

## ***Anwendung der CMR für den Güterverkehr in der Tschechischen Republik***

Bereits seit mehr als sechzig Jahren werden Beförderungsverträge für den internationalen Güterverkehr auf Straßen durch die Vereinbarung CMR geregelt (d.h. die Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen). Eine ganze Reihe europäischer Staaten hat sich in dieser Zeit dazu entschlossen, die CMR auch für die Regelung des Beförderungsvertrages im Binnenverkehr zu nutzen. Zu diesen Staaten wird ab dem 1.1.2019 wahrscheinlich auch die Tschechische Republik zählen. Zu diesem Tag wird nämlich die Novelle Nr. 304/2017 Slg. in Kraft treten, mit der in das Straßenverkehrsgesetz Nr. 111/1994 Slg. der Tschechischen Republik (nachfolgend nur „Straßenverkehrsgesetz“) u.a. der neue § 9a eingefügt wird. Auf Grundlage dieser Bestimmung sollen einige Teile der CMR auch für die innerstaatliche Beförderung von Gütern auf Straßen angewendet werden und als *lex specialis* die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches Nr. 89/2012 Slg. der Tschechischen Republik (nachfolgend nur „Bürgerliches Gesetzbuch“) konkretisieren. Diese Regelung kann für ausländische Unternehmer vor allem in Fällen von Bedeutung sein, in denen es sich um Kabotagebeförderungen im Rahmen Tschechiens handelt oder in denen ausländische Transportunternehmer tschechische (Tochter-) Gesellschaften gegründet haben, die in Tschechien innerstaatliche Straßengüterbeförderungen ausführen. Welche Änderungen der rechtlichen Regelung eines Güterverkehrs auf Straßen in der Tschechischen Republik zu Beginn des kommenden Jahres zu erwarten sind und welche Probleme in der Praxis hieraus erwachsen können, versuchen wir im vorliegenden Artikel zu beschreiben.

### ***Umfang der Nutzung der CMR im innerstaatlichen Verkehr***

Die neue tschechische Regelung gleicht der österreichischen gesetzlichen Regelung, konkret § 439a des österreichischen Unternehmensgesetzbuches (UGB). Gegenüber der österreichischen weist die tschechische Regelung jedoch bestimmte Besonderheiten auf - § 9a Straßenverkehrsgesetz der Tschechischen Republik, in gültiger Fassung, führt folgende aus: *„...Die Bestimmungen über den Abschluss und die Ausführung eines Beförderungsvertrages, die Haftung des Frachtführers, Reklamationen und eine Klage sowie über eine durch aufeinanderfolgende Frachtführer ausgeführte Beförderung gemäß dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) finden im innerstaatlichen Straßengüterverkehr sinngemäß Anwendung auf einen Vertrag über die Beförderung einer Sache, auf Rechte und Pflichten bei der Beförderung einer Sache, auf den Ersatz eines bei der Beförderung der Sache entstandenen Schadens und auf die Haftung der einzelnen Frachtführer bei der Beförderung von Sachen, zu deren Ausführung sich mehrere Frachtführer zusammengeschlossen haben.“*

Die gute Absicht wird jedoch bereits gleich in der Einleitung dadurch getrübt, dass aus der durch den tschechischen Gesetzgeber gewählten Konstruktion nicht auf den ersten Blick klar hervorgeht, in welchem Umfang die CMR im Rahmen des innerstaatlichen Güterverkehrs auf Straßen Anwendung findet. Gemeint ist wahrscheinlich in diesem Fall die Anwendung der einzelnen Kapitel der CMR, deren Bezeichnungen in § 9a angeführt sind (also Abschluss und Ausführung eines Beförderungsvertrages, Haftung des Frachtführers, Reklamation und Klagen etc. Es ist jedoch auch nicht ganz die Auslegung ausgeschlossen, dass einzelne Regelungen der CMR anwendbar sein werden, die inhaltlich die im § 9a geregelten Fragen betreffen. Diese Ansichten sind aktuell gelegentlich zu hören, vor allem jedoch von Juristen, die sich eher selten mit dem Transportrecht befassen). Diese Bestimmungen werden ab dem 1.1.2019 nur für den innerstaatlichen Güterverkehr auf Straßen herangezogen werden, nicht jedoch auf andere Arten einer innerstaatlichen Beförderung (mit der Eisenbahn, kombinierte Beförderungen etc.) angewendet, wie dies in der Praxis irrtümlich angenommen werden könnte; ebenso auch nicht als ergänzendes nationales Recht für internationale Beförderungen. Unter einem innerstaatlichen

Güterverkehr auf Straßen ist im Sinne des § 2 Straßenverkehrsgesetz der Tschechischen Republik insbesondere eine Beförderung zu verstehen, bei der Sachen oder Tiere mit Straßenfahrzeugen auf Straßen oder gegebenenfalls über ein freies Gelände befördert werden, wobei der Ausgangsort und der Zielort der Beförderung auf dem Territorium eines Staates liegen.

Was aus der Fassung auch nicht klar hervorgeht, ist, ob die Regelung anwendbar ist, falls ein Beförderungsvertrag abgeschlossen wurde, in dem die Art der Beförderung als innerstaatliche Straßengüterbeförderung festgelegt wurde, oder falls die Beförderung tatsächlich als innerstaatliche Straßengüterbeförderung erfolgt, ohne als solche auch im Vertrag vereinbart worden zu sein. Auch mit Rücksicht auf Sinn und Zweck der gegenständlichen Regelung, die wichtige Teile der CMR übernommen hat (wenngleich ohne Art. 1 CMR), sind die Autoren dieses Artikels der Auffassung, dass die Absicht bestand, auch die Prinzipien des Art. 1 CMR zu übernehmen und also eine vertragliche Anwendung einzuführen. Eine umgekehrte Auslegung ist jedoch auch nicht gänzlich auszuschließen; welche Auslegung sich letztendlich durchsetzen wird, wird die künftige Rechtsprechung zeigen. Dies ist sehr wichtig für eine Beantwortung auch anderer Probleme, wie z.B. der Frage, ob und inwieweit die Regelung eine Anwendung auf einen Spediteur für feste Kosten findet.

### ***Dispositiver Charakter der Regelung***

Im Gegensatz zu der Regelung im § 439a des österreichischen Unternehmensgesetzbuches (UGB) wurde Art. 41 CMR (höchstwahrscheinlich) nicht in die gegenständliche tschechische Regelung übernommen. Auch unter Berücksichtigung von § 1 des tschechischen BGB ist die Regelung daher nicht zwingend. Im Sinne § 1 des tschechischen BGB gilt Folgendes: *Wenn dies das Gesetz nicht ausdrücklich verbietet, können die Personen ihre Rechte und Pflichten abweichend vom Gesetz vereinbaren; verboten sind Vereinbarungen, die gegen die guten Sitten, die öffentliche Ordnung oder das Recht betreffend die Stellung von Personen, einschließlich des Rechts auf Persönlichkeitsschutz verstoßen.*

Diese Tatsache hat eine wichtige Auswirkung auf eine mögliche Formulierung des Beförderungsvertrages, unter anderem auf die Formulierung von Fragen der Haftung des Frachtführers. Einige tschechische Frachtführerverbände sind der Auffassung, dass die übernommene Regelung auch im tschechischen Recht zwingend sein sollte, überzeugende Argumente für diese Position fehlen jedoch bis heute.

### ***Abschluss und Ausführung eines Beförderungsvertrages***

Im innerstaatlichen Verkehr soll somit ab dem 1.1.2019 (neben den unten angeführten) auch Kapitel III der CMR Anwendung finden. Die Bezeichnung dieses Kapitels ist in gewisser Hinsicht irreführend, da die CMR selbst keine Regeln für den Abschluss eines Beförderungsvertrages beinhaltet und im gegenständlichen Kapitel vor allem der Frachtbrief thematisiert wird. Ab dem 1.1.2019 wird daher für innerstaatliche Beförderungen von Gütern die Regelung eines Frachtbriefes in Einklang mit der CMR gelten, und zwar sowohl bezüglich der inhaltlichen Erfordernisse als auch der Wirkungen eines Frachtbriefes, wobei der Frachtbrief bis zum Beweis des Gegenteils vor allem ein Beleg für den Abschluss eines Beförderungsvertrages und die Übernahme der Sendung durch den Frachtführer ist. Da eine Regelung zum Frachtbrief im Bürgerlichen Gesetzbuch der Tschechischen Republik fehlt, ist die Übernahme der Regelung der CMR eindeutig positiv zu bewerten.

Ab dem 1.1.2019 wird für innertschechische Beförderungen von Gütern auf Straßen ferner das Verfügungsrecht gemäß § 2559 des Bürgerlichen Gesetzbuches durch die Regelung der CMR ersetzt. Hierdurch werden nicht nur die möglichen Verfügungshandlungen ausgeweitet, deren Ausführung der Versender oder der Empfänger vom Frachtführer verlangen können, sondern dem Frachtführer entsteht auch die Pflicht, Weisungen für den Fall einzuholen, dass die Erfüllung des Beförderungsvertrages im

Verlauf der Beförderung unmöglich oder aber eine Zustellung der Lieferung unmöglich wird. Frachtführer werden auch ganz neu die Möglichkeit haben, im Sinne des Art. 16 CMR nach den Bedingungen dieses Artikels, das Gut sofort auszuladen oder zu verkaufen.

### ***Haftung des Frachtführers***

Die größte Änderung besteht jedoch in einer Änderung der Konzeption der Haftung eines Frachtführers für eine Beschädigung der Sendung, für ihren Verlust oder für eine Verspätung bei der Ablieferung. Eine grundsätzliche Bedeutung wird in diesem Fall Art. 17 der CMR haben, nach der der Frachtführer für einen Schaden infolge einer Beschädigung der Sendung, ihres Verlustes und gegebenenfalls infolge einer Verspätung bei der Ablieferung zwar objektiv haftet, also ungeachtet des Verschuldens, er andererseits jedoch durch eine Reihe an Gründen – bei Nachweis derselben – von einer Haftung befreit ist. Diese Befreiungsgründe können in zwei Kategorien unterteilt werden, und zwar in privilegierte (Art. 17 Abs. 4) und nicht privilegierte (Art. 17 Abs. 2). Während bei der zweiten Gruppe an Befreiungsgründen der Nachweis des Frachtführers gefordert wird, dass der Schaden aus einem dieser Gründe entstand, genügt im Fall der privilegierten Befreiungsgründe, dass der Frachtführer allgemein nur die Möglichkeit nachweist, dass der Schaden aus einem solchen Grund entstand. Die Auflistung der Befreiungsgründe gemäß Art. 17 der CMR tritt somit an die Stelle der Befreiungsgründe gemäß § 2566 Abs. 1 bis 3 des Bürgerlichen Gesetzbuches der Tschechischen Republik. Es lässt sich sagen, dass der Frachtführer im innerstaatlichen Straßengüterverkehr ab dem 1.1.2019 mehrere Befreiungsgründe zur Verfügung hat. Diese Befreiungsgründe sind für ihm günstiger als vor dem 1.1.2019, vor allem im Falle der privilegierten Gründe, die im BGB überhaupt nicht geregelt sind. Die Beweislast im Sinne des Art. 18 CMR ist für den Frachtführer vom 1.1.2019 ebenfalls deutlich vorteilhafter als nach dem BGB.

§ 9a greift in die Höhe eines Schadensersatzes bzw. einer Entschädigung ein: Während gemäß dem Bürgerlichen Gesetzbuch der Tschechischen Republik ein Frachtführer unbeschränkt für einen Schaden an einer Sendung im Umfang eines Sachschadens an der Sendung an sich haftet und er im Rahmen der allgemeinen Schadensersatzregelung unbeschränkt auch für einen Schaden infolge einer Nichteinhaltung von Lieferfristen haftet, werden ab dem 1.1.2019 für einen Frachtführer Obergrenzen gelten, die aus Art. 23 CMR folgen. Diese Bestimmungen formulieren, dass eine Entschädigung jedoch 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen darf. Oder aber sind Obergrenzen eher im Rahmen des § 9a nach Goldfranken festgelegt, da die Regelung des §9a leider das erste Protokoll zum CMR Abkommen nicht übernommen hat (§ 439a des österreichischen UGB setzt sich demgegenüber mit demselben Problem auseinander und bestimmt ausdrücklich, dass auch in der innerstaatlichen Regelung das SDR-Protokoll gilt). Wenn die Lieferfrist überschritten ist, hat der Frachtführer dafür eine Entschädigung nur bis zur Höhe der Fracht zu leisten. Diese Obergrenzen gelten nicht, sofern der Frachtführer den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig (wie die tschechischen Gerichte in Bezug auf den Art. 29 CMR judiziert haben) verursachte, oder falls der Versender mit dem Frachtführer vereinbarte, dass er im Frachtbrief einen höheren Wert der Sendung oder aber ein besonderes Interesse an der Lieferung angibt und er zugleich einen vereinbarten Zuschlag zur Fracht bezahlt.

### ***Reklamationen und Klagen***

Die Bestimmung des § 9a des Straßenverkehrsgesetzes der Tschechischen Republik hat Auswirkungen insbesondere auch auf Fristen und auf die Geltendmachung von Ansprüchen. Eine weit größere Bedeutung wird eine Reklamation haben, also eine Mitteilung von Vorbehalten an den Frachtführer zum Zustand der Sendung zum Zeitpunkt ihrer Ablieferung. Auch im innerstaatlichen Güterverkehr auf Straßen wird ab dem 1.1.2019 gelten, dass Vorbehalte, wenn es sich um äußerlich erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens bei der Ablieferung des Gutes oder, wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Ablieferung geltend gemacht werden müssen.

Anderenfalls wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass der Empfänger das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat. Haben Empfänger und Frachtführer den Zustand des Gutes überprüft, so ist gemäß der neuen rechtlichen Regelung der Gegenbeweis gegen das Ergebnis der Überprüfung nur zulässig, wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt und der Empfänger binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage erneut nicht mitgerechnet, nach der Überprüfung an den Frachtführer schriftliche Vorbehalte gerichtet hat. Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist kann nur gefordert werden, wenn binnen einundzwanzig Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, an den Frachtführer ein schriftlicher Vorbehalt gerichtet wird – hierbei handelt es sich um eine Präklusion des Anspruchs. Neu wird auch bei einer innertschechischen Beförderung von Gütern auf Straßen gelten, dass die Verjährungsfrist ein Jahr beträgt, jedoch mit einem unterschiedlichen Zeitpunkt des Einsetzens der Verjährungsfrist bei verschiedenen Ansprüchen. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist jedoch drei Jahre.

Unklar ist derweil, ob und ggf. inwieweit auch weiterhin die Regelung des § 2569 BGB Anwendung findet. Gemäß § 2569 gilt Folgendes: *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.* Die Autoren dieses Artikels sind der Auffassung, dass die Regelung von Reklamationen in dem CMR als *lex specialis* zum BGB genug und hinreichend komplex ist und deswegen im Rahmen des Anwendungsumfanges des § 9a § 2569 BGB keine Anwendung mehr findet. Eine gegensätzliche Auslegung in der Zukunft seitens der tschechischen Gerichte ist aber auch nicht ganz ausgeschlossen, da Entscheidungen der tschechischen Gerichte in Fragen der Anwendung der allgemeinen Rechtsregelung als subsidiäre Regelung in Bezug auf die spezielle Rechtsregelung unvorhersehbar und unklar sind<sup>1</sup>.

### **Fazit**

Obwohl das Bemühen um eine Vereinheitlichung der rechtlichen Grundlagen für internationale und nationale (tschechische) Beförderungen positiv gesehen werden kann, vor allem mit Blick auf die Tatsache, dass die bisherige Regelung des Beförderungsvertrages laut dem Bürgerliches Gesetzbuch der Tschechischen Republik als völlig unzureichend gewertet werden muss, so können jedoch auch die schwachen Seiten des neuen § 9a des Straßenverkehrsgesetzes der Tschechischen Republik nicht außer Acht gelassen werden. Vor allem ist unklar, ob auch im innerstaatlichen Verkehr der zwingende Charakter der Bestimmungen der CMR erhalten bleibt, unklar ist ferner, ob der Frachtführer für das Handeln seiner Arbeitnehmer, Vertreter oder Bevollmächtigten gemäß den Regelungen der CMR oder aber den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches der Tschechischen Republik haftet. Aus der gegenständlichen Konstruktion geht des Weiteren nicht eindeutig hervor, ob auf innerstaatliche Beförderungen die CMR im ursprünglichen Wortlaut oder in der Fassung der Änderungsprotokolle,

---

<sup>1</sup> Siehe auch Urteil des Obersten Gerichtshofes **AZ.: 22 Cdo 2097/2001**, vom 12.3.2003

*Über eine sich ausschließende Beziehung zwischen einem speziellen Gesetz und einer speziellen Regelung kann nur in Fällen gesprochen werden, in denen sich der Umfang der Regelung dieser Gesetze aus Sicht ihrer zeitlichen, persönlichen und gegebenenfalls örtlichen Wirkung zumindest in gewissen Maße überschneidet, und wo es sich um eine Regelung rechtlicher Verhältnisse identischer Natur handelt (sachliche Zuständigkeit der rechtlichen Normen). Gesetze, die sich als spezielle und als allgemeine Regelung gegenüber stehen, müssen also zumindest in einem Teil ihrer Regelung für denselben Zeitraum und das selbe territoriale Gebiet gültig wirksam sein und müssen gleiche Rechte und Pflichten derselben Rechtsträger regeln.*

denen die Tschechische Republik beigetreten ist, anzuwenden ist. Nicht zuletzt kann bei der Anwendung der Bestimmungen der CMR das Problem auftreten, dass diese Bestimmungen laut § 9a des Straßenverkehrsgesetzes „analog“ herangezogen werden sollen – hier stellt sich dann die Frage, in wie weit die Gerichte bei innerstaatlichen Beförderungen von der Auslegung der CMR für internationale Beförderungen abweichen werden. Erst die praktische Anwendung des § 9a des Straßenverkehrsgesetzes wird zeigen, ob das gewählte Vorgehen richtig war oder ob das tschechische Transportrecht einer tiefgreifenden Überarbeitung bedarf. Für die Praxis kann jedoch empfohlen werden, die oben beschriebenen grundlegenden Änderungen zur Kenntnis zu nehmen und sowohl die vertragliche Dokumentation als auch die Praxis der Anfrage, der Bestellung und der Bestätigung einer Bestellung von Beförderungen entsprechend anzupassen.

JUDr. Alice Kubová Bártková, M.E.S.

JUDr. Jiří Lojda, LL.M. EUR., Ph.D.

*Rödl & Partner, advokáti, v.o.s.*

*Prag, Tschechische Republik*

## Rödl & Partner