

# SPEDLOGSWISS RISK

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen · Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique  
Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica · Swiss Freight Forwarding and Logistics Association

## Risk-Bulletin 1/2016

Eine Information der Kommission Recht und Versicherung KRV

### Luftfrachtersatzverkehr

#### 1. Einleitung

Luftfrachtersatzverkehr (LEV) wird in der modernen Luftfracht-Abwicklung immer „normaler“. Vorbei sind die Zeiten, als LEV noch ein exotisches Vehikel einiger weniger Airlines war. Wir verwenden heute den Begriff Luftfrachtersatzverkehr oder Englisch „Road Feeder Service“ (RFS) im gleichen Atemzug wie MAWB (Master Air Waybill), HAWB (House Air Waybill) etc. Wissen wir aber wirklich, **wann** wir effektiv von LEV sprechen?

#### 2. Was ist Luftfrachtersatzverkehr?

Gemäss gängiger Definition ist Luftfrachtersatzverkehr **die Bezeichnung für den Transport von Luftfracht-Sendungen mit Luftfrachtbrief auf der Strasse**. Soweit so gut. Hinter dieser – eigentlich einfachen – Definition öffnet sich indessen aus rechtlicher Optik ein weites Feld von Unklarheiten:

- Gibt es einen Unterschied bezüglich der Haftung, je nachdem, ob der Absender weiss oder eben nicht weiss, dass seine Sendung auf einem Teil der Strecke via **LEV** transportiert wird?
- Wie sieht es aus mit dem Handling am Flughafen, welches ja regelmässig von sog. Handling Agents ausgeführt wird?
- Wie steht es mit den Vor- und Anschlusstransporten per LKW (vor bzw. im Anschluss an einen Luftfracht-Transport) – erfüllen diese Vor- und Nachläufe auch den Oberbegriff LEV?

Dieses Bulletin erläutert einige grundsätzliche Regeln, damit Sie diese Fragen beantworten können.

### 3. Gründe für Luftfrachtersatzverkehr

Die Gründe, warum Airlines zum Vehikel LEV greifen, sind mannigfaltig; hier nur einige davon:

- Rentabilität
- Bessere Auslastung
- Zulieferverkehre in einem hub-and-spoke-System
- Weniger Kapazitäts-Engpässe
- Kostenoptimierung
- etc., etc.

### 4. Luftfrachtersatzverkehr und die Haftungsgrundsätze des Montrealer Übereinkommens

Eine der wichtigen Fragen ist natürlich, wie bei Schäden während des Luftfrachtersatzverkehrs gehaftet wird: limitiert auf 19 SZR<sup>1</sup> / Kilogramm gemäss Montrealer Übereinkommen (Art. 22 Abs. 3 MÜ), wie bei einer internationalen Strassenbeförderung limitiert auf 8,33 SZR / Kilogramm (Art. 23 Abs. 3 CMR<sup>2</sup>) oder gelten andere Regeln?

Das Montrealer Übereinkommen ("MÜ": Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, SR 0.738.411; MÜ) findet auf internationale Luftbeförderungen von Gütern zwischen zwei Vertragsstaaten Anwendung (Art. 1 MÜ).

Grundsätzlich haftet der Luftfrachtführer nach den Regeln des Montrealer Übereinkommens, wenn die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung von Gütern **während der Luftbeförderung** eingetreten ist (Art. 18 Abs. 1 MÜ). Eine Luftbeförderung umfasst den Zeitraum, während dessen sich die **Güter in der Obhut des Luftfrachtführers** befinden (Art. 18 Abs. 3 MÜ).

Von dieser Regel gibt es jedoch Ausnahmen. Es gibt Fälle, in denen der Luftfrachtführer die Obhut über die Güter innehat, das Montrealer Übereinkommen jedoch keine Anwendung findet:

- Nicht als Luftbeförderung gilt die Beförderung der Güter zu Land, zur See oder auf Binnengewässern **ausserhalb des Flughafens**.
- Beförderungen zu Land, zur See oder auf Binnengewässern, die für die Verladung, die Ablieferung oder Umladung getätigt werden, werden nicht als Luftbeförderung betrachtet (Art. 18 Abs. 4 MÜ). Solange jedoch der Nachweis nicht erbracht ist,

---

<sup>1</sup> SZR: **Sonderziehungsrecht** ist eine künstliche, vom internationalen Währungsfonds (IWF) eingeführte Währung, die international als Zahlungsmittel verwendet werden kann.

<sup>2</sup> CMR ist eine internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Strassen (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*). Sie bezieht sich auf internationale Transporte, die auf dem Landtransportweg (z. B. mit LKWs) durchgeführt werden. Die CMR wurde 1956 unterzeichnet und ist europaweit gültig.

dass es sich um Beförderungen für den Verlad, die Ablieferung oder den Umladung handelt, wird die Beförderung als Luftbeförderung betrachtet (Art. 18 Abs. 4 MÜ).

Hält man sich diese Haftungsgrundsätze vor Augen, ist klar, dass beim Luftfrachtersatzverkehr nicht in jedem Schadenfall das Montrealer Übereinkommen Anwendung findet, sondern auch die CMR oder andere internationale Konventionen sowie nationales Recht die Haftung bestimmen kann.

## 5. Haftungsregeln für die Luftfrachtersatzbeförderung

Nach welchen Regeln der Luftfrachtführer im Falle einer Luftfrachtersatzbeförderung haftet, hängt von folgenden Umständen ab:

- War der Luftfrachtersatz **vertragsgemäss oder vertragswidrig**? Mit anderen Worten: welche Art Transport haben der Absender und der Luftfrachtführer vertraglich vereinbart?
- Ist der Schadenort **bekannt oder unbekannt**?

### 5.1 Vertragsgemässe Luftfrachtersatzbeförderung

Der Luftfrachtersatz ist den folgenden Fällen vertragsgemäss:

- Dem Luftfrachtführer wird bei Vertragsabschluss die Wahl des Transportmittels überlassen.
- Der Luftfrachtführer behält sich das Recht vor (z.B. in den AGB, allgemeine Geschäftsbedingungen), anstelle eines Luftfahrzeuges ein anderes Transportmittel einzusetzen. Eine solche Ersatzbefugnis ergibt sich regelmässig bei der Anwendung der IATA-Resolution 507b.
- Der Absender und der Luftfrachtführer vereinbaren ausdrücklich, dass die Güter teils per Luft-, teils per Strassentransport befördert werden sollen.

#### 5.1.1 Bekannter Schadenort

Hat sich der Schaden während der vertragsmässigen Luftfrachtersatzbeförderung ereignet, so finden die auf die Strecke und das Transportmittel anwendbaren Regeln Anwendung. In Europa werden regelmässig Lastwagen für die Luftfrachtersatzbeförderung eingesetzt, weshalb regelmässig die CMR oder die nationalen Frachtrechte für Strassenbeförderung anzuwenden sind (z.B. schweizerisches Frachtrecht oder deutsches Handelsgesetzbuch (HGB)).

Das Montrealer Übereinkommen findet nur dann Anwendung, wenn sich der Schaden nachweislich auf dem Lufttransport ereignete (Art. 38 Abs. 1 MÜ)

#### 5.1.2 Unbekannter Schadenort

Für den Fall, dass die Luftfrachtersatzbeförderung vertragsmässig ist, jedoch unbekannt ist, auf welcher Teilstrecke sich der Schaden ereignet hat, sieht das Montrealer Übereinkommen keine Lösung vor. Die Haftung bestimmt sich somit grundsätzlich nach dem anwendbaren nationalen Recht

### 5.2 Vertragswidrige Luftfrachtersatzbeförderung

Ist die Luftfrachtersatzbeförderung vertragswidrig, gelten in jedem Fall die Haftungsregeln des Montrealer Übereinkommens (Art. 18 Abs. 4 letzter Satz MÜ). Unabhängig vom Schadenort finden immer die Regeln des Montrealer Übereinkommens Anwendung.

Diese Gesetzesbestimmung wird teilweise kritisiert, da der Luftfrachtführer, der in Verletzung des Vertrages die Güter auf der Strasse transportiert, von den undurchbrechbaren Haftungslimiten des Montrealer Übereinkommens profitiert.

## **6. Abgrenzungen**

### **6.1 Ein- und Ausladen auf dem Flughafen**

Das Ein- und Ausladen auf dem Flughafen macht regelmässig die Beförderung der Güter mit einem Bodenfahrzeug notwendig. Dennoch gilt diese Beförderung rechtlich als Luftbeförderung, da sie während der Obhut des Luftfrachtführers auf dem Flughafen stattfindet.

Für einen Schaden, welcher beim Ein- und Ausladen auf dem Flughafen entsteht, haftet der Luftfrachtführer nach dem Montrealer Übereinkommen.

### **6.2 Verladungs-, Ablieferungs- oder Umladungsbeförderung**

Von der Luftfrachtersatzbeförderung ist der Transport für die Verladung, die Ablieferung oder Umladung mit einem anderen Transportmittel als einem Flugzeug zu unterscheiden.

Es handelt sich hier um Transporte, die im Verhältnis zur Luftbeförderung nur eine untergeordnete Rolle spielen. Deshalb nennt man sie auch Hilfs- oder Zubringerbeförderung. Dies wird regelmässig der Fall sein, wenn die Güter vom Ort der Übernahme bis zum nächstgelegenen Flughafen transportiert werden, z.B. von Schaffhausen zum Flughafen Zürich, wenn ein Lufttransport nach Madrid vereinbart wurde.

Keine solche Hilfsfunktion liegt vor, wenn die Luftbeförderung ersetzt wird, z.B. bei einem Strassentransport von Schaffhausen nach Madrid, wenn ein Lufttransport nach Madrid vereinbart wurde. In einem solchen Fall liegt eine Luftfrachtersatzbeförderung vor.

Der Luftfrachtführer haftet für Zubringerdienste vermutungsweise nach den Regeln des Montrealer Übereinkommens (Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ). Kann der Luftfrachtführer oder der Absender nachweisen, dass sich der Schaden während des Transportes für den Verlad, die Ablieferung oder die Umladung ereignet hat (bekannter Schadenort), gelten die Regeln, die auf die betroffene Transportstrecke mit dem entsprechenden Transportmittel anwendbar sind.

### **6.3 Lagerungen in- und ausserhalb des Flughafens**

Solange der Luftfrachtführer die Obhut über die Güter hat und diese noch nicht an den Empfänger abgeliefert hat, haftet er nach den Regeln des Montrealer Übereinkommens. Dies gilt auch für den Zeitraum der Lagerung der Güter, unabhängig davon, ob dieses Lager in- oder ausserhalb des Flughafens liegt.

Dagegen ist nicht restlos klar, ob der Transport durch den Luftfrachtführer zum Lager ausserhalb des Flughafens den Regeln des Montrealer Übereinkommens untersteht oder nicht (Art. 18 Abs. 4 Satz 1 MÜ). Ein neueres Urteil des Deutschen BGH (Bundesgerichtshof) scheint in diese Richtung zu tendieren.

**Impressum:** Kommission Recht und Versicherung SPEDLOGSWISS. Bulletin 1/2016, April 2016. Herausgeberin und Layout: **Judith Moser**, SPEDLOGSWISS, Elisabethenstrasse 44, Postfach, 4002 Basel. Tel.: +41 61 205 98 13, [www.spedlogswiss.com](http://www.spedlogswiss.com), [judith.moser@pedlogswiss.com](mailto:judith.moser@pedlogswiss.com). Autoren: **René Mörgeli**, IRS Insurance- and Risk-Service GmbH, 8478 Gütighausen, Tel.: +41 52 338 15 86, [www.irs-gmbh.ch](http://www.irs-gmbh.ch), [rene.moergeli@irs-gmbh.ch](mailto:rene.moergeli@irs-gmbh.ch). **Dr. Giovanna Montanaro**, Schellenberg Wittmer Rechtsanwälte, 8021 Zürich, Tel. +41 44 215 52 84, [www.swlegal.ch](http://www.swlegal.ch), [giovanna.montanaro@swlegal.ch](mailto:giovanna.montanaro@swlegal.ch). Beide Autoren sind Mitglieder der Kommission Recht und Versicherung der SPEDLOGSWISS.