

1234 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP**Ausgedruckt am 10. 4. 1990**

Regierungsvorlage

**Bundesgesetz vom XXXXX, mit dem
das Handelsgesetzbuch sowie das Binnenschiff-
fahrtsgesetz hinsichtlich der innerstaatlichen
Anwendung des Beförderungsvertrages im
internationalen Straßengüterverkehr — CMR
— geändert werden (Binnen-Güterbeförde-
rungsgesetz)**

Artikel I

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

Nach dem § 439 wird eingefügt:

**„Anwendung des Beförderungsvertrages im interna-
tionalen Straßengüterverkehr (CMR)**

§ 439 a. (1) Auf den Abschluß und die Ausführung des Vertrages über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße — ausgenommen Umzugsgut — 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. Nr. 138/1961, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBl. Nr. 192/1981, in der für Österreich jeweils geltenden Fassung auch dann anzuwenden, wenn der vertragliche Ort der Übernahme und der vertragliche Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.

(2) Im Sinne des Abs. 1 sind unter Fahrzeugen Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger gemäß Art. I lit. p, q, r und u des Übereinkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 289/1982, zu verstehen.“

Artikel II

Das Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (Binnenschiffahrtsgesetz) vom 20. Mai 1898, dRGBl. S. 1898/868, in der Fassung der Verordnung dRGBl. I 2394 (GBIÖ. Nr. 1454/1939), 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, 440 bis 443, 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.

VORBLATT

Problem:

Das innerösterreichische Straßengüter-Beförderungsrecht ist seit der Entscheidung des OGH EvBl. 1983/159, 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. Mangels ausreichender Regelungsinhalte weder im HGB noch im ABGB bietet sich eine Anpassung an die internationale Rechtslage durch Übernahme des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956, dem Österreich bereits 1961 beigetreten ist (BGBl. Nr. 138/1961), an.

Ziel:

Neufassung des innerösterreichischen Transportrechts, sodaß das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr berücksichtigt ist. Hierdurch 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 Frachtführerpandrecht, 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. Da jedoch alle EG-Staaten, ausgenommen Irland, der CMR angehören, ist davon auszugehen, daß eine allfällige zukünftige Vereinheitlichung im EG-Raum CMR-konform sein wird.

Alternativen:

Keine.

Kosten:

Der Gesetzentwurf bewirkt keine finanziellen Mehraufwendungen des Bundes.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

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. Mai 1956, BGBL. Nr. 138/1961, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBL. Nr. 192/1981, geregelt. Wesentlicher Inhalt der CMR sind die Regelung der Frachtdokumente (Art. 4 bis 6) sowie der Haftung des Straßenfrachtführers für Güterschäden während des Transports, von welcher Haftung er sich nur unter besonderen, allerdings erschwertem 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 8,33 Rechnungseinheiten der Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds für jedes fehlende oder beschädigte Kilogramm Rohgewicht der transportierten Fracht (= zum 31. Dezember 1989 ca. 130 S) 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. März 1983, 8 Ob 527/82 (EvBl. 1983/159 = RdW 1983, 107 = TranspR 1983, 159), ist man in der Praxis davon ausgegangen, es komme der auf Grund § 10 Abs. 1 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBL. Nr. 63/1952 in der geltenden Fassung, vom Fachverband für das Lastfuhrwerksgewerbe erlassene Österreichische Straßen-Gütertarif (ÖStGT, abgedruckt in Wiesbauer-Zettler, 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 — 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 des materiellen Inhaltes der CMR auch auf rein nationale Güterbeförderungen für anwendbar erklärt. Diese Vereinheitlichung des Frachtrechtes im internationalen wie in nationalen Straßengüterverkehr soll einerseits eine Einheit der wichtigsten Bestimmungen des Frachtrechtes, insbesondere der Vorschriften über die Frachtkunden und über die Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung der beförderten Güter und für verspätete Ablieferung, schaffen und andererseits Rechtsunsicherheiten vermeiden. Diese Vereinheitlichung der materiell-rechtlichen Vorschriften lässt sich dabei 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.) — wordurch allerdings an der durch Art. 51 Abs. 3 CMR vorgeschriebenen Authentizität bloß der englischen und französischen Texte im Hinblick auf den bei der Kundmachung im BGBL. ausdrücklich als (bloße) Übersetzung deklarierten deutschen Text nichts geändert wird. Im übrigen waren jedoch, soweit sich die Bestimmungen des ÖStGT vom Übereinkommen (in geringen Bereichen, und zwar Punkt 23 Abs. 3: niedrigere Entschädigung je fehlendes

Kilogramm Rohgewicht bei Verlust des Gutes gegenüber Art. 23 Abs. 3 CMR; Punkt 29: unbeschränkte Haftung des Frachtführers nur bei Vorsatz gegenüber Art. 29 CMR; Punkt 31: dreijährige Verjährungsfrist nur bei Vorsatz gegenüber Art. 32 CMR) 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. Nr. 180/1988, wird dabei von der Rechtstechnik einer dynamischen Verweisung Gebrauch gemacht und auf die jeweils geltende Fassung der CMR verwiesen. Hierdurch soll im Falle einer künftigen Änderung der für Österreich geltenden Fassung dieses Übereinkommens die Notwendigkeit einer Novellierung des § 439 a HGB vermieden werden.

Da Art. 41 des Übereinkommens ausdrücklich mitübernommen wird, ist auch klargelegt, daß hievon abweichende Vereinbarungen nichtig und ohne Rechtswirkung sind. Vertragsfreiheit gilt also bloß dort, wo die CMR keine Regelung enthält (etwa zur Frage der Be- und Entladung samt daraus resultierenden Haftungen; vgl. ZVR 1986/97 und JBl. 1988, 115). Schließlich ergibt sich aus der Einordnung des neuen § 439 a HGB in den 6. Abschnitt des 3. Buches des HGB (über das Frachtgeschäft), daß rein speditionelle Tätigkeiten im Sinne des 4. Abschnittes (§§ 407 bis 415 HGB) nicht erfaßt werden, für welche ja die CMR schon nach dem klaren Wortlaut ihres Art. 1 Z 1 keine Geltung hat (Loewe, ETR 1976, S 510 f.; Helm in Großkomm zum HGB³, V/2, Anm. 6 zu § 452; Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach der CMR, S 30); gleiches gilt damit auch für das Rollfuhrrecht der Spediteure im Sinne des § 117 Z 1 GewO 1973 sowie die Beförderung von Gütern, wenn es sich um einen Vor- oder Nachlauf zu einem Sammel-LKW-Transport handelt.

Da die Beförderung von Umzugsgut gemäß Art. 1 Z 4 lit. c CMR vom Geltungsbereich dieses Übereinkommens ausgenommen ist, dieser Ausnahmetatbestand jedoch nicht in den Katalog der von § 439 a HGB übernommenen Konventionsbestimmungen aufgenommen ist, bedurfte es diesbezüglich hingegen zur Vermeidung allfälliger mißverständlicher Interpretationen einer Verdeutlichung im Gesetzestext.

Besonderer Teil

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 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. November 1968 über den Straßenverkehr (BGBL. Nr. 289/1982) näher determiniert. Die Umschreibung in Art. 1 Abs. 2 CMR, welche auf Art. 4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 verweist, welche Konventionsbestimmung durch Art. 48 des Straßenverkehrsübereinkommens vom 8. November 1968 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 erster 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. September 1988 in Kraft getretene Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG), BGBL. Nr. 180/1988 (§§ 93 ff.), kommt hingegen bei Transportschäden durch das Träger-Transportmittel (Bahn) im Falle der Beweisführung nach dem zweiten Satz der Konventionsbestimmung zur Anwendung (vgl. Helm in HGB-Großkomm³, Anm. 5 zu Art. 2 CMR). Für die Haftung bei Beförderung von Reisegepäck gelten im übrigen gemäß § 453 Abs. 1 HGB (in der Fassung BGBL. Nr. 180/1988) 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. S 1898/868), im „Huckepackverkehr“ hingegen nach Art. 2 Abs. 1 zweiter Satz CMR unter Umständen auch die Konventionsbestimmungen der CMR zur Anwendung.

Für den Fall der Verladung auf ein Flugzeug kommen als zwingendes nationales Recht die Regelungen im Luftverkehrsgesetz (§§ 29 a ff.; dRGBl. 1936 I S 653 in der geltenden Fassung) einschließlich Art. 18 ff. des Warschauer Abkommens (BGBL. Nr. 286/1961 in der geltenden Fassung) zum Tragen.

1234 der Beilagen

5

Auf die Beförderung von Gütern durch die Post finden gemäß § 452 HGB schließlich in jedem Fall die Bestimmungen des PostG (BGBl. Nr. 58/1957 in der geltenden Fassung; §§ 31 ff.) und des Postpaketabkommens vom 26. Oktober 1979 (BGBl. Nr. 504/1981; Art. 39 ff.) Anwendung. Der neue § 439 a HGB gilt daher nicht für diese besondere Art der Güterbeförderung, mag sie auch durch Fahrzeuge auf der Straße geschehen. Im übrigen sind Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden, auch nach Art. 1 Z 4 lit. a CMR vom Geltungsbereich dieses Übereinkommens ausgenommen.

Da nach Art. 22 Abs. 2 CMR ein Frachtführer gefährliche Güter, deren Gefährlichkeit er nicht im Sinne des Abs. 1 gekannt hat, „jederzeit und überall ohne Schadenersatzpflicht ausladen, vernichten oder unschädlich machen“ kann, ist darauf hinzuweisen, daß diese nunmehr auch für den inländischen Frachtverkehr in Geltung gesetzte Bestimmung keineswegs von der Einhaltung sich auf solche Vorgänge beziehender verwaltungsrechtlicher Vorschriften, insbesondere nach dem Sonderabfallgesetz (BGBl. Nr. 186/1983 in der Fassung BGBl. Nr. 256/1989), dem ChemG (BGBl. Nr. 326/1987 in der Fassung BGBl. Nr. 300/1989) und dem WRG 1959 (BGBl. Nr. 215/1959 in der Fassung BGBl. Nr. 693/1988), entbindet.

Eine spezifische Besonderheit des Transporthaftrungsrechtes 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 in der Fassung des Protokolls BGBl. Nr. 192/1981). Die Höhe dieser Sonderziehungsrechte kann dabei jeweils dem Statistischen Monatsheft der OeNB (zuletzt 1990, Heft 1) — aufgelistet nach Jahreswerten ab 1980 und Monatswerten ab Jänner 1989 — entnommen werden. Der letzte veröffentlichte Wert betrug dabei 15,5268 S (Dezember 1989). Eine inhaltlich gleichlautende Regelung mit Verweisung auf einen in einem internationalen Übereinkommen in der jeweils geltenden Fassung festgesetzten Betrag zur Ermittlung zustehender Entschädigungen findet sich im übrigen auch in § 98 Abs. 2 des seit 1. September 1988 in Kraft stehenden Eisenbahnbeförderungsgesetzes (EBG, BGBl. Nr. 180/1988, samt Hinweis auf Art. 40 § 2 der CIM).

Zum Art. II:

Dieser enthält eine legistisch 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. 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.

Textgegenüberstellung

Handelsgesetzbuch

geltende Fassung

neue Fassung

Anwendung des Beförderungsvertrages im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)

§ 439 a:

(1) Auf den Abschluß und die Ausführung des Vertrages über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße — ausgenommen Umzugsgut — 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. Nr. 138/1961, über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBl. Nr. 192/1981, in der für Österreich jeweils geltenden Fassung auch dann anzuwenden, wenn der vertragliche Ort der Übernahme und der vertragliche Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.

(2) Im Sinne des Abs. 1 sind unter Fahrzeugen Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger gemäß Art. 1 lit. p, q, r und u des Übereinkommens über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 289/1982, zu verstehen.

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.

Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der §§ 425 bis 427, 430 bis 436, 439, 440 bis 443, 445 bis 451 des Handelsgesetzbuchs Anwendung.