

Wicklung Schritt gehalten hat. Während die Verkehrsmittel fast ausschließlich sozialistisches Eigentum sind, sind auf dem Gebiet des Verkehrsrechts im großen Umfang noch bürgerliche Gesetze maßgebend. Auch die in den vergangenen Jahren erlassenen neuen Gesetze entsprechen nicht mehr den gegenwärtigen Aufgaben, so daß in allen sozialistischen Staaten die Ausarbeitung und Schaffung von neuen Verkehrsgesetzen auf der Tagesordnung steht, wozu mehr oder weniger schon Vorarbeiten geleistet werden. In der Diskussion wurde betont, daß es deshalb notwendig sei, die Transportgesetzgebung der anderen sozialistischen Länder kennenzulernen und zu untersuchen. Das sei Voraussetzung für eine künftige Angleichung und Vereinheitlichung der Gesetzgebung in den sozialistischen Staaten.

Die Referate, die über die sozialistischen Prinzipien der materiellen Verantwortlichkeit der Verkehrsbetriebe gehalten wurden, beschränkten sich auf den Bereich des Gütertransports. Das erste Referat hielt Prof. Dr. Jaitschkow vom Rechtsinstitut der Akademie der Wissenschaften der UdSSR. Der Referent legte dar, daß der allgemeine Ausgangspunkt in den sozialistischen Staaten das sozialistische Eigentum an den Verkehrsmitteln und die Aufgabe der planmäßigen Durchführung des Transports und der Beförderung seien. Grundlage der Güterbeförderung sei der staatliche Transportplan, der ein Teil des Volkswirtschaftsplanes ist. Die Aufgaben und Pflichten der Teilnehmer am Transport ergäben sich damit in erster Linie aus dem Plan, wodurch der Beförderungsvertrag erheblich an Bedeutung verloren habe — im Gegensatz zum Kapitalismus, wo er die einzige rechtliche Grundlage der Beförderung sei. Daraus ergebe sich, daß jede Vertragsverletzung auch eine Planverletzung sei, die neben der materiellen Verantwortlichkeit auch disziplinarische und strafrechtliche Maßnahmen nach sich ziehe. Die materielle Verantwortlichkeit hat nach Auffassung des Referenten drei Funktionen: eine kompensierende, eine Straffunktion und eine Signalfunktion. Die kompensierende Funktion ergebe sich aus dem gesellschaftlichen Eigentum und der operativen Selbständigkeit der Betriebe (wirtschaftliche Rechnungsführung, juristische Person); die Straf- und Signalfunktion ergeben sich aus der Plangebundenheit des Transportprozesses. Die aktive Rolle des Rechts bestimme darüber, welche Aufgaben im Vordergrund einer gesetzlichen Regelung stehen.

Das Referat von Dr. Bergner (Juristische Fakultät der Karl-Marx-Universität in Leipzig) über Probleme der materiellen Verantwortlichkeit im Recht des Gütertransports der DDR brachte eine wertvolle Ergänzung des vorangegangenen Referats. Bergner ging davon aus, daß die materielle Verantwortlichkeit eine spezielle Form der materiellen Interessiertheit sei. Dementsprechend sei es nicht richtig und zu eng, diese nur als Schadensersatz und -ausgleich zu sehen, da damit die bewußtseinsfördernde Rolle der materiellen Verantwortlichkeit nicht genügend berücksichtigt werde. In seinen weiteren Ausführungen sprach er sich dafür aus, die materielle Verantwortlichkeit der Verkehrsbetriebe entsprechend den gleichen Prinzipien wie in der übrigen sozialistischen Wirtschaft zu regeln. Die erzieherische Rolle der materiellen Verantwortlichkeit sei durch das Verschuldensprinzip am besten gewährleistet. Die Besonderheiten des Gütertransports erforderten dabei allerdings eine Umkehr der Beweislast. Dadurch, daß der Verletzer beweisen müsse, daß er nicht schuldhaft gehandelt habe, sei er genötigt, seine Verhältnisse zu offenbaren, wodurch eine Verstärkung der erzieherischen Rolle der materiellen Verantwortlichkeit erreicht würde. Auch eine unbeschränkte Haftung könne im Gütertransport nicht eingeführt werden, da dadurch die Transportbetriebe auf Grund der niedrigen Tarife übermäßig belastet würden. Die

B[öhe der Ersatzansprüche sei deshalb auf den Wert des Gutes zu beschränken.

In der Diskussion wurde die Frage der materiellen Verantwortlichkeit in einzelnen Abschnitten der Güterbeförderung behandelt, z. B. bei Wagenbestellung, bei Gewichtsverminderung, bei Verlust, Beschädigung des Gutes u. a.

In einem zusätzlichen Tagesordnungspunkt beschäftigte sich die Beratung mit der Diskussion von Grundsätzen für ein Abkommen zwischen den Teilnehmerstaaten der OSShD über die Vereinheitlichung der Haftpflicht der Eisenbahnen für Personenschäden im internationalen Reiseverkehr. Aus dieser Diskussion seien hier die wichtigsten Punkte genannt.

Zur Frage der Grundlage der Haftung wurde betont, daß neben der erzieherischen Rolle, der Straffunktion, der Signalfunktion und dem Kompensationscharakter der materiellen Verantwortlichkeit im Personenverkehr als Wichtigstes die Schutzfunktion hinzutrete. Die Sorge für die Erhaltung des Lebens und der Gesundheit der Bürger im sozialistischen Staat gebiete es, die Haftung der Eisenbahn nicht von einem Verschulden abhängig zu machen. Dementsprechend soll in dem Abkommen von dem Grundsatz der objektiven Haftung ausgegangen werden.

Ein Ausschluß der Haftung wurde allgemein gefordert für die Fälle höherer Gewalt sowie für Schäden, die allein auf ein vorsätzliches Verhalten des Reisenden oder eines Dritten zurückzuführen sind. Offen blieb die Frage, ob nicht auch bei grob-fahrlässigem Verhalten des Reisenden eine Haftung ausgeschlossen werden müsse, da jeder Reisende verpflichtet sei, die elementaren Grundregeln des Verkehrs zu achten, wobei allerdings die Eisenbahn die grobe Fahrlässigkeit zu beweisen habe. Im übrigen soll ein mitwirkendes Verschulden des Reisenden bei der Höhe der Ersatzleistung berücksichtigt werden.

Hinsichtlich des Umfangs des Schadensersatzes wurde die Meinung vertreten, daß der gesamte tatsächlich eingetretene Schaden zu ersetzen sei. Eine Beschränkung der Höhe der Haftung wurde nicht für richtig erachtet. Die weitere Diskussion behandelte Fragen des Subjekts der Haftung, den Bereich der Anwendung der objektiven Haftung, den Ersatz des immateriellen Schadens, das Verhältnis des Abkommens zum Landesrecht, die Form des Abkommens u. a.

Als letzter Punkt der Tagesordnung wurden konkrete Maßnahmen erörtert und beschlossen, die einer zukünftigen engen koordinierten Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsjuristen der sozialistischen Staaten dienen.

Der Verlauf und die Ergebnisse der Beratung können, wie Abteilungsleiter Thiele in seinem Schlußwort hervorhob, als erfolgversprechender Beginn einer zukünftigen engen Zusammenarbeit der sozialistischen Staaten auf dem Gebiete des Verkehrsrechts eingeschätzt werden. Es kommt jetzt darauf an, diese Zusammenarbeit zu vertiefen und in gegenseitiger kameradschaftlicher Hilfe die auf dem Gebiete des Verkehrsrechts stehenden Aufgaben einer gemeinsamen Klärung und Lösung zuzuführen.

Verleihung der Clara-Zetkin-Medaille

Anläßlich des 50. Internationalen Frauentages wurde

Frau Ilse Holtzbecher,

Oberrichter am Bezirksgericht Magdeburg und Nachfolgekandidat der Volkskammer, vom Präsidium des Ministerrats der DDR für hervorragende Leistungen im Kampf um die Sicherung des Friedens mit der „Clara-Zetkin-Medaille“ ausgezeichnet.