (b) es sich um zwingende Bestimmungen im Sinne von Art. 18 IPRG handelt.

In der Schweiz ist das Gütertransportrecht im Vergleich zu den ausländischen Rechtsordnungen relativ liberal geregelt, sodass im Anwendungsbereich der frachtrechtlichen Konventionen die Durchsetzung der (nach schweizerischer Auffassung) international zwingenden Normen unwahrscheinlich ist.

2.4 Konventionsrechtliche Verweise auf nationales Recht

Vereinzelte Konventionen unmittelbar auf das nationale Recht. Solche Verweise bilden meist Kompromisse in den Verhandlungen zu den Konventionen, weil sich die

⁸⁹ Vgl. hierzu etwa K.-H. THUME, Vereinbarungen über die Qualität des Transports und deren Auswirkungen auf die zwingende Haftung gem. § 425 ff. HGB und Art. 17 ff. CMR, *TranspR* 10–11/2012, 426 ff.; JESSER-HUSS, Art. 41 CMR und verbleibende Möglichkeiten der Vertragsgestaltung, *TranspR* 2017 (im Erscheinen; zit. nach dem Manuskript für den Vortrag am Jahressymposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht [DGTR] am 17. November 2016 in Bremen).

Vertragsväter nicht auf ein einheitliches dogmatisches Konzept einigen konnten und mit einem Verweis auf das anwendbare nationale Recht einen Ausweg fanden.

So wird bspw. in Art. 29 Abs. 1 CMR festgehalten, dass sich der Frachtführer nicht auf die haftungsbeschränkenden Ausnahmebestimmungen von der Obhutshaftung berufen kann, *«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»*. Die CMR verweist damit für die Auslegung des Begriffs eines «dem Vorsatz gleichstehenden Verschuldens» auf das Recht des Forumstaates.

Dabei kann die Frage aufgeworfen werden, ob es sich bei Art. 29 Abs. 1 CMR um eine Gesamtnorm- oder Sachnormverweisung handelt, ob dieser Verweis auf die *lex fori* – mit anderen Worten – unter Ein- oder Ausschluss des Kollisionsrechts zu verstehen ist. Bei einer Gesamtnormverweisung müsste zuerst anhand des Kollisionsrechts der *lex fori* das tatsächlich anwendbare Recht bestimmt werden, während bei einer Auslegung als Sachnormverweisung das materielle Recht der *lex fori* unmittelbar zur Anwendung gelange.

Die überwiegende Mehrheit in Lehre und Rechtsprechung kommt zu Recht zum Schluss, dass bei Art. 29 Abs. 1 CMR von einer Sachnormverweisung auszugehen ist.⁹⁰ Dies rechtfertigt sich dadurch, dass das Ziel dieses Verweises auf das Recht der *lex fori* darin bestand, im Sinne eines Kompromisses für die Bestimmung des Grades des Verschuldens, der den Ausschluss der Haftungserleichterungen für den Frachtführer rechtfertigen soll, dem im Einzelfall zuständigen nationalen Richter zu überlassen, der hierzu sein eigenes Rechtsverständnis heranziehen soll. Der Einbezug des entsprechenden Kollisionsrechts der *lex fori* würde diesen Kompromiss wiederum aufweichen und die Rechtsanwendung unnötig erschweren.

Einen anderen Weg fanden die Vertragsväter der CMR in Art. 28 Abs. 1 CMR, der die Abgrenzung zwischen den der CMR unterliegenden vertragsrechtlichen Ansprüchen und den grundsätzlich dem nationalen Recht unterliegenden ausservertraglichen Ansprüchen regelt. Demnach kann sich ein Frachtführer auf die Haftungserleichterungen der CMR berufen, wenn der Geschädigte *«nach dem anzuwendenden Recht zur Erhebung ausservertraglicher Ansprüche»* solche aus Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist geltend macht, *«die bei einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingetreten sind»*. Umstritten ist dabei die Frage, ob damit auch Ansprüche von Vertragsdritten erfasst werden.⁹¹

In dieser Bestimmung wird demnach wie in Art. 29 CMR auf das nationale ausservertragliche Recht verwiesen, und es ist wiederum die Frage zu klären, ob es sich dabei um eine Gesamtnorm- oder eine Sachnormverweisung handelt. Nach wohl herrschender Auffas-

90 H. JESSER-HUSS, in: Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Bd. 7: §§ 407–619, Transportrecht, hrsg. von K. Schmidt, 3. Aufl., München 2014, Art. 29 CMR N 7; C. HARMS, in: Thume, Kommentar zur CMR, Art. 29 N 10.

91 Vgl. hierzu JESSER-HUSS, in: Schmidt, Kommentar zum HGB, Art. 28 CMR N 9 ff.; K. SCHMIDT, in: Thume, Kommentar zur CMR, Art. 29 N 16 ff.

sung handelt es sich hier um eine Gesamtnormverweisung.⁹² Dies kann damit begründet werden, dass das Ziel von Art. 28 CMR darin besteht, den Anwendungsbereich der CMR mit den ausservertraglichen Ansprüchen des anwendbaren Rechts zu koordinieren. Das zuständige Gericht muss hierfür das Kollisionsrecht seiner *lex fori* anwenden, daher sollte es auch für den Verweis in Art. 28 Abs. 1 CMR kollisionsrechtlich prüfen, nach welchem Recht es diese Abgrenzung vornehmen muss. Deshalb sollte Art. 28 Abs. 1 CMR als Gesamtnormverweisung verstanden werden.

2.5 *Lücken im Konventionsrecht*

Schliesslich regeln die transportrechtlichen Konventionen nur spezifische Fragen des Transportvertrages und der Frachtpapiere. Für alle darin nicht geregelten Fragen ist jeweils auf der Grundlage des Kollisionsrechts des Forumstaates das anwendbare Recht zu bestimmen.

Ein anschauliches Beispiel für die Rolle des nationalen Rechts innerhalb des Konventionsrechts bildet der Streit um die vertraglichen Gestaltungsspielräume in der CMR. Diese sind durch Art. 41 CMR sehr stark eingeschränkt. Zwar ist unbestritten, dass Absender und Frachtführer auch im Anwendungsbereich der CMR die grundlegende vertragliche Freiheit haben, die primäre(n) Leistungspflicht(en) des Frachtführers zu vereinbaren, da diese in der CMR nicht ausdrücklich vorgegeben sind.⁹³ Dabei ergeben sich aber zahlreiche Abgrenzungsfragen, denn diese primären Leistungspflichten dürfen sich nur darauf beziehen, *welche* Vertragsleistungen zu erbringen sind, weil nur diese Frage von der CMR nicht geregelt wird. Neben den durch die CMR gesetzten Grenzen sind aber auch die nationalen Rechtsordnungen zu beachten, auf die das IPR des Forumstaates verweist. So schränken bspw. in Deutschland weitere Normen des nationalen Frachtrechts sowie auch das (innerhalb der EU vereinheitlichte) Recht der AGB-Kontrolle den Umfang der vertraglichen Gestaltungsfreiheit bezüglich der primären Leistungspflichten ein.⁹⁴

Aus dem Vorrang der Konvention ergibt sich die Notwendigkeit, das nationale Recht konventionskonform auszulegen, d.h. durch die Anwendung des nationalen Frachtrechts dürfen Ziel und Zweck der transportrechtlichen Konvention nicht beschränkt werden.⁹⁵

92 So indirekt JESSER-HUSS, in: Schmidt, Kommentar zum HGB, Art. 28 CMR N 8.

93 Vgl. JESSER-HUSS, in: Schmidt, Kommentar zum HGB, Art. 41 CMR N 8; THUME, in: Thume, Kommentar zur CMR, Art. 17 N 13.

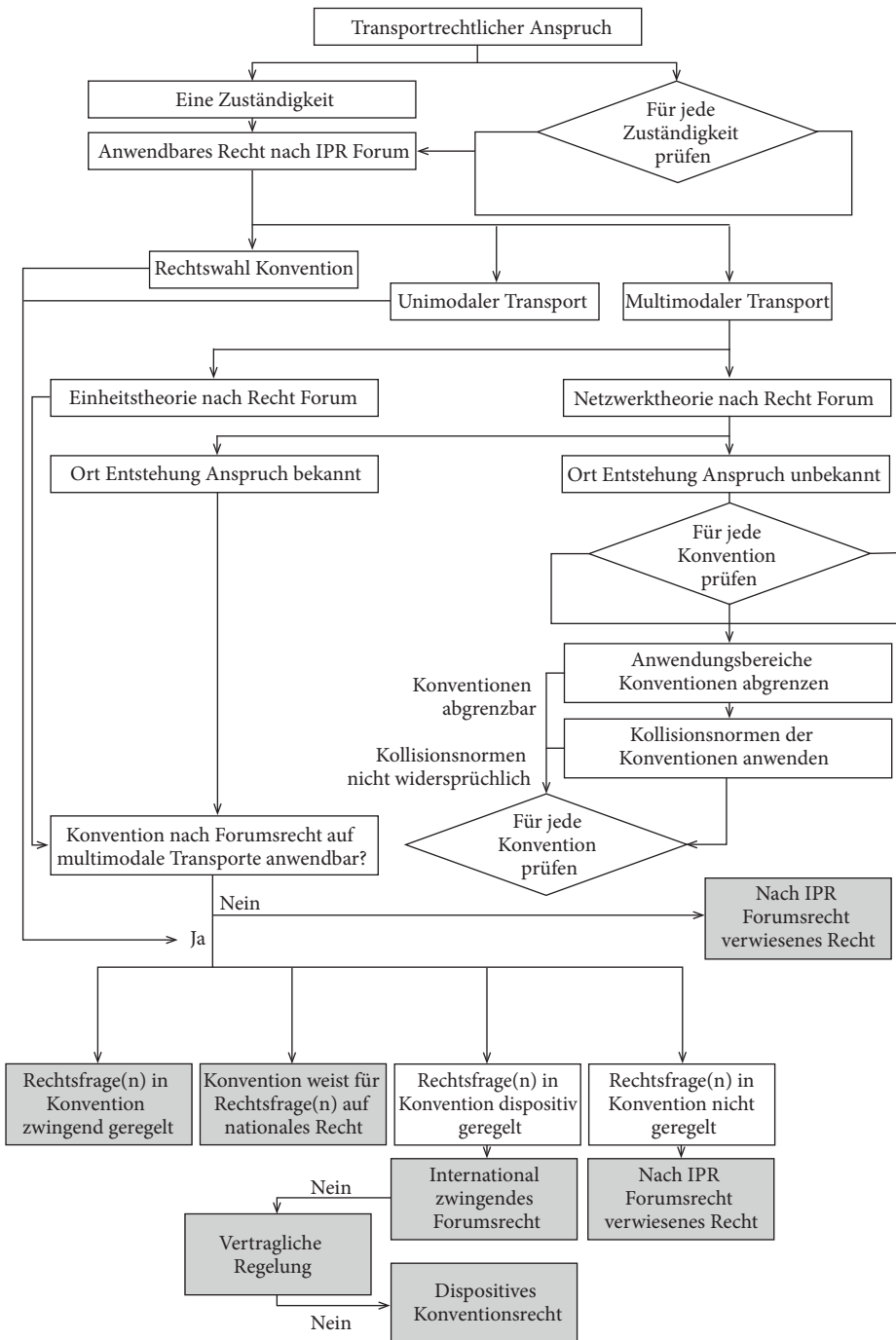
94 Vgl. etwa den Überblick bei K.-H. THUME, Vereinbarungen, 427 ff.

95 Vgl. etwa die Diskussion in Deutschland um die Anwendung des revidierten Art. 6 EGBGB; hierzu M. PASCHKE, Wie hältst Du's mit dem internationalen Seehandelsrecht?, Zur fehlenden Völkerrechtskonformität von Art. 6 EGHGB, RdTW 12/2013, 457 ff.; K. RAMMING, Der neue Art. 6 EGHGB, RdTW 5/2013, 173 ff.

IV. Schlussbemerkungen und Prüfschema

In den einleitenden Bemerkungen wurde die These gewagt, dass das Zusammenspiel der heterogenen Rechtsquellen im grenzüberschreitenden Gütertransportrecht zu einem kollisionsrechtlichen Gesamtsystem führt, das als «Transportkollisionsrecht» eigenständig beschrieben werden kann. In den vorstehenden Ausführungen wurden die Eckpunkte dieses besonderen Normengefüges dargestellt. Diese Ausführungen können mit nachfolgendem Flussdiagramm zusammengefasst und veranschaulicht werden.

Die schematische Vereinfachung vermag jedoch nicht darüber hinwegzutäuschen, dass die rechtliche Beurteilung länderübergreifender Multimodal-Verträge eine Herausforderung bleibt, solange sich kein international anerkanntes Einheitsrecht für den multimodalen Gütertransport durchsetzen kann. Aus der Sicht des Praktikers ist daher zu wünschen, dass die internationalen, zwischenstaatlichen und privaten Organisationen ihre Harmonisierungsbemühungen wiederaufnehmen, um diese Lücke dereinst zu schliessen und eine Vereinbarung über die Beförderung von Waren mit verschiedenen Verkehrsträgern zu etablieren – ein solches Regelwerk *de lege ferenda* diene nicht zuletzt der Rechtssicherheit und damit dem Rechtsfrieden.



IPR Vorprüfung

Erste Ebene: Konventionskonflikte

Zweite Ebene: Einbindung nationales Recht

Prüfungsschema «Transportkollisionsrecht» nach FURRER/VASELLA 2017.