



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

BUNDESGESETZENTWURF
7. 92. GEZ 98
Datum: 19. FEB. 1990
Verteilt: 19.2.90 Pro

A. Renner

Ihre Zeichen

-

Unsere Zeichen

VA-ZB-611

Telefon (0222) 501 65

Durchwahl 2347

Datum

12.2.1990

Betreff:

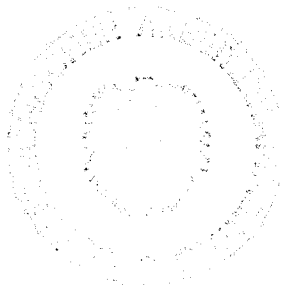
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Handelsgesetzbuch sowie das Binnen-
schiffahrtsgesetz hinsichtlich der inner-
staatlichen Anwendung der CMR-Bestimmungen
bei der Beförderung von Gütern auf der Straße
geändert wird (Binnen-Güterbeförderungsgesetz - BinGüBefG)

S t e l l u n g n a h m e

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

25. 12. 90



Der Kammeramtsdirektor:
iA

Kellermaier

Beilagen



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

Bundesministerium
für JustizMuseumstraße 7
1070 Wien

Ihre Zeichen

10.043/31-I-3/
88

Unsere Zeichen

VA/Mag Ru/Hen/611

Telefon (0222) 501 65

Durchwahl 2347

Datum

2.2.1990

Betreff:

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-Güterbeförderungsgesetz - BinGüBefG)

Der Österreichische Arbeiterkammertag erhebt keinen Einwand gegen den Entwurf eines Binnen-Güterbeförderungsgesetzes, es sollten jedoch vor seiner Erlassung noch einige Grundsatzfragen überprüft werden:

1. Ziel des gegenständlichen Gesetzesvorschlages ist es, die Bestimmungen über die verwendeten Urkunden und die Haftung des Frachtführers, die im Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) geregelt sind, zu vereinheitlichen und auch im innerösterreichischen Verkehr zur Anwendung zu bringen.

- 2 -

Die automatische Übernahme der CMR-Bestimmungen hat zur Folge, daß auch etwaige für Österreich nachteilige Abänderungen des Übereinkommens übernommen werden müßten.

Obwohl eine Mitwirkungsmöglichkeit Österreichs besteht, kann eine solche Abänderung nicht verhindert werden, sondern nur ein Vorbehalt erfolgen. Dies würde bedeuten, daß Österreich gemäß § 439 a HGB den geänderten Text trotz des Vorbehaltes anwenden oder eine entsprechende Gesetzesänderung vornehmen müßte.

2. Das CMR geht richtigerweise - da es grenzüberschreitende Transporte regelt - beim gewerblichen Güterverkehr von der Frachtbriefpflicht aus. In unserem nationalen Recht (Güterbeförderungsgesetz) gibt es aber nur eine Frachtbriefpflicht, wenn Fernverkehrsleistungen erbracht werden.

Das heißt, eines der wesentlichsten Elemente des CMR über den Beförderungsvertrag - nämlich die Frachtbriefpflicht - bleibt bei Nahbeförderungsleistungen unberücksichtigt, falls nicht eine generelle Frachtbriefpflicht durch Änderung des Güterbeförderungsgesetzes vorgeschrieben wird.

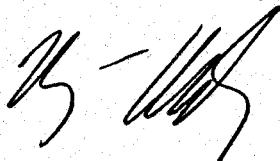
3. Ein weiterer Fragenkomplex ist durch die automatische Anwendung der CMR-Bestimmungen ungelöst. Gemäß der allgemeinen Transportbedingungen für das Lastfuhrwerksgewerbe (ATL), veröffentlicht im Amtsblatt zur Wiener Zeitung am 15.7.1954 (in Kraft getreten per 1.8.1954), wird beispielsweise im § 16 die Beladung und im § 30 das Entladen geregelt. Gleichartige Regelungen sind im CMR nicht vorgesehen.

Eine weitere Rechtsunsicherheit ergibt sich durch den Umstand, daß im CMR-Recht nur vom Absender generell gesprochen wird, während nach österreichischem Beförderungsrecht zwischen Versender und Absender (Spediteur) ein Unterschied gemacht wird. Es müßte daher genau geprüft werden, ob

- 3 -

innerstaatlich entweder eine generelle Anpassung erfolgt oder weiterhin auf diese Unterschiede Rücksicht genommen wird, da eindeutig geklärt sein muß, wem gegenüber der Frachtführer haftet.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

i.V. 

