

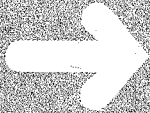
→ Der Gesetzgeber hat durch die §§ 22 ff SchiffahrtsG Binnenschiffahrts-Informationendienste als ein Mittel zur Kundmachung normativer Rechtsakte eingesetzt. Es wurde gezeigt, dass neben den ausdrücklich als solche bezeichneten VO gem § 23 jedenfalls auch Empfehlungen iSd § 24 als VO zu qualifizieren sind, und gute Gründe dafür sprechen, iVm der Ver-

weisung in § 24 Abs 5 SchiffahrtsG auf die allgemeine Sorgfaltspflicht gem § 7 SchiffahrtsG auch Informationen und Hinweise als solche anzusehen.

→ Die Kundmachung im DoRIS ist nur als zusätzliches Medium neben den herkömmlichen Kundmachungsformen vorgesehen und ist hinsichtlich der Kundmachung durch Schiffahrtszeichen subsidiär.

#### → In Kürze

Die Umsetzung der RL 2005/44/EG betr River Information Services erfolgte in wesentlichen Fragen durch eine im Hinblick auf Art 18 B-VG unterdeterminierte Verordnungsermächtigung. Die §§ 22 bis 24 SchiffahrtsG machen das System DoRIS zu einem Publikationsorgan für Verordnungen.



#### → Zum Thema

##### Über den Autor:

Dr. Gerhard Muzak ist ao. Univ.-Prof. am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Wien.

Kontaktadresse: Universität Wien, Institut für Staats- und Verwaltungsrecht, Schottenbastei 10-16, A-1010 Wien.

Tel: (01) 4277-35423, Fax: (01) 4277-35429.

E-Mail: gerhard.muzak@univie.ac.at

##### Vom selben Autor erschienen:

Österreichisches, Europäisches und Internationales Binnenschiffahrtsrecht (2004); Die Führerschein-Familie: Binnenschiffahrt, ZVR 2006/75; Art 70-80 (Verkehr), in Mayer (Hrsg), Kommentar zum EGV/EUV.

##### Links:

[www.via-donau.at](http://www.via-donau.at), [www.doris.bmvit.gv.at](http://www.doris.bmvit.gv.at)

## Mitteilung

Koziol/Welser

### Bürgerliches Recht II<sup>13</sup> (2007)

Durch ein Versehen ist bei der Neuauflage des II. Bandes des „Koziol/Welser“, Bürgerliches Recht, die Kenntlichmachung der wesentlichen Abweichungen von den Auffassungen *Koziols*, die noch in der 10. Auflage dieses Werkes oder in sonstigen Publikationen *Koziols* aufscheinen, unterblieben. Die in diesem Band vertretenen Auffassungen entsprechen daher – entgegen dem im Vorwort erweckten Eindruck – nicht stets jenen *Koziols*. Aus diesem Grund wird ab der nächsten Auflage des II. Bandes *Koziol* auch nicht mehr als Mitautor aufscheinen.

## [BERICHT]

# VII. Verkehrsrechtstag in Trier

18. bis 20. 10. 2006

ZVR 2007/121

Das Verkehrsrecht erlangt zunehmend eine europäische Dimension. Im Zivilrecht und im öffentlichen Recht greift der europäische Gesetzgeber regulierend ein. Darüber hinaus bemühen sich die einzelnen Staaten bei ihren Reformen, sich am Standard der Mehrzahl der Nachbarrechtsordnungen zu orientieren, damit der Anpassungsbedarf bei der in naher oder ferner Zukunft stattfindenden Rechtsvereinheitlichung möglichst gering ist.

Das Institut für Europäisches Verkehrsrecht veranstaltet jährlich im Oktober in Trier eine Tagung, bei der Themen besprochen werden, die über das Gebiet des Verkehrsrechts der einzelnen Rechtsordnung hinausgehen (zum VI. Verkehrsrechtstag 2005 s Tagungsbericht ZVR 2006, 149). Sehr häufig geht es um Fragen, die im Moment in der Diskussion sind, aber morgen oder übermorgen Realität werden. Die ständig steigende Teilnehmerzahl, zuletzt über 300, beweist, dass sich viele dieser Tendenz be-

wusst sind und erfahren möchten, was anderswo gilt und morgen auch zu Hause anders sein wird.

Im Rahmen dieses Kurzberichts können bloß einzelne Aspekte angesprochen werden. Eine ausführlichere Zusammenfassung findet sich auf der Homepage des Instituts für Europäisches Verkehrsrecht, abrufbar unter [www.eu-verkehrsrecht.org](http://www.eu-verkehrsrecht.org). Dort wird auch auf aktuelle Entwicklungen hingewiesen, wie den Vorlagebeschluss des BGH beim EuGH hinsichtlich der inländischen Zuständigkeit bei Klage gegen einen ausländischen Kfz-Haftpflichtversicherer (hiezü jüngst *Wittwer*, ZVR 2007, 94), die 2. Lesung des Europäischen Parlaments zum geplanten Rom-II-Abkommen (hiezü *Adensamer*, ZVR 2006, 523) sowie eine Entschließung des Europäischen Parlaments zu den Verjährungsfristen bei Personenschäden bei grenzüberschreitenden Verkehrsunfällen – Fragen, die auch Gegenstand der Erörterung auf der Tagung in Trier waren.

RA *Kuhn* vom ADAC (München) und Prof. *Huber* (Aachen) beschäftigten sich mit Fragen des Kinderunfalls. Kinder unter 10 Jahren sollten wegen deren begrenzter Einsichtsfähigkeit haftungsfrei gestellt werden bzw keine Kürzung wegen Mitverschuldens hinnehmen müssen, während Kinder über 14 Jahren grundsätzlich wie Erwachsene zu behandeln sind. Wie sich in Deutschland gezeigt hat, wird die Verbesserung des Kinderschutzes durch Hinaufsetzung ihres Alters bei der Deliktsfähigkeit aber nur dann erreicht, wenn dem Halter des Fahrzeugs die Berufung auf das unabwendbare Ereignis genommen wird. Das wird auch bei der österr Schadenersatzreform zu beachten sein.

Herr *Mulac* von der Europäischen Kommission hat ua die unterschiedlichen Mindestdeckungssummen angesprochen. Wegen der unterschiedlichen Zeitpunkte der Umsetzung der 5. KH-Richtlinien und deren vorgeschriebener inflationsbedingter Anpassung nach 5 Jahren wird das zu einem wenig wünschenswerten Auseinanderklaffen der Regelungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten führen (s hiezu jüngst MinEntw BMJ, Zak 2007, 89).

Prof. *Brenner* (Jena) skizzierte die Grenzen der Vollstreckung ausländischer Geldbußen. Nur wenn die Standards des innerstaatlichen Verfassungsrechts und der EMRK beachtet würden, stehe dem nichts im Wege.

Außerordentlich konträr erörtert wurde die Frage der Ersatzfähigkeit von außergerichtlichen Rechtsverfolgungskosten. RA *Elsner* (Deutschland) machte sich dafür stark, weil nur auf diese Weise die Waffengleichheit zwischen Verkehrsunfallopfer und gegnerischem Haftpflichtversicherer gewahrt werden könne. Die Vereinnahmung des Unfallopfers durch das Schadenmanagement des gegnerischen Haftpflichtversicherers sei strikt abzulehnen, weil nur der unabhängige Rechtsanwalt Garant für die Durchsetzung des dem Geschädigten zustehenden Anspruchs sei. Herr *Moerland* (Niederlande) berichtete, dass Sachschäden in den Niederlanden überwiegend von den Rechtsschutzversicherungen reguliert würden, Anwälte infolge der geringen Streitwerte hingegen kaum einschalteten. RA *Chateau* (Nantes) berichtete, dass eine Überwälzung außergerichtlicher Anwaltskosten in Frankreich gänzlich unbekannt sei.

Zu erwähnen ist eine von Herrn *Pechinot* vorgetragene französische Initiative, auch den Fahrer in die Gefährdungshaftung einzubeziehen. Herr *Fuhrer* (Basel) setzte sich damit auseinander, welche Umsetzungswege dafür zur Verfügung stünden. Besondere konstruktive Probleme gebe es dann, wenn Halter und Fahrer ident seien und kein weiterer Ersatzpflichtiger gegeben sei.

Prof. *Bona* (Italien) stellte den Vorschlag von PEOPIL vor, in welcher Weise die Verjährungsfristen bei Verkehrsunfällen mit Auslandsbezug vereinheitlicht werden sollten. Der Entschließungsantrag des Europäischen Parlaments ist mit diesen Vorschlägen weitgehend deckungsgleich.

Ein Referat auf den Europäischen Verkehrsrechtstagen in Trier ist jeweils einer besonderen Rechtsordnung gewidmet. RA *Picke-*

*ring* (England), Präsident von PEOPIL, berichtete 2006 zum englischen Recht, dass sich dort das höchste Schmerzensgeld auf £ 225.000,- (also rund € 344.247,-) belaufe, der Höchstbetrag für Erwerbsschaden und vermehrte Bedürfnisse aber £ 12 Mio (also rund € 18,4 Mio) betrage. Der Verfasser dieses Berichts hat diese Relation mit Wohlwollen zur Kenntnis genommen. Das häufig zu hörende Lamento über zu geringe Schmerzensgelder in Deutschland und Österreich wird dadurch rechtsvergleichend relativiert. Gleichzeitig zeigt dieser englische Spitzenwert, wo in den deutschsprachigen Rechtsordnungen „Nachbesserungsbedarf“ besteht, eher beim materiellen als beim immateriellen Schaden.

Abschließend sei auf den Bericht von Frau *Wallis* (England), Vorsitzende des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments, zum Stand des Rom-II-Abkommens hingewiesen. Frau *Wallis* hat sich für eine Bemessung des Personenschadens bei Verkehrsunfällen nach dem Heimatstatut des Unfallopfers starkgemacht, weil an sie ein Fall herangetragen wurde, bei dem ein englisches Opfer nach einem Verkehrsunfall in Spanien eine nach spanischem Recht bemessene Entschädigung erhielt, die nach englischen Maßstäben unangemessen niedrig war. Das Herauspicken der Bemessung des Personenschadens wurde vielfach kritisiert, entweder zu wenig weit (so der Berichtsverfasser) oder zu weitgehend (so die hM).

Auch wenn Frau *Wallis* betont hat, dass es sich nicht um eine Frage der Reinheit der IPR-Dogmatik handle, sondern um eine solche einer politischen Entscheidung, sieht es danach aus, dass das Parlament gegenüber dem Rat und der Kommission „einknickt“. Die Interessen der Versicherungswirtschaft behalten gegenüber denen des Unfallopfers die Oberhand. Der momentane Stand ist, dass bei Personenschäden wie bei allen anderen Schäden an den Deliktort abzustellen sein soll, freilich bei diesen unter Berücksichtigung des Entschädigungsniveaus der Rechtsordnung des Opfers. Ein derart unbestimmter Rechtsbegriff ist kaum dazu angetan, die von Frau *Wallis* wahrgenommenen Entschädigungsdefizite beim Personenschaden zu beseitigen. Vielmehr ist eine solche Formulierung dazu angetan, den Streit über die angemessene Höhe des Ersatzes erst recht anzufachen. Die außergerichtliche Schadensregulierung wird dadurch erschwert. Die Arbeit der Gerichte, die dann sowohl das Entschädigungsniveau des Unfallortes als auch das der Rechtsordnung des Opfers einzubeziehen haben, wird dadurch auch nicht gerade einfacher.

Diese streiflichtartigen Hinweise auf die in Trier diskutierten Fragen mögen den österreichischen Leser dafür sensibilisieren, was morgen bzw übermorgen auf ihn zukommt. Womöglich nimmt das der eine oder andere zum Anlass, sich auf dieser Tagung aus erster Hand zu informieren. Der VIII. Europäische Verkehrsrechtstag wird vom 17. bis 19. 10. 2007 in Trier stattfinden.

*Christian Huber, RWTH Aachen*



## Jabornegg/Resch/Stoffels Vertragsgestaltung im Arbeitsrecht Rechtswirksame und nichtige Vereinbarungen

2007. XIV, 152 Seiten. Geb. EUR 38,-  
Vorzugspreis für ZAS-Abonnenten EUR 34,-  
ISBN 978-3-214-08789-0

MANZ