



Czech Law Firm
of the Year 2012–2016



Weltweit engagiert

Überblick über das tschechische Transportrecht und jüngste transportrechtliche Entscheidungen

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S. | Platněřská 2, Praha 1 | 16.11.2017

Inhalt

01

Rechtsquellen (Güterbeförderung, Privatrecht)

02

Wichtigste im tschechischen BGB geregelte und nicht geregelte Fragen, nach dem wirksamen Recht (Güterbeförderung)

2.1 Definitionen Frachtvertrag, Speditionsvertrag, Vertrag über Betrieb eines Verkehrsmittels (Lohnfuhrvertrag?)

2.2 Haftung für Güterschäden, Höchstbeträge (?)

2.3 Frage des Verladens und Entladens

2.4 Sonstiges: Multimodaler Beförderungsvertrag, Frachtbrief, ausführender Frachtführer, Rechte des Empfängers

2.5 Fristen

Inhalt

03

Rechtsprechung

3.1 Fixkostenspediteur, Haftung des Spediteurs als Frachtführer

3.2 Art. 29 CMR

3.3 Aufeinanderfolgende Frachtführer

3.4 Aktivlegitimation zur Güterschäden

Rechtsquellen (Güterbeförderung) I.

Internationale Übereinkommen:

- CMR - Übereinkommen
- Hamburger Regel
- CMNI - Übereinkommen
- CIM 1999 - Anhang B zum COTIF - Übereinkommen
- Montrealer Übereinkommen
- Warschauer Übereinkommen

Rechtsquellen (Güterbeförderung) II.

■ **Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) – Gesetz Nr. 89/2012 Slg.**

- anwendbar nicht nur bei rein innerstaatlichen Beförderungen, aber z.B. auch
 - bei (internationalen) multimodalen Beförderungen, auf die entsprechende internationale Übereinkommen keine Anwendung finden,
 - bei anderen internationalen Beförderungen, auf die entsprechende internationale Übereinkommen keine Anwendung finden,unter Voraussetzung der Anwendbarkeit des tschechischen Rechts (Siehe Rom I.).

■ Im BGB sind auch **Beförderungsordnungen vorgesehen**

- bis auf die Beförderungsverordnung für öffentliche Bahnbeförderung und für Personenstraßenbeförderung (Verordnung Nr. 175/2000 Slg.) gibt es solche jedoch nicht
- praktische Schwierigkeiten bei Fragen des Verladens und Entladens, Reklamationen, Frachtbriefe usw., die im BGB selbst überhaupt nicht geregelt sind

Rechtsquellen (Güterbeförderung) III.

- Am 19.9.2017 veröffentlicht (gültig) **§ 9a des Gesetzes Nr. 111/1994 Slg. über Straßenbeförderung** – wirksam erst **ab 1.1.2019** (?):

Bestimmungen über den Abschluss und die Durchführung eines Frachtvertrages, über die Haftung des Frachtführers, über Reklamationen und über eine Klage und über durch mehrere aufeinanderfolgende Frachtführer durchgeführte Beförderungen, die im Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) beinhaltet sind, finden eine analoge Anwendung in der innerstaatlichen Straßengüterbeförderung auf einen Frachtvertrag, auf Rechte und Pflichten bei der Beförderung des Gutes, den Ersatz eines bei der Beförderung des Gutes entstandenen Schadens und auf die Haftung einzelner Frachtführer bei der Beförderung des Gutes, zu deren Durchführung sich mehrere Frachtführer zusammengeschlossen haben.

- eine höchst problematische und unklare Anwendung und Auslegung, in Bezug auf das BGB.

Rechtsquellen (Güterbeförderung) IV.

- **Allgemeine Speditionsbedingungen** SSL (des tschechischen Speditionsverbandes)
 - auf Englisch siehe <http://www.sslczech.cz/files/uploaded/UserFiles/VZP%202014.pdf>
 - regelt unter anderem auch Haftungshöchstsummen des Spediteurs
 - Anwendbar nur, wenn Parteien beim Abschluss des Vertrages auf die ASp SSL verweisen (siehe § 1751 Abs. BGB).

- **Allgemeine Transportbedingungen** von Česmad Bohemia (des tschechischen Verbandes der Straßenfrachtführer)
 - auf Englisch siehe <http://www.prodopravce.cz/data/files/vpp-anglicky-2813.pdf>, auf Deutsch <http://www.prodopravce.cz/data/files/vpp-nemecky-2814.pdf>
 - übernimmt grundsätzlich die Regelung des CMR-Übereinkommens
 - Anwendbar nur, wenn Parteien beim Abschluss des Vertrages auf die Allgemeine Transportbedingungen von Česmad Bohemia verweisen (siehe § 1751 Abs. BGB).
 - Für Straßengütertransporte anwendbar.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) I.

■ Definition Frachtvertrag

§ 2555 Abs. 1 BGB

Durch den Frachtvertrag verpflichtet sich der Frachtführer gegenüber dem Absender, ein Gut als Sendung vom Absendeort an den Bestimmungsort zu befördern, und der Absender verpflichtet sich, dem Frachtführer das Beförderungsentgelt zu bezahlen.

- keine klare Regelung der Pflicht, das Gut auch an den Empfänger zu übergeben. Die Obhut für die Sendung dauert aber nach dem § 2566 BGB bis zur Übergabe des Gutes an den Empfänger fort. Dagegen ist aber das Beförderungsentgelt ohne unnötigen Verzug nach der Durchführung der Beförderung zum Bestimmungsort fällig (2564 BGB).

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) II.

■ Definition Speditionsvertrag

§ 2471 Abs. 1 BGB

Durch den Speditionsvertrag verpflichtet sich der Spediteur gegenüber dem Versender, diesem im eigenen Namen und auf dessen Rechnung die Beförderung einer Sendung von einem bestimmten Ort an einen anderen bestimmten Ort zu besorgen, bzw. auch die mit der Beförderung zusammenhängenden Leistungen zu besorgen oder durchzuführen, und der Versender verpflichtet sich, dem Spediteur eine Vergütung zu bezahlen.

- Keine weitere Regelung und Definition, was die Versendung des Gutes umfasst. (Keine ähnliche Regelung wie z. B. § 454 Abs. 1 des deutschen HGBs.)
- Sog. „weitere auf die Beförderung bezogene Leistungen“ ist auch nicht klar geregelt. (Keine ähnliche Regelung wie z.B. § 454 Abs. 2 des deutschen HGBs.)

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) III.

- **Vertrag über den Betrieb eines Verkehrsmittels (Lohnfuhrvertrag?)**

§ 2582 BGB

Durch den Vertrag über den Betrieb eines Verkehrsmittels verpflichtet sich der Betreiber, die vom Auftraggeber spezifizierte Fracht zu befördern und zu diesem Zwecke mindestens eine im Voraus bestimmte Reise auszuführen, oder innerhalb der vereinbarten Zeit mehrere Reisen auszuführen, wie der Auftraggeber dies bestimmt, und der Auftraggeber verpflichtet sich, dem Betreiber eine Vergütung zu bezahlen.

§ 2583 Abs. 1 BGB

Der Betreiber sorgt für die Betriebsfähigkeit des Verkehrsmittels zu der vereinbarten Reise, seine Nutzungsfähigkeit für die vereinbarte Beförderung und stattet das Verkehrsmittel mit einer tauglichen Besatzung und Treibstoffen sowie weiteren erforderlichen Sachen aus.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) IV.

§ 2585 BGB (Vertrag über den Betrieb eines Verkehrsmittels)

*Übernimmt der Betreiber eine Fracht zur Beförderung, so werden für die Bestimmung der Rechte und Pflichten der Parteien **angemeßen die Bestimmungen zur Regelung des Beförderungsvertrags angewendet**, wenn die Natur des Vertrags über den Betrieb eines Verkehrsmittels dies vorsieht.*

- wann ist § 2585 BGB anwendbar? Trip Charter (mit der Besatzung) ja x Time Charter (mit der Besatzung) nein?

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) V.

- **Haftung des Frachtführers für Güterschäden, Haftungsumfang, Höchstbeträge (?)**
 - spezielle Regelung im BGB im Frachtgeschäft (nur) für Güterschäden (§ 2566 – 2569 BGB)
 - Haftung für Verspätung keine spezielle Regelung und unterliegt der allgemeinen Regelung der Haftung für Schäden

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) VI.

§ 2566 BGB (Haftung für Güterschäden; Haftungsausschlüsse)

*(1) Der Frachtführer ersetzt den an der Sendung **im Zeitraum zwischen der Übernahme** der Sendung durch den Frachtführer **bis zur Übergabe** der Sendung an den Empfänger entstandenen Schaden. Dies gilt nicht, wenn er nachweist, dass er den Schaden auch bei Aufwendung der fachlichen Sorgfalt nicht abwenden konnte.*

(2) Von der Pflicht zum Schadensersatz befreit sich der Frachtführer, wenn er nachweist, dass der Schaden verursacht wurde

a) vom Absender, Empfänger oder Eigentümer der Sendung oder

b) durch einen Mangel oder die Natur der Sendung, einschliesslich des üblichen Verlustes.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) VII.

*(3) Wird der Schaden durch eine **mangelhafte Verpackung** der Sendung verursacht, so befreit sich der Frachtführer von der Pflicht zum Schadensersatz, wenn er nachweist, dass er den Absender bei der Übernahme der Sendung zur Beförderung auf den Mangel hingewiesen hat; wenn ein Frachtbrief oder Ladeschein ausgestellt wurde, muss darin der Mangel an der Verpackung vermerkt sein. Macht der Frachtführer auf die mangelhafte Verpackung nicht aufmerksam, so befreit er sich von der Pflicht zum Schadensersatz, wenn er nachweist, dass er den Mangel bei der Übernahme der Sendung nicht erkennen konnte.*

*(4) **Vereinbarungen, die die Pflicht des Frachtführers nach den Absätzen 1 bis 3 beschränken, werden nicht berücksichtigt.***

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) VIII.

§ 2567 BGB (Haftungsumfang für Güterschäden)

*(1) Bei Verlust oder Vernichtung der Sendung ersetzt der Frachtführer **den Preis, den die Sendung zu der Zeit hatte**, zu der er sie übernommen hat.*

(2) Bei Beschädigung oder Entwertung der Sendung ersetzt der Frachtführer die Differenz zwischen dem Preis, den die Sendung zu der Zeit ihrer Übernahme durch den Frachtführer hatte, und dem Preis, den zu derselben Zeit eine beschädigte oder entwertete Sendung gehabt hätte.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) IX.

- **Frage der Begrenzung des Haftungsumfanges für Güterschäden (Höchstbeträge) (?):**
 - Keine Regelung der gesetzlichen Begrenzung nach dem Gewicht der Sendung.
 - Nach manchen Kommentaren aber Begrenzung ersatzfähiger Schäden. Danach zahlt der Frachtführer gem. § 2567 BGB, auch mit Rücksicht auf § 2566 BGB, im Falle von Güterschäden (nur) den Preis der Sendung, den die Sendung zu dem Zeitpunkt hatte, zu dem der Frachtführer diese übernommen hat.
 - Es gibt aber auch abweichende Kommentare.
 - Keine verfügbare höchstrechtliche Rechtsprechung zur Frage der ggf. Limitation gem. § 2567 BGB.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) X.

- § 2566 BGB regelt Grundzüge der Haftung des Frachtführers für Güterschäden (als eine spezielle Regelung zur allgemeinen Regelung der Haftung für Schäden im BGB) und ist gem. § 2566 Abs. 4 BGB auf jeden Fall in einem solchen Sinne zwingend, dass es nicht erlaubt ist, zu Gunsten des Frachtführers Grundzüge der Haftung einzuschränken.
- § 2567 BGB regelt den Umfang der Ersatzpflicht des Frachtführers für Güterschäden.
- In der Fachliteratur ist strittig, ob der Umfang der Ersatzpflicht des Frachtführers für Güterschäden über die etwaige Limitation nach § 2567 BGB hinaus (z.B. nach dem Gewicht der Sendung) vertraglich limitiert werden kann.
- Eine höchstrichterliche Rechtsprechung steht nicht zur Verfügung.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) XI.

- **Verladen und Entladen**
- Keine ausdrückliche Regelung im BGB. Vor dem 1.1.2014 wurde dies in einzelnen Beförderungsordnungen geregelt; solche gibt es - bis auf die sog. „Bahnbeförderungsverordnung“ – aktuell jedoch nicht.
- Wird in der Praxis meist so ausgelegt, dass der Absender grundsätzlich laden und verstauen soll, soweit dies nicht anders vereinbart wurde. Hintergrund ist, dass der Frachtführer im Sinne der Definition des Frachtvertrages in § 2555 BGB lediglich verpflichtet ist, „nur“ die Sendung zu befördern und er im Gegensatz zum Absender kein Warenkenner ist. Es gibt jedoch auch abweichende Kommentare.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) XII.

- Wer befestigen soll, ist in der Praxis fraglich. Es gibt einerseits eine Begründung durch die öffentlich-rechtliche Haftung des Frachtführers für das „richtige“ Verladen gemäß tschechischem öffentlichem Recht, andererseits aber eine Begründung mit der Unabhängigkeit des öffentlichen und zivilen Rechts, und die Tatsache, dass der Frachtführer „nur“ befördert.
- Keine verfügbare tschechische höchstrichterliche Rechtsprechung

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) XIII.

■ **Multimodaler Beförderungsvertrag**

- Keine besondere gesetzliche Regelung.

■ **Frachtbrief**

- Keine besondere gesetzliche Regelung im BGB (im Gegensatz zum Ladeschein als Wertpapier), ebenso wie auch deswegen keine besondere Regelung der Beweiswirkung (Es gibt eine Regelung nur in der sog. „Bahnbeförderungsverordnung“).
- In einem Fall, in dem dieser Anwendung findet, ist er aber in den Allgemeinen Transportbedingungen der Česmad Bohemia, ähnlich wie im CMR-Übereinkommen, geregelt.

■ **Ausführender Frachtführer**

- Keine besondere gesetzliche Regelung → § 2913 BGB? (Ob auch der Absender nach dem Hauptfrachtvertrag im Sinne des § 2913 GBG die „begünstigte“ Person sein kann, ist nicht klar.)

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) XIV.

§ 2913 BGB

1) *Verletzt eine Partei eine **Pflicht aus einem Vertrag**, so ersetzt sie den daraus entstandenen Schaden der anderen Partei oder auch der **Person, zu deren Interesse die Erfüllung der vereinbarten Pflicht offensichtlich dienen sollte.***

2) *Von der Pflicht zum Ersatz befreit sich der Schädiger, wenn er nachweist, dass ihm in der Erfüllung der Pflicht aus dem Vertrag vorübergehend oder dauerhaft ein außerordentliches unvorhersehbares und unüberwindbares Hindernis entgegenstand, das unabhängig von seinem Willen entstanden ist. Von seiner Pflicht zum Ersatz befreit sich der Schädiger jedoch weder durch ein Hindernis, das aus den persönlichen Verhältnissen des Schädigers oder erst zu der Zeit, zu der der Schädiger mit der Erfüllung der vertraglichen Pflicht im Verzug war, entstanden ist, noch durch ein Hindernis, zu dessen Überwindung der Schädiger nach dem Vertrag verpflichtet war.*

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) XV.

- **Rechte des Empfängers – Übergang der Rechten zum Ersatz der Güterschäden**

§ 2561 BGB

Der im Vertrag bestimmte Empfänger der Sendung erwirbt die Rechte aus dem Vertrag, wenn er die Herausgabe der Sendung nach deren Zugang an den Bestimmungsort, bzw. nach Ablauf der Zeit, zu der die Sendung an den Bestimmungsort zugehen sollte, beantragt. Mit diesem Zeitpunkt geht auf den Empfänger auch der Anspruch auf Ersatz eines Schadens an der Sendung über.

→ keine Befugnis des Absenders ab diesem Zeitpunkt mehr (ausdrücklich) geregelt (d.h. keine Regelung der sog. dupliziten Aktivlegitimation wie z.B. im § 421 HGB) → in Fällen, die keinem internationalen Übereinkommen unterliegen, erlischt also ab diesem Zeitpunkt.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) XVI.

■ **Selbsteintritt des Spediteurs**

§ 2474 BGB

Wenn dies dem Vertrag nicht widerspricht oder es der Versender spätestens bis Beginn der Beförderung nicht verbietet, kann der Spediteur die von ihm zu besorgende Beförderung selbst auszuführen.

■ **Spediteur als Frachtführer**

- Fixkostenspediteur: keine besondere Regelung im BGB – siehe Rechtsprechung unten
- Aber: Spediteur als Kommissionär, vor allem im Falle, wenn er den Frachtführer nicht anführt

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) XVII.

§ 2482 BGB

Ansonsten finden auf das Speditionsgeschäft die Bestimmungen zur Kommission angemessen Anwendung.

§ 2461 BGB

Führt der Kommissionär in der Nachricht über die Ausführung des Auftrags keine Person an, mit der er auf Rechnung des Kommittenten den Vertrag geschlossen hat, so kann der Kommittent seine Rechte direkt gegen den Kommissionär als aus diesem Vertrag Verpflichteten geltend machen.

Wichtigste im BGB geregelte und nicht geregelte Fragen (Güterbeförderung) XVIII.

■ Fristen

- Verjährung: grundsätzlich eine subjektive Verjährungsfrist von 3 Jahren, sofern nicht anders vereinbart – dann Minimum 1 Jahr, Maximum aber 15 Jahre (§ 629 – 630 BGB)
- Reklamation: 6 Monaten („Quasi-Abschlussfrist“)

§ 2569 BGB

Wurde der Schadensersatzanspruch beim Frachtführer nicht innerhalb von sechs Monaten ab dem Tag der Übernahme der Sendung geltend gemacht, oder wurde die Sendung innerhalb von sechs Monaten ab dem Tag, an dem sie zugestellt werden sollte, nicht übernommen, so räumt das Gericht diesen Anspruch nicht ein, wenn der Frachtführer einwendet, dass der Anspruch verspätet geltend gemacht wurde.

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

- alle Entscheidungen sind noch zu dem (alten) HGB und nicht zu dem neuen BGB (das erst seit 1.1.2014 wirksam ist) – fraglich, ob auch weiterhin die Rechtsprechung anwendbar ist oder in welchem Umfang - insbesondere hinsichtlich der Rechtsprechung zur Frage der Haftung des Spediteurs als Frachtführer

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

- **Frage des Fixkostenspediteurs bzw. Spediteurs, der (auch) als Frachtführer haftet**

Urteil des Obersten Gerichtshofs der Tschechischen Republik vom 26.3.2008, AZ. 32 Odo 272/2006

Der Speditionsvertrag ist im Handelsgesetzbuch in den Bestimmungen § 601 bis §609 geregelt, gemäß § 609 HGB finden die Bestimmungen zur Kommission eine entsprechende Anwendung auf das Speditionsgeschäft. Es gibt keine Bestimmung über den Speditionsvertrag, dass der Spediteur im Falle, dass er Dienstleistungen, die mit der Durchführung des Transportes der Ware verbunden sind, als sog. Fixkosten (zu festen Kosten) in Rechnung stellt, in die Position eines Frachtführers kommt. Dieser Umstand kann nur als Beweis bei der Feststellung des Charakters des Vertrages, der zwischen den Beteiligten abgeschlossen wurde, dienen, bzw. könnte eine Hilfe bei der Auslegung des Vertrages sein. Im vorliegenden Fall ist dieser Einwand des Beschwerdeführers (diese Situation bestand während des ganzen Verfahrens) mit dem Einwand verbunden, dass die Beklagte als Frachtführer in Bezug zu der Klägerin gehandelt habe und die Klägerin keinen Grund hatte anzunehmen, dass die Beförderung von einem anderen Unternehmer durchgeführt wurde.

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

Die Klägerin hat im Verfahren vor dem Gericht erster Instanz eingewandt, dass die Beklagte ihr nie mitgeteilt habe, bei welchem Frachtführer sie die Beförderung besorgt hat.

Aus diesen Einwendungen der Klägerin kann man entnehmen, dass die Beklagte nicht darüber informiert hat, mit welchem Frachtführer ein Frachtvertrag abgeschlossen wurde. In dieser Situation wäre jedoch die Klägerin berechtigt, Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegenüber der Beklagten geltend zu machen, und zwar aufgrund einer Nichterfüllung der Pflicht der Beklagten als Spediteur der Klägerin eine Mitteilung über die Besorgung der Beförderung im Sinne des [§ 607](#) Abs. 3 HGB zuzustellen. Nach dieser Bestimmung ist der Auftraggeber verpflichtet das Entgelt und entstandene Kosten dem Spediteur ohne Verzug ab dem Moment zu bezahlen, ab dem der Spediteur durch den Abschluss notwendiger Verträge mit dem Frachtführer ggf. mit dem Spediteur die Besorgung der Beförderung besorgt hat, und dem Auftraggeber darüber berichtet hat. Das HGB regelt in dieser Bestimmung subsidiär eine Entstehung und eine Fälligkeit des Anspruchs auf eine Zahlung des Entgelt an den Spediteur.

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

*Unter Berücksichtigung dessen, dass das HGB in § 670 Abs. 3 HGB keinen Inhalt dieses Berichtes und keine Folgen der Nichtübergabe des Berichtes (bis auf die Frage der Entstehung und der Fälligkeit des Entgelts des Spediteurs) regelt, wird subsidiär § 584 Abs. 2 HGB angewandt werden, wonach der Kommissionär (hier die Beklagte als Spediteur) in dem Bericht die Person anführt, mit der er den Vertrag abgeschlossen hat. Nimmt er dies nicht vor, ist der Kommittent berechtigt den Anspruch auf eine Erfüllung der Verbindlichkeit aus diesem Vertrag gegenüber dem Kommissionär geltend zu machen. **In so einem Falle tritt der Spediteur in die Position des Frachtführers ein.***

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

Art. 29 CMR

Urteil des Obersten Gerichtshofs der Tschechischen Republik vom 17.12.2014, AZ. 23 Cdo 2702/2012, veröffentlicht unter Nr. 59/2015 der Sammlung der Gerichtsentscheidungen und Gerichtsstellungnahme.

*Unter einem Verschulden, das im Sinne des Art. 29 Abs. 1 und Art. 32 Abs. 1 des CMR-Übereinkommen dem Vorsatz gleichsteht, soll nach dem tschechischen Recht eine grobe Fahrlässigkeit verstanden werden. Die **grobe Fahrlässigkeit** ist eine Fahrlässigkeit der höchsten Intensität, die ein leichtfertiges Herangehen des Schädigers zur Erfüllung seiner Verpflichtungen beweist, wobei das Erfordernis der gebotenen Vorsicht in so einer Art und Weise vernachlässigt wurde, dass dies eine offensichtliche Rücksichtslosigkeit des Schädigers gegenüber den Interessen anderer Personen beweist.*

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

Die Beklagte hat in diesem Falle für die Klägerin eine internationale Güterbeförderung aus Deutschland nach Tschechien realisiert, wobei während des Transportes 65 Laptops zu einem Wert von je 624,41 EUR aus dem LKW gestohlen wurden, der auf einem Rastplatz bei einer Tankstelle geparkt wurde. Die Klägerin hat in dem Transportauftrag die Forderung formuliert, den Auflieger nicht auf unbewachten Parkplätzen abzustellen. Die Allgemeinen Sicherheitsbedingungen der Klägerin haben des Weiteren angegeben, dass Parkplätze nur in solchen Fällen genutzt werden können, in denen diese tatsächlich sicher, umzäunt, ausreichend beleuchtet und ganztägig bewacht sind (Punkt 3), dass LKW ohne eine Bewachung nur in einem gesicherten Areal bleiben dürfen (Punkt 8) und dass bei einer Vernachlässigung der gegenständlichen Erfordernisse der Frachtführer für eine grobe Fahrlässigkeit verantwortlich sein kann. Das Gericht hat dann nur aus der Tatsache selbst, dass die Beklagte den LKW auf einem unbewachten Parkplatz abgestellt hat, festgestellt, dass der Frachtführer für ein qualifiziertes Verschulden gem. Art 29 CMR haftet. .

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

Aufeinanderfolgende Frachtführer

Urteil des Obersten Gerichtshofs der Tschechischen Republik vom 26.3.2009, AZ. 23 Cdo 4039/2008

- In dem gegenständlichen Fall ist Gegenstand der grundlegenden rechtlichen Frage die Auslegung des CMR-Übereinkommens für den Fall, dass es sich um eine Beförderung handelt, an welcher mehrere Frachtführer beteiligt sind. In diesem Fall kommen zwei Vorgehensweisen in Betracht: die Beförderung wird aufeinanderfolgend durch mehrere Frachtführer durchgeführt, wobei das CMR-Übereinkommen festlegt, dass die Beförderung aufgrund eines einzigen Frachtvertrags so durchgeführt wird, dass die Frachtführer die beförderte Ladung dem jeweils nächsten Frachtführer übergeben und jeder von ihnen einzeln die Verantwortung für die Durchführung der gesamten Beförderung übernimmt. Der zweite und jeder weitere Frachtführer wird durch die Übernahme der Ladung und des Frachtbriefes zu einer Vertragspartei des ursprünglichen Frachtvertrages, und zwar unter den in dem Frachtbrief festgelegten Bedingungen.*

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

Von dieser Vorgehensweise sind Fälle zu unterscheiden, in welchen der Frachtführer die Beförderung nicht selbst durchführt, sondern hiermit einen anderen Frachtführer beauftragt, welcher die entsprechende Beförderungsleistung tatsächlich realisiert. In diesen Fällen kommt es in der Regel zu einem Abschluss von weiteren Frachtverträgen, wobei den Beteiligten Ersatzansprüche gemäß Art. 30 ff. des CMR-Übereinkommens zustehen.

In dem gegenständlichen Fall kann nach Auffassung des Obersten Gerichtshofs nicht abgeleitet werden, ob die in Art. 34 des CMR-Übereinkommens verlangte Voraussetzung erfüllt wurde, also ob die Beförderung aufeinanderfolgend durch mehrere Straßenfrachtführer aufgrund eines einzigen Vertrags durchgeführt wurde. Die Gerichte der beiden Instanzen sind zu der Feststellung gelangt, dass die Beförderung tatsächlich nur durch den Beklagten realisiert wurde.

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

- **Aktivlegitimation zum Ersatz von Güterschäden nach dem CMR – Übereinkommen – der Absender oder der Empfänger?**

- Urteil des Obersten Gerichtshofs der Tschechischen Republik vom 20.04.2010, AZ. 32 Cdo 1658/2009:
 - *Die Voraussetzungen der Haftung des Frachtführers für Schäden an der beförderten Sendung nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), veröffentlicht unter Nr. 11/1975 Slg., können nicht durch eine Anwendung des nationalen Rechtes ergänzt oder eingeschränkt werden. **Eine Haftung des Frachtführers für einen Schaden an der beförderten Sendung macht dieses Übereinkommen nicht durch die Entstehung eines Nachteils auf Seiten des Berechtigten (des Absenders oder des Empfängers) abhängig.***

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

- Urteil des Obersten Gerichtshofs der Tschechischen Republik vom 30.01.2013, AZ. 23 Cdo 888/2011:

Das CMR-Übereinkommen legt keine klare Berechtigung (Aktivlegitimation) zum Schadenersatz im Falle des Verlustes der beförderten Sendung fest.

In einer solchen Situation muss daher in Fragen, die das CMR-Übereinkommen nicht regelt, im Sinne des § 756 HGB von der eigenen nationalen in § 610 und weiteren im HGB beinhalteten Regelungen des Frachtvertrages ausgegangen werden (heute § 2555 und weitere BGB), und zwar konkret von § 619 HGB (heute ähnlich § 2561 BGB).

Gemäß § 619 HGB (heute ähnlich § 2561 BGB) erwirbt der Empfänger Rechte aus dem Frachtvertrag zu dem Zeitpunkt, zu dem er die Herausgabe der Sendung nach deren Zugang an den Bestimmungsort fordert bzw. nach Ablauf der Zeit, zu der die Sendung an den Bestimmungsort zugehen sollte - falls er im Vertrag als der Empfänger bestimmt ist. Mit diesem Zeitpunkt gehen auf den Empfänger auch Ansprüche auf Ersatz eines Schadens an der Sendung über.

Tschechische Rechtsprechung zu aktuellen Fragen

Wenn das Berufungsgericht in einer solchen Situation also zu dem Schluss gekommen ist, dass der Kläger im Gerichtsstreit nicht aktiv legitimiert ist, mit Rücksicht auf den Übergang der Ansprüche auf Ersatz von Schäden an der Sendung im Sinne § 619 HGB, ist diese rechtliche Beurteilung richtig und der Berufungsgrund der rechtlich inkorrekten Beurteilung wurde nicht begründet geltend gemacht.

Abschluss

- FRAGEN?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ihr Ansprechpartner



JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S.

Advokát (Rechtsanwalt)

Senior Associate

Rödl & Partner

Platněřská 2

110 00 Praha 1

Telefon +420 236

Telefax +420 236 163 799

alice.bartkova@roedl.cz



„Jeder Einzelne zählt“ – bei den Castellers und bei uns.

Menschentürme symbolisieren in einzigartiger Weise die Unternehmenskultur von Rödl & Partner. Sie verkörpern unsere Philosophie von Zusammenhalt, Gleichgewicht, Mut und Mannschaftsgeist. Sie veranschaulichen das Wachstum aus eigener Kraft, das Rödl & Partner zu dem gemacht hat, was es heute ist. „Força, Equilibri, Valor i Seny“ (Kraft, Balance, Mut und Verstand) ist der katalanische Wahlspruch aller Castellers und beschreibt deren Grundwerte sehr pointiert. Das gefällt uns und entspricht unserer Mentalität. Deshalb ist Rödl & Partner eine Kooperation mit Repräsentanten dieser langen Tradition der Menschentürme, den Castellers de Barcelona, im Mai 2011 eingegangen. Der Verein aus Barcelona verkörpert neben vielen anderen dieses immaterielle Kulturerbe.