

Ausgewählte Probleme der Haftung des  
Frachtführers nach dem CMR  
Übereinkommen aus Sicht des  
Transportrechts in Polen

Bergen, 3 Juni 2023

# DIE VORTRAGSGLIEDERUNG

1. Quellen des Transportrechts in Polen.
2. Internationales Transportrecht - die wichtigsten internationalen Rechtsakte.
3. Die Aktiv- und Passivlegitimation aufgrund eines Frachtvertrages.
4. Die ausgewählten Probleme der Haftung des Frachtführers nach dem CMR-Übereinkommen und dem polnischen Recht.
5. Die Abgrenzung Speditions- und Frachtvertrag.
6. Die Schadenshöhe – die Problematik der anderen Kosten.
7. Die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag.

# 1. Quellen des Transportrechts in Polen

In Polen gibt es keinen einzigen Rechtsakt, der alle Verkehrszweige in seinem Geltungsbereich regelt. Gegenwärtige Quellen des nationalen Transportrechts sind:

- Verkehrsgesetz vom 15. November 1984,
- Straßenverkehrsgesetz vom 6. September 2001,
- Gesetz über das Seerecht vom 18. September 2001,
- Postgesetz vom 23. November 2012,
- Luftfahrtgesetz vom 3. Juli 2002.

Das Straßentransportrecht ist gemäß der angenommenen Taxonomie in Polen kein eigenständiges Rechtsgebiet. Entsprechende Regelungen finden sich auch in anderen Rechtsgebieten, wie dem Zivil- und Verwaltungsrecht.

## 2. Internationales Transportrecht - die wichtigsten internationalen Rechtsakte

Derzeit sind die Bedingungen und Regeln für die Durchführung des grenzüberschreitenden Verkehrs im Zusammenhang mit dem Überschreiten der Grenzen des Sitzlandes des Unternehmens in zahlreichen internationalen Rechtsakten geregelt. Dazu gehören unter anderem:

- Übereinkommen über den Vertrag über die internationale Güterbeförderung im Straßenverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956,
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) von 1957,
- Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers,
- Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs,
- Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

### 3. Die Aktiv- und Passivlegitimation aufgrund eines Frachtvertrages (1)

Die Aktivlegitimation hat:

- die Person, die in dem Vertrag bestimmt ist, wie:
  - a) der Absender,
  - b) der Empfänger,
  - c) der Frachtführer,
- der Versicherer aufgrund von:
  - Abtretung,
  - Gesetzlichem Rechtsübergang.

### 3. Die Aktiv- und Passivlegitimation aufgrund eines Frachtvertrages (2)

#### Die Aktivlegitimation des Versicheres:

- **ex contractu - Abtretung** (der Art. 509 polnisches ZGB) – wichtig ist die Kausalitäterfordernis;
- **ex lege - Rechtsübergang** (der Art. 828 § 1 polnisches ZGB) – mit dem Tag der Zahlung der Entschädigung durch den Versicherer – wenn anders nicht vereinbart wird.

#### Die Passivlegitimation:

- die Partei, die in dem Frachtvertrag bestimmt ist, wegen der Verletzung oder der Nichterfüllung der vertraglichen Pflichten;
- der Versicherer (die Haftpflichtversicherung).

### 3. Die Aktiv- und Passivlegitimation aufgrund eines Frachtvertrages (3)

#### Die Haftung *in solidum*:

- nicht im polnischen ZGB reguliert;
- jeder Schuldner ist aufgrund einer eigenen Rechtsgrundlage zur Zahlung verpflichtet;
- das ist keine Gesamtschuldnerschaft.

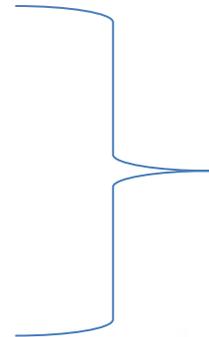
#### **Actio directa** - der Art. 822 § 4 des poln. ZGB:

*„Der Entschädigungsberechtigte aus einem vom Haftpflichtversicherungsvertrag umfassten Versicherungsfall kann den Anspruch direkt gegen den Versicherer geltend machen“.*

### 3. Die Aktiv- und Passivlegitimation aufgrund eines Frachtvertrages (4)

Passivlegitimation – die typische Beklagtenseite aufgrund eines Frachtvertrages:

- Der Beklagte 1 – der Frachtführer
- Der Beklagte 2 – der Versicherer



**Die Haftung  
*in solidum***

### 3. Die Aktiv- und Passivlegitimation aufgrund eines Frachtvertrages (5)

#### Die Regressklage des Frachtführers

Der Frachtführer, der einen anderen Unterauftragnehmer beauftragt, den Transport auszuführen, hat den Regressanspruch zu diesem Unterauftragnehmer nur dann, wenn er selbst den Schaden ersetzt hat (Urteil des Obersten Gerichts in Polen vom 22.11.2006, AktZ. V CSK 303/06).

## 4. Die ausgewählten Probleme der Haftung des Frachtführers nach dem CMR-Übereinkommen und dem polnischen Recht (1)

### Der Art. 17 Abs. 1 CMR-Übereinkommen:

*„Der Frachtführer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes, sofern der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt, sowie für Überschreitung der Lieferfrist“*

### Die Voraussetzungen der Haftung des Frachtführers (der Art. 17 Abs. 1 CMR):

1. der Schaden – gänzlicher oder teilweiser Verlust oder Beschädigung des Gutes;
2. der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und der Ablieferung
3. der Kausalzusammenhang zwischen den oben erwähnten Punkten,
4. die Schuld des Frachtführers.

## 4. Die ausgewählten Probleme der Haftung des Frachtführers nach dem CMR-Übereinkommen und dem polnischen Recht (2)

### Die Problematik der Anwendung des Art. 29 Abs. 1 CMR:

„Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht.“

### Die Problematik der Anwendung des Art. 29 CMR:

Wegfall der Haftungseinschränkungen des Frachtführers:

- die unbeschränkte Haftung richtet sich nach nationalem Recht des Vertragsstatuts, aus diesem Grund soll die Auslegung der Begriffe „Vorsatz“ und „die gleichgestellte Fahrlässigkeit“ nach nationalem Recht erfolgen (Prinzip *legis fori*) – der sogenannte **Entscheidungsspielraum** der Gerichte.
- Im polnischen Recht wird der Begriff „**Vorsatz**“ gleich mit **der groben Fahrlässigkeit** interpretiert (Art. 86 des polnischen Beförderungsgesetzes und Art. 788 § 1 und 3 polnisches ZGB, Urteil des Berufungsgerichts in Krakau vom 8.11.2012 AktZ. I ACa 963/12, Urteil des Berufungsgerichts in Bialystok vom 15.03.2006 AktZ. I ACa 48/06).

## 4. Die ausgewählten Probleme der Haftung des Frachtführers nach dem CMR-Übereinkommen und dem polnischen Recht (3)

### Die Auslegung der Begriffe im polnischen Recht:

1. Das vorsätzliche Verschulden– der Frachtführer will den Schaden verursachen (*dolus directus*) oder ist damit einverstanden, dass sein Handeln und Unterlassung den Schaden verursachen kann (*dolus eventualis*).
2. Die grobe Fahrlässigkeit – der Frachtführer missachtet die grundsätzlichen Vorsichtsmaßnahmen – die Bewertung im Lichte des Art. 355 § 1 polnisches ZGB:

„§ 1. Der Schuldner hat die in Verhältnissen der gegebenen Art allgemein erforderliche Sorgfalt zu beachten (erforderliche Sorgfalt). § 2. Die erforderliche Sorgfalt des Schuldners im Bereich der von ihm ausgeübten wirtschaftlichen Tätigkeit bestimmt sich unter Berücksichtigung des beruflichen Charakters dieser Tätigkeit“.

## 4. Die ausgewählten Probleme der Haftung des Frachtführers nach dem CMR-Übereinkommen und dem polnischen Recht (4)

### Die Auslegung der Begriffe im polnischen Recht:

**Beispiel:** die Änderung des im Vertrag bestimmten Transportwegs und Verlust der telefonischen Verbindung, wodurch die Ware nicht lokalisiert werden konnte – das Urteil des Berufungsgerichts in Białystok vom 15.03.2006, AktZ. I ACa 48/06.

Der Fall des Diebstahls der Ware auf dem Parkplatz vor dem Unternehmen des Empfängers (Urteil des Landgericht in Danzig vom 04.08.2011, AktZ. IX GC 274/10):

Der Beklagte beruffte sich auf den Art. 17 Abs. 2 CMR.

*„Der Frachtführer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“.*

## 4. Die ausgewählten Probleme der Haftung des Frachtführers nach dem CMR-Übereinkommen und dem polnischen Recht (5)

Der Fall des Diebstahls der Ware auf dem Parkplatz vor dem Unternehmen des Empfängers (Urteil des Landgericht in Danzig vom 04.08.2011, AktZ. IX GC 274/10):

Das Gericht stellte fest, dass die Liste der Voraussetzungen aus dem Art. 17 Abs. 2 nicht geschlossen ist (Urteil des Obersten Gerichts in Polen vom 17.11.1998, AktZ. III CKN 23/98). Aus diesem Grund müssen die allgemeinen Regeln hinsichtlich der Ausführung der Verpflichtung verwendet werden (die erforderliche Sorgfalt).

Das Gericht betonte, dass in diesem konkreten Fall der Frachtführer keine erforderliche Sorgfalt beachtet hat, denn die Ware hat einen grossen Wert und sollte besonders geschützt werden. Weitergehend, war die Transportsorganisation fehlerhaft geplant, denn der Frachtführer sollte früher die Möglichkeit prüfen, den LKW mit der Ware in der Nacht auf dem Gelände des Empfängers abzustellen. Es wurde auch festgestellt, dass der Frachtführer den Fahrer nicht darüber verwahrte, dass es viele Diebstähle/Räube von LKWs in Großbritannien gibt, insbesondere dass viele Informationen darüber veröffentlicht wurden.

## 5. Die Abgrenzung Speditions- und Frachtvertrag (1)

**Beide Verträge sind im polnischen ZGB reguliert:**

➤ **der Frachtvertrag – der Art. 774 des poln. ZGB:**

*„Durch den Frachtvertrag verpflichtet sich der Frachtführer im Tätigkeitsbereich seines Unternehmens zur entgeltlichen Beförderung von Personen oder Sachen“;*

➤ **der Speditionsvertrag – der Art. 794 § 1 des poln. ZGB:**

*„Durch den Speditionsvertrag verpflichtet sich der Spediteur im Tätigkeitsbereich seines Unternehmens, eine Sendung zu versenden oder anzunehmen oder andere Dienstleistungen, die mit ihrer Beförderung verbunden sind, gegen Entgelt zu erbringen“.*

## 5. Die Abgrenzung Speditions- und Frachtvertrag (2)

### Der Unterschied zwischen einem Frachtvertrag und einem Speditionsvertrag:

- a) Der Spediteur organisiert den Transport auf fremde Rechnung.
- b) Der Frachtführer bewirkt den Beförderungserfolg auf eigene Rechnung.

**Problematik:** die Vermischung der zwei Verträge im Geschäftsverkehr

### Die Unterschiedskriterien:

- Die Auslegung gemäss dem Art. 65 polnisches ZGB – die Willenserklärung.
- Entscheidend ist der Inhalt der Verpflichtung, nicht die Art der Tätigkeit (Urteil des Obersten Gerichts in Polen vom 6.10.2004, AktZ. I CK 199/04).
- Der Speditionsvertrag liegt nur vor, wenn der Kern der Verpflichtung die Beförderungsorganisation ist, und nicht die Ausführung der Beförderung, selbst wenn die Beförderung von einem anderem Frachtführer ausgeführt wird (Urteile des Berufungsgerichts in Kattowitz vom 18.04.2005, AktZ. I ACa 2051/04. und des Berufungsgerichts in Warschau vom 4.12.2003, AktZ. I ACa 696/03).

## 5. Die Abgrenzung Speditions- und Frachtvertrag (3)

Die Bedeutung für die Bestimmung der Haftung der Vertragspartei:

- Der Spediteur **haftet** für den Verlust, den Schwund oder für die Beschädigung der Sendung während der Zeit von ihrer Annahme bis **zur Herausgabe an den Frachtsunternehmer (Der Art. 801 polnisches ZGB)**.
- Der Frachtführer **haftet** für den Verlust, den Schwund oder für die Beschädigung der Sendung während der Zeit von ihrer Annahme bis **zur Herausgabe an den Empfänger (Der Art. 788 § 1 polnisches ZGB)**.

Wichtig: Nach der Rechtsprechung sollte man davon ausgehen, dass ein Frachtvertrag vorliegt. Der Speditionsvertrag liegt nur dann vor, wenn es deutlich aus den Vertragsbestimmungen herausgeht.

## 6. Die Schadenshöhe – die Problematik der anderen Kosten

**Der Art. 23 Abs. 4 des CMR – sonstige aus Anlass der Beförderung des Gutes entstandene Kosten.**

Es ist streitig, welche Kosten in diesem Rahmen zurückerstattet werden sollen.

In der polnischen Rechtslehre gibt es zwei verschiedene Meinungen:

- **die restriktive Auslegung** – die mögliche Erklärung befindet sich im Art. 6 Abs. 1 Buchstabe i) des CMR: „die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und andere Kosten, die vom Vertragsabschluß bis zur Ablieferung anfallen)“
- **die extensive Auslegung** – es wird betont, dass das CMR-Übereinkommen nur die Begrenzung hinsichtlich der Entschädigung für die Ware einführt und nicht bezüglich der Entschädigung gemäss dem Art. 23 Abs. 4 des CMR.

## 7. Die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag (1)

Die Verjährung nach dem polnischen ZGB:

Die Bestimmung des Schadenscharakters ist für die Feststellung der Verjährungsfrist maßgeblich:

- a) der vertragliche Charakter;
- b) der deliktische Charakter.

## 7. Die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag (2)

### Ad a) der vertragliche Charakter:

#### ➤ Der Art. 792 des poln. ZGB:

*„Ansprüche aus einem Frachtvertrag von Sachen verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem Tag der Ablieferung der Sendung und bei vollständigem Verlust der Sache oder verspäteter Ablieferung nach Ablauf eines Jahres ab dem Tag, an dem die Sendung abgeliefert werden sollte“*

## 7. Die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag (3)

### Ad b) der deliktische Charakter:

#### ➤ Der Art. 442<sup>1</sup> des poln. ZGB:

„Der Anspruch auf Ersatz eines durch eine unerlaubte Handlung verursachten Schadens verjährt nach Ablauf von **drei Jahren** ab dem Tag, an dem der Geschädigte vom Schaden und von der zum Ersatz verpflichteten Person erfahren hat, **längstens jedoch nach zehn Jahren** ab dem Tage des Schadenseintritts“

„Ist der Schaden durch ein **Verbrechen** oder **Vergehen** verursacht, so verjährt der Schadensersatzanspruch nach Ablauf von **zwanzig Jahren** ab dem Tage des Begehens der Straftat ohne Rücksicht darauf, wann der Geschädigte von dem Schaden und von der zum Schadensersatz verpflichteten Person Kenntnis erlangt hat“.

## 7. Die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag (4)

### Die wichtigen Verjährungsregeln:

➤ **Der Änderungsverbot gemäss dem Art. 119 des polnischen ZGB**

*„Verjährungsfristen können durch Rechtsgeschäft weder verkürzt noch verlängert werden“.*

➤ **Der Art. 117 § 2 des polnischen ZGB**

*„Ein Verzicht auf die Einrede der Verjährung vor Ablauf der Verjährungsfrist ist jedoch nichtig“.*

## 7. Die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag (5)

**WICHTIG: Die Streitverkündung unterbricht die Verjährung nicht.**

Die empfohlene Rechtsinstitution: Der Antrag auf Aufforderung zum Vergleichsversuch

**Der Art. 184 der polnischen Zivilprozessordnung:**

*„Zivilsachen, deren Natur es zulässt, können durch einen vor der Einreichung der Klageschrift abgeschlossenen gerichtlichen Vergleich beigelegt werden“.*

## 7. Die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag (6)

### **Die Aufforderung zum Vergleichsversuch (der Art. 184 der polnischen ZPO):**

- in der Aufforderung ist kurz die Sache zu bezeichnen;
- das Gericht setzt einen Gerichtstermin zur Verhandlung fest, an der die Parteien teilnehmen sollen;
- an der Gerichtsverhandlung soll das Angebot des möglichen Vergleiches deutlich dargestellt werden, damit der Wille des Vergleichsabschlusses bestätigt wird;
- die Zurückweisung des Vorwurfes von der Gegenseite, dass die Aufforderung zum Vergleichsversuch als Scheingeschäft betrachtet werden soll.

## 7. Die Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag (7)

Die Folge des Einreichens bei dem zuständigen Gericht des Antrages auf Aufforderung zu Vergleichsversuch ist **die Aussetzung der Verjährungsfrist.**

Gemäß der Novelle der polnischen ZPO, die am 30. Juni 2022 in Kraft getreten ist, mit dem Vergleichs- und Vermittlungsverfahren werden Verjährungsfristen nicht unterbrochen, sondern lediglich bis zum für den Vergleich anberaumten Gerichtstermin ausgesetzt. Demzufolge führen Anträge auf Prozessvergleich nicht zum erneuten Beginn der Verjährungsfrist, sondern zur Aussetzung der Verjährungsfrist für die Dauer des Vergleichsverfahrens.

# VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

## Anwaltskanzlei Kacprzak

### Kanzlei Kacprzak Danzig

Speicherinsel  
ul. Stągiewna 5/2  
80-750 Gdańsk  
T: + 48 58 769 36 36  
F: + 48 58 769 36 37

E-Mail: [kancelaria@kacprzak.com.pl](mailto:kancelaria@kacprzak.com.pl)

### Kanzlei Kacprzak Warschau

Bürogebäude Q22  
al. Jana Pawła II 22  
00-133 Warszawa  
T: +48 22 122 87 25  
T: +48 798 647 100

E-Mail: [office@kacprzak.com.pl](mailto:office@kacprzak.com.pl)

<https://kacprzak.com.pl/de/>