



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 10.043/31-I 3/88

An das
 Präsidium des Nationalrats

Parlament
 1010 W i e n

Gesetzentwurf	
Zl.	92-GE/1988
Datum	4. 12. 1988
Verteilt	4. Dez. 1988

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das
 Handelsgesetzbuch sowie das Binnenschiffahrts-
 gesetz hinsichtlich der innerstaatlichen An-
 wendung der CMR-Bestimmungen bei der Beförderung
 von Gütern auf der Straße geändert wird
 (Binnen-Güterbeförderungsgesetz - BinGüBefG).

Museumstraße 7
 A-1070 Wien

Briefanschrift
 A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
 0222/96 22-0*

Teletax
 0222/96 22/727

Fernschreiber
 131264 jusmi a

Teletex
 3222548 - bmjust

Sachbearbeiter

Klappe (DW)

H. Bauer

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, gemäß
 einer Entschließung des Nationalrates den Entwurf eines
 Bundesgesetzes, mit dem das Handelsgesetzbuch sowie das
 Binnenschiffahrtsgesetz hinsichtlich der innerstaatlichen
 Anwendung der CMR-Bestimmungen bei der Beförderung von
 Gütern auf der Straße geändert wird (Binnen-Güterbeförde-
 rungsgesetz - BinGüBefG), samt Erläuterungen in 25-facher
 Ausfertigung mit dem Ersuchen um Kenntnissnahme zu übersen-
 den.

Die im Begutachtungsverfahren befaßten Stellen wurden
 um Stellungnahme bis

31.1.1990

ersucht.

15. November 1989

Für den Bundesminister:

DITTRICH

Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:

[Signature]

zu JMZ 10.043/31-I 3/89

E n t w u r f

Bundesgesetz vom ..., mit dem das Handelsgesetzbuch sowie das Binnenschiffahrtsgesetz hinsichtlich der innerstaatlichen Anwendung der CMR-Bestimmungen bei der Beförderung von Gütern auf der Straße geändert wird (Binnen-Güterbeförderungsgesetz - BinGüBefG):

Artikel I

Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897, RGBl 219, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl 1988/180, wird wie folgt geändert:

Nach dem § 439 wird eingefügt:

"Anwendung der CMR

§ 439 a. (1) Auf den Abschluß und die Ausführung des Vertrages über die Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, die Haftung des Frachtführers, Reklamationen und das Rechtsverhältnis zwischen aufeinanderfolgenden Frachtführern sind die Art.2 bis 30 und 32 bis 41 des Übereinkommens vom 19. Mai 1956, BGBl 1961/138, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBl 1981/192, und jeder künftig für Österreich in Kraft stehenden Fassung auch dann anzuwenden, wenn es sich um eine Beförderung handelt, die ausschließlich im Inland durchgeführt wird.

(2) Im Sinne des Abs.1 bedeuten Fahrzeuge Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, wie sie in Art.1 lit. p, q, r und u des Übereinkommens vom 8.11.1968 über den Straßenverkehr (BGBl 1982/289) umschrieben sind."

8424c

- 2 -

Artikel II

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 20. Mai 1898, RGBL 369 und 868 (Binnenschifffahrtsgesetz), zuletzt geändert durch die Kundmachung GBlÖ 1939/1454, wird wie folgt geändert:

§ 26 hat zu lauten:

"§ 26. Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der §§ 425 bis 427, 430 bis 436, 439 bis 443 (ausgenommen § 439a), 445 bis 451 des Handelsgesetzbuchs Anwendung."

Artikel III

Dieses Bundesgesetz ist auf Frachtverträge, die vor seinem Inkrafttreten abgeschlossen worden sind, nicht anzuwenden.

Artikel IV

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Justiz betraut.

8424c

- 3 -

V O R B L A T T

Problem:

Der internationale Straßengütertransport ist durch das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19.5.1956 geregelt. Österreich ist dem Übereinkommen bereits 1961 beigetreten (BGBl 1961/138). Das innerösterreichische Straßengüter-Beförderungsrecht ist seit der Entscheidung des OGH vom 24.3.1983, 8 Ob 527/82, wonach dem vom Fachverband für das Lastfuhrwerksgewerbe erlassenen Österreichischen Straßen-Gütertarif (ÖStGT) keine normative Kraft, sondern bloß unter Umständen vertraglicher Charakter zwischen Frachtführer und Kunden zukomme, neu zu regeln; im Hinblick auf die geopolitische Lage Österreichs als klassisches Transitland erscheint dabei eine Anpassung an die internationale Rechtslage - insbesondere im Hinblick auf die beabsichtigte Integration an ein umfassendes Europa - erforderlich.

Ziel:

Neufassung des innerösterreichischen Transportrechts, sodaß das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr berücksichtigt ist.

8425c

- 4 -

Hiedurch wird eine Rechtsvereinheitlichung zwischen grenzüberschreitenden und rein innerstaatlichen Straßengütertransporten erreicht.

Inhalt:

Aufbauend auf dem geltenden internationalen Straßengüter-Transportrecht soll durch die Schaffung eines neuen § 439 a HGB - anschließend an die frachtrechtlichen Regelungen der §§ 425 bis 439 HGB und noch vor den Bestimmungen über das gesetzliche Frachtführerpfandrecht, welches in der CMR nicht geregelt ist - das innerstaatliche Straßengüter-Beförderungsrecht neu geregelt und dabei an die bestehenden internationalen Verträge angepaßt werden.

Konformität mit EG-Recht:

Einschlägige EG-Vorschriften bestehen derzeit nicht.

Alternativen:

Keine.

Kosten:

Der Gesetzesentwurf bewirkt keine finanziellen Mehraufwendungen des Bundes.

8425c

- 5 -

E r l ä u t e r u n g e n

I. ALLGEMEINES

Für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, der trotz angestrebter umweltpolitischer wie infrastruktureller Transitalternativen ("Schiene statt Straße") immer noch im Ansteigen begriffen ist (vgl. Österreichs Verkehrswirtschaft in Zahlen 1988, herausgegeben von der Bundessektion Verkehr der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, S.26) ist das Frachtrecht durch die in Österreich auf Gesetzesstufe stehenden Bestimmungen des Übereinkommens vom 19.5.1956, BGBl 1961/138, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5.7.1978, BGBl 1981/192, geregelt. Wesentlicher Inhalt der CMR ist die Einräumung der Haftung des Straßenfrachtführers für Güterschäden während des Transports, von welcher Haftung er sich nur unter besonderen, allerdings erschwerten Bedingungen freibeweisen kann (Art. 17 ff). Außer bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Frachtführers oder seiner Leute und Subunternehmer (Art.29; ausführlich PÖTTINGER, Welches Verschulden steht im Rahmen des Art.29 Abs.1 und 2 CMR dem Vorsatz gleich?, VersR 1986, 518 ff) ist die Haftung mit

8426c

- 6 -

8,33 Rechnungseinheiten der Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds für jedes fehlende Kilogramm Rohgewicht der transportierten Fracht (= zum 1.8.1988 ca. S 142,-) beschränkt (Art.23 Abs.3, 7 bis 9).

Im rein innerösterreichischen Straßengüterverkehr gibt es keine zwingenden Vorschriften für das Frachtgeschäft. Bis zur Entscheidung des OGH vom 24.3.1983, 8 Ob 527/82 (EvBl 1983/159 = RdW 1983, 107 = TranspR 1983, 159) ist man in der Praxis davon ausgegangen, es komme der aufgrund § 10 Abs.1 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl 1952/63 idgF, vom Fachverband für das Lastfuhrwerksgewerbe erlassene Österreichische Straßen-Gütertarif (ÖstGt, abgedruckt in WIESBAUER-ZETTER, Transporthaftung, MGA 56, C I 3, S.228 ff) zur Anwendung, selbst wenn er von den Parteien im Einzelfall nicht vereinbart worden sein sollte. Der ÖStGt hält sich dabei im wesentlichen an die CMR als Vorbild. Mit der genannten Entscheidung stellte der Oberste Gerichtshof jedoch fest, daß dem Tarif für das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Kunden (Geschäftspartner) normativer Charakter nicht zukommt; soweit er Bestimmungen enthält, die das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Kunden regeln, kommt er vielmehr nur dann zur Anwendung, wenn sich die Parteien des Vertragsverhältnisses seinen Bestimmungen (ausdrücklich oder schlüssig) - gleichermaßen wie etwa bei den AÖSp

8426c

- 7 -

- unterwerfen.

Damit entstand ein Regelungsbedürfnis, wobei

- ausgehend vom auch dem ÖStGt zugrundeliegenden und über viele Jahre praktizierten Gedanken, daß nämlich grundsätzlich dieselben Bestimmungen sowohl auf grenzüberschreitende als auch auf rein innerstaatliche Straßengütertransporte zur Anwendung kommen sollten - der vorliegende Entwurf eines neuen § 439 a HGB einen Großteil der CMR auch auf rein nationale Güterbeförderungen für anwendbar erklärt. Diese Vereinheitlichung des Frachtrechtes im internationalen wie im nationalen Straßengüterverkehr soll eine Einheit der wichtigsten Bestimmungen des Frachtrechtes, insbesondere der Vorschriften über die Frachturkunden und über die Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung der beförderten Güter und für verspätete Ablieferung, schaffen. Diese Vereinheitlichung der materiell-rechtlichen Vorschriften läßt sich gesetzestechnisch am besten durch eine Verweisung auf die diesbezüglichen Bestimmungen der CMR verwirklichen. Ausgenommen bleiben dabei bloß die Bestimmungen über den Geltungsbereich (Art.1), den Gerichtsstand und sonstige verfahrensrechtliche Fragen (Art.31) sowie die Schlußbestimmungen des Übereinkommens (Art.42 ff). Im übrigen waren jedoch, soweit sich die Bestimmungen des

8426c

- 8 -

ÖStGt vom Übereinkommen (in geringen Bereichen, und zwar P.23 Abs.3 gegenüber Art.23 Abs.3 CMR: niedrigere Entschädigung je fehlendes Kilogramm Rohgewicht bei Verlust des Gutes; P.29 gegenüber Art.29 CMR: unbeschränkte Haftung des Frachtführers nur bei Vorsatz; P.31 gegenüber Art.32 CMR: dreijährige Verjährungsfrist nur bei Vorsatz) unterscheiden, zur Vermeidung eines Auseinanderentwickelns der innerstaatlichen von den internationalen frachtrechtlichen Bestimmungen, insbesondere zur Transporthaftung, die bewährten Bestimmungen der CMR zu übernehmen.

In Anlehnung an die Bestimmung der §§ 96 Abs.2, 98 Abs.2 EBG, BGBl 1988/180, wird dabei auf die jeweils geltende Fassung der CMR verwiesen. Hiedurch soll im Falle einer künftigen Änderung der für Österreich geltenden Fassung dieses Übereinkommens die Notwendigkeit einer Novellierung des § 439 a HGB vermieden werden.

II. BESONDERES

Zum Art I:

Da durch das Weglassen des Art.1 CMR der Begriff "Fahrzeuge" nicht definiert ist, und somit auch etwa die (praktisch allerdings wohl wenig bedeutsame) Beförderung von Gütern auf der Straße mittels von Tieren gezogenen

8426c

- 9 -

Fahrzeugen erfaßt wäre, wurde die Begriffsbestimmung in einem eigenen Absatz sowie durch Verweis auf Art.1 lit. p, q, r und u des Übereinkommens vom 8.11.1968 über den Straßenverkehr (BGBl.1982/289) näher determiniert. Die Umschreibung in Art.1 Z 2 CMR, welche auf Art.4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19.9.1949 verweist, welche Konventionsbestimmung durch Art.48 des Straßenverkehrsübereinkommens vom 8.11.1988 aufgehoben und ersetzt wurde, ist seither obsolet; eine Verweisung auf § 2 KFG 1967 erscheint nicht sinnvoll, da im KFG der Ausdruck "Fahrzeuge" nur als allgemeiner Oberbegriff für "Kraftfahrzeuge und Anhänger" verwendet wird (GRUBMANN, MGA³ KFG 1967, S.15 Anm.1 zu § 2).

Die Verweisung auch auf Art.2 CMR betreffend den sogenannten "Huckepackverkehr" hat vor allem im Falle der neuerdings aus umweltpolitischer Hinsicht verstärkt propagierten Verladung von Straßenfahrzeugen auf die Eisenbahn Bedeutung und damit zur Folge, daß auf die Haftung des Straßenfrachtführers gegenüber seinen Kunden bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 2 Abs. 1 1. Satz CMR sich die Haftung für die gesamte Beförderung ebenfalls und ausschließlich nach der CMR richtet; nicht CMR, sondern zwingendes österreichisches Eisenbahnfrachtrecht, also das am 1.9.1988 in Kraft getretene Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG), BGBl 1988/180

8426c

- 10 -

(§§ 93 ff), kommt hingegen bei Transportschäden durch das Träger-Transportmittel (Bahn) im Falle der Beweisführung nach dem 2. Satz der Konventionsbestimmung zur Anwendung (vgl. HELM in HGB-Großkommentar³, Anm 5 zu Art 2 CMR).

Für die Haftung bei Beförderung von Reisegepäck gelten im übrigen gemäß § 453 Abs. 1 HGB (idF BGBl. 1988/180) stets die Bestimmungen der §§ 43 ff EBG (aktuell etwa bei kurzfristigem Ausweichen auf Schienenersatzverkehr).

Bei der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen und sonstigen Binnengewässern (etwa Verladung auf See-Fährschiffe) kommen auf die Haftung des Frachtführers primär die Bestimmungen der §§ 58, 59 BinnSchG (dRGBL. 1898, 369, 868), im "Huckepackverkehr" hingegen nach Art. 2 2. Satz CMR unter Umständen auch die Konventionsbestimmungen zur Anwendung.

Für den Fall der Verladung auf ein Flugzeug kommen als zwingendes nationales Recht die Regelung im Luftverkehrsgesetz (§§ 29a ff; dRGBL 1943 I, 69 idGF) einschließlich Art. 18 ff des Warschauer Abkommens (BGBl 1961/286 idGF) zum Tragen.

Auf die Beförderung von Gütern durch die Post finden gemäß § 452 HGB schließlich in jedem Fall die Bestimmungen des PostG (BGBl 1957/58 idGF; §§ 31 ff) und des Postpaketabkommens vom 26.10.1979 (BGBl 1981, 504; Art. 39 ff) Anwendung. Der neue § 439 a HGB gilt daher nicht für

8426c

- 11 -

diese besondere Art der Güterbeförderung, mag sie auch durch Fahrzeuge auf der Straße geschehen.

Eine spezifische Besonderheit des Transporthaftungsrechtes der CMR ist die Beschränkung der Entschädigung nach den in diesem Übereinkommen genannten Rechnungseinheiten laut Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds samt Umrechnungsmodus in die jeweilige Landeswährung (Art. 23 idF des Protokolls BGBl 1981/192). Diese Bestimmung fügt sich somit nicht ohne weiteres in die bestehende österreichische Rechtsordnung ein: So sehen etwa P.23 Abs.3 des ÖStGt, § 54 lit.a Z 2 AÖSp und § 29c Abs. 2 LuftVG Entschädigungen in Schillingbeträgen vor. Trotzdem ist eine spezielle Transformation der gegenständlichen Konventionsbestimmung nicht erforderlich. Durch Art.23 Z 7 CMR wurde nämlich Art.XV Abschnitt 2 des Übereinkommens über den Internationalen Währungsfonds, BGBl 1978/189, in innerstaatliches Recht übernommen; die entsprechende Beschlußfassung (zuletzt 31.12.1985 per 1.1.1986) zur Ermittlung des Transaktionswertes eines Sonderziehungsrechtes enthält als bloße Anknüpfung an eine Tatsache des Wirtschaftslebens einen für den Normunterworfenen genau bestimmbareren Inhalt und ist somit hinreichend determiniert im Sinne des Art.18 B-VG (vgl. VfGH 7.3.1987, G 15/86, VfSlg.11.281).

8426c

- 12 -

Fremdwährungsvereinbarungen sind im übrigen auf Grund der Verordnung vom 5.12.1936 über Fremdwährungsschulden, dRGl 1936 I, 1010, in Österreich eingeführt durch die Verordnung vom 29.4.1938, dRGl 1938 I, 428 (GBlö 1938/122), nach wie vor geltendes Recht (SZ 45/13). Eine inhaltlich gleichlautende Regelung findet sich im übrigen - dem Bestimmtheitsgebot des Art.18 B-VG entsprechend - auch in § 98 Abs.2 des seit 1.9.1988 in Kraft stehenden Eisenbahnbeförderungsgesetzes (EBG; BGBl 1988/180).

Zum Art. II:

Dieser enthält bloß eine legislativ notwendig gewordene Anpassung insoweit, als bei unveränderter Textfassung des § 26 BinnSchG der neu geschaffene § 439 a ABGB - systemwidrig - auch auf das Frachtgeschäft auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern zur Anwendung käme. Es war daher die erforderliche Ausnahme durch Einfügung eines entsprechenden Klammerzitates klarzustellen. Darüber hinaus hat diese bloß redaktionelle Änderung freilich keine Auswirkungen auf diese besondere Art des Frachtgeschäftes; es gilt vielmehr das bereits zum Art. I Gesagte.

Zum Art. III und Art. IV:

Diese enthalten die Übergangsregelung und die Vollziehungsklausel.

8426c

Textgegenüberstellung

Handelsgesetzbuch

geltende Fassung

neue Fassung

§ 439 a.

(1) Auf den Abschluß und die Ausführung des Vertrages über die Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, die Haftung des Frachtführers, Reklamationen und das Rechtsverhältnis zwischen aufeinanderfolgenden Frachtführern sind die Art. 2 bis 30 und 32 und 41 des Übereinkommens vom 19. Mai 1956, BGBl 1961/138, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBl 1981/192, und jeder künftig für Österreich in Kraft stehenden Fassung auch dann anzuwenden, wenn es sich um eine Beförderung handelt, die ausschließlich im Inland durchgeführt wird.

(2) Im Sinne des Abs. 1 bedeuten Fahrzeuge Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, wie sie in Art. 1, lit. p, q, r und u des Übereinkommens vom 8.11.1968 über den Straßenverkehr (BGBl 1982/289) umschrieben sind.

Binnenschiffahrtsgesetz

§ 26

Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der §§ 425 bis 427, 430 bis 436, 439 bis 443, 445 bis 451 des Handelsgesetzbuchs Anwendung.

8479c/8480c

§ 26

Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der §§ 425 bis 427, 430 bis 436, 439 bis 443 (ausgenommen § 439a), 445 bis 451 des Handelsgesetzbuchs Anwendung.