

Gesetze in MOE-Ländern vorab studieren

Trotz EU-Mitgliedschaft gibt es feine Unterschiede im Transportrecht.

Von Eckhard Boecker

Mittel- und Osteuropa (MOE) ist für Westeuropa zu einem wirtschaftlich interessanten Marktfeld geworden – auch für die deutsche Speditions- und Transportbranche. Doch das Transportrecht in den MOE-Ländern unterscheidet sich in vielen Punkten von den hiesigen Bestimmungen – auch in den Staaten, die heute zur EU gehören, wie zum Beispiel in Polen und der Tschechischen Republik. Einige Beispiele aus diesen beiden Ländern sollen dies verdeutlichen.

In nahezu allen Staaten Osteuropas gilt das Genfer Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr (CMR). Dies zumindest dann, wenn die Voraussetzungen des Artikels 1 CMR er-

z. Diesellizenzen werden für einen Zeitraum von mindestens zwei und maximal 50 Jahren erteilt. Dazu muss der Transportunternehmer einen Antrag bei der zuständigen Behörde stellen. Um die begehrte Lizenz zu bekommen, muss er – ähnlich wie in Deutschland – für die Genehmigung nach dem Güterkraftverkehrsgesetz bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Dabei geht es unter anderem um die Fachkompetenz sowie um die finanzielle Leistungsfähigkeit.

Anders als in Deutschland müssen in Polen aber auch Speditionen über eine Lizenz für inländische Gütertransporte verfügen, um ihre Leistungen anbieten zu können. Lehnt die zuständige Behörde es ab, die Lizenz zu erteilen, kann der Antragsteller dieser Entscheidung binnen 14 Tagen widersprechen.

ZGB regelt Frachtrecht in Polen. Der Beförderungsvertrag ist in Polen im Artikel 774 Zivilgesetzbuch (ZGB) geregelt. Darin heißt es, dass sich der Transportunternehmer verpflichtet, auf der Basis eines Transportauftrags Personen und/oder Handelswaren gegen Entgelt zu befördern. Den Speditionsvertrag regelt der Artikel 794 ZGB.

Eines der wichtigsten Kapitel eines jeden Transportrechts, ist die Verkehrshaftung des Transportunternehmers beziehungsweise des Speditors. In Polen ist im Artikel 801 ZGB die Schadenersatzpflicht des Speditors aufgrund von Sendungsverlusten oder -beschädigungen geregelt. Dabei darf der Schadenersatz den „gewöhnlichen Ladungswert“ grundsätzlich nicht überschreiten, ausgenommen der Güterschaden resultiert aus grober Fahrlässigkeit.

Die polnische Gerichtspraxis definiert den „gewöhnlichen Wert“ wie folgt: Wird nur ein Teil der Ladung beschädigt oder ist nur ein Teilverlust der Ladung zu beklagen, so darf der Schadenersatz den Wert des beschädigten/verlorenen Teilmittels nicht überschreiten. In Polen haftet der Spediteur für besonders hochwertige Güter (zum Beispiel Wertpapiere) nur dann, wenn die Eigenschaften der Wa-



Foto: Carlo Weidmann

ren bei Vertragsabschluss vom Transportkunden angezeigt wurden.

Folgeschäden nicht geregelt. Eine Haftpflicht für Folgeschäden aufgrund einer Transportzeitverzögerung ist nicht gesetzlich geregelt. Ein solcher Anspruch kann in Polen nur dann erfolgreich durchgesetzt werden, wenn der Spediteur die Umstände zu verantworten hat. Der Spediteur in Polen haftet dann, wenn er nach Artikel 472 ZGB seiner Sorgfaltspflicht nicht ausreichend nachkommt.

Gemäß der gesetzlichen Grundlage liegt die Haftung des Speditors bei zwei Sonderziehungsrechten (SZR) pro Kilogramm der Bruttomasse sowie 50 000 SZR je Schadenereignis nach den polnischen Speditionsbedingungen. Der Spediteur hat in Polen – wie in Deutschland auch – die Möglichkeit, seine Haftung im Speditionsvertrag individuell festzulegen zu können. So kann zum Beispiel festgelegt werden, dass er nur in Fällen von grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz Schadenersatz leisten muss, nicht aber bei Leichtfertigkeit.

Anders als in Deutschland, haftet ein polnischer Spediteur nicht per se für seine Erfüllungsgehilfen, derer er sich bei der Umsetzung des Transportauftrages bedient. Allerdings steht er dann in der Verantwortung, wenn er sich eines Auswahlverschuldens schuldig gemacht hat.

HGB in Tschechien maßgeblich. Die wichtigsten Rechtsgrundlagen für das Fracht- und Speditionsgeschäft

in Tschechien sind im Handelsgesetzbuch (HGB) Nr. 513/1991 Slg. zu finden. Dieses Gesetz wird jedoch, wie in Deutschland auch, dann nicht angewendet, wenn aufgrund internationaler Verträge zwingenden Bestimmungen Vorrang einzuräumen ist. Dazu gehören beispielsweise im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr die CMR sowie im internationalen Luftfrachtgeschäft das Warschauer Abkommen (WA).

Anders als in Polen regelt das tschechische Gesetz auch Transportfristen. Ist keine Frist vereinbart, so gilt: Bei einer Beförderungstrecke unter 150 km beträgt die Transportfrist zwölf Stunden pro begonnenen 400 km. Dazu kommt jeweils eine Ausrüstungszeit von noch einmal zwölf Stunden.

Im HGB ist festgeschrieben, dass der Frachtführer grundsätzlich voll für einen Schaden haftet. Damit ist er im Vergleich zu vielen Frachtführern anderer europäischer Staaten signifikant benachteiligt. Er kann aber Begrenzungen individuell vereinbaren.

Grundsätzlich beträgt die Verjährungsfrist für Schadenansprüche, die sich nach den Paragraphen 397 und 399 HGB zu bemessen haben, vier Jahre. In Deutschland beträgt sie für Schäden aufgrund grober Fahrlässigkeit nach Paragraph 439 Handelsgesetzbuch (HGB) maximal drei Jahre. Ansprüche aufgrund von fahrlässigen Güterschäden oder verspäteter Zustellung verjähren wie in Deutschland nach Ablauf eines Jahres.

Wie diese Beispiele zeigen, gibt es Unterschiede im Transportrecht der verschiedenen EU-Länder besonders dort, wo die Vorschriften internationaler Verträge nicht angewendet werden müssen. Für nationale Transporte wird auch nationales Recht angewendet. Dieses weicht dann oft von den Haftungsgrundlagen internationaler Abkommen ab.

Deshalb ist es besonders wichtig, dass sich westeuropäische Transporter und Spediteure mit den Bestimmungen im jeweiligen Land vertraut machen. Dies gilt einmal mehr auch für das Speditions- und Transportrecht. Denn Allgemeingut ist quasi,

OST-VERKEHRE

Planen- und Kühl-LKW, Container- und Kombi-Verkehre



Robert Kukla GmbH
Internationale Spedition
München · Tel 089/74 74 80-0

...aktuelle Informationen unter
www.kukla-spedition.com
...ein Besuch lohnt sich, denn...

...Transport ist eine Frage des Kopfes

CARGO ONLINE SOFTWARE GMBH

- LUFTFRACHT
- SEEFACHT
- LAGERVERWALTUNG
- ZOLLABWICKLUNG (ATLAS)
- KOMPLETTE BRANCHEN-SOFTWARE
- INKLUSIVE KOMMUNIKATIONSANBINDUNGEN

CARGO ONLINE SOFTWARE GmbH
Zentrale Bremen
Telefon: 0421 43 68 80
Niederlassung Frankfurt
Telefon: 06102 36 55 01
info@cargo-software.de
www.cargo-online-software.de

füllt sind. Das ist auch der Fall, wenn Güter aus Polen oder der Tschechien Republik nach Deutschland befördert werden.

Polnische Unternehmen, die nationalen Straßengüterverkehr betreiben wollen, brauchen dafür eine Li-

dass für den verantwortlichen Betrieb bereits ein einziger Schadenfall richtig teuer werden kann. Das gilt vor allem dann, wenn im Schadenfall auskömmlicher Verkehrshaftungsversicherungsschutz fehlt und/oder beim physischen Schadenverursacher kein oder kein vollständiger Regress genommen werden kann. Vor dem Hintergrund, dass die Versicherungspolice vieler mittel- und osteuropäischer Transportunternehmen Schäden dem Grunde und der Höhe nach nur unzureichend deckt, ist dieser Punkt für den Auftraggeber von Logistik- und Transportdienstleistungen außerordentlich bedeutend.

DVZ 15.11.2008



Eckhard Boecker,
Manager Claims & Administration, APL Logistics, Warehouse Management Services Germany, Hamburg.

XXL TRANS

Großraum- und Schwertransporte, multimodal und ohne Umladung zwischen West- und Osteuropa.

Keine Sprachbarrieren!

Wir sprechen Russisch, Polnisch, Ukrainisch, Litauisch, Rumänisch, Italienisch, Englisch, Französisch und natürlich Deutsch.

XXL TRANS GmbH
Mallinckrodtstr. 320
D-44147 Dortmund
Telefon +49 (0)231 880 598-00
Fax +49 (0)231 880 598-20
E-Mail info@xxl-trans.de

CARGO TO THE MAXX

Wir haben Großes im Sinn!

Zuverlässigkeit und Kompetenz im XXL-Format.



Weitere Informationen unter: www.xxl-trans.de