



Vereinigung für deutsch-russisches Wirtschaftsrecht e.V.

Mitteilungen

Nr. 47 - 48

(Jg. 21/2010)

**Recht und Praxis
der deutsch-russischen Wirtschaftsbeziehungen**

Dezember 2010

VEREINIGUNG FÜR DEUTSCH-RUSSISCHES
WIRTSCHAFTSRECHT E.V.

Hasenhöhe 72
22587 Hamburg
Tel.: (040) 38 999 30
Fax: (040) 38 999 333

E-Mail: info@vdrw.de
www.vdrw.de

V O R W O R T

Trübe Aussichten

Zum Jahresende 2010 ist es nicht leicht, gute Nachrichten zu Russland zu finden oder hoffnungsvolle Prognosen für das kommende Jahr abzugeben. Schlimmer noch, es verdichtet sich der Eindruck, dass eine Phase der Stagnation Russland ereilen könnte, die bis zur Präsidentenwahl 2012 andauert.

Die wirtschaftliche Lage des Landes hat sich in den letzten Monaten spürbar eingetrübt. Die Wachstumsprognosen für 2011, von der Regierung noch mit ca. 4,5 % angegeben, werden von immer mehr Analysten als zu optimistisch eingestuft und auf ca. 3 % herabgesetzt. Für die Leistungsbilanz erscheint ein Absturz in ein Defizit nicht mehr ausgeschlossen, ein für ein rohstoffreiches Land wie Russland höchst ungewöhnliches Ereignis. Der Chef der Zentralbank, Sergej Ignatjew, berichtet derzeit über hohe Kapitalabflüsse ins Ausland, die die Zentralbank für 2010 nicht mehr mit 12 Mrd. USD, sondern jetzt mit 22 Mrd. USD angibt. Den Grund für diese Kapitalflucht sehen manche Experten in der Sorge von Unternehmen und wohlhabenden Privatpersonen, sie könnten durch den Machtpoker im Vorfeld der Präsidentschaftswahlen in ihren Vermögensinteressen negativ beeinträchtigt werden. Der Rauswurf von Moskaus Bürgermeister Jurij Luschkow hat gerade diesen Kreisen deutlich gemacht, dass es eine verlässliche Sicherheit zurzeit nicht gibt.

Ein zentrales Problem der Entwicklung der russischen Wirtschaft bleibt das geringe Volumen der Investitionen. Auch der Staat tut hier weniger als wünschenswert wäre. Stattdessen fördern Rentenerhöhungen den privaten Konsum, lassen die Importe anschwellen und verstärken zusammen mit den Kapitalabflüssen den Druck auf den Außenwert des Rubel. Und dort, wo der Staat investiert, kommen bestenfalls 80 % bei der gewünschten Investitionsmaßnahme an, mindestens ein Fünftel fließt nach konservativen Schätzungen in Form von Korruption in die falschen Taschen. Der Leiter der Kontrollverwaltung des Kreml, Konstantin Tschuitschenko, beziffert diesen Anteil für dieses Jahr auf mindestens 25 Mrd. EUR, einen Betrag, der selbst Präsident Dmitrij Medwedjew, den obersten Korruptionsbekämpfer des Landes, sehr erschüttert haben soll.

Unter den gegebenen Umständen ist es nicht einfach, überzeugende Gründe für ausländische Direktinvestitionen in die russische Wirtschaft zu finden. Der Rechtsni-

hilismus, von Präsident Medwedjew immer wieder öffentlich mit unmissverständlich deutlichen Worten beklagt, besteht fort und dies trotz einer Flut von neuen gesetzgeberischen Maßnahmen. Ein „Maskenball“, wie eine Razzia von maskierten Polizeieinheiten genannt wird und wie er erst kürzlich bei der National Reserve Bank stattgefunden hat oder der intransparente Entzug der Banklizenz für die Mezhprombank sind nicht dazu angetan, das Vertrauen in die russischen Sicherheits- und Aufsichtsorgane zu stärken. Das in Kürze zu erwartende Urteil im höchst dubiosen zweiten Wirtschaftsstrafverfahren gegen Michail Chodorkowski, so muss befürchtet werden, wird sich nahtlos in diese Reihe einsortieren. Die Modernisierung Russlands, das Hauptziel der Präsidentschaft Dmitrij Medwedjews, wird sich trotz der neuen Wissenschaftsstadt Skolkovo so schnell nicht realisieren lassen.

Karin Holloch

Dr. Hans Janus

Prof. Dr. Otto Luchterhandt

Florian Roloff

Frank Schmieder

Prof. Dr. Rainer Wedde

Neujahrsgruß

Das Präsidium der VDRW wünscht den Mitgliedern und Freunden ein glückliches, erfolgreiches und gesundes neues Jahr 2011.

Wir sind davon überzeugt, dass sich die deutsch-russischen Wirtschaftsbeziehungen im kommenden Jahr weiter vertiefen werden. Die sich in diesem Zusammenhang stellenden Rechtsfragen werden spannend und herausfordernd sein. Die VDRW wird engagiert am deutsch-russischen Rechtsdialog teilnehmen. Wir freuen uns auf eine Fortsetzung des lebhaften Austausches von Erfahrungen, Kenntnissen und Meinungen mit unseren Mitgliedern, Freunden und Partnerinstitutionen.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort:	
Trübe Aussichten	1
Neujahrsgruß	2
Inhaltsverzeichnis	3
Die Haftung des Beförderers nach russischem Recht bei Verlust, Fehlmenge und Beschädigung des Gutes	
Prof. Dr. Tamara Abova	4
Die Haftungsbeschränkung des Beförderers im Eisenbahngüterverkehr. Gesetzliche Regelung in der Ukraine	
Tatjana Danilova	15
Überblick über die obergerichtliche Rechtsprechung der Russischen Föderation zum Transportrecht	
Dr. Axel Boës	21
Транспортное законодательство России: спорные вопросы теории и практики (Das Transportrecht Russlands: Kontroverse Fragen der Theorie und Praxis)	
Prof. Dr. Vladimir S. Belykh	35
Tagungsbericht: Transportrecht in Russland und der Ukraine	
Florian Roloff	48
Reform des russischen Wirtschaftsprozesses	
Alexander Bezborodov und Prof. Dr. Rainer Wedde	51
Rezension: Angelika Nußberger, Einführung in das russische Recht	
Prof. Dr. Rainer Wedde	59
Tagungsbericht: Russian Courts revisited – the system of dispute settlement in Russia	
Dr. Hans Janus	62
How the Rule of Law may come eventually to Russia	
Anatol Lieven	64
Zu Beginn einer neuen Dekade: Eine Zukunftsvision für die deutsch-russischen Wirtschafts(rechts)beziehungen	
Karin Holloch	65
Russland verschärft Visavorschriften	
Karin Holloch	68
VDRW Regional:	
Regionale Treffen der VDRW	69
Kurznachrichten	70
Übersicht: Wirtschaftsgesetzgebung der Russischen Föderation September – Dezember 2010	
Wolfgang Göckeritz	72
	3

Die Haftung des Beförderers nach russischem Recht bei Verlust, Fehlmenge und Beschädigung des Gutes

von Prof. Dr. Tamara Abova*

1. In Russland unterliegen Beförderungsverträge der Regelung durch allgemeine und spezielle Gesetze. Die allgemeinen Regeln sind im Zivilgesetzbuch der Russischen Föderation (im weiteren "ZGB") dargelegt. Anwendbare Spezialgesetze sind die folgenden föderalen Gesetze: die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) der RF und das Seehandelsgesetzbuch der RF, das Binnenschiffahrtsgesetzbuch der RF, das Luftfahrtsgesetzbuch der RF, die Ordnung für Straßengüterverkehr und städtischen elektrischen Landverkehr der RF (im weiteren "Straßengüterverkehrsordnung").

In diesem Vortrag möchte ich vor allem auf die gesetzlichen Grundlagen des Eisenbahn-, See- und Straßenverkehrs eingehen.

Die Normen des ZGB regeln nicht nur die Binnenverhältnisse, sondern auch Verträge mit ausländischen Partnern, sofern ein internationaler Vertrag, dem sich die Russische Föderation angeschlossen hat, hierzu nichts anderes vorsieht.

Die Eisenbahngüterverkehrsordnung und die Straßengüterverkehrsordnung regeln ausschließlich die Verhältnisse zwischen Beförderer, Absender und Empfänger im Land selbst. Verkehre im ausländischen Bahnnetz unterliegen einer multilateralen Übereinkunft zwischen Russland, den GUS-Ländern (außer Armenien), den baltischen Republiken und dem Iran (SMGS) sowie bilateralen Abkommen¹.

Russland ist Mitglied des Brüsseler internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente in der Fassung von Haag-Visby (Protokolle vom 23. 02. 1968 und 21. 12. 1979). Das Seehandelsgesetzbuch (SHG) der RF gilt auch für internationale Verkehre, sofern internationale Verträge oder Vereinbarungen hierzu nichts anderes vorsehen.

* Vortrag gehalten auf der Veranstaltung der Vereinigung für deutsch-russisches Wirtschaftsrecht am 28.10.2010 in Hamburg. Deutsche Übersetzung von Thomas Kleinbub, Schopfheim. Prof. Dr. Tamara Abova ist Leiterin der Abteilung für Zivilrecht, Zivil- und Wirtschaftsprozessrecht des Instituts für Staat und Recht der Russischen Akademie der Wissenschaften.

¹ Russland ist zwar nicht Mitglied des COTIF, auf einem kleinen Gebiet in der Kaliningrader Oblast zwischen der Anlegestelle des Fährhafens Baltiysk und dem Hafenbahnhof Baltiysk (2,84 km) sowie der Anlegestelle des Fährhafens Ust-Luga und dem Hafenbahnhof Luzhskaya (1,745 km) gilt es jedoch. Für diese Abschnitte hat Russland das COTIF 2009 übernommen.

An den UN-Konventionen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See und 1980 über den multimodalen Transport von Gütern ist Russland nicht beteiligt.

Das neue UN-Übereinkommen "Über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See" (Rotterdam Regeln) befindet sich derzeit in der Unterzeichnungs- bzw. Ratifizierungsphase. Russland hat hierzu noch nicht eindeutig Stellung bezogen.

Der internationale Straßengüterverkehr ist in dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) geregelt.

2. An dieser Stelle möchte ich kurz auf den Begriff des Beförderungsvertrags im russischen Recht eingehen. Die wesentlichen Aspekte des Beförderungsvertrags sind in einem allgemeinen Gesetzeswerk - dem Zivilgesetzbuch der Russischen Föderation (ZGB RF) - geregelt.

Unter "Beförderungsvertrag" versteht sich ein Vertrag, mit dem der Beförderer sich verpflichtet, das ihm vom Absender anvertraute Gut an den Bestimmungsort zu bringen und es der zur Annahme des Gutes bevollmächtigten Person (Empfänger) zu übergeben, und der Absender sich verpflichtet, das für die Beförderung des Gutes vereinbarte Entgelt zu entrichten.

Diese Definition des Beförderungsvertrags wurde mit einigen Präzisierungen in die Fachgesetzgebung (mit Ausnahme des SHG) aufgenommen.

Das Seehandelsgesetz sieht für den Beförderungsvertrag eine etwas abgewandelte Definition vor. Neben der Beförderung des anvertrauten, d.h. dem Beförderer übergebenen Gutes (Beförderung über Konnossement), kennt es noch den Charter-Beförderungsvertrag (Frachtvertrag), der sich auf das zur Beförderung zu übergebende Gut bezieht.

Der Abschluss des Beförderungsvertrages wird durch ein Transportpapier bestätigt. In der Regel ist das der Frachtbrief. Im Seehandelsverkehr erfolgt dies durch ein Konnossement oder eine Charter. Vertragsparteien sind der Absender und der Beförderer. Der Empfänger ist nicht Partei des Beförderungsvertrags. Aber er ist die Person, an welche das Gut adressiert ist und haftet daher gegenüber dem Beförderer für die Erfüllung bestimmter Pflichten, die ihm gesetzlich und/oder vertraglich auferlegt sind, beispielsweise in manchen Fällen die Entrichtung tarifmäßiger Beförderungsentgelte, die Rückgabe der dem Beförderer gehörenden Transportmittel (Wagen, Container) usw.

3. Der Beförderer ist verpflichtet, auf dem Transportweg für die Unversehrtheit des ihm anvertrauten Gutes zu sorgen und es dem Empfänger in demselben Zustand zu übergeben, in dem er es vom Absender angenommen hat. In Russland nennt man das 'Gewährleistung der Unversehrtheit des Gutes'. Zur Haftungsdauer des Beförderers: Sie beginnt mit der Annahme des Gutes zur Beförderung und endet mit dessen Übergabe an den Empfänger.

Stellt sich nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort (oder unterwegs) heraus, dass das gelieferte Gut in geringerer Menge als bei der Annahme gemessen (Fehlmenge) oder in beschädigten Zustand ankommt, stellt sich die Frage, ob der Beförderer für die Mangelhaftigkeit des Gutes, d.h. Fehlmengen oder Beschädigungen, zu haften hat. Möglicherweise erreicht das Gut den Bestimmungsort gar nicht erst, oder es kommt in einem Zustand an, der seine bestimmungsgemäße Benutzung ausschließt. In diesem Fall gilt der Begriff vom "Verlust des Gutes". Der Beförderer haftet dann für den Verlust in vollem Umfang. Die Termini "Verlust", "Fehlmenge" und "Beschädigung" (Verderb) des Gutes sind spezifische, bei der Klärung der Befördererhaftung anwendbare Begriffe des russischen Transportrechts.

Zunächst möchte ich auf die Befördererhaftung im Binnenverkehr eingehen und den Auslandsverkehr erst danach ansprechen, da das russische Recht für diese beiden Komplexe unterschiedliche Regelungen vorsieht. Allerdings weist die Befördererhaftung in beiden Verkehrsbereichen im Vergleich zur Haftung anderer Beteiligter gewisse Besonderheiten auf.

4. Binnenverkehr

Nach den allgemeinen Vorschriften des ZGB RF ist (vollumfänglich) haftbar, wer seine Verpflichtungen schuldhaft (vorsätzlich oder fahrlässig) nicht oder in nicht sachgemäßer Art und Weise erfüllt. Die Beweislast für den Mangel an Schuld liegt beim Pflichtverletzer, d.h. das Verschulden seitens des Verpflichteten wird vorausgesetzt (Verschuldensvermutung). Der Schuldige muss nachweisen, dass er die dem Charakter seiner Pflichten und den Regressbedingungen angemessene Sorgfalt und Umsicht hat walten lassen und alle für eine sachgemäße Pflichterfüllung erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat. Gelingt dem Verpflichteten dieser Nachweis, wird er als schuldlos anerkannt (Art. 401 Pkt. 1 ZGB RF).

Bei Art. 401 handelt es sich um eine dispositive Vorschrift, d.h. für die Haftung können auch andere gesetzliche oder vertragliche Grundlagen vorgesehen werden. Diese können strenger als die im ZGB RF enthaltenen Vorschriften ausfallen oder die Haftung grundsätzlich beschränken.

5. Dasselbe ZGB RF sieht für unternehmerisch tätige Personen noch härtere Haftungsregeln vor. Wer als Unternehmer bei seiner Tätigkeit seinen Pflichten nicht oder nicht sachgemäß nachkommt, ist vollumfänglich und verschuldensunabhängig haftbar. Eine Haftungsbefreiung ist dann möglich, wenn er nachweisen kann, dass eine sachgerechte Pflichterfüllung durch unüberwindbare Gewalt, d.h. den Eintritt im gegebenen Fall unabwendbarer Umstände unmöglich gemacht wurde. Gesetzliche oder vertragliche Bestimmungen können jedoch auch andere Lösungen vorsehen.

6. Eine andere, sanftere Lösung bietet das ZGB RF für unternehmerisch tätige Beförderer.

Im Unterschied zu anderen Unternehmen haftet der Beförderer nur für schuldhaftes Handeln (Art. 796 ZGB RF). Gegenüber dem Güterabsender oder Güterempfänger ist er nur dann schadenersatzpflichtig, wenn er den Verlust, die Fehlmenge oder Beschädigung des Gutes selbst verschuldet hat. In diesem Falle gilt für ihn die Schuldvermutung. Der Absender oder der Empfänger kann versuchen, den Tatbestand des Rechtsverstoßes oder die ihm zugefügten Verluste zu beweisen. Den Nachweis für ein Verschulden seitens des Beförderers muss er jedoch nicht erbringen. Der Beförderer muss sein Nichtverschulden selbst beweisen, d.h. überzeugend darlegen, dass er den Verlust des Gutes nicht abwenden konnte oder der Eintritt des Verlustes nicht von ihm verursacht wurde. Diese Verschuldensform entspricht derjenigen in einer allgemeinen Vorschrift des ZGB RF (Art. 401 Pkt. 1). Kann der Beförderer die verlangten Beweise nicht erbringen, verurteilt das Gericht ihn zu Schadenersatz wegen Unvollständigkeit des Gutes.

Ein Verschulden des Beförderers kann in Form des Vorsatzes oder der Fahrlässigkeit gegeben sein. Auf die Verhältnisse im Güterverkehr findet bei Transporten auf dem Seewege der Begriff der "groben Fahrlässigkeit" Anwendung, von dem im Folgenden die Rede sein soll.

Die Güterverkehrsordnungen und Transportgesetzbücher enthalten Hinweise auf die typischsten Umstände, deren Vorliegen der Beförderer als Nachweis seines Nichtverschuldens anführen kann.

Zu diesen Umständen zählt beispielsweise die Eisenbahnverkehrsordnung Schadensursachen, die der Absender bzw. der Empfänger zu verantworten hat, wie etwa die natürlichen Eigenschaften des Transportgutes, fehlerhafte Container oder Verpackung, die bei äußerlicher Inaugenscheinnahme des Gutes nicht auffallen konnten, oder die Verwendung von für das Gut nicht geeigneten oder den üblichen Standards nicht entsprechenden Containern oder Verpackungen. Als möglicherweise schuldausschließender Umstand gilt ferner unter anderem, wenn zur Beförderung ein

Gut übergeben wurde, dessen Feuchte die festgelegten Normen überschreitet (Art. 95 EVO). Die Liste ist damit noch nicht erschöpft.

Das Seehandelsgesetzbuch kennt zudem noch Umstände wie Zufälle und Gefahren auf See, vom Beförderer nicht verschuldeter Schiffsbrand, Notrettungsmaßnahmen, kriegerische Handlungen, Bevölkerungsunruhen etc.

7. Die Transportgesetze sehen Umstände vor, die den Übergang der Beweislast vom Beförderer auf den Absender oder Empfänger begründen können. Nach dem Seehandelsgesetzbuch wäre dies der Fall, wenn der Beförderer auf dem Transportweg keinen Zugang zum Transportgut hatte, das Gut sich also in intakten Frachträumen befand, mit unversehrten Plomben des Absenders versehen war und in intakten Containern ohne auf dem Transportweg entstandene Öffnungsspuren angeliefert oder in Begleitung des Absenders oder Empfängers befördert wurde. Liegen derartige Umstände vor, ist davon auszugehen, dass seitens des Beförderers kein Verschulden vorliegt. Sollte der Absender oder Empfänger dennoch auf einem Verschulden des Beförderers bestehen, kehrt sich die Beweislast um.

Eine dementsprechende Vorschrift gibt es auch in der Eisenbahnverkehrsordnung (Art. 118). Das Oberste Wirtschaftsgericht der RF (OWG RF) nimmt hierzu jedoch einen anderen Standpunkt ein. Das Plenum des OWG RF hat in einem Beschluss festgelegt, wie die Eisenbahnverkehrsordnung in der Gerichtspraxis umzusetzen ist. Die Gerichte wurden aufgefordert, an Stelle der in Art. 118 EVO vorgesehenen Annahme des Nichtverschuldens die Art. 796 ZGB RF und 95 EVO dann anzuwenden, wenn die in Art. 118 EVO bezeichneten Gründe gegeben sind. Somit liegt die Beweislast des Nichtverschuldens nun auch in den in Art. 118 EVO vorgesehenen Fällen beim Beförderer. Dies hat zu einer in sich widersprüchlichen Gerichtspraxis geführt. In den einigen Fällen zwingen Gerichte den Beförderer, selbst für den Nachweis seines Nichtverschuldens zu sorgen, selbst wenn die in Art. 118 EVO geregelten Umstände vorliegen. In anderen Fällen wiederum wird der Beförderer entlastet, wenn ein Verschulden von seinen Kontrahenten nicht bewiesen werden kann.

Im Binnenverkehr haftet demnach der Beförderer für die Unvollständigkeit des Gutes dann, wenn er es verschuldet hat, ist er jedoch schuldlos, liegt die Beweislast hierfür bei ihm selbst.

8. Eine zweite Besonderheit der Befördererhaftung im Binnenverkehr ist der Haftungsumfang (Haftungsgrenze).

Das ZGB RF sowie die Güterverkehrsordnungen und Transportgesetzbücher sehen vor, dass der Beförderer für während des Transports entstandene Nachteile

durch Verlust, Fehlmenge und Beschädigung des Gutes Schadenersatz zu leisten hat, und zwar in folgenden Höhen:

- bei vollständigem Verlust mit dem Wert des verlorenen Gutes;
- bei teilweisem Verlust mit dem Wert des fehlenden Gutes;
- bei Beschädigung (Verderb) des Gutes mit dem Betrag der Wertminderung oder des Gesamtwertes, wenn das beschädigte Gut nicht wiederhergestellt werden kann;
- wenn beim Versand des Gutes dessen Wert deklariert wurde, ist Schadenersatz in Höhe des deklarierten Wertes oder des dem fehlenden oder beschädigten (verdorbenen) Teil des Gutes entsprechenden Anteils an dessen deklariertem Wert zu leisten.

Der Wert des Gutes errechnet sich aus seinem in der Verkäuferrechnung angegebenen oder vertraglich vereinbarten Preis oder - sollten keine solchen Angaben vorliegen - auf Basis des unter vergleichbaren Umständen für gleichartige Waren üblichen Preises.

Die Beförderhaftung ist durch den Wert des Gutes bei vollständigem Verlust nach oben begrenzt.

Zusätzlich zu den genannten Schadenersatzleistungen erstattet der Beförderer bereits erhaltene Beförderungsentgelte und andere zu seinen Gunsten angefallene Zahlungen im Verhältnis zur Menge des verlorenen, fehlenden oder beschädigten (verdorbenen) Gutes zurück, sofern diese Zahlungen nicht in den Wert des betreffenden Gutes eingerechnet waren.

Nach dem Gesetz haftet der Beförderer also nur für die verlorenen Anteile des Gutes, die unter Umständen geringer bewertet werden als der vom Absender oder Empfänger real erlittene Verlust. Seine Haftung ist damit mehr als nur beschränkt.

9. Das Zivilgesetzbuch Russlands (Art. 793 Pkt. 2) verbietet Vereinbarungen zwischen Transportfirmen und Guteignern über die Beschränkung oder den Wegfall der gesetzlichen Befördererhaftung. Bereits geschlossene Vereinbarungen über die Herabsetzung der Befördererhaftung sind ungültig, es sei denn, die Möglichkeit derartiger Vereinbarungen ist in den Güterverkehrsordnungen oder Transportgesetzen vorgesehen.

So lautet die allgemeine Regel. Vergleichbare Vorschriften gibt es auch in der Eisenbahngüterverkehrsordnung, im Seehandelsgesetzbuch und der Straßengüterverkehrsordnung. Keines dieser Regelwerke sieht die Herabsetzung der Befördererhaftung vor.

Hingegen können die Vertragsparteien die Befördererhaftung erhöhen. Allerdings bin ich derartigen Vereinbarungen in der Gerichtspraxis noch nicht begegnet.

10. Auslandsverkehr

Eisenbahn-, See- und Straßengüterverkehr reichen weit über die Landesgrenzen hinaus.

Die Rechtsgrundlage hierfür bilden von Russland unterzeichnete oder ratifizierte internationale Übereinkünfte. Die Verfassung der Russischen Föderation legt fest, dass internationale Verträge Bestandteile des Rechtssystems der Russischen Föderation sind. Enthält ein internationaler Vertrag der Russischen Föderation von einem russischen Gesetz abweichende Vorschriften, sind die Bestimmungen des internationalen Vertrages anwendbar.

Die rechtliche Regulierung des Auslandsgüterverkehrs erfolgt für jede Verkehrsart im Wesentlichen auf der Grundlage internationaler Vereinbarungen sowie - in bestimmten Fällen - auch russischer Gesetze.

Güterverkehr auf See

Russland hat sich 1999 der Internationalen Konvention von 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente (Brüsseler Konvention oder Haager Regeln) in der Fassung von Haag-Visby / Protokolle von 1968 und 1979) angeschlossen. Güterbeförderungen, die über ein in Russland oder einem anderen Vertragsstaat ausgestelltes Konnossement oder ab einem russischen oder einem in einem Vertragsstaat befindlichen Hafen abgewickelt werden, erfolgen auf der Grundlage der Brüsseler Konvention.¹

Im Auslandsgüterverkehr findet das Seehandelsgesetzbuch zudem in denjenigen Fällen Anwendung, die in der Konvention nicht geregelt sind. Dies gilt beispielsweise für die Verklarung, die Erstellung von Protokollen, die Organisation von Transporten,

¹ Russland ist der Brüsseler Konvention von 1924 im Jahre 1999 beigetreten, fast zeitgleich mit der Verabschiedung des Seehandelsgesetzbuches durch die Föderationsversammlung der RF. Die Vorbereitung dieses Gesetzeswerks hatte viele Jahre in Anspruch genommen. Der russische Gesetzgeber (wie übrigens zuvor der sowjetische) verfolgte damit das Ziel, die Normen des SHG an die Bestimmungen der Brüsseler Konvention und in mancher Hinsicht diejenigen der UN-Konvention von 1978 (z.B. bezüglich der Deckfracht) anzupassen. Daher sind nicht wenige Normen des russischen Seehandelsrechts und der Brüsseler Konvention inhaltlich deckungsgleich, darunter auch die Bestimmungen zur Befördererhaftpflicht.

Chartertransporte usw. Laut Verfassung der RF gelten die Vorschriften des Seehandelsgesetzbuches auch dann, wenn sie der Brüsseler Konvention nicht zuwiderlaufen.

Die Vorschriften des SHG zur Befördererhaftung (Art. 169) sind analog zu den entsprechenden Bestimmungen des ZGB RF. Davon war weiter oben bereits die Rede. Sie gelten auch für den Auslandsgüterverkehr. Prof. G. G. Ivanov, Herausgeber des Kommentars zum Seehandelsgesetzbuch, sieht weder im Hinblick auf das Verschulden des Beförderers noch den bereits angesprochenen Haftungsumfang einen Widerspruch zwischen Art. 169 SHG und Art. 4 Ziffer 2 der Brüsseler Konvention.

Das SHG enthält wie die Brüsseler Konvention eine Bestimmung zu Navigationsfehlern und teilt in diesem Zusammenhang die Beweislast auf. Die mögliche Haftungsbefreiung des Beförderers bei Verlust und Beschädigung des Gutes in den beiden Regelwerken sind miteinander vergleichbar.

Die Beweislast für Nichtverschulden trägt nach der Brüsseler Konvention wie auch dem SHG der Beförderer, d.h., wie die Brüsseler Konvention es formuliert, die an der Haftungsbefreiung interessierte Person. Es gibt jedoch auch noch andere vergleichbare Normen.

Die in der Brüsseler Konvention enthaltenen Bestimmungen über ein alternatives Verfahren der Befördererhaftung (Art. 4 Ziffer 5 und Protokoll von 1979) finden eine Entsprechung im SHG. Dieses Verfahren gilt dann, wenn der Absender vor der Verladung des Gutes auf dem Konnossement keine Angaben zu Art, Typ und Wert des Gutes gemacht hat. In diesem Falle beträgt die Befördererhaftung bei Verlust oder Beschädigung des zur Beförderung angenommenen Gutes höchstens 666,67 Sonderziehungsrechte je Kollo oder sonstige Versandeinheit bzw. zwei SZR pro Kilogramm Bruttomasse des verlorenen oder beschädigten Gutes, je nach dem, welcher Betrag größer ist (Art. 170 Pkt. 1 SHG).

Gemäß Art. 172 kann der Beförderer seinen in Art. 170 geregelten Anspruch auf Haftungsbeschränkung einbüßen, wenn nachgewiesen ist, dass er den Verlust oder die Beschädigung des Gutes durch vorsätzliche oder grob fahrlässige Handlungen oder Unterlassungen selbst herbeigeführt hat.

Der Begriff der groben Fahrlässigkeit ist als qualifizierendes Merkmal allein auf die in Art. 172 geregelte Haftungsbeschränkung anwendbar. Einfache Fahrlässigkeit bringt somit den in Art. 170 geregelten Anspruch des Beförderers auf Haftungsbeschränkung nicht in Gefahr. Bei grober Fahrlässigkeit verliert er ihn jedoch. Welcher dieser Tatbestände gegeben ist, kann höchstwahrscheinlich nur ein Gericht entscheiden. In der russischen Gerichtspraxis hat es Fälle gegeben, in denen der Kläger darauf bestanden hat, auf einen Seebeförderer den Artikel 172 SHG anzuwenden.

Mir persönlich ist nicht bekannt, ob ein Gericht einer solchen Forderung jemals gefolgt ist. Hier erhebt sich eine andere Frage. Hat sich das Gericht für Art. 172 entschieden, kann Art. 170 nicht mehr zur Anwendung kommen. Doch wie ist nun die Begrenzung der Befördererhaftung zu handhaben? Die Ursache des Problems liegt offenbar darin, dass sich nur sehr schwer feststellen lässt, welcher Art von Fahrlässigkeit - einfache oder grobe - das Verhalten des Beförderers zuzuordnen ist, das den Verlust oder die Beschädigung des Gutes herbeigeführt hat. Die Brüsseler Konvention erwähnt hierzu allerdings den Begriff der "Leichtfertigkeit" (Art. 4 Pkt. 5 b der russischen Übersetzung) [Anm. d. Übersetzers: Art. 4 bis, Ziffer 4 des deutschen Textes].

Im Sinne des Strafrechts trifft das Merkmal der "Leichtfertigkeit" dann zu, wenn der Handelnde die Folgen seines Tuns voraussieht und leichtfertig darauf hofft, sie vermeiden zu können. Ich denke, es ist im konkreten Fall nicht ganz einfach nachzuweisen, ob der Beförderer mit den Folgen seines Handelns gerechnet und dabei gehofft hat, er würde sie vermeiden können.

Hierzu ist zudem anzumerken, dass die Vorschrift des Art. 172 nicht auf die in Art. 169 SHG geregelte Befördererhaftung angewendet werden kann. Der Beförderer muss beweisen, dass der Schaden am Gut durch Umstände verursacht wurde, die er nicht abwenden konnte oder deren Eintritt er nicht zu vertreten hat. Gelingt ihm dies nicht, macht ihn das Gericht hierfür innerhalb der im ZGB, den Güterverkehrsordnungen und Transportgesetzen festgelegten Grenzen haftbar.

11. Die in Art. 170 und 172 SHG genannten Normen zur Begrenzung der Befördererhaftung finden sich auch im Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR). Die Rede ist von Art. 23, geändert durch Protokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr vom 5. Juli 1968, sowie von Art. 29 des Übereinkommens. Art. 29 verwehrt dem Beförderer dann den Anspruch, sich auf Bestimmungen des Übereinkommens zu berufen, die seine Haftung begrenzen oder die Beweislast umkehren könnten, wenn der Schaden infolge seines vorsätzlich unrechtmäßigen Handelns oder unsachgemäßer, durch ein verhandelndes Gericht als vorsätzlich gesetzeswidriges Handeln zu beurteilender Pflichterfüllung verursacht wurde. Somit bringt die CMR die Versagung des Anspruchs auf Haftungsbegrenzung ausschließlich mit vorsätzlich gesetzeswidrigem Handeln in Verbindung. Die Frage nach der groben Fahrlässigkeit steht hier nicht im Raum.

Die für den Binnenverkehr geltende Straßengüterverkehrsordnung enthält keine mit Art. 170 und 172 SHG oder Art. 23 und 29 CRM vergleichbaren Normen. Dasselbe gilt für die Eisenbahngüterverkehrsordnung der RF. Dafür besteht auch gar keine

Notwendigkeit, denn das ZGB RF und die genannten Ordnungen haben andere Mittel, die Befördererhaftung zu begrenzen, von denen bereits die Rede war. Ersetzt wird lediglich der verlorene Anteil des Gutes zuzüglich der vollständigen oder anteiligen Transportentgelte.

12. Der Eisenbahngüterverkehr ins Ausland ist durch multilaterale und bilaterale Abkommen geregelt.

Das für internationale Bahntransporte nach und aus Russland maßgebliche multilaterale Abkommen ist das Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr von 1951 mit den Änderungen und Ergänzungen von 1998. Die Änderungen betrafen vor allem die Mitgliedsländer dieses Abkommens. Hierzu zählen die baltischen Republiken, sämtliche GUS-Länder sowie Albanien, Bulgarien, Polen, China, Nordkorea, Vietnam, die Mongolei und der Iran. Verkehre in Nichtmitgliedsländer werden bis zum letzten Bahnhof des SMGS-Landes unter dem SMGS abgewickelt; zur Weiterfahrt bedarf es eines neuen Beförderungsvertrags. Der Frachtbrief wird dann entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Nichtmitgliedslandes umgeschrieben.

Das SMGS enthält keine mit den Normen der Art. 170 und 172 SHG vergleichbaren Vorschriften. Die Grundlagen, Grenzen und Höhe der Befördererhaftung sowie die Verteilung der Beweislast entsprechen im Wesentlichen den Bestimmungen der russischen Eisenbahnverkehrsordnung. Haftungsbegrenzungen sind vorgesehen. Sie sind jedoch an bestimmte natürliche Eigenschaften des Transportgutes gebunden (natürlicher Schwund).

13. An dieser Stelle möchte ich kurz auf den tatsächlichen Beförderer eingehen. Wer mit einem Absender in einen Beförderungsvertrag eingetreten ist, kann den Transport des gesamten oder eines Teils des Gutes an einen anderen Beförderer übertragen, der dann als tatsächlicher Beförderer weder mit dem Absender noch mit dem Empfänger in einem vertraglichen Verhältnis steht. Diese Möglichkeit ist in Art. 173 SHG RF vorgesehen. Die Mitwirkung eines neben dem hauptsächlichen Beförderer tätigen tatsächlichen Beförderers ist eine Praxis, die auch im Straßengüterverkehr anzutreffen ist.

Laut SHG RF haftet der Beförderer gegenüber Absender und Empfänger unabhängig davon, wer für das Gut und dessen tatsächliche Beförderung zuständig ist. Der tatsächliche Beförderer ist nach den Vorschriften des SHG RF dann gegenüber dem hauptsächlichen Beförderer haftbar, wenn der Schaden während seiner Zuständigkeit für das betroffene Gut eingetreten ist.

Für den Fall, dass sowohl der hauptsächliche als auch der tatsächliche Beförderer haften, gilt das Prinzip der Solidarhaftung. Bei dieser Haftungsart ist der Empfänger berechtigt, gegen jeden beliebigen Beförderer seiner Wahl zu klagen und vollumfänglichen Schadenersatz - jedoch nur innerhalb der im SHG festgelegten Grenzen - geltend zu machen. Wurde der Schaden hingegen nur vom tatsächlichen Beförderer verursacht, ist für dessen Handeln der hauptsächliche Beförderer haftbar und hat sich dieser vor Gericht zu verantworten. Der tatsächliche Beförderer hat dann als Beigeladener an der Seite des hauptsächlichen Beförderers an dem Gerichtsprozess teilzunehmen. Zuweilen wird er auch als Mitbeklagter in das Verfahren einbezogen.

14. Wer berechtigt ist, gegenüber einem Beförderer Ersatz für Transportschäden geltend zu machen, ist nach ZGB RF und SMGS verpflichtet, vor Anrufung des Gerichts seine Reklamation unmittelbar beim Beförderer einzureichen. Das Reklamationsverfahren und die dazugehörigen Fristen sind bindend geregelt. Hält der Anspruchsberechtigte sich nicht an das festgelegte Reklamationsverfahren, weist das Gericht seine Klage ab. Die Verjährungsfrist beträgt ein Jahr.

Die in der SMGS festgelegte Gesamtfrist für die Reklamation beim Beförderer und die Klageerhebung vor Gericht beträgt 9 Monate. Das Recht auf Reklamation beim Beförderer und Klage vor Gericht erlischt mit Ablauf dieser Frist.

Das SHG RF schließt den Auslandsgüterverkehr aus dieser Fristenregelung aus. Hier gilt die Reklamationspflicht nur für die Küstenschifffahrt.

Die Haftungsbeschränkung des Beförderers im Eisenbahngüterverkehr

Gesetzliche Regelung in der Ukraine

von Tatjana Danilova*

Art. 9 des ukrainischen Zivilgesetzbuchs (2004) sieht vor, dass ein gültiger, vom Obersten Rat der Ukraine als verbindlich anerkannter und zivilrechtliche Belange regelnder internationaler Vertrag Bestandteil der nationalen Zivilgesetzgebung ist. Enthält ein gemäß den gesetzlichen Bestimmungen geschlossener internationaler Vertrag von dem entsprechenden Zivilgesetz abweichende Regelungen, gelten die Bestimmungen des internationalen Vertrags. In anderen Worten: Im Rahmen der Zivilgesetzgebung haben internationale Verträge Vorrang vor dem internen Zivilrecht.

Dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) hat sich die Ukraine kraft Gesetz vom 5. Juni 2003 und Gesetz vom 16. November 2005 zum Protokoll vom 3. Juni 1999 über die am 9. Mai 1980 in dieses Übereinkommen eingebrachten Änderungen angeschlossen. Somit unterliegen alle über den internationalen Eisenbahnfrachtbrief (CIM) abgefertigten Güterverkehre auf dem Gebiet der Ukraine den "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) in Anhang B dieses Übereinkommens.

Art. 36 CIM legt fest, dass die Eisenbahn für Verluste oder Schäden haftet, wenn Güter im Zeitraum zwischen Frachtannahme und Frachtübergabe sowie infolge verspäteter Beförderung beschädigt bzw. ganz oder teilweise verloren gehen.

Art. 36 Abs. 2 und 3 CIM regeln die Fälle, in denen die Eisenbahn von der Haftung für Verluste oder Schäden an befördertem Gut befreit ist.

Dabei liegt gemäß Art. 37 CIM die Beweislast beim Beförderer, d.h. der Nachweis, dass Verlust, Beschädigung oder Beförderungsverspätung Folgen eines der in Art. 36 Abs. 2 vorgesehenen Umstände sind, ist von der Eisenbahn zu erbringen.

Art. 40 CIM legt fest, dass bei vollständigem oder teilweisem Verlust des Gutes die Eisenbahn - um anderweitige Entschädigungen auszuschließen - Schadenersatz in Höhe des Börsenpreises oder, falls kein Börsenpreis gegeben ist, in Höhe des Marktpreises oder, sofern keiner dieser Preise gegeben ist, in Höhe des per Tag und Ort der Güterannahme zur Beförderung geltenden gemeinen Wertes von Gütern vergleichbarer Art und Beschaffenheit. Dabei darf die Entschädigung nicht mehr als 17 Rechnungseinheiten je Kilogramm des verlorenen Bruttogewichts betragen.

Art. 41 CIM legt fest, dass bei der Feststellung des tatsächlichen Gewichtsmankos der Schwundverlust ohne Rücksicht auf die durchfahrene Strecke zu bestimmen ist, und Art. 42 schreibt vor, dass die Eisenbahn bei Beschädigung des Transportgutes ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen hat, die der Wert-

* Vortrag gehalten auf der Veranstaltung der Vereinigung für deutsch-russisches Wirtschaftsrecht am 28.10.2010 in Hamburg. Deutsche Übersetzung von Thomas Kleinbub, Schopfheim. Tatjana Danilova ist Richterin am Obersten Wirtschaftsgericht der Ukraine.

minderung des Gutes entspricht. Deren Höhe errechnet sich anhand des gemäß Art. 40 ermittelten Güterwerts und der am Bestimmungsort festgestellten prozentualen Wertminderung.

Art. 42 Abs. 2 und Art. 43 CIM legen präzise Grenzen für Entschädigungsbeträge fest, die in allen in Abs. 1 geregelten Entschädigungsfällen zusammen mit den in Art. 40 und 42 vorgesehenen Vergütungen den Betrag, der bei vollständigem Verlust fällig gewesen wäre, nicht übersteigen dürfen.

Art. 44 CIM wiederum bezeichnet die Fälle, in welchen der Anspruch auf Haftungsbeschränkung verwirkt wird: nicht anwendbar sind die in Art. 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 und 46 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen dann, wenn der Verlust oder Schaden nachweislich durch vorsätzlich oder fahrlässig und unter Inkaufnahme der Folgen begangene Handlungen oder Unterlassungen seitens der Eisenbahn entstanden ist.

In der Ukraine gilt noch ein weiterer Vertrag - das Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr (SMGS 1951), das zwar vom Obersten Rat der Ukraine nicht ratifiziert wurde, mit dem Beitritt des Landes zur Wiener Konvention über die Staatennachfolge in Verträge dennoch in Kraft getreten ist.

Nach Art. 22 und 23 SMGS haftet die Eisenbahn für verspätete Beförderung und im Zeitraum zwischen Annahme, Transport und Ablieferung des Gutes am Bestimmungsort entstandene Schäden aus vollständigem oder teilweisem Verlust, fehlender Masse, Beschädigung, Verderb oder Qualitätsminderung, im Falle einer Weiterbeförderung in Länder, die dem Abkommen nicht beigetreten sind, bis zur Abfertigung des Gutes unter dem Frachtbrief gemäß dem entsprechend anwendbaren Abkommen über den direkten internationalen Eisenbahngüterverkehr.

Des Weiteren haftet die Eisenbahn bei von ihr verschuldetem Verlust der vom Absender oder der Zollbehörde dem Frachtbrief beigelegten und in diesem aufgelisteten Begleitdokumente.

Art. 23 Abs. 3 und 4 SMGS regeln die Fälle, in denen die Eisenbahn von der Haftung für den vollständigen oder teilweisen Verlust, den Verderb oder die Beschädigung von Gütern befreit ist.

Art. 24 SMGS legt die Normen für den Schwundverlust fest, Art. 25 und 26 regeln die Höhe der Entschädigung bei vollständigem oder teilweisem Verlust, Beschädigung, Verderb oder Qualitätsminderung des Gutes.

Die Höhe der von der Eisenbahn zu zahlenden Verlustentschädigung überschreitet in keinem Haftungsfall den Betrag, der bei vollständigem Verlust des Gutes fällig wäre.

Nicht aus dem Beförderungsvertrag hervorgehende Kosten oder Verluste des Absenders oder Empfängers sind von der Eisenbahn nicht zu erstatten.

Art. 27 SMGS regelt die Höhe der Entschädigung bei verspäteter Beförderung und begrenzt sie dabei auf höchstens 30% des Transportentgelts bei einem Verzug von mehr als vier Zehnteln der Gesamtbeförderungszeit

Art. 28 SMGS bestimmt als Zahlungswährung für die in Art. 25 und 26 vorgesehenen Entschädigungen und die in Art. 27 festgelegten Strafen die Währung desjenigen Landes, dessen Eisenbahn die Zahlung leistet.

Wird ein in der Währung des einen Landes ausgewiesener Betrag in dem anderen Land entrichtet, ist er zum am Tag und Ort der Zahlung geltenden Wechselkurs in die Landeswährung der zahlenden Eisenbahn umzurechnen, wobei auf die Forderungssumme ein Jahreszins von 4% aufzuschlagen ist.

Dem Art. 44 CIM (COTIF) entsprechende Vorschriften sind im Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr (SMGS) nicht enthalten.

Zu den wesentlichen Besonderheiten des Abkommens zählen die Bestimmungen der Art. 29 und 30 SMGS, die für den Streitfall ein vorgerichtliches Streitbeilegungsverfahren zwingend vorschreiben, d.h. der Absender oder Empfänger ist verpflichtet, noch vor Anrufung des zuständigen Gerichts seine Reklamation der Eisenbahngesellschaft ordnungsgemäß vorzutragen, andernfalls verliert er den Anspruch auf gerichtlichen Schutz seines verletzten Rechts.

Die in Art. 31 SMGS festgelegte neunmonatige Klagefrist gegen die Eisenbahn ist praklusiv und selbst bei Vorliegen triftiger Gründe nicht wiederherstellbar.

Art. 36 SMGS regelt die Anwendung interner Gesetze: Soweit erforderliche Bestimmungen in diesem Abkommen, den anwendbaren Tarifen und in den Dienstvorschriften nicht enthalten sind, gelten die Bestimmungen der internen Gesetze und Vorschriften.

Mit Blick auf die Harmonisierung der beiden Verkehrssysteme wurden am 1. September 2006 in das SMGS Ergänzungen eingebracht, die es ermöglichen, Beförderungsverträge in Form eines CIM/SMGS-Frachtbriefes zu gestalten. Ein Muster mit Ausfüllhinweisen findet sich in Anhang 22 SMGS.

Der einheitliche CIM/SMGS-Frachtbrief ist bei Guterverkehren zwischen Ländern anwendbar, in welchen die "Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Vertrag über den internationalen Eisenbahngüterverkehr" (CIM - Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr - COTIF) gelten.

Die für den allgemeinen Eisenbahnverkehr wesentlichen Rechtsgrundsätze sind im Gesetz der Ukraine "ber den Eisenbahngüterverkehr" definiert.

Die mit dem Abschluss und der Erfüllung von Beforderungsvertragen im Allgemeinen und den Bahnbeforderungsvertragen im Besonderen verbundenen Belange sind in Art. 908 - 928 des Zivilgesetzbuchs und den Artikeln 306 - 315 des Wirtschaftsgesetzbuchs der Ukraine geregelt.

Gemäß Art. 908 ZGB und 306 WGB sind die allgemeinen Guterverkehrsbestimmungen in diesen Gesetzbüchern, anderen Gesetzen, den Verkehrsgesetzbuchern (Verkehrsordnungen) sowie sonstigen Rechtsakten und Vorschriften niedergelegt, die nach den jeweils geltenden Verfahren erlassen werden.

Gemäß Art. 908 ZGB und 307 WGB sind die Guterverkehrsbestimmungen für einzelne Verkehrsarten sowie die jeweilige Befördererhaftung in den Verkehrsgesetzbuchern, Verkehrsordnungen und anderen Rechtsakten und Vorschriften niedergelegt.

Die Eisenbahnverkehrsordnung der Ukraine wurde gemäß Art. 3 des Gesetzes der Ukraine "ber den Eisenbahnverkehr" durch Beschluss des Ministerkabinetts Nr. 457 vom 06. 04. 1998 mit folgenden Änderungen und Ergänzungen bestätigt:

Art. 5 der Eisenbahnverkehrsordnung überträgt dem Verkehrs- und Postministerium der Ukraine die Bestätigung der Guterbeforderungsvorschriften, der technischen

Lade- und Befestigungsvorschriften, der Beförderungstarife im Binnenverkehr sowie sonstiger normativer Dokumente, die nicht nur für die Eisenbahn, sondern auch die Absender, Empfänger und Spediteure verbindlich sind.

Der Vorgang des Abschlusses, der Änderung und der Erfüllung des Beförderungsvertrages sowie der Haftbarmachung des Absenders, des Bahnbeförderers und des Güterempfängers zählt zu den durch die ukrainischen Gesetzgebung am konsequentesten normierten Prozessen.

SMGS und COTIF enthalten keine Verfahrensregeln für die Güterbeförderungsplanung, während die Beförderung von Import- und Exportgütern sowie die wechselseitige Haftung der Eisenbahn und des Absenders bei Nichterfüllung vereinbarter Beförderungspläne in den Vorschriften der ukrainischen Verkehrsgesetzgebung, namentlich der Eisenbahnverkehrsordnung und den Güterverkehrsplanungsvorschriften geregelt sind.

Laut Güterverkehrsplanungsvorschriften sind Güterverkehre monatlich zu planen, wobei die Möglichkeit vorbehalten bleibt, in Abstimmung mit der Eisenbahn Güter auch "auf Sicht" aufzugeben.

Als Schriftform eines konkreten Beförderungsvertrags gilt der Eisenbahnfrachtbrief, der als Vertrag zwischen Absender und Eisenbahn zu Gunsten eines Dritten - des Empfängers - auf einem Standardformular abgefasst wird und zugleich als Güterpfandvertrag die Entrichtung des Beförderungsentgelts und der sonstigen, konkret anfallenden Transportgebühren garantiert.

Gemäß Art. 909 ZGB und 307 WGB sowie Art. 22 und 110 der Eisenbahnverkehrsordnung verpflichtet sich die Eisenbahn kraft Bahnbeförderungsvertrag, das ihr vom Absender anvertraute Gut an den Bestimmungsort zu bringen und dem Empfänger zu übergeben, und haftet sie vom Zeitpunkt der Annahme bis zur Übergabe des Gutes an den Empfänger für seine Unversehrtheit, soweit sie nicht nachweisen kann, dass Verluste, Fehlmengen, Beschädigungen oder der Verderb des Gutes Umständen geschuldet ist, die von der Eisenbahn nicht abzuwenden waren und deren Beseitigung nicht in ihrer Macht lag.

Art. 110 und 111 der Eisenbahnverkehrsordnung statuieren den Grundsatz der beschränkten materiellen Befördererhaftung und bestimmen die Umstände, unter denen die Eisenbahn von der Haftung bei Transportverlust befreit ist.

Die den Absender, Beförderer oder Empfänger betreffenden Haftungsumstände müssen gemäß den Vorschriften des Art. 129 Eisenbahnverkehrsordnung förmlich beurkundet sein, nämlich durch eine Tatbestandsaufnahme, ein Schadensprotokoll, eine Mengen- und Qualitätsabnahmebescheinigung des Empfängers sowie je nach Art der Umstände ein entsprechendes Gutachten.

Bei vollständigem Verlust des Gutes erstattet die Eisenbahn dessen Wert und das dafür erhaltene Beförderungsentgelt, sofern dieses im Wert des verlorenen Gutes nicht eingerechnet ist. Der Absender bzw. Empfänger ist berechtigt, ein Gut für verloren zu erklären und Entschädigung für den Verlust zu fordern, wenn das Gut dem Empfänger nicht binnen 30 Tagen ab Ablauf der Lieferfrist übergeben wurde, und zwar unabhängig davon, was mit dem Gut geschehen ist und wer dies zu verantworten hat.

Bei Anlieferung nach den genannten Fristen ist der Empfänger verpflichtet, das Gut anzunehmen und die von der Eisenbahn erhaltene Verlustentschädigung zurückzuerstatten.

Für nach Aufgabe zur Beförderung verlorenes Gut mit deklariertem Wert haftet die Eisenbahn in Höhe des deklarierten Wertes. Kann die Bahn jedoch nachweisen, dass der deklarierte Wert den tatsächlichen Wert übersteigt, haftet sie nur in Höhe des tatsächlichen Wertes.

Gemäß Art. 114 Eisenbahnverkehrsordnung ersetzt die Eisenbahn durch Fehlmengen, Verderb oder Beschädigung des Gutes entstandenen Schaden in Höhe des tatsächlichen Güterwertes oder des Betrags der Wertminderung.

Punkt 27 der Übergabevorschriften legt für den Transportschwund Normen fest, die in Gewichtsprozenten angegeben sind und zwei Faktoren berücksichtigen: zum einen den Schwundverlust und zum anderen eine Abweichungstoleranz zur Nettomasse (Wägefehler).

Gemäß Art. 114 Eisenbahnverkehrsordnung ist das der Schadenvergütung zugrundeliegende Gewichtsmanko unter Berücksichtigung der Norm für den Schwundverlust und des Abweichungsgrenzwertes bei der Ermittlung der Nettomasse des Gutes zu errechnen, da das Gewichtsmanko, sofern es im Rahmen der Abweichungstoleranz zur Nettomasse bleibt, selbst bei Plünderung während des Transports mit dem Diebstahl nicht in Verbindung gebracht werden kann.

Der Gesamtbetrag der Vergütung für beschädigtes Gut darf in keinem Fall den für dessen vollständigen Verlust zu zahlenden Betrag überschreiten.

Neben der Vergütung für beschädigtes Gut zahlt die Eisenbahn jedoch dem Empfänger bei verspäteter Anlieferung des Gutes bzw. der im Besitz der betreffenden Unternehmen, Organisationen, Einrichtungen oder unternehmerisch tätigen natürlichen Personen befindlichen oder von diesen gemieteten Leerwagen eine Verzugsstrafe in der in Art. 116 Eisenbahnverkehrsordnung festgelegten Höhe, es sei denn, sie kann nachweisen, dass der Verzug nicht durch eigenes Verschulden, sondern beispielsweise eine Naturkatastrophe oder sonstige, von der Eisenbahn nicht zu verantwortende Umstände verursacht wurde.

Gemäß Art. 114 Eisenbahnverkehrsordnung sind die im Beförderungsvertrag und in dieser Ordnung nicht vorgesehenen Kosten und Verluste, beispielsweise Zollabfertigungskosten, Beförderungsentgelte bei Fehlmengen oder beschädigtem Gut, entgangener Gewinn, Inflationsverluste etc. vom Schadenersatz ausgeschlossen.

Weder das ZGB noch das WGB der Ukraine enthalten eine mit Art. 44 CIM (COTIF) vergleichbare Vorschrift; die Beförderungsverträge sehen für die Eisenbahn grundsätzlich nur eine beschränkte Haftung vor.

Die Eisenbahnverkehrsordnung enthält mit dem Art. 126 eine spezifische, dem Verkehrsrecht der Ukraine eigene Vorschrift, wonach die Bahn bei eigenmächtiger Benutzung einem Unternehmen gehörender oder von diesem gemieteter Güterwagen deren Eigentümer oder Mieter ein Nutzungsentgelt in der in Art. 119 festgelegten Höhe zu entrichten hat.

Verursacht die Eisenbahn Schäden an im Besitz anderer Unternehmen befindlichen Güterwagen oder Containern, haftet sie in Höhe des tatsächlich zugefügten Schadens.

Verliert die Eisenbahn im Besitz anderer Unternehmen befindliche Güterwagen oder Container, ist sie auf deren Aufforderung verpflichtet, diesen Unternehmen entsprechende Wagen oder Container kostenlos zur Verfügung zu stellen und nach Ablauf von drei Monaten nach Eintritt des Verlustes Ersatzwagen oder -container zu

übergeben. Sollte die Eisenbahn kein entsprechendes Rollmaterial besitzen, hat sie den Wert der verlorenen Transporteinheiten zu ersetzen.

Mit der Einführung der nummernbasierten täglichen Erfassung und Streckenverfolgung im Eisenbahngüterverkehr der Ukraine hat dieser Artikel seine praktische Bedeutung eingebüßt, auch wenn er möglicherweise bei durch Unfälle oder andere Ereignisse bedingten Verlusten immer noch Anwendung finden könnte.

Für das auf Streitigkeiten mit der Eisenbahn im Zusammenhang mit Transportverlusten anwendbare Beilegungsverfahren finden sich im ZGB, im WGB sowie in der Eisenbahnverkehrsordnung Regelungen, die ausschließlich den Absender oder Empfänger berechtigen, bei der Eisenbahn Schadenersatz geltend zu machen, wobei sie die in Art. 130 und 133 Eisenbahnverkehrsordnung aufgelisteten Rechtstitel vorzulegen haben. Der Eigentümer des Gutes hingegen, sofern er nicht zugleich Absender oder Empfänger ist, besitzt dieses Recht nicht.

Das für Reklamationen vorgesehene vorgerichtliche Streitbeilegungsverfahren ist gemäß Eisenbahnverkehrsordnung nicht verbindlich - der Reklamant ist frei, seine Ansprüche unmittelbar bei der Bestimmungsbahn geltend zu machen, als Absender oder Empfänger ist er jedoch auch berechtigt, binnen sechs Monaten ab dem Zeitpunkt der Übergabe eines unvollständigen bzw. beschädigten Gutes oder - bei Verlust des Gutes - ab Ablauf der Lieferfrist das für den Sitz der Bestimmungsbahn zuständige Wirtschaftsgericht anzurufen.

Auf von der Eisenbahn im Zuge des freiwilligen Reklamationsverfahrens anerkannte oder gerichtlich eingeforderte Schadenersatzbeträge werden keine Inflationsverluste oder Jahreszinsen aufgeschlagen.

Ausführlichere Informationen über die Regelungen zum Beförderungsvertrag und die Gerichtspraxis in Sachen Güterverkehr in der Ukraine finden sich in den "Empfehlungen des Präsidiums des Obersten Wirtschaftsgerichts der Ukraine Nr. 04-5/225 vom 29. 09. 2008 "Über einige Probleme der Beilegung von Streitigkeiten aus dem Eisenbahngüterverkehr".

Die rechtlichen und organisatorischen Grundlagen des allgemeinen Speditionswesens in der Ukraine sind in Art. 929-935 ZGB, in Art. 316 WGB sowie in dem Gesetz "Über das Speditionswesen" vom 1. Juli 2004 (mit nachfolgenden Änderungen und Ergänzungen) geregelt.

Anders als im konkreten Fall der Eisenbahn, enthalten diese Normativakte keine ähnlich bindende Regelung für das Zusammenwirken zwischen Spediteur, Beförderer und den anderen Beteiligten des Speditions- und Versandprozesses.

Zwar bezeichnen sich Spediteure gelegentlich als "Beförderer", in der Tat üben sie deren Funktion gar nicht aus.

Gemäß Art. 8 des Gesetzes "Über das Speditionswesen" betrifft die Spediteurstätigkeit die Bereiche Export und Import, Transit im In- und Ausland sowie den Güterbinnenverkehr.

Die Spediteure erbringen Dienstleistungen gemäß den in der Ukraine und anderen Ländern geltenden gesetzlichen Güterverkehrsvorschriften entsprechend dem in den Ausführungsbestimmungen für die Spediteurstätigkeit festgelegten Dienstleistungsverzeichnis sowie sonstige zwischen den Parteien in Speditionsverträgen vereinbarte Leistungen.

Wie aus der Praxis der ukrainischen Wirtschaftgerichte hervorgeht, liegen sowohl dem Zusammenwirken der am Speditionsprozess beteiligten Parteien als auch den entsprechenden Haftungsregelungen folgende Verträge zu Grunde: der Vertrag zwischen Spediteur und Frachtauftraggeber, möglicherweise ein Vertrag zwischen Spediteur und Spediteur über die Organisation der Beförderung bestimmter Güter, der Direktvertrag zwischen Spediteur und Beförderer, möglicherweise ein Vertrag zwischen Spediteur und Gütereinfänger sowie sonstige Vereinbarungen. Der konkrete Umfang der Rechte des Frachtaufgebers, der Pflichten des Speditors und der Haftung bei Pflichtverletzung wird in eben diesen Verträgen festgelegt.

Bahnreisende genießen im Vergleich zu den europäischen gesetzlichen Regelungen einen weitaus geringeren Schutz. Dies bezeugen die einschränkenden Bedingungen, unter denen die Ukraine dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) 2003 beigetreten ist, und das sie 2005 insoweit bestätigt hat, als ukrainische oder in der Ukraine ansässige Fahrgäste nicht in den Genuss der Bestimmungen dieser Übereinkunft kommen.

Bislang sind noch nicht alle Vorschriften des ZGB und der Eisenbahnverkehrsordnung in Normativakte umgesetzt, die geeignet wären, den Fahrgast vor unrechtmäßigen Handlungen der Eisenbahn zu schützen, und die bestehenden und ordnungsgemäß bestätigten normativen Rechtsakte schränken die Befördererhaftung gegenüber dem Fahrgast fast bis zur Bedeutungslosigkeit ein.

Die Ukraine hat indessen Kurs auf die Integration in die Europäische Gemeinschaft genommen und ist bemüht, ihre Gesetzgebung an die europäischen Standards anzupassen. Hoffen wir das Beste.

Überblick über die obergerichtliche Rechtsprechung der Russischen Föderation zum Transportrecht

von Dr. Axel Boës¹

Einführung

Aus einer Vielzahl von Gründen hat Russland als Rechtsstandort keinen sonderlich guten Ruf. In der deutschen Presse wird ausgiebig über spektakuläre Prozesse wie den Fall Chodorkowskij und die damit im Zusammenhang stehende Enteignung von Lukoil berichtet, die – ganz zu Recht – erhebliche Zweifel an der Unabhängigkeit und Verlässlichkeit der russischen Justiz wecken. Dennoch soll im Folgenden versucht werden, eine Lanze für das russische Rechtssystem zu brechen, welches abseits von spektakulären, politisch beeinflussten Prozessen – bei allen Nachteilen – eine Reihe von Vorzügen aufweist. Statt der hinlänglich und ausgiebig diskutierten Nachteile sollen einmal die positiven Seiten herausgestrichen werden:

¹ Vortrag gehalten auf der Veranstaltung der Vereinigung für Deutsch-Russisches Wirtschaftsrecht am 28.10.2010 in Hamburg. Dr. Axel Boës ist Rechtsanwalt in der Kanzlei Lebuhn & Puchta in Hamburg.

Rechtsgrundlagen

Im Bereich des Transportrechts gelten zum einen die Regelungen des Zivilgesetzbuches über den Transport- und den Speditionsvertrag (Art. 784 – Art. 806), sodann das Gesetz über die Speditionstätigkeit, der Seehandelskodex, das Gesetz über den Binnenschiffstransport und das Statut der Eisenbahnen. Im Bereich des internationalen Transports gelten die CMR, die Hague-Visby-Rules und – im Bereich des Eisenbahntransports – die SMGS. Für den ausländischen Praktiker, der mit russischen Transportrecht in der Regel nur im Bereich der grenzüberschreitenden Transporte zu tun hat, sind hierbei die CMR und die Hague-Visby-Rules von besonderer Bedeutung, aber auch die Regelungen des Speditionsgesetzes enthalten Sondervorschriften für grenzüberschreitende Transporte, auf welche insbesondere im unten dargestellten Fall 3 eingegangen werden wird.

Gerichtsaufbau

Russland hat im Bereich des Wirtschaftsrechts einen 4-gliedrigen Gerichtsaufbau: Das Wirtschaftsgericht¹ als Eingangsinstanz, darüber die Wirtschaftsberufungsgerichte und sodann die Föderalen Wirtschaftsgerichte als Revisionsinstanz. Über den Föderalen Wirtschaftsberufungsgerichten steht noch das Oberste Wirtschaftsgericht der Russischen Föderation, welches mit einer Art Super-Revision oder Rechtsbeschwerde angerufen werden kann, wenn durch die Rechtsprechung eines Revisionsgerichts materielles oder prozessuales Recht verletzt wird (Art. 292ff Wirtschaftsprozessordnung).

Trotz des viergliedrigen Gerichtsaufbaus sind russische Gerichte – insbesondere im Vergleich zu deutschen Gerichten – aufgrund äußerst strikter Fristen in der Prozessordnung beeindruckend schnell. Das gesamte Rechtssystem mit allen Instanzen kann innerhalb eines Jahres durchlaufen werden. Da diese Besonderheit besonders augenfällig ist, wird im Folgenden bei der Darstellung der einzelnen Fälle auch jeweils auf die Verfahrensdauer eingegangen werden.

Stellung der Gerichte

Die Gerichte und Rechtsprechung sind laut Art. 120 der russischen Verfassung frei und unabhängig. Bei „Rechtsprechung und Russland“ stellt sich aber unweigerlich die Frage nach politischer Einflussnahme und Korruption. Beides gibt es zweifellos. Jedoch wird durch russische Praktiker bestätigt, dass dies bei weitem nicht so verbreitet ist, wie dies in westlichen Medien wahrgenommen wird. Die Mit-Referentin dieser Veranstaltung, Frau Professor Abova, reagierte regelrecht unwirsch auf die vielen Fragen zur Korruption. Nach ihrer Wahrnehmung wird dieses Thema weit überbewertet. Tatsächlich ist es so, dass Richter in Russland mittlerweile recht ordentlich und weit über dem Durchschnitt der

¹ Арбитражный Суд („Arbitrazhnyj Sud“) oft fälschlich als „Schiedsgericht“ übersetzt, tatsächlich aber ein staatliches Gericht dessen Zuständigkeit in etwa mit derjenigen der Kammern für Handelssachen nach deutschem Recht vergleichbar ist.

Staatsbediensteten bezahlt werden¹. Es ist also nicht mehr so, wie es eventuell in den 1990er Jahren war, dass ein Richter auf Zusatzverdienste angewiesen ist, um zu überleben. Dennoch gibt es Korruption, aber nicht so verbreitet, dass ein kompletter Instanzenzug „gekauft“ werden könnte.

Auch Rechtsanwälte aus Russland bestätigen, dass Korruption zwar existiert, aber keineswegs allgegenwärtig ist. Gleiches gilt für politische Einflussnahme. Auch diese existiert, aber nicht jeder russische Prozessgegner hat diesen Einfluss. Im Folgenden soll daher diese Fragestellung beiseite gelassen und die Rechtsprechung als solche betrachtet und dargestellt werden.

Zur Förderung der Transparenz und damit auch als Maßnahme gegen Korruption werden sämtliche Urteile der Wirtschaftsgerichte veröffentlicht (www.arbitr.ru). Dies schließt tatsächlich ausnahmslos alle in der Russischen Föderation ergangenen Wirtschaftsurteile in allen Instanzen mit ein. Zu beachten ist hierbei, dass die Namen der Parteien bei der Veröffentlichung nicht unkenntlich gemacht werden. Es ist damit über die Suchfunktion ein leichtes, alle Verfahren, an denen eine Partei beteiligt ist, zu ermitteln. Dies mag aus Sicht der Parteien bedenklich sein, im Interesse von Rechtsfortbildung und auch als Maßnahme gegen Korruption ist dies jedoch eindeutig zu begrüßen.

Die Qualität der Rechtsprechung ist – auch dies sei vorausgeschickt – jedenfalls ab den Revisionsgerichten durchweg gut. Die Föderalen Wirtschaftsgerichte sind jeweils sehr gut besetzt und auch ausgestattet, das Oberste Wirtschaftsgericht unterhält einen wissenschaftlichen Beraterstab mit hoher Qualifikation. Insbesondere wird durch die Richter und Berater des Obersten Wirtschaftsgerichts auch die Rechtsentwicklung in anderen Ländern – insbesondere auch in Deutschland – intensiv beobachtet und in die Urteile fließen nicht selten auch rechtsvergleichende Betrachtungen und Überlegungen mit ein².

Warum vor ein russisches Gericht?

Es drängt sich die Frage auf, warum sollte ein ausländischer Kläger erwägen, vor ein russisches Gericht zu gehen? Tatsächlich erscheint diese Frage den meisten deutschen Parteien eher abwegig.

¹ Die Einkommen liegen bei ca. EUR 40.000 für Richter erstinstanzlicher Gerichte und bis zu ca. EUR 120.000 für Richter der Obersten Gerichte Quellen: <http://www.mos-gorsud.ru/doxod/doxsuds/> (für das Moskauer Gericht, abgerufen am 01.12.2010); <http://www.arbitr.ru/struct/dohody/sudi/> (für das Oberste Wirtschaftsgericht, abgerufen am 01.12.2010). Die Richter am Obersten Wirtschaftsgericht verdienen damit – jedenfalls offiziell – mehr als der Präsident oder Premierminister, deren Einkommen bei gut RUR 3 Millionen, also etwa EUR 75.000 liegt, Quelle: <http://www.pravo.ru/news/view/28221/> (abgerufen am 01.12.2010).

² Hierzu wird auf die Veranstaltung der VDRW am 22.11.2007 in Berlin verwiesen. Der Referent Starzhenezkiy ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des Obersten Wirtschaftsgerichts der Russischen Föderation und bezog sich intensiv auch auf rechtsvergleichende Überlegungen. Er bestätigte, dass am Obersten Wirtschaftsgericht die Rechtsentwicklung anderer Staaten intensiv beobachtet wird.

Dennoch kann eine Reihe von Gründen den ausländischen Kläger dazu zwingen, vor ein russisches Gericht zu gehen. Hierzu gehören:

- Gerichtsstandsvereinbarungen: Der Einfluss russischer Vertragspartner wächst ebenso wie deren Selbstvertrauen. Oftmals wird auf einen Gerichtsstand in Russland bestanden.
- Regresse: Der „klassische“ Regress im Transportrecht (Ladungsversicherer gegen den Schädiger/ Haftpflichtversicherer des Schädigers) findet außerhalb vertraglicher Beziehungen statt. Sitzt der Schädiger in Russland, wird sich oftmals kein anderer Gerichtsstand begründen lassen.
- Vollstreckbarkeit: Deutsche Urteile werden weiterhin in der Russischen Föderation nicht vollstreckt. Hat der Prozessgegner daher kein Vermögen außerhalb Russlands, bleibt nur eine Vollstreckung in Russland. Diese jedoch ist – mangels Verbürgung der Gegenseitigkeit – nur mit Hilfe eines russischen Titels (oder eines Schiedsspruches) möglich.

Besonderheiten des Verfahrens, Kosten

Eine wichtige Besonderheit der Verfahren vor russischen Gerichten sind die strengen Formerfordernisse. So muss eine Prozessvollmacht zwingend notariell beglaubigt sein, bei ausländischer Partei darüber hinaus durch Apostille bestätigt. Fremdsprachige Unterlagen müssen in beglaubigter Übersetzung vorgelegt werden. Angesichts der kurzen Fristen ist eine gute Vorbereitung zur Erledigung aller Formerfordernisse damit unerlässlich, sonst kann ein Verfahren bereits daran scheitern, dass Unterlagen aus Deutschland nicht in der erforderlichen Form vorliegen.

Die Gerichtskosten der Wirtschaftsgerichte in Russland sind in der ersten Instanz abhängig vom Streitwert. Verglichen mit Deutschland sind sie jedoch vergleichsweise niedrig. Nach Art. 333.21 des Steuerkodex liegen sie bei mindestens RUR 2.000,00 (ca. EUR 50,00) und steigen bis auf 0,5% des Streitwerts, jedoch begrenzt auf RUR 200.000,00 (ca. EUR 5.000,00), die ab einem Streitwert von ca. EUR 1 Mio erreicht werden und darüber hinaus nicht weiter steigen.

Die Gerichtskosten von Berufung, Revision und Rechtsbeschwerde sind streitwertunabhängig jeweils bei RUR 2.000,00, also ca. EUR 50,00.

Die Anwaltskosten sind unterschiedlich und können von den Parteien frei vereinbart werden. Üblich sind Stundensätze, die sowohl regional als auch nach Größe und Ausrichtung der Kanzlei stark schwanken können.

Nach Art. 110 Abs. 2 Wirtschaftsprozessordnung hat die unterlegene Partei die Anwaltskosten der Gegenseite „in vernünftiger Höhe“ zu tragen. Dies führt insbesondere bei Vereinbarung von hohen Stundensätzen selten zu einer vollen Kostenerstattung.

Falldarstellungen

Im Folgenden sollen 5 Fälle russischer Gerichte exemplarisch dargestellt werden, die einerseits das russische Recht exemplarisch illustrieren und andererseits zur Überprüfung der Frage dienen, ob die Rechtsprechung in Russland diesen Namen tatsächlich verdient:

Fall – Haftungsdurchbrechung im Seerecht:

Wirtschaftsgericht des Astrachansker Gebiets
12. Wirtschaftsberufungsgericht
Az. A06-2042/2010
Urteil vom 15. Juni 2010
Berufungsurteil vom 01. September 2010

Gegenstand dieses Verfahrens war ein Seetransport von Russland in den Iran. Gemäß Konnossement wurden 274 Kolli mit Ausrüstung geladen. Gelöscht wurden im Iran nur 273 Kolli. Der Ladungsversicherer entschädigte den Empfänger in Höhe von 317.160 RUR.

Der Ladungsversicherer nahm den Verfrachter in voller Höhe auf Schadensersatz in Anspruch. Der Verfrachter berief sich auf die Haftungsbeschränkung von 2 SZR/kg nach den Hague-Visby-Rules, dies würde einem Betrag von RUR 30.743,00 entsprechen.

Das Wirtschaftsgericht sprach vollen Schadensersatz zu, die hiergegen gerichtete Berufung blieb erfolglos.

Zur Begründung führt das Wirtschaftsgericht aus:

Der Eintritt des Versicherungsfalls und die Zahlung einer Entschädigung in Höhe von RUR 317.160,00 ist belegt und von der Beklagten auch nicht bestritten. Gemäß Art. 281 Seehandelskodex (KTM) geht die Regressforderung in Höhe der geleisteten Entschädigung auf den Versicherer über.

Gemäß Art. 796 Abs. 1 ZGB und Art. 166 Abs. 2 KTM haftet der Verfrachter für die Unversehrtheit der Ware vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Ablieferung an den berechtigten Empfänger, wenn er nicht beweist, dass der Verlust, Teilverlust oder die Beschädigung der Ladung oder des Gepäcks in Folge von Umständen eingetreten sind, die der Verfrachter nicht verhindern konnte und deren Eintreten nicht von ihm abhing.

Die Verteidigung des Beklagten, dass im vorliegenden Fall die Haftungsbeschränkung des Verfrachters nach den Bestimmungen von Art. 170 Abs. 1 KTM anzuwenden sei, weil im Konnossement der Wert der Ladung nicht angegeben war, wurde zurückgewiesen:

Gemäß Art. 796 Abs. 2 ZGB und Art. 169 Abs. 1 KTM haftet der Verfrachter für den Verlust in Höhe des Wertes der verlorenen Ladung. Nach Punkt 2 des Informationsbriefes Nr. 81 des Präsidiums des Obersten Wirtschaftsgerichts der Russischen Föderation vom 13.08.2004 „Überblick über die Praxis der Anwen-

„dung des KTM durch die Wirtschaftsgerichte“ ist für die Berechnung der Entschädigung für den Verlust von Ladung der Wert der Ladung an dem Ort und Tag zugrunde zu legen, an dem sie gemäß dem Seefrachtvertrag gelöscht wurde. Dieser Wert wurde belegt. Darüber hinaus wird in Art. 144 KTM bestimmt, welche Angaben im Konnossement enthalten sein müssen, der Wert der Ladung ist hierbei nicht zwingend anzugeben.

Da die Ansprüche auf den Versicherer übergegangen sind, ist dieser berechtigt, vom Beklagten die Entschädigung in voller Höhe zu verlangen.

Gegen die Entscheidung des Wirtschaftsgerichts legte der Verfrachter Berufung sein, soweit er über die Haftungshöchstgrenzen der Hague-Visby-Rules hinaus verurteilt wurde. Die Berufung blieb erfolglos.

Das Berufungsgericht führte hierzu aus:

Der Verfrachter trägt die Verantwortung dafür, dass das Konnossement korrekt ausgefüllt wird. Alle nach dem KTM erforderlichen Angaben waren im Konnossement enthalten, die Angabe des Wertes ist nicht erforderlich. Die Verteidigung des Verfrachters mit dem Argument, aufgrund der fehlenden Wertangabe würde nur in Höhe von 2 SZR beschränkt gehaftet, greift nicht durch.

Die Haftung des Verfrachters greift bei Verschulden gemäß den zivilrechtlichen Vorschriften (Art. 410 ZGB) ein. Verschulden umfasst Vorsatz und Fahrlässigkeit (einfache und grobe). Gemäß Art. 172 KTM verliert der Verfrachter das Recht, sich auf die Haftungsbeschränkung zu berufen, wenn der Schaden auf vorsätzlicher Handlung oder vorsätzlichem Unterlassen beruht. Bei Fahrlässigkeit besteht das Recht zur Haftungsbeschränkung bei einfacher Fahrlässigkeit und entfällt bei grober Fahrlässigkeit. Allerdings entfällt die Haftungsbeschränkung nur bei eigenem Handeln des Verfrachters.

Aus dem zur Gerichtsakte gereichten Protest und dem vorliegenden Garantiefeststellung hat, dass der Reeder die abweichende Anzahl der Kollis festgestellt hat. Dennoch unterzeichnete er das Konnossement ohne Abschreibungen und ohne erneute Zählung der Kollis. Dies belegt ein grob fahrlässiges Handeln des Verfrachters, so dass die rechtliche Grundlage für eine Haftungsbeschränkung entfällt.

Daraus folgt, dass die erstinstanzliche Entscheidung rechtmäßig und daher zu bestätigen ist.

Der Sachverhalt ist hier recht knapp dargestellt. Entscheidend auch für die Beurteilung nach deutschem Recht ist die Tatsache, dass der Reeder ein reines Konnossement ausgestellt hat, obwohl er wusste, dass die Anzahl der Kollis nicht mit den Angaben im Konnossement übereinstimmt. Das russische Recht löst dies über die allgemeine Verfrachterhaftung und entzieht dem Verfrachter das Recht der Haftungsbeschränkung.

Nach deutschem Recht wird eine solche Konstellation (bewusste Ausstellung eines falschen Konnossements) als culpa in contrahendo gewertet¹ und der

¹ Rabe Seehandelsrecht § 656 Rn. 40 m.w.N.

Reeder haftet auf Ersatz des Vertrauensschadens. Auf Haftungsbeschränkungen kann sich der Reeder auch nach deutschem Recht nicht berufen.

Fall – Nationaler Seetransport - Speditionsvertrag

Föderales Wirtschaftsgericht des Bezirks Fernost
Az. F03-5181/2010
Beschluss vom 10. August 2010

Klägerin in diesem Verfahren war eine Händlerin aus der Stadt Anadir im fernöstlichen Bezirk Russlands. Sie hatte über einen Agenten in Wladiwostok Frischgemüse eingekauft. Nach der Vereinbarung sollte der Agent das Gemüse in eigenem Namen aber auf Rechnung der Klägerin erwerben und nach Anadir verschiffen. Der Agent erwarb das Gemüse und schloss einen Speditionsvertrag mit der Beklagten. Nach dem Vertrag sollte die Beklagte den Transport von Wladiwostok nach Anadir durchführen und die Ware an die Klägerin ausliefern.

Der Agent übergab am 23.11.2008 einen Kühlcontainer an die Beklagte. Am 3.11.2008 wurde der Kühlcontainer an Bord des Schiffes „ST WIND“ verladen. Hierbei notierte der Schiffsmechaniker handschriftlich: „gemäß Unterlagen soll Kühlung auf +5°C eingestellt sein. Kühlung ist auf –9°C eingestellt, Kühlung wird auf vorgegebene +5°C geändert“.

Bei der Ankunft des Containers am 19.11.2008 in Anadir wurde festgestellt, dass die Ware durch Frostschäden verdorben war. Die Klägerin zeigte dies der Beklagten am 24.11.2008 an und verlangte Schadensersatz in Höhe von RUR 1.654.521,11.

Die hierauf gerichtete Klage blieb in erster und zweiter Instanz erfolglos, weil die Klägerin ein Verschulden der Beklagten nicht nachweisen konnte. Die Revision führte zur Zurückverweisung an das Berufungsgericht, dieses verurteilte die Beklagte sodann zur Zahlung von insgesamt RUR 1.357.151, bestehend aus RUR 1.020.054,00 Schadensersatz für den Verlust der Ladung und RUR 337.096.86 entgangenem Gewinn.

Die hiergegen gerichtete weitere Revision wurde zurückgewiesen.

Hierzu führt das Gericht aus:

Transport- und Speditionstätigkeiten werden vom Gesetz Nr. 87 „Über Transport- und Speditionstätigkeiten“ geregelt. Art. 12 Abs. 2 dieses Gesetzes bestimmt, dass das Recht, aus dem Speditionsvertrag Forderungen und Klagen zu erheben, dem Vertragspartner oder der hierzu ermächtigten Person, dem im Transportvertrag benannten Empfänger oder dem Versicherer, auf welchen der Anspruch im Wege der Legalzession übergegangen ist, zustehen.

Wenn der Verlust, Teilverlust, die Beschädigung oder die Zerstörung der Ladung nicht sofort bei der Entgegennahme der Ladung festgestellt werden kann, kann die Schadensanzeige innerhalb von 30 Tagen nach der Ablieferung an den Spediteur erstattet werden.

Die Klägerin hat am 24.11.2008 der Beklagte die Schadensanzeige Nr. 316 mit der Forderung auf Ersatz desjenigen Schadens gesandt, der durch die Missachtung der Temperaturvorgaben eingetreten ist.

Nach Art. 803 ZGB und Artt. 6,7 des Speditions- und Transportgesetzes haftet der Spediteur für Verlust, Teilverlust und Beschädigung oder Zerstörung der Ladung vom Zeitpunkt der Übernahme durch den Spediteur bis zur Ablieferung an den berechtigten Empfänger.

Gemäß Art. 7 Abs. 1 des Speditions- und Transportgesetzes ist der Spediteur von der Haftung befreit, wenn er beweisen kann, dass der Verlust oder die Beschädigung der Ware auf Umständen beruht, die der Spediteur nicht verhindern konnte und deren Eintritt nicht von ihm abhängig war.

Das Gericht hat festgestellt, dass das von der Klägerin gekaufte Gemüse in einen Container verladen wurde, der ausweislich des technischen Berichts vom 22.10.2008 in einwandfreiem Zustand war. Am 23.10.2008 wurde der Container an die Beklagte übergeben, ohne dass Beanstandungen vermerkt wurden. Im Zeitraum vom 23.10.2008 befand sich der Container im Gewahrsam der Beklagten. Bei Übernahme durch das Seeschiff wurde festgestellt, dass die eingestellte Temperatur (-9°C) nicht mit der Temperatur im Transportauftrag (+5°C) übereinstimmte. Die Einstellung von -9°C muss nach Übergabe an die Beklagte und vor Übernahme durch das Seeschiff erfolgt sein.

Gemäß Art. 15 ZGB kann der Geschädigte vom Schädiger vollen Schadenersatz verlangen. Dies schließt die Kosten, den eigentlichen Verlust sowie den entgangenen Gewinn ein.

Das Vorbringen der Beklagten, das Gericht hätte zu Unrecht die „Regeln über den Seetransport verderblicher Güter in Kühlcontainern“ des Ministeriums der Seehandelsflotte der UdSSR vom 28.03.1979 nicht beachtet, ist zurückzuweisen. Gemäß Seehandelskodes der Russischen Föderation gelten Rechtsakte der Sowjetunion im Bereich des Seehandels nur insoweit fort, als dies der geltenden Gesetzgebung und dem Seehandelskodex nicht widerspricht.

Dieser Sachverhalt wurde vom russischen Gericht nach Speditions- und nicht nach Seehandelsrecht beurteilt. Dies erscheint sachgerecht, da der Vertragsinhalt über den bloßen Seetransport hinausging und insbesondere auch Lagerung, Umschlag und die Organisation des Seetransports umfasste. Der Spediteur haftet damit für vermutetes Verschulden und müsste den Entlastungsbeweis nach Art. 7 Abs. 1 des Speditionsgesetzes führen, dass er den Eintritt des Schadens nicht zu vertreten hat.

Bemerkenswert an dieser Entscheidung ist zudem der zeitliche Ablauf und die Schnelligkeit, mit der die Sache alle Instanzen des russischen Rechtssystems durchlaufen hat: Klagerhebung war am 5. Juni 2009. Das erstinstanzliche Urteil erging am 24. November 2009, das Berufungsurteil am 19. Januar 2010. Die Klage wurde zunächst abgewiesen, weil das erstinstanzliche Gericht und das Berufungsgericht die Regelungen des Speditionsgesetzes nicht beachtet hatten und daher von der Klägerin einen Verschuldensnachweis forderten.

In der Revision zum Föderalen Wirtschaftsgericht des Bezirks Fernost wurde diese Rechtsauffassung mit Urteil vom 22. März 2010 korrigiert und die Sache

zur erneuten Entscheidung an das Berufungsgericht verwiesen. Dieses gab der Klage sodann mit Urteil vom 02. Juni 2010 (größtenteils, d.h. in Höhe des nachgewiesenen entgangenen Gewinns) statt. Die weitere Revision hiergegen wurde mit dem oben wiedergegebenen Urteil vom 10. August 2010 zurückgewiesen. Die Beklagte legte noch Rechtsbeschwerde zum Obersten Wirtschaftsgericht der Russischen Föderation ein, auch diese wurde mit Beschluss vom 5. Oktober 2010 zurückgewiesen. Das gesamte Verfahren hat damit exakt 16 Monate gedauert, in dieser Zeit sind 6 Urteile gesprochen worden. In den ersten beiden Instanzen ist den Urteilen eine große Unsicherheit in der Anwendung der Vorschriften zu entnehmen, ab der Revisionsinstanz sind die Ausführungen jedoch gut nachvollziehbar und aus dem Gesetz begründet.

Fall – Internationaler Straßentransport – Speditionsrecht

Föderales Wirtschaftsgericht des Bezirks Ural

Az. F09-10599/07-C5

Beschluss vom 24. Dezember 2007

17. Wirtschaftsberufungsgericht

Az. 17AP-3167/2008-GK

Beschluss vom 27. Mai 2008

Klägerin und Beklagte in diesem Verfahren hatten einen Vertrag über die Organisation und Durchführung eines Transports von Autoersatzteilen von Deutschland (Magdeburg) nach Russland geschlossen. Die Beklagte hatte sich verpflichtet, den Transport in eigenem Namen aber für Rechnung der Klägerin zu organisieren und daneben für Lagerung, Versicherung und Verzollung zu sorgen.

Bezüglich der Haftung wurde vereinbart, dass die Beklagte ebenso haften sollte wie ein Frachtführer, der lediglich mit der Durchführung des Transports beauftragt war, diesbezüglich wurde ausdrücklich auf die CMR Bezug genommen.

Noch in Deutschland wurde die Ladung unter ungeklärten Umständen gestohlen.

Die Klägerin nahm die Beklagte auf den vollen Wert der Ladung (RUR 855.669,35) in Anspruch. Die Beklagte erklärte sich bereit, einen Betrag von RUR 33.478,99 zu zahlen. Die angebotene Summe entspricht einer Haftungsbegrenzung von 2 SZR pro Kilogramm. Der Kläger war mit dieser Summe nicht einverstanden und erhob Klage.

Das erstinstanzliche Gericht folgte der Argumentation der Beklagten und wandte nach Art. 6 Abs. 2 des Speditionsgesetzes eine Haftungsbeschränkung von 2 SZR pro Kilogramm an. Die Berufung blieb erfolglos, auf die Revision der Klägerin wurde die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen, mit der Maßgabe, die Haftungsbeschränkung der CMR (8,33 SZR/kg) anzuwenden.

Das Gericht führte hierzu aus:

Gemäß Art. 7 Abs. 2 ZGB und Art. 15 Abs. 4 der russischen Verfassung gehen internationale Abkommen in ihrem Anwendungsbereich dem nationalen Recht vor. Nach Art. 1 CMR findet diese Konvention auf jeden Vertrag über eine internationale Straßenbeförderung Anwendung, wenn der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung der Ladung in verschiedenen Staaten liegen, von denen wenigstens einer Vertragsstaat der CMR ist. Die Anwendung der Konvention hängt nicht vom Sitz oder der Nationalität der Parteien ab.

Gemäß Art. 15 der Verfassung, Art. 7 ZGB und aufgrund der Vereinbarung der Parteien hätten die Gerichte bei Ihrer Entscheidung die Regelungen der CMR berücksichtigen müssen. Dagegen haben die Vorinstanzen zu Unrecht die Schadenshöhe nach Art. 7 Abs. 2 des Speditionsgesetzes berechnet und hierbei eine Haftungshöchstgrenze von 2 SZR/kg zu Grunde gelegt.

Art. 23 CMR bestimmt jedoch, dass der Frachtführer einen Schaden aufgrund des vollständigen oder teilweisen Verlustes der Ladung in Höhe des Wertes am Tag und Ort der Übernahme der Ladung ersetzen muss. Der Wert bestimmt sich anhand des Börsenkurses, fehlt ein solcher, auf Grundlage des Marktwertes. Fehlt auch dieser, anhand des gewöhnlichen Wertes von Waren gleicher Art und Güte, allerdings darf dieser Wert in keinem Fall 8,33 SZR/kg des Bruttogewichts übersteigen.

Die Konvention legt daher eine andere Haftungshöchstgrenze fest als das Speditionsgesetz.

Die Sache wird daher an das Gericht erster Instanz zur neuen Entscheidung zurückverwiesen.

Dieses sprach Schadensersatz in Höhe der Haftungshöchstgrenze der CMR zu, hiergegen legte die Klägerin Berufung ein und verlangte vollen Schadensersatz in Anwendung von Art. 29 CMR und führte hierzu aus, dass die Beklagte keine ordnungsgemäßen Maßnahmen zur Bewachung der Güter getroffen hatte.

Das Berufungsgericht sprach Schadensersatz in Anwendung der CMR-Höchstgrenze von 8,33 SZR/kg zu und wies die weitergehende Ansprüche auf unbegrenzte Haftung zurück. Hierzu führt das Berufungsgericht aus:

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass der Verlust der Ladung nicht im Gewahrsam der Beklagten sondern im Gewahrsein eines Dritten eingetreten ist. Die Klägerin hat nicht dargelegt, dass der Verlust der Ladung auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung der Beklagten beruhte.

Auch in diesem Verfahren sei kurz der Verfahrensgang dargestellt: Klageeinreichung war am 16. April 2007, das erstinstanzliche Urteil erging am 4. Juli 2007, das Berufungsurteil am 14. September 2007. Die oben dargestellte Revisionsentscheidung erging am 24. Dezember 2007, das zweite Urteil des Gerichts erster Instanz am 18. März 2008 und das oben knapp zusammengefasste Berufungsurteil sodann am 27. Mai 2008. Insgesamt dauerte das Verfahren damit gut 13 Monate, in diesem Zeitraum ergingen 6 Urteile.

Inhaltlich kommen die Entscheidungen ab dem Revisionsurteil zu der aus deutscher Sicht nachvollziehbaren Lösung, dass ersten internationale Abkommen in ihrem Anwendungsbereich dem nationalen Recht vorgehen und zweitens, eine

ausdrückliche Parteivereinbarung beachtlich ist. Im Vergleich zum oben dargestellten 2. Fall ist darauf hinzuweisen, dass das russische Speditionsgesetz bei internationalen Transporten eine gesetzliche Haftungsbeschränkung des Speditors von 2 SZR/kg vorsieht.

Eventuell anders wäre im deutschen Recht die Frage nach einer Durchbrechung der Haftungsbeschränkung gelöst worden, weil die Umstände des Diebstahls sich nicht haben aufklären lassen. Hier hätte das deutsche Recht eventuell nach den von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätzen über die sekundäre Darlegungs- und Beweislast dem Spediteur/Frachtführer die Beweislast auferlegt, die konkreten Sicherheitsmaßnahmen darzulegen. Hier überträgt das russische Recht die volle Beweislast dem Kläger, der das qualifizierte Verschulden beweisen muss.

Allerdings steht die deutsche Rechtsprechung zu Art. 29 CMR auch im Vergleich zu westeuropäischen Ländern recht vereinzelt dar, so dass das russische Urteil zwar – möglicherweise – anders ausgefallen ist als ein deutsches Gericht geurteilt hätte, die Begründung und die rechtliche Herleitung ist jedenfalls äußerst gut nachvollziehbar.

Fall – Schiffsarrest

Föderales Wirtschaftsgericht für den Bezirk Nord-Kaukasus

16.März 2009

A32-17783/2008-20/2POM

Die Kokett Oil Ltd. erwirkte vor dem Wirtschaftsgericht des Kreises Krasnojarsk einen Arrestbeschluss gegen das Schiff „St. Luke“ wegen einer Forderung aus Bunkeröllieferungen in Höhe von USD 330.000,00. Die Forderung richtete sich gegen den Zeitcharterer der „St. Luke“, die „Belorusskaja Morskaja Kompanija“.

Auf Antrag des Reeders der „St. Luke“, der „Etan Shipping Inc.“ hob das Wirtschaftsgericht den Arrest auf, mit der Begründung, dass ein Arrestgrund im Sinne des Art. 390 KTM (Seehandelskodex) fehlt.

Die Antragstellerin legte hiergegen Berufung ein und führte aus, dass sie in London ein Schiedsverfahren sowohl gegen den Zeitcharterer als auch den Reeder angestrengt habe. Somit sei ein Arrestgrund im Sinne von Art. 90 Abs. 2 APK (Wirtschaftsprozessordnung) gegeben, weil die Vollstreckung im Ausland zu erfolgen habe. Die Berufung wurde vom 15. Berufungsgericht zurückgewiesen und die Antragstellerin legte Revision zum Föderalen Wirtschaftsgericht des Bezirks Nord-Kaukasus ein.

Das Föderale Wirtschaftsgericht verweist auf den Informationsbrief des Obersten Wirtschaftsgerichts der Russischen Föderation Nr. 81 vom 13.08.2004 und zitiert dessen Ziff. 16, wonach beim Arrest von Seeschiffen die Vorschriften des KTM bei der Auslegung der Vorschriften der Wirtschaftsprozessordnung zu beachten sind. Sodann zitiert das Gericht Art. 390 Ziff. 1 Abs. 4 KTM, wonach ein Seeschiff nur wegen einer Seeforderung arrestiert werden kann, wenn der Schuldner der Seeforderung im Moment der Entstehung der Forderung sowie

im Moment des Arrestes entweder Eigentümer oder Bareboat-Charterer des Schiffes ist. Ebenso verweist das Gericht auf Art. 390 Ziff. 2 KTM, wonach ein Seeschiff auch dann arrestiert werden kann, wenn der Schuldner der Seeforderung im Moment des Arrestes Eigentümer des Schiffes ist und im Moment der Entstehung der Seeforderung Bareboat-, Zeit- oder Reisecharterer des Schiffes war. Das Gericht verweist darauf, dass die „Belorusskaja Morskaja Kompanija“ nie Eigentümer des „St. Luke“ war.

Sodann erörtert das Gericht die Berechtigung eines Arrestes wegen der gegen den owner „Etan Shipping Inc“ anhängig gemachten Schiedsklage. Diesbezüglich verweist das Gericht auf Art. 90 Abs. 2 APK, worin geregelt ist, dass ein Arrest begehrt werden kann, wenn die Vollstreckung einer Entscheidung gefährdet oder unmöglich gemacht wird, insbesondere wenn eine Vollstreckung im Ausland erforderlich ist. Das Gericht führt aus, dass allein die Notwendigkeit einer Vollstreckung im Ausland nicht für die Berechtigung des Arrestes ausreicht, weil zudem geprüft werden müsse, ob eine Seeforderung gegen den Arrestschuldner dargelegt sei. Die bloße Erhebung einer Klage in einem Londoner Verfahren reicht hierfür nicht aus, im Arrestverfahren wurde die Berechtigung der Forderungen nicht ausreichend dargelegt, so dass der Arrest zu Recht abgelehnt wurde.

Dieses Urteil zeigt zweierlei:

Zum einen legt die Russische Rechtsprechung die Arrestkonvention ebenso wie die deutsche Rechtsprechung dahingehend aus, dass der Arrestgrund und die Voraussetzungen des Arrestes sich nach dem nationalen Recht des angerufenen Gerichts richten.

Zum anderen zeigt sich die Bedeutung der „Informationsbriefe“ des Obersten Wirtschaftsgerichts der Russischen Föderation als Rechtsquelle. Diese „Informationsbriefe“ sind Erläuterungen des Obersten Gerichts für die Untergerichte. Rechtlich gesehen haben sie keine Bindungswirkung für die Untergerichte, faktisch – und das zeigt diese Entscheidung deutlich – werden sie wie Rechtsnormen zitiert und angewandt.

Fall – Schiedsklausel in Konnossement

Oberstes Wirtschaftsgericht

Vorlagebeschluss vom 29.12.2009, Beschluss des Präsidiums vom 30.03.2010

Az. 16272/09

Föderales Wirtschaftsgericht des Moskauer Bezirks

Beschluss vom 17.09.2009

Az. A40-12111/09-63-138

Klägerin in diesem Verfahren war die Hyundai Merchant Marine aus den Niederlanden, Beklagte die ESF Euroservice B.V. ebenfalls aus den Niederlanden. Gegenstand war die Anfechtung eines Schiedsspruchs. Im Ausgangsverfahren ging es um einen Ladungsschaden bei einem Transport nach St. Petersburg. Die für diesen Transport ausgestellten Konnossemente enthielten eine

Schiedsklausel zugunsten des Schiedsgerichts bei der Zentralen Transportagentur der Russischen Föderation.

Das Schiedsgericht verurteilte die spätere Klägerin Hyundai Merchant Marine zur Zahlung von EUR 54.950,40 nebst Zinsen und Kosten.

Gegen den Schiedsspruch rief Hyundai Merchant Marine das Wirtschaftsgericht der Stadt Moskau an. Die Klägerin trug vor, das Schiedsgericht habe keine Kompetenz gehabt, den Streit zu entscheiden, weil es sich bei beiden Parteien um ausländische Gesellschaften handelte. Weiter sei die Schiedsklausel unwirksam, da sie lediglich in den Konnossementen enthalten war und nicht in einem von beiden Seiten unterschriebenen Vertrag. Schließlich sei einer der Schiedsrichter befangen gewesen.

Das Wirtschaftsgericht gab der Klage vollumfänglich statt und hob den Schiedsspruch auf. Hiergegen legte ESF Revision zum Föderalen Wirtschaftsgericht des Moskauer Bezirks ein. Das Föderale Wirtschaftsgericht des Moskauer Bezirks bestätigte das Urteil vollumfänglich und führte wie folgt aus:

Das Schiedsgericht bei der Zentralen Transportagentur der Russischen Föderation habe keine Kompetenz, den Streit zwischen zwei ausländischen Parteien zu entscheiden. Die Schiedsrichter hätten nicht das Recht, die Kompetenzen selbständig zu erweitern.

Die im Konnossement enthaltene Schiedsklausel könne keine wirksame Schiedsvereinbarung begründen, da dieses nicht von beiden Seiten unterschrieben sei. Auch im Verfahren sei keine rügelose Einlassung erfolgt, da die Schiedsbeklagte die Unzuständigkeit gerügt habe.

ESF beantragte, dieses Urteil im Wege der Rechtsaufsicht durch das Präsidium des Obersten Wirtschaftsgerichts der Russischen Föderation aufzuheben.

Durch Beschluss vom 29.12.2009 wurde das Rechtsmittel zugelassen. In diesem Beschluss führt das Gericht aus, das Rechtsmittel sei zuzulassen, weil die Einheit der Rechtsprechung in Gefahr sei. Die Vorinstanzen hätten die Bestimmungen des Gesetzes über die Schiedsgerichtsbarkeit falsch ausgelegt. Nach Art. 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Schiedsgerichtsbarkeit könne jeder Streit, der aus einer zivilrechtlichen Rechtsbeziehung erwachse, vor ein Schiedsgericht gebracht werden. Aus diesem Grund könne auch der Streit zwischen zwei ausländischen Parteien von einem Schiedsgericht entschieden werden. Zudem sehe das Reglement des Schiedsgerichts bei der Zentralen Transportagentur der Russischen Föderation vor, dass Streitigkeiten unter Beteiligung ausländischer Parteien unter Berücksichtigung des Gesetzes über die Internationale Wirtschaftsschiedsgerichtsbarkeit entschieden würden.

Darüber hinaus hätten die Vorinstanzen nicht berücksichtigt, dass die Schiedsbeklagte sich auf das Schiedsverfahren eingelassen, insbesondere einen Antrag auf Wiedereinsetzung in die Frist zur Benennung eines Schiedsrichters gestellt und einen Schiedsrichter vorgeschlagen hätte. Die Schiedsbeklagte habe sich damit konkludent auf die Schiedsabrede eingelassen. Der Einwand der Unzuständigkeit sei erst einen Tag vor der mündlichen Verhandlung und erst nachdem der Antrag auf Wiedereinsetzung und der Schiedsrichtervorschlag zurückgewiesen wurden, erhoben worden.

Das Präsidium des Obersten Wirtschaftsgerichts hob sodann durch Beschluss vom 30.03.2010 die Entscheidungen der Vorinstanzen auf und wies die Anfechtung des Schiedsspruches zurück.

Hinsichtlich der Schiedsfähigkeit ausländischer Parteien folgt das Präsidium dem Vorlagebeschluss und stellt fest, dass nach dem Gesetz über die Schiedsgerichtsbarkeit alle zivilrechtlichen Streitigkeiten schiedsfähig seien. Eine Begrenzung auf inländische Sachverhalte gäbe es nicht. Insbesondere das Schiedsgericht bei der Zentralen Transportagentur der Russischen Föderation sei nach seinem Reglement auch zur Entscheidung von Streitigkeiten mit ausländischen Parteien befugt. Weiter verweist das Präsidium des Obersten Wirtschaftsgerichtshofs auf Ziff. 16 seines Informationsbriefes Nr. 96 vom 22.12.2005, worin bereits ausgeführt sei, dass auch Streitigkeiten mit ausländischen Parteien schiedsfähig seien.

Zur Frage des wirksamen Abschlusses einer Schiedsvereinbarung verweist das Präsidium schlicht darauf, dass unstreitig sei, dass das Konnossement ausgestellt und der streitgegenständliche Transport durchgeführt sei. Ob das Gericht damit die Schiedsvereinbarung im Konnossement für wirksam erachtet oder gemäß Vorlagebeschluss von einer konkludenten Schiedsvereinbarung kraft rügeloser Einlassung ausgeht, bleibt offen.

Bezüglich des Einwands der Befangenheit eines Schiedsrichters verweist das Präsidium auf seine Entscheidung Nr. 17412/08 vom 31.03.2009, wonach Rechtsanwälte nicht gehindert seien, als Schiedsrichter tätig zu werden, sofern sie nicht in Mandatsbeziehungen zu einer der Parteien stünden oder in anderer Weise am Ausgang des Rechtsstreits interessiert seien. Ein solcher Befangenheitsgrund sei jedoch nicht dargelegt.

Diese Entscheidung befasst sich mit der praktisch bedeutsamen Frage, ob Schiedsvereinbarungen im Konnossement möglich und wirksam sind. Der Präsidiumsbeschluss umgeht diese Frage und erklärt die Schiedsvereinbarung jedenfalls deshalb für wirksam, weil die Schiedsbeklagte sich auf das Verfahren eingelassen hat.

Für ein russisches Gericht ist die Annahme einer konkludenten geschlossenen Schiedsvereinbarung aber sogar der größere Schritt, als die Bestätigung einer im Konnossement geschlossenen Vereinbarung: Traditionell ist die russische Rechtsprechung stark am Wortlaut des Gesetzes orientiert. Das Gesetz besagt jedoch in Art. 7 des Gesetzes über die internationale Schiedsgerichtsbarkeit, dass Schiedsvereinbarungen schriftlich geschlossen werden müssen.

Eine Auslegung nach Sinn und Zweck einer Vorschrift oder ein Berufen auf Treu und Glauben, wonach ein Schiedsbeklagter sich nicht einerseits auf das Verfahren einlassen kann und sodann die Unzulässigkeit des Schiedsverfahrens rügen, war der russischen Rechtsprechung lange fremd. Die Entwicklung in dieser Richtung zeigt, dass die Rechtsprechung sich auch bei der Auslegung der Gesetze weiterentwickelt.

Fazit

Die russische Rechtsprechung ist angesichts der Komplettveröffentlichung aller Urteile unüberschaubar. Die exemplarisch herausgehobenen Urteile zeigen jedoch, dass die Entscheidungen jedenfalls ab den Revisionsgerichten durchaus gut begründet sind. Die Ergebnisse sind im Vergleich zum deutschen Recht jedenfalls nicht überraschend.

Die Geschwindigkeit, mit welcher der Instanzenzug durchlaufen werden kann, ist geradezu atemberaubend. Es ist zu befürchten, dass dies jedenfalls auch zu Lasten der Qualität geht. Allerdings hat aus Sicht der Parteien ein schnelles Urteil auch seinen Wert. Die Kosten der russischen Verfahren sind vergleichsweise niedrig, allerdings besteht angesichts der niedrigen Kosten auch die Gefahr, dass der Instanzenzug komplett ausgeschöpft und die Verfahren damit unnötig in die Länge gezogen werden. Wie insbesondere die oben dargestellten Fälle 2 und 3 zeigen, sind die Parteien auch nachdem die Rechtslage durch das Revisionsgericht im Prinzip geklärt war, dennoch ein zweites Mal – erfolglos – durch alle Instanzen gegangen.

Insgesamt ist damit festzustellen, dass die russische Rechtsprechung besser ist als ihr vermeintlicher Ruf, der Gang vor ein russisches Gericht sollte nicht kategorisch ausgeschlossen werden.

Транспортное законодательство России: спорные вопросы теории и практики

Владимир С. Белых*

1.1. Транспортное законодательство России: понятие, состав. В настоящее время развитие транспортного сектора в Российской Федерации является национальным стратегическим приоритетом. Это отражено в различных документах. Прежде всего, необходимо назвать Стратегию развития транспорта Российской Федерации (далее – Стратегия 2010) период до 2010 года, утвержденную приказом № 94 Министерства транспорта РФ от 31 июля 2006 г. Кроме того, распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года (далее – Стратегия 2030). Разрабатываются аналогичные проекты развития других видов транспорта. В целом среди комплекса мероприятий,

* Professor Dr. Vladimir S. Belykh ist Leiter des Lehrstuhls für Unternehmens- und Wirtschaftsrecht sowie Direktor des Instituts für Recht und Unternehmertum der Staatlichen Rechtsakademie des Ural in Jekaterinburg. Er ist Schiedsrichter am Internationalen Handelsschiedsgericht bei der Handels- und Industriekammer der Russischen Föderation. Der hier abgedruckte Text lag einem Vortrag zugrunde, den der Autor am 08.12.2010 bei einer gemeinsamen Veranstaltung des Osteuropa-Instituts (Abteilung Recht) und des Instituts für deutsches und europäisches Wirtschafts-, Wettbewerbs- und Regulierungsrecht am Fachbereich Rechtswissenschaft der Freien Universität Berlin sowie der Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft in Berlin gehalten hat.

обеспечивающих реализацию приоритетных задач Стратегии 2010, первостепенное значение отводится созданию нормативной правовой базы. В частности, в Стратегии отмечается, что эффективное и динамичное развитие транспортной отрасли, конкурентоспособность российских транспортных предприятий во многом будут зависеть от принятия ряда важнейших федеральных законов, таких как: «О платных автомобильных дорогах», «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», «О морских портах Российской Федерации»¹, «Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации»², «О транзитных и комбинированных перевозках», «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации», «О транспортной безопасности»³ и др. Отсутствие указанных законов рассматривается в Стратегии как серьезное препятствие в реализации стратегических целей развития транспортной отрасли России.

В Стратегии 2010 особо выделяется система подзаконного нормативного регулирования транспортных отношений (Указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, ведомственные правовые акты).

Транспортное законодательство Российской Федерации представляет собой совокупность нормативных правовых актов, регулирующих отношения в сфере транспортной деятельности. Законодательство характеризуется следующими (специальными) признаками: а) особый субъектный состав – грузоотправители, грузополучатели, перевозчики; б) сфера регулирования – транспортная деятельность; в) комплексный (межотраслевой) характер.

Законодательство России о транспорте состоит из ряда сфер (блоков), включающих следующие федеральные законы: 1) Воздушный кодекс РФ от 9 марта 1997 г. №60-ФЗ; 2) Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; 3) Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ; 4) Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»; 5) Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ»; 6) Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта РФ. Транспортные уставы и кодексы относятся к комплексным кодифицированным актам, которые имеют своим предметом разнородные общественные отношения (горизонтальные и вертикальные), что предполагает использование различных (двух и более) юридических методов⁴. Наряду с транспортными

¹ См.: Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах Российской Федерации».

² См.: Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ.

³ См.: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Далее – Закон о транспортной безопасности.

⁴ См.: Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. – 6-е изд., доп. и перераб. М., 2008. С. 37.

уставами и кодексами соответствующие отношения в области транспорта регулируются множеством правовых актов различной юридической силы. Однако подзаконные акты не должны противоречить кодифицированным актам в данной сфере и могут лишь уточнять, дополнять и конкретизировать их.

В то же время надо отметить, что в системе транспортного законодательства ключевую роль играет Гражданский кодекс РФ – кодифицированный акт частного права. При этом важно подчеркнуть, что в Гражданский кодекс РФ были включены лишь основные, принципиальные положения, регламентирующие договор перевозки. «В этом смысле положения о договоре перевозки, сосредоточенные в главе 40 ГК, представляют собой некий свод правил, вынесенных за «скобки», подлежащих применению ко всем видам перевозки»¹. И это понятно. Гражданский кодекс регулирует имущественные (горизонтальные) отношения. Соответственно блок публично-правовых (вертикальных) отношений регламентируется другими федеральными законами.

В основе формирования транспортного законодательства должен быть положен такой критерий как сфера транспортной деятельности. В данной сфере возникают особого рода общественные отношения: 1) отношения между субъектами транспортной деятельности; 2) отношения между субъектами транспортной деятельности и органами государственного и местного управления; 3) корпоративные отношения². Корпоративные отношения регулируются предприятиями путем издания локальных (корпоративных) актов.

Критерий «сфера транспортной деятельности» позволяет провести разграничение между транспортным и иным предпринимательским законодательством. Поэтому при характеристике транспортного законодательства важно определить параметры (границы) транспортной деятельности и ее виды.

Транспортная деятельность характеризуется общими признаками предпринимательской деятельности, которые сформулированы в ст.2 Гражданского кодекса РФ. Используя различные критерии, предпринимательство можно подразделить на отдельные формы и виды. Транспортная деятельность представляет собой вид производственной деятельности, в рамках которой происходит пространственно-временное перемещение товара (груза, багажа), пассажиров. С экономической точки зрения транспортная деятельность – это та часть производственного процесса, где происходит перемещение готовой продукции, сырья, материалов и т.д. Указанное перемещение осуществляется в гражданско-правовой форме оказания транспортных услуг³.

¹ См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М., 2004. С. 247 (автор главы 3 – В.В. Витрянский).

² См.: Белых В.С. Правовое регулирование предпринимательской деятельности в России: монография. М., 2008. С. 47-48.

³ Более подробно об услугах см.: Шаблова Е. Г. Проблемы гражданско-правового регулирования отношений возмездного оказания услуг: монография. Екатеринбург, 2004.

1.2. Основные направления совершенствования транспортного законодательства. Изучение и анализ опыта транспортного законодательства позволяют сделать следующие общие выводы и рекомендации: 1. В большинстве стран транспортное законодательство строится по схеме: общий кодифицированный акт (гражданский и/или торговый кодекс – специальные транспортные законы). Почти во всех странах, законодательство которых было изучено, нет единого транспортного кодекса. И хотя в США принят единый Транспортный кодекс, однако он далек и по форме, по содержанию от кодекса цивилизованного рынка. Транспортный кодекс США – это свод законов, объединенных предметом (объектом) правового регулирования. 2. Единственное государство, в котором мощно предпринята попытка по разработке проекта Транспортного кодекса, - Республика Казахстан. В современных условиях развития российского государства отсутствует единый законодательный акт, в котором были бы объединены и систематизированы правовые нормы действующих федеральных законов в сфере транспорта. Считаю, что принятие единого Транспортного кодекса РФ – это в целом утопическая идея. Нельзя объединить в единое целое «кодексовые» положения о различных видах транспорта (даже умозрительно выглядят нереалистично попытки объединить нормы о железнодорожной перевозке грузов с морской и воздушной). 3. Предлагаю для обсуждения следующие варианты – модели правового регулирования транспортных отношений: 1) принятие общего закона о транспорте; 2) консолидация отдельных законов, регулирующих близкие сферы транспортной деятельности (наземный транспорт, морской и речной транспорт, воздушный и космический); 3) разработка законов, направленных на регулирование отдельных аспектов транспортной деятельности.

1.3. Концептуальная основа проекта единого Транспортного кодекса РФ. При разработке концепции и подробной структуры проекта единого Транспортного кодекса Российской Федерации у разработчиков возник ряд принципиальных вопросов, в том числе об избранной форме систематизации транспортного законодательства. Известно, что системность законодательства во многом обеспечивается путем издания кодифицированных актов в различных сферах. Каждая самостоятельная отрасль права стремится иметь свой кодифицированный акт. Существуют разные виды кодифицированных актов (основы, кодексы, уставы, положения). Роль подобного акта выполняет, в частности Гражданский кодекс. Правда, не всегда наличие кодифицированного акта – показатель самостоятельности той или иной отрасли права (например, Градостроительный кодекс не свидетельствует о существовании градостроительного права). Не бесспорно, на мой взгляд, утверждение о самостоятельности налогового права, бюджетного права в свете кодифицированных актов.

Разработка единого Транспортного кодекса РФ вызовет серьезные возражения тех ученых (главным образом, цивилистов) и практических работников, которые считают возможным кодифицировать законодательство, обладающее признаками самостоятельной отрасли законодательства и права.

Основные цели, которые преследовались членами рабочей группы при разработке проекта единого Транспортного кодекса РФ, заключаются в следующих положениях. Во-первых, единый Транспортный кодекс РФ – это кодифицированный акт, в котором могут гармонично сочетаться нормы частного и публичного (общественного) права. Обращаю внимание на то, что в

Консультативном отчете¹ немецкие эксперты особо выделяют роль общественного (читай: публичного) права в регулировании транспортных отношений. Они задают вопрос: что понимается под общественным правом в Германии? И сами же отвечают: существуют различные определения, однако они придерживаются принятой «доктрине привилегии» (Sonderrechts-lehre), в соответствии с которой такое объективное право, которое обязательно и исключительно уполномочивает и/или связывает, по крайней мере, одну сторону юридических отношений и это регулирует ответственный орган, имеющий официальную или верховную власть. Немецкое общественное право о транспорте состоит главным образом из нормативных правовых актов о безопасности и собственности, применяемых к каждому виду транспорта.

Во-вторых, цель законопроекта - кодификация транспортного законодательства, совершенствование регулирования транспортного комплекса, создание условий для равноправного развития всех форм хозяйствования, развитие рынка транспортных услуг, а также укрепление законности в этой сфере.

В-третьих, принятие единого Транспортного кодекса РФ приведет к единой интерпретации правовых норм, посвященных регулированию транспортных отношений и, следовательно, к единообразию хозяйственной практики.

В-четвертых, с принятием единого Транспортного кодекса РФ последует отмена действующих транспортных кодексов и уставов, ряда федеральных законов, а также внесение изменений в Гражданский кодекс РФ (часть вторая), Бюджетный кодекс РФ, Налоговый кодекс РФ, Земельный кодекс РФ, Таможенный кодекс РФ, Кодекс об административных правонарушениях РФ.

Теперь перейду к рассмотрению отдельных элементов концепции единого Транспортного кодекса РФ. По моему мнению, будучи кодифицированным актом, проект Кодекса должен состоять из общей и особенной частей. Общая часть проекта единого ТК РФ состоит из одного раздела «Общие положения», включающего восемь глав: глава 1 «Основы транспортной деятельности», глава 2 «Государственное регулирование в области транспорта», глава 3 «Тарифы, сборы, плата на транспорте», глава 4 «Перевозка пассажиров, багажа (грузобагажа) и почтовых отправлений», глава 5 «Перевозка грузов», глава 6 «Обеспечение транспортной безопасности», глава 7 «Ответственность на транспорте», глава 8 «Акты, претензии, иски». Структура Общей части проекта подчинена логике кодексовой формы. Поэтому в рамках Общей части размещены главы, параграфы и статьи, в которых фокусируются общие положения, относящиеся ко всем видам транспорта.

В Особенной части проекта единого ТК РФ нашли отражение соответствующие особенности правового регулирования отдельных видов транспорта. Это – глава 9 «Особенности правового регулирования в сферах автомобильного и городского электрического транспорта», глава 10 «Особенности правового регулирования в области железнодорожного транспорта», глава 11 «Особенности правового регулирования в области

¹ См.: Консультативный отчет «Содействие в разработке Транспортного кодекса в Республике Казахстан». Астана, 2005, июнь. Проект финансируется Европейским Союзом.

воздушного транспорта», глава 12 «Особенности правового регулирования в сфере внутреннего водного транспорта», глава 13 «Особенности правового регулирования в сфере торгового мореплавания». Кроме того, в Особенной части проекта содержатся раздел 3 «Прямые смешанные перевозки грузов» и раздел 4 «Заключительные положения». Всего в проекте единого ТК РФ 576 статей.

Далее, при разработке концепции и подробной структуры проекта единого Транспортного кодекса РФ возник вопрос, какие виды транспорта необходимо кодифицировать? Такой же вопрос был предметом рассмотрения у разработчиков проекта единого Транспортного кодекса Республики Казахстан.

В связи с этим интересным является мнение немецкого эксперта, изложенное в Консультативном отчете. «Наиболее необходимым, в области частного транспортного закона, является то, что ответ должен быть краток: как можно больше видов, и в лучшем случае, в едином кодексе; если возможно, объединенные в одну всеобъемлющую гражданскую кодификацию». Поэтому было предложено включить в Транспортный кодекс РК акты космического права и трубопроводного законодательства. Учитывая энергетические ресурсы (Tengiz oil и газовые месторождения) и космический центр на Байконуре, космическое право и законодательство в области транспортировки по трубопроводу представляют особый интерес для Республики Казахстан. Однако указанные разделы имеют особый характер, поэтому их включение в подробный (единый) Транспортный кодекс РК не является обязательным.

По мнению разработчиков структуры единого Транспортного кодекса РФ, включение в кодифицированный акт разделов о космическом праве и трубопроводном законодательстве является нецелесообразным и не вписывается в идеологию проекта Кодекса. Поэтому в структуре отсутствуют соответствующие разделы, хотя такие предложения иногда может встретить в литературе. Некоторыми правоведами неадекватно понимается правовая природа договора транспортировки нефти (газа). Его нередко относят к договорам энергоснабжения, ссылаясь на параграф 6 главы 30 ГК РФ, что противоречит сути правоотношений, связанных с транспортировкой нефти (газа) по магистральным трубопроводам (как транспортных правоотношений). По договору транспортировки нефти по магистральным трубопроводам происходит не передача (поставка) нефти от поставщика к покупателю. Данный договор следует относить к категории договоров о возмездном оказании услуг.

2. Транспортное законодательство Германии (общая характеристика). Германия относится к странам с дуалистической системой частного права. Основным источником гражданского права - Германское гражданское уложение (далее – ГГУ), принятое 18 августа 1896 г. (с последними изменениями и дополнениями на 01.09.2007 г.) и вступившее в действие с 1 января 1900 г.¹

ГГУ не выделяет отдельно транспорт как объект правового регулирования. Приобретение права собственности на транспортные объекты происходит

¹ Текст ГГУ на русском языке опубликован в сборнике «Гражданское, торговое и семейное право капиталистических стран: сборник нормативных актов: гражданские и торговые кодексы. Учеб. пособие/ Под ред. В.К. Пучинского, М.И. Кулагина. М., 1986. С.126-165.

посредством простого договора купли-продажи, и переход права собственности не требует государственной регистрации, хотя административные процедуры, например для получения новых автомобильных номеров, все же потребуются. Наряду с ГГУ в Германии существует обширное неинкорпорированное законодательство. Так, договорные отношения регулируются Законом об общих условиях договоров от 6 декабря 1976г. (вступил в силу с 1 апреля 1977 г.). Названный Закон применяется также к торговым договорам.

В последнее время немецкий законодатель предпринял серьезные шаги по глубокому реформированию гражданского права. В первую очередь это касается договорного права. Значительные изменения с момента вступления ГГУ в силу связаны с Законом об изменении обязательственного права¹.

Германское торговое уложение (далее – ГГУ), принятое 10 мая 1897г. (с изменениями от 05.01.2007г.), вступило в силу с 1 января 1900 г. Оно состоит из четырех книг². В первую книгу включены нормы о торговых деятелях, во вторую книгу - о торговых товариществах, в третью книгу – о торговых сделках и в четвертую книгу – о морском праве. ГГУ является правом коммерсантов, а потому торговыми признаются сделки, совершаемые коммерсантами. По отношению к ГГУ Торговое уложение является специальным актом.

Торговое уложение регулирует транспортные отношения по договорам перевозки различных видов, а также содержит общие нормы о договорах перевозки. Только одна часть отведена транспортному законодательству (§ 407-475). ГГУ предусматривает индивидуальные соглашения. Данный принцип «свобода контракта», который является основным в гражданском законодательстве Германии, позволяет составлять соглашения по общим условиям. Однако принцип свободы контракта ограничен § 448, 450 h, 451 d, 465, нацеленными на обеспечение существенного баланса между сторонами договора.

Наряду с основными кодифицированными актами (ГГУ, ГТУ) транспортные и иные смежные отношения регулируются некоторыми кодексами, законами. Например, Социальный кодекс, принятый 20 декабря 1988 г., регулирует транспортные отношения через оплату медицинского страхования граждан, получивших увечья во время езды на транспорте, а также оплату перевозки лиц на лечение, если такая перевозка включена в стоимость страховки.

Немецкие эксперты Консультативного отчета «Содействие в разработке Транспортного кодекса в Республике Казахстан» также полагают, что из всех областей торгового права, ни одна не была такой сложной, если не хаотичной, как транспортное законодательство. Подобно другим темам правового регулирования, таким как законодательство об энергетике, страховании, о

¹ См.: Бергманн В. Введение к пониманию германского гражданского уложения: Гражданское уложение Германии: ввод закон к Гражд. уложению; пер. с нем./ В. Бергманн, введ., сост.; науч. ред. – А. Л. Маковский и др. – 2-е изд., доп. М., 2006. С. XII-XIII.

² Текст ГТК на русском языке опубликован в сборнике «Гражданское, торговое и семейное право капиталистических стран: сборник нормативных актов: гражданские и торговые кодексы. Учеб. пособие/ Под ред. В.К. Пучинского, М.И. Кулагина. С.165-184.

банках, в области рынка ценных бумаг, транспортное законодательство в течение долгого времени считалось недоступным и дифференцированным¹.

В Отчете отмечается, что немецкое транспортное законодательство имело существенные противоречия. Помимо многих специальных положений, существовала сложная структура международных соглашений, законов и подзаконных актов, а также основных условий для торговли. Это привело не только к массовой юридической неопределенности, но также к серьезному нарушению конкуренции в связи с наличием разных положений, что в конечном итоге привело к непропорциональному применению различных конкурирующих вида транспорта. Созданию единой кодификации прежде препятствовало несовпадение интересов определенных лиц, участвующих в рынке транспорта. В целях полного осуществления свободного предоставления услуг, гарантируемых Европейским Союзом, либерализация общественной правовой базы в отношении дорожно-транспортного законодательства и объединение (практически) всех видов транспорта в один закон стало неизбежным. Старое законодательство противоречило стандартам, требуемым современной законодательной системой, после либерализации транспортных рынков, в результате слияния Германии и полной отмены государственных ограничений на каботаж. В чем же заключался процесс реформирования?

В планах Комиссии ЕС не было объединения транспортного законодательства и законодательства о перевозках, поэтому немецкие законодательные органы посчитали необходимым принять соответствующие меры. Министр юстиции приказал комиссии экспертов разработать план по реформированию транспортного законодательства. Данный отчет, в том числе и сам законопроект, был предоставлен 17 октября 1996 г. После того как он был заслушан заинтересованными сторонами и лоббирующей группой, Федеральный Кабинет Министров внес незначительные изменения и принял законопроект в мае 1997 г. Последовавший за этим Парламентский законодательный процесс, внес значительные изменения в ключевые пункты. Окончательный вариант закона о реформировании транспортного законодательства был принят и вступил в силу 1 июля 1998 г. Такова хронология реформирования.

Новое транспортное законодательство включают все виды транспортных перевозок (наземные, воздушные, по внутренним водам) в рамках национальных транспортных услуг. Предыдущие нормативные акты (которые были очень сложными и вели к нарушению конкуренции) были значительно сокращены и полностью переделаны. Специальные (дополнительные) нормативные акты в отношении водного транспорта и воздушного транспорта (закон об авиационном транспорте) не были изменены. Транспортное законодательство сейчас включает транспортировку, как таковую, фрахтовые соглашения, а также соглашения о перевозке (отправка товара под собственной торговой маркой в иностранные компании, в соответствии со сделками на основании комиссии) и условия хранения товаров на складе. Таким образом, в

¹ См.: Консультативный отчет «Содействие в разработке Транспортного кодекса в Республике Казахстан». Астана, 2005, июнь. Проект финансируется Европейским Союзом.

соответствии с правилами ГТУ был принят новый порядок: 1) фрахтовое соглашение; 2) соглашение о перевозке; 3) соглашение о складировании.

Гражданское и торговое законодательство, включая и транспортное, прошло длинный путь реформирования. На раннем этапе прослеживается путь к правовому единству Германии через законодательство. Этому способствовали индустриализация и рост городов, развитие частных отношений собственности. Закономерный итог реформирования законодательства – ГГУ и ГТУ¹.

Существенные изменения в немецком законодательстве произошли в связи восстановлением германского единства в 1990 г. ГГУ, ГТУ, а также другие законы и подзаконные акты вступили в силу на территории бывшей ГДР, хотя какое-то время продолжали действовать возникшие на основе права ГДР обязательства. Сейчас процесс правовой адаптации в основном завершен².

И еще один штрих в характеристике немецкого транспортного законодательства. Несмотря на провозглашенную попытку его кодификации, в Германии отсутствует единый кодифицированный акт в области транспорта. В современных условиях его роль выполняют ГТУ, а также иные разрозненные законы и специальные акты. При этом ГТУ, равно как торговое право в целом, не изолировано от гражданского права, а, наоборот, тесно примыкает к нему и включено в обширную систему частного права. Общепризнано, что торговое право является частью частного права, гражданского права³.

3.1. Договорное регулирование транспортных отношений в России. Начну с того, что в действующем гражданском законодательстве России нет общего определения договора перевозки. В главе 40 ГК РФ сформулированы определения понятий отдельных видов договора перевозки. Почему? Одна из основных причин – по мнению исследователей, сложно найти общие (универсальные) признаки договора перевозки. Тем не менее, можно сформулировать следующее определение договора перевозки: это соглашение, в силу которого одна сторона - перевозчик обязуется осуществить перевозку груза, багажа, пассажиров за отдельную (провозную) плату, а другая сторона - грузоотправитель (пассажир) - совершить ряд юридически значимых действий.

Виды транспортных договоров. С учетом предмета (объекта) правового регулирования различают: договор перевозки грузов (ст. 785 ГК РФ), договор перевозки пассажиров (ст. ст. 786 ГК РФ), договор фрахтования (ст. 787 ГК).

С учетом вида транспорта выделяют: договор перевозки железнодорожной перевозки, договор воздушной перевозки, договор морской перевозки, договор

¹ См.: Антропов Р.В. Кодификация права Германии (конец XVIII – XIX вв.). Автореф. ... канд. юрид. наук. Тамбов, 2006. С. 18-19.

² См.: Бергманн В. Введение к пониманию германского гражданского уложения: Гражданское уложение Германии: ввод закон к Гражд. уложению; пер. с нем./ В. Бергманн, введ., сост.; науч. ред. – А. Л. Маковский и др. – 2-е изд., доп. С. XIII.

³ См.: Шустер П. Основы германского торгового права: Основы немецкого торгового и хозяйственного права. М., 1995. С.11.

автомобильной перевозки, договор на перевозку внутриводным транспортом, а также договор смешанной перевозки (ст.788 ГК).

В зависимости от цели договора перевозки все договоры можно подразделить на три большие группы: 1) договоры, направленные на организацию перевозок (например, договоры на эксплуатацию подъездного пути); 2) договоры, направленные на обеспечение транспортировки грузов, пассажиров и багажа; 3) договоры, направленные на доставку грузов, пассажиров и багажа.

По форме договора перевозки различают: 1) договоры, оформленные транспортной накладной или коносаментом; 2) договоры, заключенные путем акцепта оферты в общем порядке или в форме конклюдентных действий (например, подача заявки грузоотправителем и ее принятие перевозчиком), 3) договоры перевозки пассажиров посредством приобретения билетов.

Существуют другие виды договоров перевозки и оснований деления.

3.2. Общая характеристика договора перевозки. Прежде всего, договоры перевозки – это гражданско-правовые договоры на оказание услуг. Следовательно, на транспортные договоры распространяется общий режим обязательств на оказание возмездных услуг. Далее, как правило, договор перевозки относится к предпринимательским договорам. К числу общих признаков договора перевозки относятся: 1) договор является возмездным; 2) взаимным; 3) в пользу третьего лица; 4) как правило, реальным, хотя не исключена возможность заключения договора по правилам консенсуального договора; 5) договор перевозки является, по общему правилу, публичным договором.

3.3. Элементы договора перевозки. Субъектами перевозочных отношений является, прежде всего, перевозчик и грузоотправитель. Перевозчиком может быть только предприниматель (коммерческая организация или индивидуальный предприниматель), причем имеющий лицензию на осуществление перевозки грузов, пассажиров и багажа, за исключением случаев, прямо предусмотренных Федеральным законом о лицензировании отдельных видов деятельности (например, перевозки, осуществляемые воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы).

Грузоотправителем и грузополучателем может быть любое правоспособное лицо. Грузополучатель не является стороной в договоре перевозки.

Кроме перевозчика и грузоотправителя участниками перевозочных отношений являются также другие транспортные организации. Например, Воздушный кодекс РФ (ст. 61) называет авиационное предприятие. При этом создание на территории Российской Федерации авиационного предприятия с участием иностранного капитала допускается при условиях, если доля участия иностранного капитала не превышает сорок девять процентов уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином РФ. Однако наряду с авиационным предприятием есть владельцы аэродрома, аэропорта, а также транспортной инфраструктуры (операторы связи).

Условия договора перевозки – следующий элемент. Здесь необходимо определить круг существенных и несущественных условий договора перевозки.

Существенным условием договора перевозки является предмет договора – услуги по доставке груза, багажа, пассажиров. Все остальные условия относятся к несущественным. Так, условие о сроке доставки груза, багажа является несущественным. В соответствии со ст. 792 ГК РФ перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения в сроки, определенные транспортным законодательством, а при отсутствии таких сроков – в разумный срок (см.: ст. 109 ВК РФ, ст. 76 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ). Аналогичное правило сформулировано в отношении условия о провозной плате (цене). В силу ст. 790 ГК РФ за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. При отсутствии провозной платы в договоре о перевозке применяются правила ст. 424 ГК РФ о разумной цене.

Кроме провозной платы, грузоотправитель обязан оплатить дополнительные оказанные ему услуги (например, за взвешивание, за хранение груза).

Перевозчик наделен правом удержания груза (ст. 359, 360 ГК РФ, п. 2 ст. 160 КТМ и др.) в целях обеспечения причитающихся ему провозной платы и других платежей. Ограничение данного права допускается законом, иными правовыми актами или договором либо вообще право не применяется.

Условие об обеспечении сохранности груза определяется договором, транспортным законодательством, а также Правилами перевозки. Перевозчик обязан обеспечить надлежащее хранение груза, багажа с момента принятия груза (багажа). Существуют различные средства обеспечения сохранности груза – контейнеры, секции автомобиля, грузовое место, судовое помещение. Транспортное законодательство предусматривает пломбирование груза (например, перевозка в специальном опломбированном контейнере). Одним из условий, обеспечивающих сохранность и индивидуализацию груза в процессе перевозки, является его маркировка, т.е. надписи, условные знаки и т.п. отметки непосредственно на продукции, таре, упаковке, бирки и др.

Условие о выдаче и приемке груза завершает исполнение договора перевозки. Прибывший в адрес покупателя груз должен быть принят получателем, а некоторых случаях и вывезен со станции (порта, пристани). Получение (вывоз) груза – это обязанность получателя. Если грузополучатель уклоняется от исполнения этой обязанности, то перевозчик, во-первых, обязан взять такой груз на ответственное хранение, во-вторых, по истечении установленных сроков хранения груз как невостребованный подлежит реализации в установленном порядке. При этом на получателя возложена обязанность по компенсации расходов по хранению груза сверх сроков бесплатного хранения. В судебной практике вопрос об ответственном хранении невостребованного груза является сложным. Речь идет о специальном хранении груза.

На стадии исполнения договора перевозки груза, багажа при обнаружении недостатков (дефектов) груза или багажа, а также в других случаях, составляется коммерческий акт, акт общей формы о причинах несохранности груза.

В договоре перевозки стороны вправе предусмотреть дополнительные условия об ответственности за нарушения тех или иных условий договора. При этом следует иметь в виду ряд обстоятельств. В соответствии со ст. 793 ГК РФ

за нарушение условий договора перевозки стороны несут ответственность, установленную Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. Транспортным законодательством установлена ограниченная ответственность в форме возмещения убытков (например, нельзя взыскать упущенную выгоду либо подлежит возмещению только часть реального ущерба). По соглашению сторон не допускается уменьшение размера нормативной ответственности (например, законно установленной неустойки) или освобождение от ответственности, если ответственность установлена транспортными уставами и кодексами. Следовательно, в договоре перевозки можно установить повышенный размер ответственности перевозчика, иных субъектов перевозочных отношений за то или иное нарушение.

3.4. Формы и виды ответственности за нарушение договора перевозки.

По российскому праву предусматриваются следующие формы гражданско-правовой ответственности: 1) взыскание неустойки, 2) возмещение убытков, 3) взыскание процентов за пользование чужими денежными средствами.

ГК РФ и транспортным законодательством установлена ответственность перевозчика за: 1) неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств (ст. 796 ГК РФ); 2) за задержку отправления пассажира (ст. 795 ГК РФ); 3) за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа (ст. 796 ГК РФ). Каждый из названных видов ответственности обладает своими особенностями и является самостоятельным предметом для рассмотрения, особенно в свете арбитражной практики.

4. Некоторый обзор судебной практики по делам, связанным с перевозкой груза. Существует многочисленная судебная практика по разным вопросам применения транспортного законодательства. Прежде всего, назову некоторые постановления и определения Высшего Арбитражного Суда РФ: 1) постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 37 от 01 июля 2010 г. «О внесении изменений и дополнений в постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ, сентябрь 2010 г.; 2) постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ № 30 от 06 октября 2005 года «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»; 3) информационное письмо Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № 81 от 13 августа 2004 г. «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» // <http://www.arbitr.ru/>. Аналогичные разъяснения имеются по вопросам применения законодательства о воздушных, автомобильных перевозках.

Богатой по содержанию является практика Международного коммерческого арбитражного суда (дал – МКАС) при ТПП РФ. В последние годы издательством «Статус» выпущены сборники: например, практика МКАС при ТПП РФ за 2007-2008 гг. М., 2010, 575 с. Составителем этих сборников является арбитр, член Президиума МКАС при ТПП, профессор М. Г. Розенберг.

В порядке иллюстрации приведу два примера из практика МКАС, связанных с рассмотрением споров, вытекающих из договоров перевозки грузов (в этих делах я принимал участие в качестве арбитра). Первое дело: 16 июля 2009 г. в МКАС при ТПП РФ поступило исковое заявление ООО «Траско» (далее – Истец), в котором указано следующее.

01 декабря 2007 г. между Истцом и ЗАО «Энергопром менеджмент» (далее – Ответчик) был заключен Договор на организацию перевозок грузов автомобильным транспортом в международном сообщении. В соответствии с п. 1.2. Договора, Истец по поручению Ответчика обязан был организовывать транспортно-экспедиторское обслуживание экспортно-импортных грузов в соответствии с указаниями (инструкциями) и за счет средств Ответчика.

За период с даты заключения Договора по ноябрь 2008 г. Истец по поручению Ответчика организовал 121 перевозку грузов (электродов) по двум основным маршрутам: Россия-Германия и Россия-Италия. Вплоть до июля 2008 г. Ответчик надлежащим образом оплачивал все счета за оказанные Истцом услуги. Однако, начиная с июля 2008 г. по настоящее время Ответчиком не оплачено 29 счетов на общую сумму рублей 2.480.675,40. Помимо суммы основного долга Истец просит взыскать с Ответчика проценты годовые за пользование чужими денежными средствами на основании ст. 395 ГК РФ.

07 июля 2009 г. в МКАС при ТПП РФ поступило исковое заявление ЗАО «Энергопром менеджмент» (далее – Истец), в котором указано следующее.

В соответствии с заказом-заявкой Истца Ответчик организовал перевозку груза (электродов графитированных), по маршруту: г. Новочеркасск, Россия - г. Трир, Германия. Однако 10 июля 2008 г. на 728 км трассы М4 «Дон» данный автомобиль стал участником дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) и опрокинулся, в результате чего груз был поврежден.

Истец требовал возместить ему причиненный ущерб. В своем ответе на претензию Ответчик отказался возмещать сумму причиненного ущерба, сославшись на то, что обстоятельства, в результате которых был поврежден груз, от экспедитора не зависели и не могли быть им предотвращены.

По мнению Истца, дорожно-транспортное происшествие не может быть отнесено к обстоятельствам, которые нельзя предвидеть, поскольку Ответчик является профессиональным перевозчиком (экспедитором) и при осуществлении перевозки он не мог не предполагать, что при транспортировке груза возможно ДТП. В силу ст. 803 и 805 ГК РФ экспедитор несет ответственность перед клиентом за неисполнение или ненадлежащее исполнение им своих обязанностей по договору, даже если он возложил исполнение своих обязательств на третье лицо (перевозчика). В данном случае, по мнению Истца, Ответчик ненадлежащим образом исполнил свои обязательства по Договору, а потому он обязан возместить Истцу причиненный ущерб.

Решение МКАС: взыскать с ООО «Траско» в пользу ЗАО «Энергопром менеджмент» 1.908.326,61 руб. основного долга, а также 204.749,00 руб. в возмещение расходов Истца по уплате арбитражного сбора.

Tagungsbericht:

Vortragsveranstaltung der VDRW vom 28.10.2010 zum Thema „Transportrecht in Russland und der Ukraine“ von Florian Roloff¹

Die Vereinigung für deutsch-russisches Wirtschaftsrecht (VDRW) hat am 28.10.2010 von 15 bis 19 Uhr erstmalig eine Tagung zum russischen und ukrainischen Transportrecht durchgeführt. Auch wenn das Transportrecht auf den ersten Blick als Nische des Wirtschaftsrechts für Spezialisten erscheint, lohnt es sich, es einmal näher zu betrachten. Die VDRW-Mitglieder Dr. Axel Boës und Florian Roloff, beide Fachanwälte für Transport- und Speditionsrecht, haben die Veranstaltung gemeinsam organisiert. Im Hinblick auf den Umfang des Transportrechts mit seinen jeweiligen Unterbereichen (Seetransport, Binnenschifftransport, Straßentransport, Eisenbahntransport, Lufttransport, Multimodaltransport) aus beiden Rechtsordnungen galt es, sich auf Teilbereiche zu beschränken. Für Nicht-Transportrechtler daher eine kurze Einführung:

Der Warentransport als eines der ältesten Gewerbe der Welt ist die Grundlage jedweder wirtschaftlicher Tätigkeit. Die heutige Globalisierung basiert insbesondere darauf, dass der Warentransport im Verhältnis zum Warenwert nur sehr geringe Kosten verursacht. So kostet der Seetransport für einen Container aus China nach Deutschland, unabhängig von dem Warenwert, der gut und gerne weitaus mehr als 100.000 € für den Inhalt eines einzigen Containers betragen mag, mitunter weniger als 1.000 €. Diese günstigen Frachten beruhen insbesondere darauf, dass das gesamte Transportrecht von dem Phänomen der Haftungsbegrenzung des Frachtführers beherrscht wird. Dies ist historisch begründet: Man stelle sich das Schiff eines Reeders vor 200 oder mehr Jahren vor, das z.B. von Hamburg aus in See stechen soll, um Gewürze aus China zu holen. Ein Kontakt zum Schiff ist während der Reise mangels Telekommunikation nicht möglich. Alleine die Gefahren der See machen einen Verlust nicht unwahrscheinlich, um Piraterie und sonstige Gefahren nicht zu erwähnen. Ob das Schiff und, falls ja, wann jemals wieder zurück kehrt, bleibt ungewiss. Diese Risiken sind allen Nutznießern der Reise bekannt, so dass der Reeder traditionell nur sehr eingeschränkt haftet. Diese strenge Haftungsbegrenzung ist auch bis heute nahezu allen Transportrechtsbereichen zu Eigen. Ein Großteil der transportrechtlichen Probleme rankt um sie.

So ist der Fokus für die VDRW-Transportrechtsveranstaltung auf das im Transportrecht immer aktuelle Thema der Haftungsbeschränkung gerichtet worden. Für Russland wurde versucht, einen größeren Überblick über verschiedene Transportarten mit einem Schwerpunkt auf dem Seerecht zu bieten, während für die

¹ Rechtsanwalt Florian Roloff ist Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht und Partner in der Rechtsanwaltssozietät Steiner & Roloff in Hamburg. Er ist Mitglied im Vorstand und Schatzmeister der Vereinigung für deutsch-russisches Wirtschaftsrecht.

Ukraine beispielhaft das sonst oft eher stiefmütterlich behandelte Eisenbahntransportrecht ausgewählt wurde. Abgerundet werden sollte die Veranstaltung durch praktische Hinweise zur Durchsetzung transportrechtlicher Ansprüche in Russland.

Als Referenten waren Frau Prof. Dr. Tamara Abova, Moskau, Herr Rechtsanwalt Andrey Suprunenko, St. Petersburg, Herr Rechtsanwalt Dr. Axel Boës, Hamburg, und Frau Richterin Tatjana Danilova, Kiev, vorgesehen.

Herr Suprunenko, der als im Seetransportrecht tätiger geschäftsführender Partner der Kanzlei „remedy lawfirm“ und Autor einer Reihe von Veröffentlichungen im russischen Transportrecht zur „praktischen Durchsetzung (see-)transportrechtlicher Ansprüche vor den russischen Gerichten“ hätte referieren sollen, war Opfer eines am Anreisetag annullierten Fluges und konnte seinen Vortrag deshalb leider nicht halten. Sein Part wurde von Frau Prof. Abova und Herrn Dr. Boës teilweise mit übernommen.

Nach einer kurzen Begrüßung und Einführung durch Herrn Roloff als Vorstandsmitglied der VDRW begann Frau Prof. Dr. Tamara Abova ihren Vortrag zum Thema: „Die Haftung des Beförderers nach russischem Recht bei Verlust, Fehlmengen und Beschädigung des Gutes.“

Frau Prof. Dr. Tamara Abova ist die Grande Dame des russischen Transportrechts. Sie ist Leiterin der Abteilung für Zivilrecht sowie Zivil- und Wirtschaftsprozessrecht des Instituts für Staat und Recht der Russischen Akademie der Wissenschaften. Frau Prof. Abova lehrt Zivilrecht am Institut für Internationale Beziehungen, früher auch an der Staatlichen Universität Moskau. Sie ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beraterstabes des Höchsten Wirtschaftsgerichts der Russischen Föderation, Autorin eines Kommentars zum Zivilgesetzbuch und einer Reihe von Büchern zum Transportrecht, ferner Stellvertretende Vorsitzende und auch Richterin der „Морская Арбитражная Комиссия“, eines renommierten Schiedsgerichts für Seerecht. Frau Prof. Abova ist eine der führenden Wissenschaftlerinnen im Bereich des russischen Transportrechts.

Der Vortrag von Abova hat zunächst einen umfassenden Überblick über die transportrechtliche Gesetzeslage im nationalen und internationalen Bereich geboten, um dann konkret und teilweise sehr detailliert einzelne Anspruchsgrundlagen und gängige Probleme bei der Gesetzesanwendung, Beweislast etc. zu erläutern. Auch mit praktischen Hinweisen hat Abova nicht gespart. Das Auditorium konnte gut von dem gewaltigen Wissen dieser liebenswürdig vortragenden, über 80-jährigen Wissenschaftlerin profitieren. Hinsichtlich der Einzelheiten des Vortrags wird auf die in diesem Heft veröffentlichte schriftliche Fassung verwiesen. Auch die folgenden zwei Vorträge finden sich vollständig abgedruckt in diesem Heft.

Im Anschluss an den Vortrag von Abova war Rechtsanwalt Dr. Axel Boës an der Reihe. Neben seinem geplanten Vortrag zum Thema „Überblick über die obergerichtliche Rechtsprechung der Russischen Föderation zum (See-)Transportrecht hat er hervorragend auch die schwierige Aufgabe gemeistert, ad hoc die geplanten Themenbereiche des ausgefallenen Referenten Suprunenko mit anzusprechen. Herr Dr. Boës aus der Hamburger Rechtsanwaltskanzlei Leuhn & Puchta ist Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht und hat mit einer Arbeit zum russischen GmbH-Recht promoviert. Er betreut eine Vielzahl von Mandanten mit Russlandbezug und bearbeitet den Länderteil Russland in der „Hamburger Zeitschrift für Schifffahrtsrecht –International“.

Herr Dr. Boës gab zunächst einen umfassenden Überblick über die praktischen Möglichkeiten der gerichtlichen Durchsetzung insbesondere transportrechtlicher Ansprüche vor den staatlichen Wirtschaftsgerichten. Nach einer kurzen Erläuterung der Besonderheiten des russischen Gerichtssystems mit der Zivil- und Wirtschaftsgerichtsbarkeit konnte man die Ausführungen von Boës als Plädoyer für das russische Rechtssystem jedenfalls in politisch unbedenklichen Verfahren verstehen. Als sehr großer Vorteil im Gegensatz zum deutschen Rechtssystem wurde die vergleichsweise kurze Verfahrensdauer von nur wenigen Monaten je Instanz geschildert, so dass man selbst bei einem Durchlaufen von 3 Instanzen oft schon nach weniger als einem Jahr ein rechtskräftiges Urteil mit einiger Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit in guter Qualität bekommt. Auch die im Vergleich zu Schiedsgerichtsverfahren sehr geringen Gerichtskosten stellen nach Boës einen großen Vorteil dar, insbesondere wenn es sich um vergleichsweise geringe Forderungen handelt, deren Geltendmachung sich bei den mitunter sehr hohen Kosten bei Schiedsgerichten oft nicht lohne. Bevor man eine Forderung von beispielsweise 50.000 € abschreibe, könne man, so das credo von Boës, mit geringem Kostenrisiko guten Gewissens auch als ausländischer Gläubiger mit guten Aussichten auf eine qualitativ hochwertige Entscheidung die staatlichen russischen Gerichte anrufen. Im Hinblick auf das im Vergleich zu Deutschland sehr viel formalere Prozessrecht mit einer Pflicht zum umfassenden anfänglichen Vortrag gäbe es zwar Unterschiede, die aber mit Hilfe in großer Auswahl vorhandener russischer Rechtsanwälte auch für Rechtssuchende aus Deutschland leicht zu beherrschen seien.

Abgerundet wurden diese sehr praxisnahen Erwägungen von Boës mit einer umfassenden Rechtsprechungsübersicht über das russische Transportrecht, vertiefend mit Beispielfällen behandelt. Es ist vor dem Hintergrund der Rechtsstaatsdiskussionen gut zu hören, dass es eine Fülle von online frei verfügbarer Rechtsprechung gibt und das System staatlicher russischer Gerichte jedenfalls in dieser Hinsicht sehr transparent und nutzerfreundlich sein kann.

Nach den beiden Vorträgen von Abova und Boës zum russischen Transportrecht machte Frau Tatjana Danilova, Richterin am Höchsten Wirtschaftsgericht der Ukraine in Kiev, den Abschluss der Vortragsveranstaltung zum Thema „Überblick und Recht der Haftungsbeschränkung am Beispiel des Eisenbahnrechts der Ukraine“. Frau Danilova ist Richterin am Höchsten Wirtschaftsgericht der Ukraine, das unter anderem für transportrechtliche Berufungsstreitigkeiten zuständig ist. Frau Danilova hat auch aufgrund ihrer früheren, langjährigen Tätigkeit bei der Eisenbahn und in der Eisenbahnverwaltung große Erfahrung insbesondere im Rechts des Eisenbahntransports. Sie war vor ihrem Wechsel an das Gericht Leiterin der Haupt-Rechtsabteilung der staatlichen Eisenbahnverwaltung.

Das Eisenbahntransportrecht spielt in der Ukraine aufgrund des viel größeren Anteils der Eisenbahn am Güterverkehr als in Westeuropa eine nicht zu unterschätzende Rolle. Die „russische“ Breitspur, die durchgehenden Güterverkehr nach Westen zur mitteleuropäischen Normalspur verhindert, macht internationalen Güterverkehr technisch kompliziert, und rechtlich ist eine Vielzahl isolierter Regelungen zu beachten. Frau Danilova gab zunächst einen Überblick über die bestehenden Regelungen für den nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr, um dann beispielhaft wichtige Einzelregelungen herauszuarbeiten, hinsichtlich derer auf ihren in diesem Heft ebenfalls abgedruckten schriftlichen Vortrag verwiesen wird. Auch wenn aufgrund altbekannter Vorschriften eine hohe Rechtssicherheit besteht, schien

Frau Danilova insbesondere das Fehlen einheitlicher praktischer Regelungen für den immer wichtiger werdenden internationalen Eisenbahnverkehr ein Manko zu sein. Die Eisenbahn in der Ukraine und mit ihr das Recht des Eisenbahnverkehrs scheint, so könnte man Danilovas Ausführungen deuten, noch einen guten Weg von der alten, staatlich dominierten Planwirtschaft zu einem modernen, internationalen System vor sich zu haben. Eine Entwicklung, die auch das deutsche Eisenbahnrecht mit der Privatisierung der früheren Deutschen Bundesbahn und Zulassung privater Eisenbahnverkehrsunternehmen bei immer liberaleren EU-Regelungen noch nicht abgeschlossen hat. Frau Danilova jedenfalls scheint Potential für eine umfangreiche Erneuerung des ukrainischen Eisenbahntransportrechts zu sehen, ohne der bestehenden Rechtslage die Praxistauglichkeit abzuspochen.

Moderiert wurde die Veranstaltung vom Vorstandsmitglied der VDRW Florian Roff. Die russischsprachigen Vorträge von Abova und Danilova wurden in gewohnt hoher Qualität konsekutiv von Herrn Thomas Kleinbub, Schopfheim, übersetzt.

Trotz des unerwarteten Ausfalls des Vortrags von Suprunenko konnten durch den Einsatz der verbliebenden Referentinnen und des Referenten alle angekündigten Themen behandelt werden, und es blieb ausreichend Zeit für Fragen und Diskussionen. Während der Pause bestand bei kleinen Snacks und Getränken die Gelegenheit zu weiteren Gesprächen, wie auch im Anschluss alle interessierten Teilnehmer traditionell die Gelegenheit hatten, sich bei einem Ausklang im Restaurant weiter mit den Referenten und Teilnehmern auszutauschen.

Ein Novum für die VDRW war es, die Veranstaltung auch als Fortbildungsveranstaltung nach der Fachanwaltsordnung anzubieten. Mit rund 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern war die Veranstaltung sehr gut auch von Nichtmitgliedern der VDRW besucht, zum Großteil spezialisierte Transportrechtler. Aufgrund des umfangreichen praktischen Teils von Herrn Dr. Boes bot die Veranstaltung aber auch für nicht auf das Transportrecht spezialisierte Zuhörer einen guten Überblick über einen spannenden Rechtsbereich und wertvolle Hinweise zum russischen Gerichtssystem. Weitere Veranstaltungen zum russischen und auch ukrainischen Transportrecht sind aufgrund des großen Interesses für die Zukunft angedacht.

Reform des russischen Wirtschaftsprozesses

von Alexander Bezborodov und Prof. Dr. Rainer Wedde¹

Ausländische Investoren in Russland beklagen sich regelmäßig über Probleme bei der Rechtssicherheit und der Rechtsdurchsetzung. Der Kontakt mit russischen Gerichten ist in der Tat nicht immer sehr erfreulich. Dennoch sind die Aussichten für

¹ Alexander Bezborodov, LL.M. ist Jurist im Moskauer Büro der Beiten Burkhardt Rechtsanwalts-gesellschaft; Prof. Dr. Rainer Wedde ist dort of counsel und Professor für Wirtschaftsrecht an der Wiesbaden Business School. Er gehört auch dem Vorstand der Vereinigung für deutsch-russisches Wirtschaftsrecht an.

Klagen häufig gar nicht so aussichtslos, wie es mancher Investor erwartet. Außerdem nimmt eine genaue Kenntnis des Verfahrensablaufs manche Sorge vor russischen Gerichten.

In dem für den Investor besonders relevanten Wirtschaftsprozessgesetzbuch wurden jüngst wichtige Änderungen vorgenommen, die überwiegend am 01.11.2010 in Kraft getreten sind. Sie modernisieren und vereinfachen das Verfahren vor den Wirtschaftsgerichten, enthalten aber auch einige Risiken. Nachfolgend werden die wichtigsten Änderungen vorgestellt.

Grundlagen des Wirtschaftsprozesses

Das russische Prozessrecht kennt eine ungewöhnliche Aufteilung der zivilrechtlichen Verfahren. Abhängig von den beteiligten Parteien sind dafür entweder die ordentlichen Gerichte oder die Wirtschaftsgerichte¹ zuständig. Juristische Personen und sog. Einzelunternehmer müssen in der Regel vor dem Wirtschaftsgericht klagen, so dass die wirtschaftlich wichtigen Streitigkeiten dort ausgetragen werden.

Die Wirtschaftsgerichte sind aus sowjetischen Institutionen zur Schlichtung von Streitigkeiten unter Staatsbetrieben hervorgegangen. Rechtsgrundlage für Ihre Tätigkeit ist in erster Linie das Wirtschaftsprozessgesetzbuch von 2002 (WPG).² Daneben finden sich grundlegende Regelungen in der Verfassung und in den Gesetzen zur Gerichtsorganisation. Das Verfahren vor den Wirtschaftsgerichten ist auch in der deutschen Literatur mehrfach thematisiert worden.³ Das Änderungsgesetz⁴ zum WPG wurde im Sommer 2010 verabschiedet. Es enthält zahlreiche Änderungen und soll das Verfahren modernisieren und beschleunigen.

¹ Wörtlich: „Arbitragegerichte“, wegen der Verwechslungsgefahr mit Schiedsgerichten nachfolgend als Wirtschaftsgerichte bezeichnet.

² Арбитражный Процессуальный Кодекс (Wirtschaftsprozessgesetzbuch), Föderales Gesetz Nr. 95-FZ vom 24.07.2002, veröffentlicht in: *Sobranie Zakonodatel'stvo* Nr. 30 vom 29.07.2002 Pos. 3012; dt. Übersetzung bei *Piksin/Dethloff*, Die Wirtschaftsprozeßordnung der Russischen Föderation, Berlin 2005 und *Olschewski*, in *Breidenbach* (Hrsg.), Handbuch Wirtschaft und Recht in Osteuropa, Loseblattsammlung, München.

³ U.a. *Reitemeier*, Die neue Wirtschaftsprozessordnung der Russischen Föderation, *Osteuropa Recht* 2003, 121; *Gemmel/Maier*, Das russische Gerichtssystem aus der Wirtschaftsperspektive, *RIW* 2009, 208; *Marenkov* in: *Nußberger*, Einführung in das russische Recht, München 2010, § 26.

⁴ Föderales Gesetz FZ-228 "Über Änderungen des Wirtschaftsgesetzbuches der Russischen Föderation" vom 27.07.2010, veröffentlicht in: *Sobranie Zakonodatel'stvo* Nr. 31 vom 02.08.2010 Pos. 4197.

Berücksichtigung moderner Kommunikationstechniken

Auch in russischen Gerichten hält moderne Technik Einzug. Die Reform trägt dem Rechnung, indem sie die Kommunikation zwischen den Verfahrensbeteiligten und dem Gericht an diese Techniken anpasst. Dies sollte – nach zu erwartenden Anfangsschwierigkeiten - in der Praxis zu einer deutlichen Erleichterung führen.

So können nach Art. 41 Pkt. 1 a.E., Art. 125 Pkt. 1, 131 Pkt. 1 WPG zahlreiche Verfahrensdokumente nunmehr auch elektronisch beim Wirtschaftsgericht eingereicht werden. Bisher war dies nur in Papierform möglich. Die elektronische Übermittlung geschieht durch das Ausfüllen von Formblättern auf den offiziellen Webseiten der Gerichte. Betroffen sind nahezu allen wichtigen Dokumente, insbesondere Klage und Klageerwiderung, Anträge auf Aufhebung eines Schiedsspruches, Erteilung eines Vollstreckungstitels für einen Schiedsspruch, Anerkennung und Vollstreckung eines ausländischen Gerichtsurteils oder Schiedsspruches, Berufung und Berufungserwiderung, Revision und Revisionserwiderung, ein Antrag auf Aufsichtsverfahren¹ und Erwiderung sowie ein Antrag auf Überprüfung eines Gerichtsaktes wegen neuer Umstände des Sachverhalts. Das gleiche Verfahren gilt für mögliche Anlagen zu den Dokumenten. Alle Anträge und Gesuche im Rahmen des Verfahrens nach Art. 159 Pkt. 1 WPG können auch in elektronischer Form eingereicht werden.

Um die elektronische Kommunikation zu ermöglichen, müssen in der Klage bzw. Klageerwiderung zusätzlich zu den bisherigen Angaben auch Telefon- und Faxnummern sowie eine E-Mail-Adresse angegeben werden, Art. 125 Pkt. 2 bzw. 131 Pkt. 6 WPG. In Art. 61 zu den Prozessvollmachten wurde keine entsprechende Änderung vorgenommen. Es ist aber davon auszugehen, dass der Vertreter sämtliche Rechte ausüben darf, welche dem Vertretenen zustehen, soweit nicht etwas anderes gesetzlich bestimmt ist.² Damit ist er nunmehr auch berechtigt, beim Wirtschaftsgericht Dokumente in elektronischer Form vorzulegen und ausgefüllte Formblätter einzureichen. Der Vertreter ist (genau wie z.B. der Generaldirektor) verpflichtet, dem Gericht einen Nachweis der Vertretungsmacht vorzulegen.³

Wie häufig im russischen Recht lässt die neue Regelung aber die genauen Fragen der Umsetzung offen. Ursprünglich hatte der Gesetzentwurf noch den Verweis auf ein spezielles Gesetz zu diesem Thema enthalten. In der verabschiedeten Fassung fehlt der entsprechende Passus aber. Insofern muss man abwarten, wie die Neuerung in der Praxis umgesetzt wird.

¹ Zur Besonderheit des russischen Verfahrensrecht, bereits rechtskräftige Entscheidungen nochmals zu überprüfen ausführlich *Moyseenko/Wedde*, Das Aufsichtsverfahren im russischen Zivilprozessrecht, Osteuropa Recht 2007, 161.

² Zu den Prozessvollmachten siehe *Peterson/Wedde*, Prozessvollmachten im russischen Recht, WiRO 2002, 12.

³ Beim Generaldirektor sind das die Satzung, das Protokoll über die Bestellung sowie ein Auszug aus dem Handelsregister. Der Vertreter muss zusätzlich eine (Prozess-)Vollmacht vorlegen

Eine weitere Neuerung stellt die Möglichkeit dar, Verhandlungen auf Antrag per Videokonferenz vorzunehmen, Art. 153.1 WPG. Dort abgegebene Erklärungen werden als Beweismittel zugelassen. In einem Land von der Größe Russlands ist eine solche Regelung sicher sinnvoll und kann zu einer wesentlichen Kostensenkung führen. Für die Organisation einer Videokonferenz wird eine sog. "Telebrücke" zwischen dem prozessführenden Gericht und dem Wirtschaftsgericht am Sitz des Antragstellers eingerichtet. Falls sich Schwierigkeiten ergeben sollten, kann die Verhandlung vertagt werden. Es dürfte vermutlich noch einige Zeit dauern, bis diese Möglichkeit flächendeckend funktionieren wird.

Die Protokollführung der Verhandlung wird durch eine Videoaufzeichnung ergänzt; der Datenträger wird dann den Prozessunterlagen beigelegt, Art. 155 WPG. Die Prozessbeteiligten haben das Recht, in alle Aufzeichnungen Einsicht zu nehmen.

Ladung und Erscheinen vor Gericht

In der russischen Praxis kommt es bei der Ladung der Beteiligten mitunter zu erheblichen Problemen. Deshalb waren Änderungen des Verfahrens für die Ladung überfällig. Das bisherige Verfahren hat leider häufig zu Verfahrensverzögerungen geführt und konnte durch unlautere Parteien missbraucht werden. Die nicht ordnungsgemäße Ladung einer Partei ist einer der Gründe für die Aufhebung eines Gerichtsakts (Art. 270 Pkt. 4 WPG). Die Regeln über die ordnungsgemäße Ladung in Art. 123 WPG wurden präzisiert, um etwaigen Missbrauch zu verhindern. Das Wirtschaftsgericht kann zudem nach Art. 122 Pkt. 1 WPG auch andere Kommunikationsmittel als die Post einsetzen.

Die wohl wichtigste Neuerung betrifft die Wirkung der Ladung. Eine solche ist nach Art. 121 Pkt. 1 WPG nur noch einmal erforderlich. Danach gilt die betreffende Person als geladen. Sie ist im Folgenden verpflichtet, selbst aktuelle Informationen zur Sache einzuholen, Art. 121 Pkt. 2 WPG. Die Prozessbeteiligten tragen damit das Risiko, wenn sie keine Informationen zum Fortgang ihres Verfahrens einholen (so ausdrücklich in Art. 121 Pkt. 6 WPG geregelt).

Falls ordnungsgemäß geladene Personen zu Vorverhandlung nicht erscheinen und sich nicht gegen eine Verhandlung zur Sache in ihrer Abwesenheit erklärt haben, kann das Gericht nach Art. 137 Pkt. 4 WPG bei Zustimmung der erschienenen Parteien zur Hauptverhandlung übergehen und den Streit in der Sache entscheiden. Falls ein Kläger wiederholt nicht erscheint und keinen Antrag auf Vertagung oder auf Entscheidung der Sache in Abwesenheit gestellt hat, muss das Gericht nach Art. 148 Pkt. 9 WPG die Klage unverhandelt lassen (falls nicht der Schuldner eine Entscheidung in der Sache verlangt).

Verfahren der ersten Instanz

Im erstinstanzlichen Verfahren gab es kleinere Änderungen. So muss der Klage einer juristischen Person bzw. eines Einzelunternehmers zwingend ein Auszug aus dem Einheitlichen staatlichen Register juristischer Personen bzw. dem Einheitlichen staatlichen Register der Einzelunternehmer beigelegt werden, Art. 126 WPG. Die Dokumente dürfen am Tag der Klageeinreichung nicht älter als 30 Tage sein.

Gemäß Art. 15 Pkt. 5 WPG können auf Beschluss des Vorsitzenden schwierige Fälle durch das Gericht der ersten Instanz kollegial entschieden werden. Der Vorsitzende

des Wirtschaftsgerichts, sein Stellvertreter und der Vorsitzende des Spruchkörpers können nach Art. 158 Pkt. 5 WPG bei Krankheit eines Richters oder aus anderen Gründen eine Vertagung der Gerichtsverhandlung um höchstens zehn Tage beschließen.

Bei Beteiligung von Schöffen (арбитражный заседатель) werden diese fortan nach Art. 19 WPG nicht mehr von den Parteien ausgewählt, sondern nach einem zufälligen System benannt. Dies sollte helfen, Missbräuche besser zu verhindern. Allerdings wurde eine der größten Unzulänglichkeiten bei der Beteiligung von Schöffen nicht beseitigt. Das Kriterium der Kompliziertheit eines Falles, das die Hinzuziehung von Schöffen rechtfertigt wurde nicht geändert, Art. 19 Pkt. 1 WPG. Auch wurde kein Verbot der Hinzuziehung von Schöffen aufgenommen, die über eine juristische Ausbildung verfügen. Dagegen gibt es begründete Kritik, weil rechtliche Fragen allein durch den Richter zu entscheiden sind.¹

Beweisregeln

Die in der Praxis wichtigen Regeln zur Beweisführung in den Art. 64- 89 WPG wurden überarbeitet: So ist das Wirtschaftsgericht im Verlauf des Prozesses berechtigt, Fristen für die Vorlage von Beweismitteln festzulegen. Ebenfalls wird in Art. 70 Pkt. 3.1 die Regel eingeführt, dass nicht bestrittene Tatsachen als zugestanden gelten.² Bisher galt eine solche Regel nicht.

Die Möglichkeiten zur Verwendung elektronischer Beweise wurden erweitert. Gemäß Art. 75 Pkt. 3 WPG ist es zulässig, als schriftlichen Beweis auch Dokumente zu verwenden, die per Fax, E-Mail oder auf andere Weise (auch per Internet) eingegangen sind. Gleiches gilt für Dokumente, die mit einer elektronischen Unterschrift oder einer anderen der eigenhändigen Unterschrift analogen Signatur versehen sind, oder die aus einer Videokonferenz erlangt wurden, Art. 64 Pkt. 2 WPG.

Das Verfahren zur Vorlage elektronischer Beweise ist leider nicht eindeutig festgelegt worden; das Gesetz verweist auf weitere Rechtsakte. Außerdem kann die Verwendung elektronischer Beweise in einem Vertrag bestimmt werden. In einigen Fällen kann auch das Oberste Wirtschaftsgericht das Verfahren festlegen. Das Fehlen einer einheitlichen Regelung zur Verwendung elektronischer Beweismittel kann im Anfangsstadium dazu führen, dass die Norm unterschiedlich ausgelegt wird. Dies würde eine Konkretisierung oder offiziellen Auslegung auf der Ebene des Obersten Wirtschaftsgerichts erfordern.

¹ Vgl. z.B.: *Prichodko*, Behinderung der Verfahren vor Wirtschaftsgerichten: Aktuelle Fragen der Rechtsanwendung durch die Gerichte. Moskau 2006, S. 288.

² Genauer Wortlaut des neuen Art. 70: "*Umstände, auf die sich eine Partei zur Begründung ihrer Ansprüche oder Einwendungen beruft, gelten als durch die andere Partei anerkannt, wenn diese sie nicht direkt bestreitet oder sich die Nichtzustimmung zu solchen Umständen nicht aus anderen Beweisen ergibt, die die vorgebrachten Einwendungen in Bezug auf das Wesen der erhobenen Forderungen begründen.*"; vgl. die ähnliche Regelung in § 138 III der deutschen ZPO.

Gerichtskosten

In Russland gibt es keine dem deutschen RVG entsprechende Norm. Damit fehlt es auch an einer Berechnungsgrundlage, wie die Kosten der unterliegenden Partei aufzuerlegen sind. Dies erfolgt daher nur näherungsweise, vgl. Art. 101ff. WPG. Mit der Anwendung dieser Normen haben sich Obergerichte und das Verfassungsgericht mehrfach befasst. Dabei hat das Verfassungsgericht festgestellt, dass die Pflicht des Gerichts zur Beitreibung der Kosten für die Dienstleistungen des Vertreters der ob-siegenden Partei bei der unterlegenen Partei nur in angemessener Höhe erfolgen kann, um die ungerechtfertigt hohe Bezahlung der Dienstleistungen eines Vertreters nach Art. 17 Pkt. 3 Verfassung¹ zu vermeiden. Das Verfassungsgericht geht damit davon aus, dass Art. 110 Pkt. 2 WPG einen Ausgleich des Gerichts zwischen den Rechten der Prozessbeteiligten verlangt.² Die Beweislast in Bezug auf die Angemes-senheit der Kosten liegt dabei bei der Person, die den Ersatz der Kosten verlangt.³ Die Gerichtskosten hingegen sind gesetzlich festgelegt, aber vergleichsweise nied-rig.⁴

Die Neuregelung bestätigt, dass Gerichtskosten nicht durch gesonderte Klage beizu-treiben sind. Fehlt eine Kostenentscheidung in dem das Verfahren abschließenden Rechtsakt (idR Urteil), kann jede Partei sich mit einem Antrag an das Gericht der ers-ten Instanz wenden, Art. 112 Pkt. 2 WPG. Die Frist dafür beträgt 6 Monate ab dem Tag, an dem der verfahrensabschließende Gerichtsakt Rechtskraft erlangt hat. Das Gericht entscheidet dann durch Verfügung, gegen die Rechtsmittel eingelegt werden können.

Neu ist auch eine Kostensanktion im Beweisrecht. Werden Beweise unter Verletzung des gesetzlichen Verfahrens vorgelegt oder unter Verletzung der Pflichten zur Vorla-ge nicht vorgelegt, ist das Gericht berechtigt, dem betreffenden Prozessbeteiligten unabhängig vom Ergebnis des Verfahrens die Verfahrenskosten aufzuerlegen, Art. 65 Pkt. 5 WPG.

Rechtsmittel

Auch im Bereich der Rechtsmittel (Berufung, Revision und Aufsichtsverfahren) wur-den kleinere Änderungen vorgenommen. So kann nach Art. 273 WPG ein Gericht der Kassationsinstanz⁵ nur angerufen werden, wenn das Urteil des Gerichts der ersten Instanz in der Appellationsinstanz (Berufungsinstanz) überprüft wurde oder das Ge-

¹ Nach Art. 17 Pkt. 3 Verfassung darf die Wahrnehmung der Rechte und Freiheiten der Menschen und Bürger die Rechte und Freiheiten anderer nicht verletzen.

² Urteil Nr. 454-0 des Verfassungsgerichts der Russischen Föderation vom 21.12.2004, vgl. www.ksrf.ru.

³ Vgl.: *Rešetnikova/Kurgannikova*: Gerichtskosten im Wirtschaftsverfahren: Kom-mentare und artikelbezogene Materialien zum Kapitel 9 des Wirtschaftsprozess-gesetzbuches der Russischen Föderation, Moskau 2008.

⁴ Art. 333.21 des Steuergesetzbuches der Russischen Föderation legt die maxima-le Höhe der Gerichtsgebühr auf 200.000 Rubel (ca. EUR 4.800) fest.

⁵ Gemeint ist damit nach französischem Vorbild eine Überprüfung nur der rechtli-chen Erwägungen, nicht aber der Tatsachen, vgl. Kap. 35 (Art. 273- 291 WPG). In Deutschland wäre das Revisionsverfahren die Entsprechung.

richt der Appellationsinstanz die Wiedereinsetzung der für die Einreichung der Berufung abgelaufenen Frist verweigert.

Bei einer Verhandlung vor der Kassationsinstanz bzw. der Aufsichtsinstanz kann der Kläger nach Art. 49 Pkt. 2 WPG nicht mehr auf die Klage verzichten.¹ Ihm ist die Dispositionsbefugnis insoweit entzogen, da das Kassationsgericht und das Oberste Wirtschaftsgericht im Aufsichtsverfahren nicht die Sache erneut verhandeln, sondern allein die Richtigkeit der Rechtsanwendung prüfen.

Art. 20 WPG verstärkt die Stellung der einzelnen Richter, indem es ermöglicht wird, abweichende Voten zu erstellen und zu den Verfahrensakten zu geben. Sie werden allerdings nicht veröffentlicht. Für das Oberste Wirtschaftsgericht gilt nach Art. 303 Pkt. 9 eine Ausnahme, dort werden abweichende Meinungen zukünftig mit den Entscheidungen im offiziellen Veröffentlichungsorgan (Vestnik)² und im Internet³ veröffentlicht.

Das Gericht kann auch bei triftigen Gründen keine Wiedereinsetzung der Frist zur Einreichung der Berufung oder Revision vornehmen, wenn sechs Monate vergangen sind, seitdem eine nicht am Prozess beteiligte Person über das seine Rechte und gesetzlichen Interessen berührende Urteil Kenntnis erlangt hat, Art. 259 Pkt. 2, 276 Pkt. 2 WPG.

Neuregelungen in besonderen Verfahrensarten

Verfahren über Ordnungswidrigkeiten⁴ sind in Russland ebenfalls den Wirtschaftsgerichten übertragen. Hier hat sich die örtliche Zuständigkeit nach Art. 203 WPG geändert. Nunmehr kann ein Antrag auf Heranziehung zur Haftung nicht nur am Sitz des Rechtsverletzers, sondern auch am Ort der Rechtsverletzung gestellt werden. Außerdem kann die Anfechtung des Beschlusses eines Verwaltungsorgans über Ordnungswidrigkeiten auch am Sitz des Verwaltungsorgans gestellt werden, das diesen Beschluss gefasst hat.

Die Möglichkeit zur Berufung gegen Beschlüsse des Wirtschaftsgerichts über Ordnungswidrigkeiten wurde stark eingeschränkt. Falls die Höhe der Geldbuße für juristische Personen 100.000 Rubel (ca. € 2.400) und für Einzelunternehmer 5.000 Rubel (ca. € 120) nicht übersteigt, ist eine Berufung nur aus formalen Gründen zulässig (Art. 288 Pkt. 4 WPG). Analoge Regeln gelten für die Berufung gegen Beschlüsse von Verwaltungsorganen über Ordnungswidrigkeiten. Diese Beschränkung der Rechtsmittel ist bedenklich. Dafür kann nach den neuen Regelungen in Art. 207 Pkt. 2 WPG nunmehr auch der Geschädigte gegen den Beschluss eines Verwaltungsorgans über Ordnungswidrigkeiten beim Wirtschaftsgericht Beschwerde einlegen.

¹ Vorher konnte der Kläger in jedem Stadium des Prozesses auf die Klage verzichten.

² Siehe www.vestnik.ru.

³ Dies muss auf der offiziellen Seite des Gerichts erfolgen, wo sämtliche Entscheidungen zu veröffentlichen sind: www.arbitr.ru.

⁴ Nach dem Gesetzbuch über administrative Rechtsverletzungen, Föderales Gesetz FZ-195 vom 30.12.2001, veröffentlicht in: Sobranie Zakonodatel'stvo Nr. 1 vom 07.01.2002 Pos. 1, vgl. Kap. 25 (Art. 202-211) WPG.

Die Wirtschaftsgerichte haben auch eine spezielle Zuständigkeit für die Anfechtung normativer Rechtsakte.¹ Bisher galt diese nur im Falle einer einzelgesetzlichen Anordnung. Nunmehr sind die Wirtschaftsgerichte nach Art. 29 Pkt. 1 WPG unabhängig vom antragstellenden Subjekt für Streitigkeiten über die Anfechtung normativer Rechtsakte auf zahlreichen Gebieten zuständig. So fallen u.a. folgende Bereiche fortan in die Zuständigkeit der Wirtschaftsgerichte: Besteuerung, Devisenregelung und Devisenkontrolle, Zollregelung, Exportkontrolle, Patentrechte, Know-How, Kennzeichnungsmittel, Antimonopolregelungen, Regelung der Banken-, Versicherungs- und Wirtschaftsprüfertätigkeit, Nutzung von Atomenergie, staatliche Regelung von Preisen, Energiewirtschaft, Geldwäsche, Wertpapiermarkt, Gründung und Tätigkeit gewerblicher Organisationen und deren Verwaltung; Gründung und Liquidation (Auflösung) von Investmentfonds und deren Verwaltung, Insolvenz, Vergaberecht, Einzelhandelsmärkte.

Vollstreckung

Neben dem speziellen Zwangsvollstreckungsrecht² enthält auch das WPG Regelungen zur Vollstreckung, die z.T. geändert wurden. So wurde in Art. 96 Pkt. 1 WPG festgelegt, dass ein Vollstreckungstitel ausschließlich durch das Gericht erteilt wird, das die Sache in der ersten Instanz verhandelt hat.

Für Gerichtsakte eines Wirtschaftsgerichts in einer Sache über Ordnungswidrigkeiten wird kein Vollstreckungstitel erteilt. Vielmehr erfolgt die zwangsweise Vollstreckung direkt auf der Grundlage des Gerichtsakts. Ein identisches Verfahren gilt für die Anfechtung von Entscheidungen eines Verwaltungsorgans über die Ordnungswidrigkeit.

Die Neufassung von Art. 332 WPG erweitert die Möglichkeiten für die Anwendung von Haftungsmaßnahmen bei Nichterfüllung eines Gerichtsakts. Danach kann das Gericht Zwangsgelder nicht nur gegen Banken und Kreditanstalten verhängen, sondern auch gegen andere Personen, darunter Staatsorgane, Amtspersonen, juristische und natürliche Personen.

Auswirkungen auf Investoren

Die beschriebenen Änderungen werden den Wirtschaftsprozess in Russland schneller und moderner machen; sie sind überwiegend zu begrüßen. Eine Beschleunigung bringt allerdings auch das Risiko mit sich, Prozesshandlungen zu versäumen und dadurch Nachteile zu erleiden. Die moderne Form der Kommunikation mit dem Gericht ist daher sinnvoll und gefährlich zugleich. Den Prozessbeteiligten wird ein erhöhtes Maß an Aufmerksamkeit abverlangt; die Folgen einer Versäumnis sind zum Teil gravierend. Insofern wird eine professionelle Begleitung von Verfahren zukünftig noch wichtiger.

Allerdings liegen die Hauptprobleme des Wirtschaftsprozesses in der Praxis eher an anderer Stelle, bei nicht immer vorhandener Unabhängigkeit der Richter von verfahrensfremden Einflüssen und einer mitunter sehr oberflächlichen juristischen Argu-

¹ Geregelt im Kap. 23 (Art. 191-196) WPG.

² Zu der Neuregelung dieses Gesetzes: *Moyseenko/Wedde*, Neues Vollstreckungsgesetz ab Februar 2008, Mitteilungen der VdrW Nr. 35 (2007), 4.

mentation. Die russischen Wirtschaftsgerichte zeichneten sich schon bisher durch im internationalen Vergleich schnelle Verfahren aus. Wichtiger wäre es daher gewesen, die Qualität des Verfahrens und der Urteile zu verbessern. Hier bleibt dem russischen Gesetzgeber in Zukunft noch ein weites Betätigungsfeld.

Rezension:

Prof. Dr. Angelika Nußberger (Hrsg.),

Einführung in das russische Recht

Seit Jahren klaffte eine bedauerliche Lücke in der deutschsprachigen Literatur zum russischen Recht – es fehlte eine Darstellung des modernen russischen Rechts in seiner Gesamtheit. Bisher musste man etwa auf das mittlerweile in dritter Auflage vorliegende Werk "Russian Law" von Butler (3. Auflage, Oxford 2009) zurückgreifen. Diverse Ankündigungen und Projekte gelangten leider nicht zum Erscheinen. Nunmehr liegt ein entsprechendes Werk vor, das sich nach seinem Vorwort sowohl an Rechtstheoretiker als auch an Rechtspraktiker wendet.

Herausgeberin ist Prof. Dr. Angelika Nußberger, ordentliche Professorin an der Universität Köln, Leiterin des dortigen Instituts für Ostrecht und in Kürze deutsche Richter am Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte. Zum insgesamt sieben Autoren umfassenden Team gehören außerdem Prof. Dr. Friedrich-Christian Schroeder, Universität Regensburg, einer der wichtigsten Kenner des russischen Strafrechts in Deutschland, Dr. habil. Hans-Joachim Schramm von der Universität Bremen, Dr. Carmen Schmidt vom Kölner Institut und Herrn Dmitry Marenkov, zuständig u.a. für Russland bei der Germany Trade and Invest GmbH in Bonn. Als Rechtsanwälte zeichnen Dr. Stefan Hans Kettler (hervorgetreten durch eine lesenswerte Dissertation: „Eigentumsvorbehalt und Sicherungsübereignung an beweglichen Sachen im Recht der Russischen Föderation“, Osnabrück 2008) aus Düsseldorf und Dr. Tatiana Pashchenko, Moskau, für einzelne Kapitel verantwortlich.

Die Gliederung folgt zunächst dem zu erwartenden Schema: An eine Einleitung (1. Teil) schließen sich Kapitel zum Öffentlichen Recht (2. Teil), zum Zivilrecht (3. Teil) und zum Strafrecht (6. Teil) an. Ausgliedert sind zwei Kapitel zum Wirtschaftsrecht (4. Teil) sowie zum Zivilverfahrensrecht (5. Teil). Eine kurze Schlussbetrachtung (7. Teil) rundet das Werk ab.

Mit Bedauern muss man beim Blick in das Inhaltsverzeichnis feststellen, dass manche Rechtsgebiete ganz fehlen, so etwas das Steuerrecht oder das Insolvenzrecht. Das Immobilienrecht wird nur in Grundzügen im Rahmen des Sachenrechts vorgestellt. Es verbleiben also noch Lücken, die in der nächsten Auflage hoffentlich geschlossen werden können. Auch die Gewichtung innerhalb des Buches wirft Fragen auf, etwa wenn das Recht des geistigen Eigentums (immerhin IV. Teil des ZGB) auf mageren sieben Seiten abgehandelt wird.

Den Abschnitten zu den einzelnen Rechtsgebieten sind hilfreiche Verweise auf russische und deutsche Literatur sowie deutsche Übersetzungen der jeweiligen Rechtsquellen vorangestellt. Leider sind diese in Tiefe und Umfang nicht überall auf glei-

chem Niveau. Bei den Literaturhinweisen vermisst man manches Werk, während andere Quellen in Anbetracht der rasanten Entwicklung nicht mehr ganz aktuell sind.

Auch in der Tiefe der Darstellung und der Berücksichtigung der russischen Lehre und Rechtsprechung unterscheiden sich die Kapitel zum Teil erheblich. Mitunter wird sehr detailliert auf die Rechtsprechung der Obergerichte eingegangen (etwa in § 22 Arbeitsrecht oder § 24 Wettbewerbs- und Kartellrecht), an anderer Stelle finden sich kaum Nachweise (etwa § 10 Rechtsgeschäfte oder § 21 Gesellschaftsrecht).

Ausgesprochen lesenswert sind die einführenden Abschnitte zur russischen Rechtsgeschichte, den Rechtsquellen und den Hilfsmitteln. Hier erhält der Leser wertvolle Hinweise, auch wenn man überrascht ist, den Vestnik des Obersten Wirtschaftsgerichts (www.vestnik.ru) nicht bei den Publikationsorganen zu finden. Ebenso fehlen bei den deutschsprachigen Zeitschriften die in Wien bei Manz erscheinende *eastlex* und – aus unserer Sicht besonders ärgerlich – die Mitteilungsblätter unserer Vereinigung. Dies überrascht umso mehr, als beide Zeitschriften an anderer Stelle im Buch zitiert werden.

Die Teile zum Öffentlichen Recht und zum Strafrecht sind solide geschrieben und geben einen guten Überblick. Für die Mitglieder der VdrW sind sie naturgemäß weniger spannend als das Zivil- und Wirtschaftsrecht. Allerdings hätte man sich aus Sicht des Wirtschaftsrechts eine etwas andere Gewichtung gewünscht. Hintergrund mag folgende Feststellung zu Beginn (S. 10) sein: „Die Probleme bei der Anwendung des Rechts zeigen sich vor allem im Bereich des öffentlichen Rechts und des Strafrechts, weniger im Zivilrecht. Auch die Kritik aus dem Ausland betrifft vor allem Regelungen im gesellschaftlich-politischen Bereich...“. Dies blendet die massiven Probleme im Wirtschaftsrecht ein wenig aus, die von den Investoren und Wirtschaftsvertretern in Russland gebetsmühlenartig angemahnt werden.

Im Zivilrecht werden die wichtigen Rechtsgebiete vorgestellt, wobei sich die Unterteilung in § 10 Rechtsgeschäfte, § 11 Allgemeines Schuldrecht, § 13 Allgemeines Vertragsrecht nicht unbedingt auf den ersten Blick erschließt. Diese Aufteilung folgt zwar der Struktur des I. Teils des ZGB, erleichtert aber dem aus dem deutschen Recht kommenden Leser nicht unbedingt das Verständnis nicht, zumal in § 12 die gesetzlichen Schuldverhältnisse die Abfolge unterbrechen. Der II. Teil des ZGB (Besonderes Vertragsrecht) wird in § 14 abgehandelt, wobei man die dort aufgeführten Bankgeschäfte der Sache nach eher beim Bank- und Kapitalmarktrecht (§ 23) erwartet hätte (auch wenn sie in den Kapiteln 42ff. ZGB normiert sind).

Hintergrund für diese Doppelungen ist, dass dem Wirtschaftsrecht ein eigener Teil gewidmet ist. Hier werden das Handels- und Registerrecht (§ 20), das Gesellschaftsrecht (§ 21), das Arbeitsrecht (§ 22), das Bank- und Kapitalmarktrecht (§ 23), das Wettbewerbs- und Kartellrecht (§ 24) sowie das Patent-, Kennzeichen- und Urheberrecht (§ 25) abgehandelt. Leider ergeben sich – vermutlich nicht ganz vermeidbar – aufgrund des Aufbaus einige Überschneidungen zum Zivilrecht.

Im Gesellschaftsrecht findet sich ein Überblick über die Rechtsformen, bei dem man sich eine stärkere Orientierung an der tatsächlichen Bedeutung gewünscht hätte. So spannend die Einfache Gesellschaft und die Vollgesellschaft sind, bei einigen Hundert registrierten Gesellschaften aus insgesamt 4,5 Mio. juristischen Personen (Stand 01.11.2010, www.nalog.ru) hätte eine kürzere Behandlung nahe gelegen. Umgekehrt hätte man sich bei den Kapitalgesellschaften mehr Details gewünscht, etwa zu den wichtigen sog. Großgeschäften oder den Geschäften mit Interessiertheit.

Das in der Praxis sehr wichtige Verfahrensrecht wird an unterschiedlichen Stellen behandelt: Die Gerichtsorganisation (§ 6) und das den Wirtschaftsgerichten zugeordnete Verwaltungsprozess (§ 7) beim Öffentlichen Recht, das Strafprozessrecht (§ 28) beim Strafrecht und das Zivilverfahrensrecht in einem eigenen (5.) Teil. Damit kann der Leser nur schwer ein zusammenhängendes Bild erlangen. So finden sich Ausführungen zum Wirtschaftsgericht auf S. 68ff sowie auf S. 290ff. Kaum vorgestellt werden die verschiedenen juristischen Berufe (die Anwälte kurz auf S. 293) oder die juristische Ausbildung in Russland. Das für den Praktiker enorm wichtige Stichwort „Korruption“ sucht man weitgehend vergeblich.

Ein Sammelwerk dieser Art stellt eine gewaltige Herausforderung dar. Selbst mit großer Mühe kann es kaum gelingen, alle Beiträge auf einem einheitlichen Niveau und zu identischen Abschlusszeitpunkten zu sammeln. Sämtliche Erwartungen zu erfüllen ist, damit ausgeschlossen. Wer als Mitglied der VdrW praxisnahe Ausführungen im Wirtschaftsrecht sucht, sollte sich bewusst sein, dass das Werk - seinem Titel entsprechend – eine „Einführung“ darstellt. Die Literaturhinweise weisen aber den Weg zu vertiefender Literatur.

Insgesamt darf die Kritik nicht verdecken, dass das Werk einen großen Fortschritt darstellt. Die beschriebenen Lücken im Buch vermögen diese Leistung keinesfalls zu schmälern. Trotz des für ein Buch dieser Reihe beachtlichen Preises lautet die abschließende Empfehlung daher: Unbedingt kaufen und lesen!

Prof. Dr. Rainer Wedde¹

Prof. Dr. Angelika Nußberger (Hrsg.), Einführung in das russische Recht, JuS-Schriftenreihe / Ausländisches Recht, Bd. 156 (C.H. Beck Verlag München 2010 (ca. 357 Seiten, € 49,90)

¹ Prof. Dr. Rainer Wedde ist of counsel im Moskauer Büro der Beiten Burkhardt Rechtsanwalts-gesellschaft und Professor für Wirtschaftsrecht an der Wiesbaden Business School. Er gehört auch dem Vorstand der Vereinigung für deutsch-russisches Wirtschaftsrecht an.

Tagungsbericht:

Russian Courts revisited – the system of dispute settlement in Russia

von Dr. Hans Janus*

Prof. Dr. Hiroshi Oda¹, der der VDRW seit langen Jahren freundschaftlich verbunden ist, hielt am 25.08.2010 in der Handelskammer Hamburg einen Vortrag zu den Veränderungen im russischen Gerichtswesen. Die Veranstaltung war sehr gut besucht. Zusätzlich zu Mitgliedern und Freunden der VDRW waren auch einige Professoren und Dozenten der Universität Hamburg, Universität Bremen sowie der Präsident der Bucerius Law School, Prof. Dr. Dr. h.c. Karsten Schmidt, unter den Gästen.

Einleitend betonte Prof. Oda die große Bedeutung, die Präsident Medwedjew einer Justizreform in Russland beimisst. Aus diesem Grund hat er eine Kommission zur Verbesserung der Gesetzgebung über das Gerichtswesen eingesetzt, die mit sehr hochrangigen Richtern und Fachleuten besetzt ist. Der Vortrag von Prof. Oda enthielt sodann eine dezidierte Übersicht über den gegenwärtigen Stand des Gerichtswesens in Russland. Zur Klarstellung wies er eingangs auf die häufigen Missverständnisse und sprachlichen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen ordentlichen Gerichten, Wirtschaftsgerichten und echten Schiedsgerichten hin. Unsicherheiten bei der Feststellung der formellen Zuständigkeit zwischen ordentlichen Gerichten und Wirtschaftsgerichten sind durch entsprechende Gesetzesänderungen dahingehend klarer geregelt worden, dass unabhängig von der Frage, ob der Kläger eine juristische Person ist, bestimmte Verfahren eindeutig dem Wirtschaftsgericht zugewiesen sind. Auch gesellschaftsrechtliche Streitigkeiten sind durch ein neues Kapitel in der Wirtschaftsprozessordnung neu geregelt worden. Neben den Änderungen in der Wirtschaftsprozessordnung sind auch Änderungen im Recht der Aktiengesellschaft mit vergleichbarer Zielsetzung erfolgt. In diesem Zusammenhang berichtete der Referent auch über zahlreiche und zum Teil spektakuläre Fälle von kriminellen Versuchen, mit Hilfe des Gesellschaftsrechts die Macht in Unternehmen zu erlangen, Gesellschafter aus Unternehmen heraus zu drängen, eine neue Geschäftsführung einzusetzen oder werthaltige Aktiva in andere Unternehmen zu transferieren etc.² Rich-

* Rechtsanwalt Dr. Hans Janus ist Mitglied des Vorstands der Euler Hermes Kreditversicherungs-AG und Vorsitzender des Präsidiums der Vereinigung für deutsch-russisches Wirtschaftsrecht.

¹ Prof. Dr. Hiroshi Oda ist Professor für japanisches Recht an der University of London (University College), er ist Mitglied des International Court of Arbitration der International Chamber of Commerce (ICC), er ist zugelassen als Solicitor in London und für die Rechtsanwaltskanzlei Nagashima Ohno & Tsunematsu in London tätig. Sein Buch „Russian Commercial Law“ liegt in zweiter Auflage vor.

² Vgl. zu dieser Thematik die Darstellung von Schramm auf dem 1. Gesellschaftsrechtstag Russland der VDRW „Der Kampf ums Unternehmen – legale und illegale Methoden des Unternehmenserwerbs“ in Mitteilungen der VDRW, Heft 33-34 (2007), S. 68 ff.

ter werden in solchen Fällen nicht selten von den „Aggressoren“ bestochen. Auch wurden Fälle zitiert, bei denen die lokalen Verwaltungsorgane an solchen rechtswidrigen Aktionen beteiligt gewesen sein sollen.

Mit besonderer Aufmerksamkeit kommentierte Prof. Oda die fachliche Qualifikation der Richter und ihre Unabhängigkeit. Grundsätzlich sind die Anforderungen an die Qualifikation von Richtern nicht gering und in den letzten Jahren spürbar angehoben worden. Allerdings ist festzustellen, dass sich unter den Richtern immer noch sehr viele ehemalige Staatsanwälte und ehemalige Mitarbeiter des Innenministeriums, des FSB und der Steuerbehörden befinden, eine Tatsache, die insbesondere in Verfahren mit Bezug zum Staat oder seinen Einrichtungen Zweifel an der Objektivität des Gerichts aufkommen lassen kann. Die Unabhängigkeit der Richter ist gefährdet durch Korruption und politische Einflussnahme gleichermaßen.¹ Prof. Oda konnte jedoch auch statistische Angaben mitteilen über Richter, die aufgrund von Disziplinarverfahren ihrer Aufgaben enthoben wurden. Letztlich kam der Referent zu der nüchternen Erkenntnis, dass die größte Chance auf ein faires Urteil in solchen Fällen besteht, in denen keine Interessen des Staates, der lokalen Administration oder von besonders einflussreichen Privatpersonen tangiert sind. Auf lokaler Ebene darf auch nicht unterschätzt werden, welchen Einfluss der jeweilige Gerichtspräsident dadurch ausüben kann, dass er über Gehaltszulagen, Beförderungen und disziplinarische Maßnahmen entscheiden kann. Und auch eine auf lokaler Ebene korrekt getroffene Entscheidung ist nicht sicher davor, in der nächsthöheren Instanz „korrigiert“ zu werden.

Prof. Oda stellte aber auch fest, dass die russischen Gerichte von der Vielzahl der Verfahren sehr stark beansprucht würden. Er zitierte Anton Ivanov, den Präsidenten des Obersten Wirtschaftsgerichts, der auf die Überlastung der Gerichte deutlich hingewiesen hat. Ivanov hat zur Entlastung der Gerichte verschiedene Verbesserungen angeregt, so die Stärkung des Verfahrens ohne mündliche Verhandlung, die Einrichtung von spezialisierten Patentgerichten und möglicherweise auch von spezialisierten Verwaltungsgerichten. In diesem Zusammenhang verwies Prof. Oda auch auf das neue Gesetz über alternative Streitbeilegung, das am 30. Juli 2010 verabschiedet wurde und am 01. Januar 2011 in Kraft tritt. Dieses Mediationsgesetz hatte eine wechselhafte Entstehungsgeschichte² und ist dann aber überraschend schnell verabschiedet worden.

In der Zusammenfassung stellte der Referent fest, dass in vielen Gesetzen über das Gerichtswesen und die entsprechenden Verfahrensordnungen teilweise wichtige Änderungen eingefügt worden sind. Die Reform der russischen Justiz ist damit aber keineswegs an ihrem Ende angekommen. Vielmehr sind noch in erheblichem Maße weitere Änderungen zu erwarten.

Die von Prof. Oda zu seinem Vortrag verwendete Powerpoint Präsentation kann bei der VDRW unter info@vdrw angefordert werden.

¹ Hierzu Holloch, Russische Richter und der Rechtsstaat, Mitteilungen der VDRW Heft 38-39 (2008), S. 40 ff. sowie dort abgedruckte Dokumentation.

² Vgl. hierzu Kurzynsky-Singer, Mediation in Russland, in Mitteilungen der VDRW Heft 40-41 (2009), S. 4 ff. sowie dort abgedruckte Dokumentation.

How the Rule of Law may come eventually to Russia

by Anatol Lieven*

Russia is not exactly the criminal state imagined by the US officials quoted in last week's WikiLeaks cable dump – it is a different kind of criminal state. The national government is not chiefly responsible for directing political violence. Instead most is the work of local bosses and other criminals, tolerated by those at the top.

Democracy in itself is not the answer to Russia's problems. In many countries, forms of democracy co-exist with domination by corrupt and brutal oligarchies. One example is the Philippines, where the death rate of journalists is even higher.

But while democracy is not essential to social and economic progress, the rule of law is. The present Russian set-up, in which the rule of law is widely flouted by the state itself, makes the government incapable of taking action against corruption and the violence this corruption breeds – because any effective anti-corruption campaign would risk bringing the fragile existing order down in ruins.

Much of the country's political and judicial system is riddled with corruption, links to organized crime and the use of violence against critics and opponents. The world's media now worry about how this might affect the 2018 football World Cup, which Russia is to host. Less coverage is given to ongoing physical attacks on journalists, only the latest of which have come against writers who had condemned plans to build a road through Khimki Forest near Moscow. These attacks are more likely to be the work of those close to local officials and building contractors.

Judges and public prosecutors who go after local political bosses and organized criminals are also being killed in considerable numbers. Thus while some attacks, such as the murder of the journalist Anna Politkovskaya in 2006, may have taken place on Kremlin orders or with its acquiescence, these have been the minority. From this point of view, Russia is closer to a grimmer version of Italy than it is to an updated Stalinism.

The present situation began with the collapse of state power in the 1990s, in which organized criminal groups shot their way into control of massive amounts of property, or were adopted as allies and gunmen by business and political figures. The result was an explosion of assassinations that claimed the lives of officials, businessmen and journalists on a near-daily basis. The undermining of the state system by armed oligarchs led, among other things, to a collapse of a state's revenue raising capacity and therefore of public services.

The great achievement of Vladimir Putin, president and now prime minister, was to bring a measure of order to this chaos. Given the power and ruthlessness of the oli-

* Anatol Lieven is a professor at King's College London. The article has been published by Financial Times in the printed issue of the newspaper on 06.12.2010. VDRW is grateful to Financial Times and Anatol Lieven for the kind permission to reprint the article here.

garchs and the organized criminal groups, it was inevitable that the security services would play a big part in this struggle. In the process, however, they themselves become a property-owning elite, less anarchic than their predecessors in the 1990s but equally dependent on corruption and concealment in the state apparatus. To defend their position they sometimes employ violence, but more often the state's control of the media is used to stifle criticism – as highlighted a courageous speech last week by Leonid Parfyonov, a television journalist.

The order fostered by Mr. Putin has therefore now outlived its usefulness – though how to reform it without bringing down the state itself is a horribly difficult question. The government has not been able to bring to justice many of those who have committed political murders, or to clean up the incompetent and corrupt police. The disastrous results of all this for economic development have been highlighted by numerous western investors, as well as by honest Russian businessmen who require a reasonably untainted and predictable legal order in which to operate.

What is essential, in Russia and elsewhere, is a stronger sense of the rule of law, both in the state system and in society as a whole. For this, new middle classes would have to develop to replace the existing oligarchy–classes that would be the bearers not just of a new political ideology but a new morality.

This will not happen any time soon, but it is not an impossibility. But to see themselves as a colder version of the Philippines is hardly compatible with Russians' sense of their country's historical greatness.

Zu Beginn einer neuen Dekade: Eine Zukunftsvision für die deutsch-russischen Wirtschafts(rechts)beziehungen

von Karin Holloch*

Die erste Dekade des neuen Jahrtausends geht zu Ende. Ein guter Anlass, um auf die letzten 10 Jahre der deutsch-russischen Beziehungen zurück zu blicken und gleichzeitig eine Zukunftsvision zu wagen.

Silvester 1999 war geprägt von der Ankündigung Jelzins, als Präsident zurückzutreten und Wladimir Putin als seinen Nachfolger vorzuschlagen. Die Jelzin-Ära ging zu Ende – Russland hatte mit Jelzin seine Unabhängigkeit erreicht und den Zerfall der Sowjetunion mitinitiiert. Es gab in seiner Regierungszeit sowohl politische Anfeindungen als auch wirtschaftlich schwierige Situationen, die Jelzin aber alle unbeschadet überstanden hatte. Die kommunistische Partei ist währenddessen in die Bedeutungslosigkeit versunken. Auch seine alkoholisierten Auftritte, zum Teil tanzend, hatten Jelzin eher charismatisch wirken lassen, haben aber seinem Machtanspruch nicht

* Karin Holloch ist Rechtsanwältin in Düsseldorf und Mitglied des Vorstands der VDRW.

geschadet. Mit Helmut Kohl, dem deutschen Bundeskanzler, verband Jelzin eine Banja-Freundschaft. Diese Jahre waren die Zeit, in der deutsche Unternehmen die ersten Versuche in Russland machten: Anfängen von (meist schwierigen) deutsch-russischen Joint-Ventures oder Firmen-Repräsentanzen über die Gründung von Tochtergesellschaften. Die Bedeutung des russischen Marktes für die deutsche Wirtschaft ist vielzitiert. Die Rubelabwertung 1998 war allerdings ein starker Einschnitt, er hat Investitionen verlangsamt.

Im März 2000 wurde Putin zum neuen Präsidenten Russlands gewählt. Schon sein Wahlkampf war geprägt von ganz neuen Imagebildern: Putin als Pilot eines Kampffluggesetzes, in späteren Veröffentlichungen Putin als Judoka oder als Jäger, teils halbentkleidet. Er trinkt mit Medwedew beim Fußball gucken Cola, treibt Sport und gibt sich als Asket. Politisch ist die Ära Putin gekennzeichnet gewesen durch eine massive Stärkung der Geheimdienste, die Installation von loyalen Personen, die er noch aus seiner St. Petersburger Zeit kannte (u.a. den späteren Präsidenten Medwedew). Politischer Pluralismus wurde Schritt für Schritt zurückgestutzt, auch die Pressefreiheit wurde stark eingeschränkt. Menschenrechtsverletzungen werden von den NGOs, aber auch vom Europäischen Menschenegerichtshof beklagt. Die Ära Putin dauert auch nach der Wahl von Medwedew zum Präsidenten und dem Wechsel von Putin ins Amt des Ministerpräsidenten fort.

Wirtschaftlich ging es mit Russland in der Zeit von 2000 bis Herbst 2008 stark aufwärts: Stetiges Wachstum und Schuldenabbau, möglich gemacht nicht zuletzt durch einen konstant hohen Ölpreis. In diesen Jahren investierten Russen, die zuvor ihr Geld außer Landes gebracht hatten, in Russland und die russischen Unternehmen begannen im Ausland Niederlassungen zu gründen oder Beteiligungen zu kaufen. Russland hat sich von einem Importland zu einem Investitionsland entwickelt (siehe z.B. die Autoindustrie, die inzwischen in Russland fertigt).

Die weltweite Finanzkrise hat aber auch Russland erwischt – der Rubelkurs brach im Dezember 2008 ein, zum Jahreswechsel 2008/2009 herrschte starker Personalabbau in russischen Firmen (und auch den Tochtergesellschaften deutscher Unternehmen). Angestellte mussten Gehaltskürzungen um bis zu 30 % hinnehmen.

Seitdem geht es langsam wieder aufwärts, wenn auch die Prognosen für das nächste Jahr nicht allzu rosig sind. Die Wirtschaft in Russland steht aber nicht auf mehreren Pfeilern, sondern ist sehr stark rohstoffabhängig. Putin hat den Technologierückstand Russlands erkannt. Hier wird Deutschland mit Technologietransfer in den nächsten Jahren eine bedeutende Rolle spielen. Projekte wie z.B. Skolkovo, wo innovative Technologien gefördert werden sollen, müssen sich erst in der Praxis beweisen. In der Entwicklung der Landwirtschaft ist seit Jahrzehnten nichts Entscheidendes geschaffen worden. Zwar sind die Erntemaschinen nun oft westlicher Bauart, aber die Produktionsmethoden insgesamt hinken weit hinter dem internationalen Standard zurück.

Aus der Repräsentanz der deutschen Wirtschaft in Russland ist eine richtige Außenhandelskammer geworden. Geschätzt 6.000 deutsche Unternehmen sind in Russland tätig. Russland ist für Deutschland nach wie vor ein sehr wichtiger Markt.

Bestimmte Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Zusammenarbeit haben sich aber nicht geändert: Es wird immer noch viel zu viel Bürokratismus bemängelt, das Ranking von Russland im Corruption Perceptions Index von Transparency International, der größten NGO, die sich dem Kampf gegen Korruption widmet, sinkt (aktuell Platz 154 von 178 Ländern). Präsident Medwedew beklagt den russischen Rechtsni-

hilismus, deutsche Urteile sind nach wie vor nicht in Russland, russische nicht in Deutschland vollstreckbar.

Wir stehen kurz vor einer neuen Dekade: Welche Entwicklungen wären für die deutsch-russischen Wirtschafts(rechts)beziehungen wünschenswert?

Professor Luchterhandt hat in einem Vortrag für die VDRW im Juni 2010 in Hamburg prognostiziert, dass es noch eine weitere Dekade lang die Ära Putin geben werde – unabhängig davon, welches politische Amt Putin bekleiden wird. Dies würde zumindest die Stabilität der politischen Verhältnisse, für die Putin auch steht, fortführen. Nach der turbulenten Zeit unter Jelzin eine wichtige Errungenschaft unter Putin. Die Fortführung der stabilen und berechenbaren Verhältnisse ist eine Grundvoraussetzung für deutsche Investoren.

Vielleicht haben wir innerhalb der nächsten 10 Jahre Visafreiheit zwischen Deutschland und Russland erreicht. Spätestens 2018 zur Fußball-WM wird Russland sich an einer partiellen Visafreiheit erproben müssen. Ich bin sicher, dass die russische Touristikindustrie ebenso wie deutsche Reiseveranstalter hiervon stark profitieren würden.

In Putins Regierungszeit sind viele wichtige gesetzliche Grundlagen geschaffen worden (z.B. der Bodenkodex, der aus politischen Gründen viele Jahre lang nicht konsensfähig war). Die gesetzlichen Rahmenbedingungen Russlands sind besser als ihr Ruf. Während anglo-amerikanische Anwälte in ihrer Beratungspraxis nach wie vor die Vereinbarung russischen Rechts überwiegend ablehnen, haben deutsche Anwälte hiermit kein Problem.

Die Anwendungspraxis der gesetzlichen Vorschriften in Russland wird uns sicherlich auch die nächsten Jahre beschäftigen. Das Niveau der Juristenausbildung in Russland ist aber in der Vergangenheit kontinuierlich gestiegen. Eins der wichtigsten Themen der nächsten 10 Jahre wird die effektive Korruptionsbekämpfung in Russland sein und die Verhinderung von staatlicher Willkür.

Eine der ersten Amtshandlungen Putins war die massive Erhöhung der Richtergehälter. Seitdem ist die Beeinflussung von Richtern aus der Wahrnehmung vieler forensisch tätiger Juristen deutlich zurückgegangen. Ob wir in 10 Jahren soweit sein werden, gegenseitig die Gerichtsurteile anzuerkennen, ist eine Prognose, die ich nicht wage. Hier wird es auf die deutschen Richter ankommen, die wohl den ersten Schritt machen müssen. Dann werden sich die russischen Gerichte der Gegenseitigkeit nicht entziehen können.

Unternehmensgründungen innerhalb eines Tages, Kontoeröffnungen in wenigen Stunden – dies sind ferne Ziele, die als ersten Schritt eine Erleichterung der Anerkennung deutscher Dokumente in Russland bedürfen würden. Auch eine papierlose Behördenkorrespondenz, Online-Anträge, kurze Entscheidungsfristen – die Wunschliste ist noch lang.

In einem aber bin ich mir ganz gewiss: Den im deutsch-russischen Wirtschaftsverkehr tätigen Juristen wird auch in den nächsten 10 Jahren die Arbeit nicht ausgehen!

Russland verschärft Visavorschriften

von Karin Holloch*

Während seines Besuches in Berlin Ende November 2010 hat Ministerpräsident Putin seine Vision von einem gemeinsamen europäisch-russischen Wirtschaftsraum entwickelt. Dabei sind Russland und Deutschland momentan im praktischen Reiseverkehr weiter von einander entfernt als jemals in den letzten Jahren.

Zum 1. November 2011 hat Russland seine Visavorschriften für deutsche Staatsbürger verschärft. Um ein Geschäftsvisum für die RF zu erhalten müssen Angestellte nunmehr ein Schreiben des Arbeitgebers mit der Höhe des monatlichen Gehalts vorlegen. Es wurde von den Konsulaten auch schon nach dem Mietvertrag des Antragstellers oder nach Kontoauszügen gefragt. Privatreisende müssen ebenfalls solche Dokumente vorlegen. Es geht darum, dass deutsche Staatsbürger ihre „Rückkehrwilligkeit“ bekunden.

Die Empörung auf deutscher Seite ist groß. Gerade die Offenlegung des Gehalts ist nicht unproblematisch. In den Arbeitsverträgen steht meist eine Vertraulichkeitsklausel. Selbst wenn Arbeitgeber und Arbeitnehmer diese Klausel übereinstimmend öffnen für Angaben, die gegenüber den russischen Konsulaten gemacht werden müssen, können datenschutzrechtliche Vorschriften verletzt werden. Denn in der Unternehmenspraxis wird das Gehalt nicht nur gegenüber dem Konsulat offen gelegt, sondern das Bestätigungsschreiben muss intern vorbereitet und unterschrieben werden. Dadurch wird die Information mehreren Personen innerhalb des Unternehmens bekannt.

Russland beruft sich auf das Prinzip der Gegenseitigkeit: Auch die deutschen Konsulate machen es russischen Antragstellern für ein Visum seit Jahren schwer. Russen müssen vor der Einreise nach Deutschland schon lange ihr Gehalt und ihre persönlichen Verhältnisse offenlegen. Viele Wirtschaftsunternehmen klagen darüber, dass es schwierig sei, russische Geschäftspartner in Deutschland zu treffen, russische Mitarbeiter z.B. zu Schulungen nach Deutschland einzuladen oder russische Messegäste zu begrüßen. Erleichterungen wie ein „Fast Track“ für russische Mitarbeiter von Tochtergesellschaften sind die Ausnahme, nicht die Regel. Allein schon der Ruf von vielfachen Schwierigkeiten bei der Beantragung eines deutschen Visums schreckt etliche Russen ab, nach Deutschland zu kommen. Von langen Warteschlangen vor dem Konsulat wird berichtet, von Wartezeiten von einem Monat auf das Visum. Russen beklagen, dass sie sich wie Kriminelle behandelt fühlen.

Der Ostausschuss der deutschen Wirtschaft hat sich des Themas angenommen und bei einem Gespräch mit Ministerpräsident Putin am 26. November 2010 das Problem der verschärften Visavorschriften angesprochen. Putin soll dazu geäußert haben, man habe nur Bewegung in die Diskussion über die beiderseitigen Visavorschriften bringen wollen.

Dies scheint ihm gelungen zu sein: Der Ostausschuss plant nun auch das deutsche Innenministerium anzusprechen, um die Diskussion für gegenseitige Visaerleichterungen voran zu bringen.

* Karin Holloch ist Rechtsanwältin in Düsseldorf und Mitglied des Vorstands der VDRW.

Gegenseitige Visaerleichterungen, mit dem Endziel der kompletten Freigabe, wären ein großer Schritt für die deutsch-russischen Wirtschaftsbeziehungen.

VDRW Regional

Mehrere größere Tagungen und einige regionale Stammtische hat es in den letzten Monaten gegeben. Sie fanden in Berlin, Frankfurt, Hamburg und München statt. Anregungen oder Anfragen zu den Stammtischveranstaltungen können an info@vdrw.de gerichtet werden.

Berlin.

Am Dienstag, 30.11.2010 wurde in den Räumen der W+ST Treuhand GmbH ein Vortrag mit anschließendem Stammtisch durchgeführt. Herr Leo Ulrich, Steuerberater, trug zum Thema: „Das Deutsch-Russische Doppelbesteuerungsabkommen. Entsendung von Mitarbeitern aus dem Ausland – Inbound, Entsendung von Mitarbeitern in das Ausland - Outbound“ vor. Die nächste Veranstaltung in Berlin findet am 25.01.2011 statt. Ein Impulsreferat zum deutschen Aufenthaltsrecht ist geplant. Einzelheiten werden rechtzeitig zur Veranstaltung auf www.vdrw.de mitgeteilt werden. Verantwortlich für die Organisation ist unser Vorstandsmitglied RA Frank Schmieder aus Berlin.

Frankfurt.

In den Räumen von BDO in Frankfurt gab es am Freitag, 22.10.2010 einen Vortrag mit anschließendem Stammtisch. Zum Thema „Aktuelles russisches Steuerrecht – steuerliche Abzugsfähigkeit von Zinsaufwendungen und Verrechnungspreise“ referierten Maria Rostock-Bagdasarova von der KPMG und Richard Wellmann von BDO.

Ebenfalls in Frankfurt wurde am Freitag, dem 19.11.2010 in der Kanzlei Görg Rechtsanwälte eine Konferenz zum Thema „**Aktuelle Entwicklungen im ukrainischen Gesellschaftsrecht**“ durchgeführt. Referenten waren Olga Hartung-Afify (Rechtsanwältin, Lehmkuhler Rechtsanwälte Steuerberater, Bonn), Dr. Daniyil Fedorchuk, LL.M. (Beiten Burkhardt, Kiew), Prof. Dr. Ievgen Kupko (Senior Partner Salkom, Kiew) und Hartmut Rank (Rechtsanwalt, IHK Lemberg). Für die Organisation und Moderation war unser Vorstandsmitglied Prof. Dr. Rainer Wedde verantwortlich.

Hamburg.

Erneut war Prof. Dr. Hiroshi Oda von der University of London (University College) bei der VDRW zu Gast. Er berichtete in der Veranstaltung in der Handelskammer Hamburg am 25.08.2010 unter dem Thema „Russian Court System Revisited“ über aktuelle und zu erwartende Änderungen von das Verfahren vor ordentlichen und Wirtschaftsgerichten betreffenden Vorschriften.

Ebenfalls sehr gut besucht war die Veranstaltung zum „Transportrecht in Russland und der Ukraine“, die auch als Fortbildungsveranstaltung für Fachanwälte für Transportrecht anerkannt war. Organisiert wurde die Tagung von RA Florian Roloff, Mitglied des Vorstands der VDRW, und RA Dr. Axel Boës. Referenten waren Prof. Dr. Tamara Abova, Moskau, RA Dr. Axel Boës, Hamburg, und die Richterin am Höchsten Wirtschaftsgerichts der Ukraine Tatjana Danilova.

München.

Am 16.09.2010 fand im Büro der RA-Kanzlei DLA Piper ein Treffen von VDRW-Mitgliedern und weiteren Gästen aus München und Umgebung statt. RAin Ksenia Iliina von DLA Piper und RAin Nadine Hoffmann von der Prevent AG berichteten über das Thema „Compliance in Russland“.

Ein weiteres Treffen erfolgte am gleichen Ort am 25.11.2010. Dmitry Marenkov von Germany Trade and Invest, Bonn, referierte zu folgendem Thema: **Anerkennung und Vollstreckung von ausländischen Gerichtsentscheidungen und Schiedssprüchen in Russland und der Ukraine.**

Um den Münchener Stammtisch kümmern sich Dmitry Marenkov und RAin Ksenia Iliina.

Kurznachrichten

Deutsch-Russischer Juristenpreis 2010 ausgeschrieben

Das Deutsch-Russische Juristische Institut (DRJI) schreibt (erstmalig) den Deutsch-Russischen Juristenpreis für das Jahr 2010 aus. Der Preis wird für herausragende rechtsvergleichende Arbeiten im deutsch-russischen Bereich verliehen. Russland und die deutschsprachigen Länder sind historisch, kulturell, wirtschaftlich und politisch eng verbunden. Aber auch im juristischen Bereich bestehen vielfältige Beziehungen. Der Preis soll den rechtlichen Austausch zwischen Russland und Deutschland/Österreich honorieren und junge Juristen ermutigen, sich mit diesem Thema wissenschaftlich zu befassen.

Der Preis wird in zwei Kategorien ausgeschrieben: Geehrt werden eine deutschsprachige sowie eine russischsprachige Arbeit. Das Preisgeld beträgt jeweils Euro 1.500. Die Auswahl erfolgt durch den wissenschaftlichen Beirat des DRJI. Der Preis wird in einem festlichen Rahmen in der ersten Jahreshälfte 2011 verliehen.

Eingereicht werden können sämtliche wissenschaftlichen Arbeiten aus den Jahren 2009 und 2010 (Veröffentlichungstermin), die sich mit rechtsvergleichenden Themen zwischen den deutschsprachigen Ländern und Russland befassen und in deutscher oder russischer Sprache verfasst sind. Im Übrigen gibt es inhaltlich keine Begrenzungen, die Form der Arbeit ist offen (Promotionen, Monographien, Master- und Bachelorthesen, Diplomarbeiten, Aufsätze, ...).

Bei Vorschlägen durch Dritte ist neben dem Beitrag ein kurzes Gutachten einzureichen. Selbstbewerbungen sind zugelassen; in diesem Fall ist das Kurzgutachten eines Hochschullehrers, Rechtsanwalts oder anderen Juristen beizufügen.

Einreichungsschluss für die Arbeiten ist der 31.12.2010 (Datum des Poststempels). Die Arbeiten sind zu übersenden an:

Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Deutsch-Russisches Juristisches Institut
z. Hd. Frau Ruta Vrubliauskaite
Leibnizstraße 4
D- 24118 Kiel

Weitere Informationen finden sich unter www.uni-kiel.de/drji. Bei Fragen steht Frau Vrubliauskaite (vrubliauskaite@law.uni-kiel.de) gern zur Verfügung.

Sponsoren des Preises sind die Rechtsanwaltssozialitäten Beiten Burkhardt, Binetzky Brand & Partner, Derra Meyer & Partner, Nörr sowie Rödl & Partner.

Veränderungen im Vorstand des OMV

Bei seiner Mitgliederversammlung am 19.11.2010 hat der Ost- und Mitteleuropa Verein e.V. seinen Vorstand für eine Periode von drei Jahren neu gewählt. Dem Vorstand aus gegenwärtig 19 Personen gehören als neue Mitglieder die Herren Dr. Christoph Beier, Geschäftsführer der GTZ in Eschborn, Michael Ebert Mitglied der Geschäftsführung der KfW IPEX Bank in Frankfurt und Dr. Niclas Müller, Vorsitzender des Bereichsvorstands der Business Area Plant Technology der ThyssenKrupp AG in Düsseldorf an; sie waren bereits im Vorwege durch Kooptation dem Vorstand hinzu gewählt worden. Gleiches gilt für Dr. Hanno Stöcker, der als geschäftsführender Vorstand dem Gremium angehört. Heinrich Heims (KfW IPEX Bank) und Udo Völker (Ferrostaal) sind aus dem Vorstand ausgeschieden. Als Vorsitzender des Vorstands wurde Gerd-Michael Raabe bestätigt.

Ost-Ausschuss wählt neue Führungsspitze

Erwartungsgemäß hat die Mitgliederversammlung des Ost-Ausschusses der Deutschen Wirtschaft am 14.10.2010 Eckhard Cordes zum neuen Vorsitzenden des Ost-Ausschusses und damit zum Nachfolger von Klaus Mangold gewählt (vgl. hierzu bereits die Kurznachricht in Heft 44-45, S. 85). An der Festveranstaltung aus diesem Anlass nahmen auch die Bundeskanzlerin Angela Merkel, ihr Vorgänger Gerhard Schröder und der ehemalige Bundes-Außenminister Hans-Dietrich Genscher teil.

Geburtstagsglückwünsche für Michail Chodorkowskij

In der Ausgabe des Kommersant' vom 26. Juni 2010 fanden sich bemerkenswerte Glückwunsch-Telegramme aus Anlass des Geburtstags von Michail Chodorkowskij. Sie stammen von Igor' Jurgens, dem Leiter des Instituts für moderne Entwicklung INSOR und dem ehemaligen Premierminister Michail Kasjanow.

So schreibt Jurgens wie folgt: "Geehrter Michail Borisowitsch! Nehmen Sie zu Ihrem Geburtstag Wünsche für Gesundheit und Standhaftigkeit entgegen. Seien Sie sicher, dass sich diesen Wünschen eine Vielzahl unserer Mitbürger anschließt, für die das Gefühl der eigenen Würde ein unverzichtbares Element der Persönlichkeit bleibt. Die Modernisierung, das Bringen unseres Lebens auf ein zeitgemäßes Niveau, waren immer Ihre tiefsten Motive. Indem Sie innerlich frei geblieben sind, leisten Sie einen großen Beitrag zu dieser für unsere Heimat so notwendigen Sache. Herzlichen Glückwunsch!"

Und Michail Kasjanow schreibt: "Michail Borisowitsch! Ich habe Sie viele Jahre nicht gesehen. Als ich Sie in Chamovniki (im Gericht des Moskauer Stadtrajons Chamovniki läuft der zweite Prozess gegen Chodorkovskij und Platon Lebedev) wiedersah, habe ich mich noch einmal von Ihrer Prinzipientreue und geistigen Standhaftigkeit überzeugt. Die Lage ändert sich, wenngleich nur langsam, in eine positive Richtung. Ihre für eine immer größere Zahl von Menschen offensichtliche Redlichkeit führt unbedingt zum Sieg. Ich gratuliere Ihnen; bleiben Sie fest; ich stehe zu Ihnen."

Übersicht

Wirtschaftsgesetzgebung der Russischen Föderation

September – Dezember 2010

von Wolfgang Göckeritz
goeckeritz@russiaconsult.com

Die nachfolgende Übersicht erfasst die in den ersten drei Monaten der Herbstsession der Staatsduma unter den Nummern 243-FZ bis 328-FZ verkündeten Gesetze.

Wesentliche neue Gesetze im Bereich der Wirtschaft sind die Gesetze über das von der russischen Führung initiierte eigene nationale Silicon-Valley-Projekt „Skolkowo“ und ein neues Zollgesetz. Daneben gibt es eine größere Zahl von Gesetzen zur Gerichtsbarkeit, von Novellen in der Steuer- und Sozialgesetzgebung sowie die Ratifikation mehrerer internationaler Verträge zur Ausgestaltung der Zollunion und zum Investitionsschutz.

1. Innovationszentrum „Skolkowo“

Den Rahmen setzen das Basisgesetz „Über das Innovationszentrum „Skolkowo“ Nr. 244-FZ vom 28.9.2010 und das Begleitgesetz über die mit der Annahme des Gesetzes zusammenhängenden Änderungen anderer Gesetze (Nr. 243-FZ vom gleichen Tag).

Regulierungsgegenstand des Basisgesetzes sind die „Schaffung und Gewährleistung des Funktionierens des territorial abgeordneten Komplexes Innovationszentrum „Skolkowo“ und die Sicherstellung des Daseins auf seinem Territorium“, das in unmittelbarer Nähe von Moskau errichtet werden soll. Hauptrichtungen der von diesem Zentrum zu betreibenden Forschungsaktivitäten sollen nach Art. 10 Nr. 8 Energieeffektivität und –einsparung einschließlich der Entwicklung innovativer energetischer Technologien, Nuklear-, Weltraum- und medizinische Technologien sowie strategische Computertechnologien und Softwareentwicklung sein.

Das vom Zentrum belegte Gebiet wird vom Präsidenten der RF per Ukaz festgelegt und der Verwaltungsgesellschaft zu Eigentum übertragen. Deren Befugnisse werden in Art. 5 Nr. 1 in 22 Punkten beschrieben. Art. 16 regelt die Besonderheiten der Hinzuziehung ausländischer Staatsbürger zu Arbeiten an der Realisierung des Projekts – Arbeitgeber benötigen keine Genehmigung für den Einsatz von Ausländern, Einladungen und Arbeitsgenehmigungen erfolgen außerhalb der durch das Ausländergesetz vorgesehenen Quoten, die Ausfertigung (eventuell erforderlicher) Einladungen und Arbeitsgenehmigungen erfolgt durch die Verwaltungsgesellschaft oder eine ihrer Tochtergesellschaften. Die mit Ausländern zu schließenden Arbeitsverträge werden für die Dauer von maximal drei Jahren ab Einreisedatum geschlossen. Das Gesetz enthält keine Bestimmungen zu ausländischen juristischen Personen.

Das Gesetz über die Versicherungsbeiträge zum Rentenfonds, zum Sozialversicherungsfonds, zum Föderalen Krankenpflichtversicherungsfonds und zu den territorialen Krankenpflichtversicherungsfonds Nr. 212-FZ vom 24.7.2009 wurde durch eine Bestimmung ergänzt, wonach Unternehmen, die an Forschungsprojekten in „Skolkowo“ beteiligt sind, auf 10 Jahre nur Beiträge zur Rentenversicherung in Höhe von 14% abführen, während die Beiträge für die Sozial- und für die Krankenpflichtversicherung erlassen werden (Nulltarif).

(Angaben zum gesamten Projekt im russischen Internet unter <http://ru.wikipedia.org/wiki>)

2. Nachtragshaushalt 2010

Mit der 3. Novelle zum Haushaltgesetz für 2010 und den Planungszeitraum 2011 und 2012 (Nr. 278-FZ vom 3.11.2010) wurde das prognostizierte Bruttoinlandsprodukt nochmals erhöht (44.957 auf 45.175 Mrd. RUR hochgerechnet und die inzwischen auf 7,0% abgesenkte Inflationsrate auf 8,0% erhöht. Die Einnahmen wurden nochmals um 91 Mrd. auf 7.875 Mrd. RUR angehoben, während die Ausgaben zwar nochmals um 44 Mrd. auf 10.256 Mrd. RUR steigen sollen, das Haushaltsdefizit aber mit 2.381 Mrd. nochmals um 47 reduziert werden soll. Die Inlandsverschuldung per 1.1.2011 wird nach ursprünglich geplanten 3.302 Mrd. nun mit 3.499 Mrd. RUR kalkuliert.

In Artikel 7 – Bewilligungen aus dem föderalen Haushalt für 2010 – wurden mehrere Abschnitte im Geheimhaltungsgrad erweitert bzw. von „Geheim“ auf „Streng geheim“ höhergestuft.

Dem Gesetz über die Erfüllung des föderalen Haushalts für 2009 Nr. 255-FZ vom 3.10.2010 zufolge schloss der Haushalt für 2009 bei Einnahmen von 7.338 Mrd. und Ausgaben von 9.660 Mrd. mit einem Defizit von 2.322 Mrd. RUR. Anlage 1 enthält detaillierte Angaben zu den Steuereinnahmen (z. B. nur 195 Mrd. RUR aus der Gewinnsteuer – 2,66% der Gesamteinnahmen).

3. Neue Zollregelungen

Das aus acht Abschnitten, 47 Kapiteln und 325 Artikeln bestehende Gesetz „Über die Zollregulierung in der Russischen Föderation“ Nr. 311-FZ vom 27. November 2010 regelt die Besonderheiten der Zollregulierung in Russland, nachdem am 1. Juli 2010 das Zollgesetzbuch der Zollunion in Kraft getreten ist, das nach Darstellung des Portals „garant.ru“ in einer Vielzahl von Normen auf die nationale Gesetzgebung der Mitgliedstaaten der Zollunion verweist. Unter Bezug auf Artikel 38 des Zollunions-Zollgesetzbuchs definiert Kapitel 6 die neu eingeführte Institution „bevollmächtigter Wirtschaftsoperateur“ als juristische Person, die Waren für Produktions- und andere gewerbliche Zwecke ein- und ausführt, in einem entsprechenden Register erfasst ist und spezielle ihm statusgemäß gewährte Erleichterungen in Anspruch nehmen kann.

Das Gesetz tritt Anfang Januar 2011 (einen Monat nach seiner amtlichen Veröffentlichung) an die Stelle des bisher geltenden Zollgesetzbuches vom 28. Mai 2003, von dem lediglich die Artikel 357.10 – Sätze der Zollabfertigungsgebühren – und 440–456 – Sanktionen für Verstöße gegen Zollvorschriften befristet in Kraft bleiben.

4. Steuer- und Abgabenrecht

4.1. Mit dem Gesetz über Änderungen des Artikels 165 Steuergesetzbuch Teil II und des Artikels 45 des Föderalen Gesetzes „Über die Grundlagen der staatlichen Regulierung der Außenhandelstätigkeit“ Nr. 285-FZ vom 3.11.2010 wurden die Bestimmungen zur Besteuerung zu Bartergeschäften im Außenhandel präzisiert.

4.2. Mit einer weiteren Novelle zum Steuergesetzbuch Teil II (Nr. 300-FZ vom 15.11.2010) wurden in Kapitel 25 – Steuer auf den Gewinn von Organisationen – die Artikel 293 und 294 durch umfangreiche Ergänzungen weiter präzisiert.

4.3. Das Gesetz „Über Änderungen des Steuergesetzbuchs Teil I und Teil II und des Gesetzes „Über die Steuerorgane der Russischen Föderation“ Nr. 306-FZ vom

27.11.2010 legt die Verbrauchsteuersätze für den Zeitraum 2011–2013 fest und sieht die Vorauszahlung der Steuer beim Verkauf von Ethylalkohol und die Möglichkeit der Befreiung der Hersteller von der Vorauszahlung unter bestimmten Voraussetzungen vor.

4.4. Mit dem Gesetz „Über Änderungen der Artikel 342 und 361 Steuergesetzbuch Teil II Nr. 307-FZ vom 27.11.2010 werden die Sätze der Steuer auf die Förderung von Bodenschätzen in Bezug auf Erdöl und Erdgas erhöht, während die Transportsteuer um die Hälfte gesenkt wurde. Den Föderationssubjekten wurde das Recht eingeräumt, die Transportsteuer in Bezug auf Pkw bis zu 150 PS bis auf Null abzusenken.

4.5. Mit den Änderungen der Kapitel 30 und 31 Steuergesetzbuch Teil II (Nr. 308-FZ vom 27.11.2010) wird vermögensteuerpflichtigen Organisationen bis zum 1.1.2025 das Recht eingeräumt, Investitionen für den Bau, die Rekonstruktion und die Modernisierung von Einrichtungen der Binnenschifffahrt und des Lufttransports von der Steuer abzusetzen

4.6. Das Gesetz „Über Änderungen des Kapitel 21 Steuergesetzbuch Teil II“ (Nr. 309-FZ vom 27.11.2010) sieht Änderungen der Mehrwertbesteuerung vor. Es enthält eine detaillierte Liste von Werk- und Dienstleistungen, die zum Nullsatz besteuert werden und in die nur solche Leistungen eingehen, die unmittelbar mit dem Export von Waren zusammenhängen. Die Artikel 164, 165 und 167 wurden terminologisch der Diktion der Zollgesetzgebung der Zollunion im Rahmen der Eurasischen Wirtschaftsgemeinschaft angepasst.

4.7. Dem Gesetz über Änderungen des Artikels 346.12 Steuergesetzbuch Teil II (Nr. 310-FZ vom 27.11.2010) zufolge dürfen Organisationen mit einer Beteiligung anderer Organisationen von mehr als 25% ein vereinfachtes Steuersystem anwenden, wenn es sich bei diesen Beteiligungen um solche von Hochschul- und staatlichen wissenschaftlichen Einrichtungen handelt, die Ergebnisse ihrer intellektuellen Tätigkeit anwenden, auf die sie die Exklusivrechte besitzen.

5. Wertpapierrecht

Mit dem Gesetz über Änderungen des Föderalen Gesetzes „Über den Wertpapiermarkt“ und einiger Gesetzgebungsakte Nr. 264-FZ vom 4.10.2010 wurde in Kapitel 7 – Offenlegung und Bereitstellung von Informationen über den Wertpapiermarkt – der gleichnamige Artikel 30 neu gefasst. Die Aufstellung der offenzulegenden „wesentlichen Sachverhalte“ wurde um Angaben zur intrakorporativen Leitung, zu Klagen gegen den betreffenden Wertpapieremittenten sowie zu kontrollierenden und kontrollierten Personen ergänzt. Dieser Personenkreis wird im Gesetz definiert. Neu aufgenommen wurden die Artikel 30.1 zur Befreiung eines Emittenten von der Pflicht zur Offenlegung und Bereitstellung von Informationen und 30.2. zu den Informationen über die für sog. qualifizierte Investoren bestimmten Wertpapiere. Eine Artikel 30.1. ähnliche Freistellungsbestimmung wurde als neuer Artikel 92.1. in das Gesetz über die Aktiengesellschaften aufgenommen.

6. Arzneimittelrecht

6.1. Das am 1.9.2010 in Kraft getretene neue Arzneimittelverkehrsgesetz (Mitteilungen Nr. 46/2010, Übersicht, Punkt 10.2) wurde mit dem Änderungsgesetz Nr. 271-FZ vom 11.10.2010 in einer größeren Zahl von Positionen geändert, ergänzt und präzisiert. U. a. wurde Artikel 18 um die Bestimmung ergänzt, dass die von einem An-

tragsteller für die staatliche Registrierung von Arzneimitteln vorgelegten Informationen sechs Jahre lang ohne sein Einverständnis nicht verbreitet, verlautbart sowie nicht zu kommerziellen Zwecken und zu Zwecken der staatlichen Registrierung von Arzneimitte verwendet werden dürfen. Der Vertrieb von Arzneimitteln, die unter Verletzung gegen diese Bestimmung registriert wurden, ist in der Russischen Föderation verboten. Diese Regelung geht auf Verpflichtungen der Russischen Föderation aus dem Abkommen über den Schutz geistigen Eigentums mit den USA sowie auf Vereinbarungen und Prozeduren im Verhandlungsprozess zum WTO-Beitritt zurück. Neben einer Reihe neuer Bestimmungen zu klinischen Forschungen legt das Gesetz das Verfahren der Festsetzung des Höchstpreises solcher Arzneimittel fest, die in der Liste der lebensnotwendigen und wichtigsten Arzneimittel in- und ausländischer Hersteller geführte werden.

Weitere beträchtliche Änderungen und Ergänzungen des Arzneimittelrechts erfolgten durch das Gesetz über Änderungen einiger Gesetzgebungsakte in Verbindung mit der Annahme des Föderalen Gesetzes „Über die Krankenpflichtversicherung in der Russischen Föderation“ Nr.313-FZ vom 29.11.2010 unter dem Aspekt der Beteiligung von Versuchspersonen und Kranken an klinischen Untersuchungen und Forschungen.

Unmittelbar nach Inkrafttreten des Arzneimittelverkehrsgesetzes am 1.9.2010 erließ die Regierung auf dem Verordnungsweg Regeln für die Ein- und Ausfuhr biologischer Materialien aus klinischen Untersuchungen von Arzneimitteln für die medizinische Anwendung (Nr. 673), Regeln für die Vernichtung nichtqualitätsgerechter, gefälschter und verfälschter Arzneimittel (Nr. 674) und Regeln für die Einfuhr von als humanitäre Hilfe oder als Hilfe in Notfallsituationen bestimmter Arzneimittel in die Russische Föderation (Nr. 675) sowie die Ordnung über die Lizenzierung der Arzneimittelherstellung (Nr. 684 vom 3.9.2010).

7. Weitere Regelungen

7.1. Das Gesetz über Änderungen des Föderalen Gesetzes „Über die staatliche Atomenergie-Korporation „Rosatom“ und einige Gesetzgebungsakte“ Nr. 305-FZ vom 22. November 2010 erweitert die Befugnisse der Korporation. Sie kontrolliert die Gewährleistung der nuklearen, Strahlungs- und technischen Sicherheit sowie den Brandschutz der Kernanlagen, Strahlungsquellen und Aufbewahrungsstellen bei der Anwendung der Atomenergie durch Einrichtungen der Korporation, ihre Aktiengesellschaften, Tochter- und abhängigen Gesellschaften und erteilt die entsprechenden Genehmigungen für den Bau, die Rekonstruktion, Generalreparatur und Inbetriebnahme von Atomanlagen. „Rosatom“ hat das Recht, eigene Vertreter in russischen diplomatischen, Handels- und konsularischen Vertretungen im Ausland zu stationieren.

7.2. Im Gesetz über Änderungen des Föderalen Gesetzes „Über die staatliche Regulierung auf dem Gebiet der gentechnischen Tätigkeit“ Nr. 262-FZ vom 4.10.2010 wird mit dem neu gefassten Artikel 6 die Gentechnik als genetische Manipulationen auf molekularer Zellebene mit rekombinanten Ribonuklein- und Desoxyribonukleinsäuren für die Schaffung gentechnisch modifizierter Organismen (Viren, Mikroorganismen, transgene Pflanzen und Tiere sowie ihrer Zellen), Molekül- und Zellebene mit den gleichen Säuren für Zwecke der auf Menschen anwendbaren Gendiagnostik und –therapie; als Versuche mit gentechnisch veränderten Organismen, als Verwertung gentechnischer Abfälle und als Handel, Tausch und sonstige mit Gentechnologien

verbundene Aktivitäten neu definiert. Gentechnische Operationen der 3. und 4. Risikostufe in geschlossenen Systemen sind genehmigungspflichtig.

7.3. Das Gesetz über Änderungen des Gesetzes „Über die private Detektiv- und Wachschutztätigkeit“ Nr. 301-FZ vom 27.11.2010 sieht mit dem neuen Artikel 1.1 unter den darin aufgeführten Begriffsbestimmungen vor, dass nur russische Staatsangehörige als Angestellte von Wachschutzfirmen und als Privatdetektive tätig werden dürfen.

8. Internationale Übereinkommen

8.1. Die Russische Föderation ist dem Internationalen Übereinkommen über die Vereinfachung und Harmonisierung der Zollverfahren vom 18. Mai 1973 in der Fassung des Protokolls vom 26. Juni 1999 ohne Vorbehalte und Klauseln beigetreten (Gesetz Nr. 279-FZ vom 3.11.2010)

8.2. Die weitere Ausgestaltung des Rechtsrahmens der Zollunion erfolgte mit der Ratifizierung der Abkommen über

- die Besonderheiten des Zolltransits von Waren, die mit der Eisenbahn über das Zollgebiet der Zollunion befördert werden (Nr. 267-FZ),
- die Grundlagen, Bedingungen und das Verfahren der Änderung der Fristen für die Bezahlung der Zölle (Nr. 268-FZ),
- die Anforderungen an den Informationsaustausch zwischen den Zollorganen und anderen Staatsorganen der Mitgliedstaaten der Zollunion (Nr. 302-FZ),
- die einheitlichen Zollregister von geistigen Eigentumsobjekten der Mitgliedstaaten der Zollunion (Nr. 303-FZ),
- die Präsentation und den Austausch von Vorabinformationen zu den über die Zollgrenze der Zollunion zu befördernden Waren und Fahrzeuge (Nr. 304-FZ).

8.3. Ratifiziert wurden die Abkommen über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen mit OPEC-Mitgliedern Nigeria und Libyen sowie mit Angola.

8.4. Mit dem Gesetz Nr. 322-FZ vom 29.11.2010 wurde das Regierungsabkommen mit der Türkei über die Zusammenarbeit im Bereich des Baus und Betriebs des Atomkraftwerks „Akkuyu“ in der Türkei ratifiziert.

