

Aktuelle Fragen des gegenwärtigen tschechischen Transportrechtes

Das tschechische Transportrecht hat in den letzten Jahren grundsätzliche Änderungen erfahren. Die rechtliche Ausgestaltung des Frachtvertrages, des Speditionsvertrages sowie des Lohnfuhrvertrages (in der tschechischen Terminologie „Vertrag über den Betrieb eines Verkehrsmittels“) folgt seit dem 1.1.2014 aus dem neuen Bürgerlichen Gesetzbuch der Tschechischen Republik, dem Gesetz Nr. 89/2012 Slg. (nachfolgend nur „BGB“). Durch das BGB wurden die älteren Vorschriften des tschechischen Zivil- und Handelsrechtes aufgehoben (wie z.B. das nun nicht mehr gültige Bürgerliche Gesetzbuch Nr. 40/1964 Slg., oder das Handelsgesetzbuch Nr. 513/1991 Slg.). Gleichwohl wurden nicht alle alten Probleme gelöst und neue Fragen wurden aufgeworfen. Die Normen des Transportrechtes im BGB sind nunmehr auf Rechtsverhältnisse zwischen Unternehmern, auf Rechtsverhältnisse zwischen einem Unternehmer und einer Person, die nicht unternehmerisch tätig ist, sowie auf Rechtsverhältnisse zwischen nicht unternehmerisch tätigen Personen anwendbar. Der vorliegende Artikel versucht die wichtigsten und interessantesten Fragen des neuen tschechischen Transportrechtes darzulegen.

Speditionsvertrag

- 1. Grundzüge und Inhalt des Vertrages.** Der Speditionsvertrag ist in § 2471 ff. BGB geregelt. Durch den Speditionsvertrag verpflichtet sich der Spediteur gegenüber dem Versender, diesem in eigenem 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 erbringen, und der Versender verpflichtet sich, dem Spediteur hierfür eine Vergütung zu bezahlen. Jeder Speditionsvertrag muss also die Verpflichtung des Spediteurs, die Beförderung zu besorgen, beinhalten. Die Bestimmung des Übernahmeortes sowie des Zustellungsortes ist zum gültigen Abschluss des Speditionsvertrages genauso notwendig wie die Festlegung der konkreten Sendung. Ein Speditionsvertrag ist zwingend *entgeltlich*, die konkrete Summe muss jedoch in dem Vertrag nicht angeführt werden – in diesen Fällen steht dem Spediteur eine angemessene Vergütung zu, welche zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses und unter ähnlichen Vertragsbedingungen gewöhnlich geleistet wird. Darüber hinaus hat der Spediteur auch Anspruch auf die Erstattung der bei der Erfüllung des Vertrags sinnvoll aufgewendeten Kosten. Das BGB verlangt *keine Schriftform* für einen Speditionsvertrag. Falls der Vertrag nicht schriftlich abgeschlossen wird, kann der Spediteur jedoch verlangen, dass ihm der Versender einen Speditionsauftrag zustellt. Das BGB verlangt auch bei einem Speditionsauftrag keine Schriftform, jedoch muss dieser Auftrag zustellbar sein, was bedeutet, dass er schriftlich oder mindestens als E-Mail oder Fax zugestellt werden muss.
- 2. Haftung.** Der Spediteur haftet nach dem BGB für Schäden an der Sendung grundsätzlich nur, wenn es zu diesen *in dem Zeitraum* gekommen ist, zu dem der Spediteur die Beförderung besorgte und er die Sendung unter seiner Kontrolle hatte. Das Haftungsprinzip gilt hier *objektiv* und der Spediteur kann sich von der Haftung befreien, falls er nachweist, dass er den Schaden nicht abwenden konnte. Für Schäden, die während der Beförderung entstanden sind, haftet der Spediteur grundsätzlich nicht, was auch durch die ältere Rechtsprechung bestätigt wurde (Urteil des tschechischen Obersten Gerichtshofes, AZ 29 Odo 152/2003, vom 22.4.2004). Der Spediteur haftet jedoch für die Bedingungen des vereinbarten Transportvertrages. Die Art und die Bedingungen der Beförderung muss der Spediteur unter Aufwendung der erforderlichen Sorgfalt vereinbaren, vor allem berücksichtigt er die Interessen des Versenders, die er kennt.
- 3. Spediteur als Frachtführer.** Es gibt jedoch Situationen, in denen der Spediteur als Frachtführer haftet. Die erste Situation besteht in einem *Selbsteintritt*. Dem Spediteur wird grundsätzlich erlaubt, dass er die Beförderung, die er für den Versender besorgen soll, selbst durchführt (§

2474 BGB). Die Rechtsprechung kennt jedoch die Konstruktion des „unfreiwilligen“ *Selbsteintrittes*. Da auf den Speditionsvertrag die Bestimmungen des Kommissionsvertrages subsidiär anwendbar sind, sollten auch hier die Beschlüsse des Obersten Gerichtshofes der Tschechischen Republik gelten, die dieser noch während der Geltung des alten Handelsgesetzbuch judizierte. Nach Auffassung des Obersten Gerichtshof gilt, dass ein Spediteur, der dem Versender den Namen des Frachtführers nicht mitteilt, für die Durchführung des Vertrages als Beförderer selbst haftet (Urteil des Obersten Gerichtshofes der Tschechischen Republik, AZ 32 Cdo 348/2007, vom 26.11.2007).

4. **Fixkostenspediteur.** Die tschechische Rechtsprechung musste sich in der Vergangenheit auch mit der Frage befassen, ob es nach dem (alten) Handelsgesetzbuch möglich war, dass der Fixkostenspediteur als Frachtführer - genauso wie im deutschen HGB - haftet. Der Oberste Gerichtshof hat die Auffassung vertreten, dass das Handelsgesetzbuch keine ähnlichen Vorschriften wie das deutsche HGB betreffend den Fixkostenspediteur kannte, weswegen der Fixkostenspediteur nach tschechischem Recht als Spediteur haftete (Urteil des Obersten Gerichtshofes der Tschechischen Republik, AZ 32 Odo 272/2006, vom 26.3.2008). Es steht zu erwarten, dass diese Auffassung des Obersten Gerichtshofes auch für den Wirkungsbereich des (neuen) BGB vertreten werden wird.
5. **Transportversicherung.** Fraglich war in der Praxis lange Zeit, in welchem Umfang der Spediteur eine Versicherung der Sendung (Transportversicherung) für den Versender abschließen muss. Zum Abschluss des Versicherungsvertrages ist der Spediteur nach tschechischem Recht grundsätzlich nur verpflichtet, wenn dies vereinbart wurde. Durch die Rechtsprechung wurde jedoch bestimmt, dass der Spediteur dem Versender die notwendigen Fragen stellen muss, falls er nicht sicher ist, in welchem Umfang er die Versicherung abschließen soll (Urteil des Obersten Gerichtshofes der Tschechischen Republik, AZ 23 Cdo 1993/2013, vom 30.9.2015).
6. **Fälligkeit der Vergütung.** Nicht zuletzt ist zu erwähnen, dass strittig sein kann, wann die Vergütung des Spediteurs fällig wird. Es gibt verschiedene Auffassungen - zum einen gibt es die These, dass die Vergütung bei Abschluss des Vertrages zwischen Spediteur und Frachtführer fällig ist, zum anderen wird die Meinung vertreten, dass dem Spediteur ein Anspruch auf die Vergütung erst nach Vornahme der Beförderung zusteht. Aus diesem Grund ist zu empfehlen, die Fälligkeit der Vergütung des Spediteurs im Vertrag zu verankern.

Frachtvertrag

1. **Rechtsquellen.** Die rechtliche Ausgestaltung des Frachtvertrages ist auf alle Arten eines Transportes anwendbar. Das BGB beinhaltet auch keine besonderen Regelungen für eine multimodale Beförderung. Die einzige Ausnahme stellt die Verordnung der Regierung der Tschechischen Republik Nr. 1/2000 Slg. über die Beförderungsordnung für die öffentliche Eisenbahngüterbeförderung dar, in der die Pflichten im Rahmen des öffentlichen Eisenbahngüterverkehrs näher ausgeführt werden. Es ist aber zu beachten, dass die Tschechische Republik Mitgliedstaat verschiedener internationaler Übereinkommen ist, die Normen für Frachtverträge in der internationalen Güterbeförderung beinhalten. Es handelt sich um die Übereinkommen CMR, COTIF-CIM, CMNI, um das Warschauer und das Montrealer Übereinkommen und die Hamburger Regeln. Falls der Frachtvertrag in den Anwendungsbereich dieser Übereinkommen fällt, sind die dort beinhaltenen Regeln anzuwenden.
2. **Grundzüge und Inhalt des Vertrages.** Der Frachtvertrag wird im BGB in den §§ 2555 ff. geregelt. Durch den Frachtvertrag verpflichtet sich der Frachtführer, eine Sendung vom Absendungs-ort an den Bestimmungsort *zu befördern*, und der Absender verpflichtet sich, dem Frachtführer das vereinbarte Entgelt zu bezahlen. In jedem Frachtvertrag muss also der

Frachtführer mit dem Absender vereinbaren, dass sich der Frachtführer verpflichtet, die Sendung zu befördern, ferner welche Sendung befördert wird, woher und wohin die Beförderung befördert werden soll und dass der Absender dem Frachtführer für die Beförderung das vereinbarte Entgelt zu bezahlen hat. Falls die Höhe der Fracht nicht bestimmt wird, soll der Absender die Fracht in der üblichen Höhe leisten. Auch die Lieferfrist muss nicht vereinbart werden – in diesen Fällen ist der Frachtführer verpflichtet, die Beförderung ohne unnötige Verzögerung vorzunehmen. Das BGB verlangt für den Frachtvertrag *keine Schriftform*, es verlangt für den gültigen Abschluss des Frachtvertrages grundsätzlich auch nicht die Übergabe der Sendung durch den Absender an das Frachtführer. Der Frachtführer ist jedoch verpflichtet, dem Absender auf Verlangen die Übernahme der Sendung schriftlich zu bestätigen. Der Absender muss dem Frachtführer den Beförderungsauftrag auf Verlangen auch schriftlich bestätigen.

3. **Haftung.** Der Frachtführer ist verpflichtet, die Beförderung mit fachlicher Sorgfalt durchzuführen. Der Frachtführer haftet für Schäden an der Sendung, falls die Schäden in seiner Obhut entstanden sind. Die Obhut beginnt durch die Übernahme der Sendung und endet durch Ablieferung derselben. Das BGB beinhaltet leider keine Regelung, wer zum **Verladen und Entladen** des Gutes verpflichtet ist (wie diese Regeln z.B. im § 412 des deutschen HGB verankert sind). Den Vertragsparteien ist also zu empfehlen, dass sie diese Frage im Frachtvertrag näher regeln. Die Haftung des Frachtführers für direkte Schäden an der Sendung ist *objektiv*, somit ist unerheblich, ob der Frachtführer die Entstehung des Schadens verschuldete oder nicht. Der Frachtführer kann sich *von der Haftung befreien*, falls er nachweist, dass der Schaden aus einem oder mehreren Gründen gemäß § 2566 BGB entstand. Der Frachtführer kann sich darauf berufen, dass der Schaden vom Absender, Empfänger oder Eigentümer der Sendung verursacht wurde, oder dass der Schaden durch einen Mangel oder die Natur der Sendung (einschließlich eines üblichen Verlustes) verursacht wurde. Ferner kann sich der Frachtführer darauf berufen, dass er den Schaden auch bei Aufwendung der fachlichen Sorgfalt nicht abwenden konnte, oder dass die Verpackung mangelhaft war. Eine mangelhafte Verpackung befreit den Frachtführer nur, wenn er den Absender bei der Übernahme der Sendung zur Beförderung auf den Mangel hingewiesen hat, was der Frachtführer auch beweisen muss. Konnte der Frachtführer die Mängel der Verpackung nicht feststellen, muss der Frachtführer diese Umstände auch beweisen. Die Haftung des Frachtführers kann nicht eingeschränkt werden, eine Ausweitung der Haftung des Frachtführers durch die Vertragsparteien ist jedoch möglich.
4. **Aktuelle Probleme.** Mit der Anwendung der neuen Regeln zum Frachtvertrag im BGB entstehen in der täglichen Praxis diverse Probleme. Es ist z.B. strittig, *wie detailliert die Sendung im Frachtvertrag beschrieben* werden muss. Auch im Rahmen des BGB gilt unseres Erachtens die Schlussfolgerung des Obersten Gerichtshofes der Tschechischen Republik, dass eine allgemeine Beschreibung der Sendung, wie z.B. „Sendung: Blumen“ nicht genügt (Urteil des Obersten Gerichtshofes der Tschechischen Republik, AZ 23 Cdo 2704/2009, vom 25.11.2009). Fraglich ist ferner, welche Ausgaben in der Fracht beinhaltet werden. Die Fachliteratur räumt vorsichtig ein, dass der Frachtführer in einigen Fällen einen *Anspruch auf Ersatz weiterer Leistungen (Aufwendungen)* durch den Absender hat, eine komplexere Rechtsprechung und Lehre, wie z.B. in Deutschland zum § 420 HGB existieren, fehlen in der Tschechischen Republik jedoch bisher. Da kaum vorhersehbar ist, welche unerwarteten Ausgaben dem Frachtführer während der Beförderung entstehen könnten, ist es ratsam, diesen Aspekt im Frachtvertrag zumindest elementar zu regeln (z.B. durch Festlegung, welche Ausgaben durch die Fracht nicht gedeckt sind, wie die Vertragsparteien vorgehen sollen, falls unerwartete Ausgaben entstehen usw.).

5. **Haftungshöchstsummen.** Bisher wurde auch nicht geklärt, ob die Vertragsparteien des Frachtvertrages eine Limitierung der Schadensersatzhöhe vereinbaren können, wie z.B. Art. 23 CMR formuliert. Hierzu gibt es verschiedene Ansichten, jedoch besagt die leicht überwiegende Meinung der Fachöffentlichkeit, dass den Vertragsparteien diese Möglichkeit zusteht. Diese Auffassung wurde jedoch durch die Rechtsprechung bisher noch nicht bestätigt. Es ist anzumerken, dass das BGB selbst keine gesetzliche Limitation eines Schadensersatzes (ähnlich wie z.B. Art. 23 CMR) vorsieht.
6. **Aktivlegitimation zum Schadensersatz.** Es ist zu beachten, dass es zumeist der Empfänger ist, der einen Schadensersatz verlangen kann. Falls der Empfänger die Herausgabe der Sendung nach deren Zugang an den Bestimmungsort bzw. nach Ablauf der Zeit, zu dem die Sendung an den Bestimmungsort zugehen sollte, verlangt, stehen die Rechte auf Schadensersatz an der Sendung dem Empfänger und nicht mehr dem Absender zu. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die tschechische Rechtsprechung diese Regel auch auf Beförderungen nach dem CMR bezieht, was bedeutet, dass das Recht, Schadensersatz in der internationalen Straßenbeförderung nach CMR zu verlangen, nach der Zustellung der Sendung laut tschechischer Rechtsprechung dem Empfänger zusteht (z.B. Urteil des Obersten Gerichtshofes der Tschechischen Republik, AZ 23 Cdo 888/2011, vom 30. 1.2013).
7. **Fristen.** Die Forderung nach Ersatz eines direkten Schadens an der Sendung wird mit einer quasi-Abschlussfrist von 6 Monaten verbunden. In diesem Zeitraum muss die Person, die den Schadensersatz verlangt, den Anspruch gegenüber dem Frachtführer geltend machen. Tut sie dies nicht, kann der Frachtführer vor Gericht geltend machen, dass der Anspruch nicht rechtzeitig gültig erhoben wurde und das Gericht würde den Anspruch dann ablehnen.
8. **Bürgschaft des Empfängers.** Durch die Annahme der Sendung wird der Empfänger Bürge des Absenders für Forderungen des Frachtführers aus dem Beförderungsvertrag. Der Empfänger ist von der Bürgschaft befreit, falls er nachweist, dass er von den Forderungen des Absenders keine Kenntnis hatte und auch nicht haben konnte. Durch die Annahme der Sendung entsteht eine Bürgschaft des Empfängers für Forderungen, die der Spediteur aus dem Speditionsvertrag gegen den Versender hat, falls der Empfänger von den Forderungen Kenntnis hatte oder haben konnte.

Lohnfuhrvertrag

1. **Rechtsquellen.** Im tschechischen BGB sind ferner Normen für Charter-Verträge beinhaltet. Die §§ 2582 ff. regeln einen sog. „Vertrag über das Betreiben eines Verkehrsmittels“, der einem Lohnfuhrvertrag entspricht. Die rechtliche Gestaltung dieses Vertrages ist sehr kurz gehalten, subsidiär gelten hier auch die Normen für den Frachtvertrag.
2. **Grundzüge und Inhalt des Vertrages.** Durch einen Lohnfuhrvertrag verpflichtet sich der Betreiber, das vom Auftraggeber spezifizierte Frachtgut zu befördern und zu diesem Zweck mit dem vereinbarten Fahrzeug mindestens eine Fahrt oder innerhalb des vereinbarten Zeitraums mehrere Fahrten mit diesem Fahrzeug zu unternehmen. Der Auftraggeber verpflichtet sich, dem Betreiber für seine Leistung eine Vergütung zu bezahlen. In jedem Lohnfuhrvertrag muss also das Fahrzeug bestimmt werden, der Betreiber muss sich verpflichten, das Frachtgut mit diesem Verkehrsmittel zu befördern (ein Lohnfuhrvertrag ist nach tschechischem Recht nicht auf die Beförderung von Personen anwendbar), wozu er eine oder mehrere Fahrten unternehmen sollte. Diese Leistung ist dann als entgeltlich zu vereinbaren. Auch für diesen Vertrag schreibt das tschechische BGB *keine Schriftform* vor, jedoch ist ratsam, diesen Vertrag schriftlich abzuschließen.
3. **Haftung.** Anders als im Fall eines Frachtvertrages ist der Gegenstand des Vertrages nicht eine Sendung, sondern ein Verkehrsmittel. Dies bedeutet, dass der Betreiber vor allem für den

Zustand des Verkehrsmittels haftet. Der Betreiber haftet konkret für die Betriebsfähigkeit des Verkehrsmittels zu der vereinbarten Fahrt als auch für seine Nutzungsfähigkeit für die vereinbarte Beförderung. Er ist verpflichtet, eine geeignete Besatzung, Kraftstoffe oder Treibstoffe sowie weitere erforderliche Sachen für das Verkehrsmittel zu besorgen. Falls der Betreiber seinen oben beschriebenen Pflichten nicht nachkommt, haftet er für einen daraus entstandenen Schaden. Von dieser Haftung kann sich der Betreiber nur befreien, falls er nachweist, dass er die Untauglichkeit des Verkehrsmittels auch bei Wahrung der erforderlichen Sorgfalt nicht vorhersehen konnte.

4. **Praktische Probleme.** Die meisten Probleme entstehen in der Praxis daraus, dass die Vertragsparteien nicht wissen, welchen Vertrag sie eigentlich abschließen. In manchen Fällen ist es objektiv schwierig zu beurteilen, ob die Vertragsparteien einen Frachtvertrag, einen Lohnfuhrvertrag oder einen Vertrag über Miete eines Verkehrsmittels (§ 2321 ff. BGB) abgeschlossen haben. Wie bereits erwähnt, ist der Vertragsgegenstand des Lohnfuhrvertrages das Verkehrsmittel selbst - nicht jedoch die Sendung. Es genügt jedoch, wenn das Verkehrsmittel in dem Vertrag als Typ bestimmt wird (z.B. Urteil des Obersten Gerichtshofes der Tschechischen Republik, AZ 23 Cdo 3021/2009, vom 25.2.2010). Die konkrete Bestimmung des Verkehrsmittels z.B. durch Kennzeichen ist nicht notwendig. Weitere Probleme entstehen durch die subsidiäre Anwendung der Bestimmungen für den Frachtvertrag. In der Lehre herrscht leider keine Einigkeit darüber, wie weit sich die Anwendung dieser Normen auf einen Lohnfuhrvertrag bezieht, daher ist ratsam, möglichst viele Fragen in dem Vertrag zu regeln.

Zusammenfassung

Die Normen des Bürgerlichen Gesetzbuches der Tschechischen Republik könnten im Rahmen der internationalen Güterbeförderung grundsätzlich in zwei Situationen zur Anwendung kommen. Die Vertragsparteien eines Frachtvertrages, eines Speditionsvertrages oder eines Lohnfuhrvertrages können das tschechische Recht als anwendbares Recht wählen. Dies kann erfolgen, wenn die wirtschaftlich stärkere Partei aus der Tschechischen Republik kommt, oder sie einen wichtigen Grund dafür hat, warum sich der Vertrag nach den Normen des tschechischen Privatrecht richten soll. Eine zweite Möglichkeit stellen Situationen dar, in denen die Vertragsparteien gar keine Wahl eines Rechtes treffen – hier kann das zuständige Gericht unter Zugrundelegung der Normen des Internationalen Privatrechtes zu der Schlussfolgerung kommen, dass das tschechische Privatrecht auf den Vertrag anwendbar ist. In beiden obengenannten Situationen ist jedoch erforderlich, dass auf die Beförderung kein internationales Übereinkommen (CMR, CMNI usw.) Anwendung findet, oder es sich um eine Beantwortung von Fragen handelt, die in internationalen Übereinkommen nicht geregelt sind (wie z.B. Fracht, Verladen und Entladen, Abschluss des Vertrages usw.).

Das Bürgerliche Gesetzbuch der Tschechischen Republik weist in seinen Normen für den Frachtvertrag, den Speditionsvertrag oder den Lohnfuhrvertrag zahlreiche Stellen auf, deren Auslegung nicht eindeutig ist. Andererseits bietet diese Rechtsvorschrift auch relativ breiten Raum für Vereinbarungen der Vertragsparteien zu Punkten, bei denen eine Unsicherheit entstehen könnte. Sind die Vertragsparteien der Ansicht, dass das tschechische Recht auf ihren Vertrag anwendbar ist, empfehlen wir den Parteien beim Abschluss des Vertrages, Spezialisten für diese Problematik beratend hinzuzuziehen. Durch eine rechtlich korrekte Regelung der vertraglichen Dokumentation können unliebsame Überraschungen zumindest minimiert werden.

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S.

JUDr. Eva Kaas Zahořová, Ph.D., LL.M.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.

*Rödl & Partner, advokáti, v.o.s.
Prag, Tschechische Republik*

Rödl & Partner