

zwischen bestimmten Beteiligten begründen. Die Verwaltungsakte der zweiten Art haben zwar wesentlichen Einfluß auf die Entstehung zivilrechtlicher Rechtsverhältnisse und sind in einer Reihe von Fällen die erforderliche Voraussetzung, die erforderliche Bedingung für deren Begründung, begründen sie jedoch nicht unmittelbar.

Verwaltungsakte, die Vermögensverhältnisse im Bereich des zivilen Rechtsverkehrs regeln und die Partner sowie die hauptsächlichsten Bedingungen der durch sie entstehenden Rechtsverhältnisse festlegen, begründen zivilrechtliche Rechte und Pflichten. Jedoch auch hinsichtlich dieser Verwaltungsakte ist es unmöglich, von irgendwelchen einheitlichen, in jedem Falle eintretenden Rechtsfolgen zu sprechen. Der Reichtum und die Vielfältigkeit des Inhalts der Verhältnisse, die durch diese Verwaltungsakte geregelt werden, sowie die Mannigfaltigkeit der Formen der Planung in der sowjetischen Wirtschaft sind der Grund dafür, daß diese Verwaltungsakte verschiedene Rechtsfolgen haben. Nach der Art der durch sie verursachten Rechtsfolgen kann man die staatlichen Verwaltungsakte in drei Gruppen einteilen.

II

Zur ersten Gruppe gehören die Verwaltungsakte, die unmittelbar für bestimmte Personen zivilrechtliche Rechte und Pflichten begründen und mit zivilrechtlichen Sanktionen versehen sind. Diese Verwaltungsakte schaffen zugleich für die in ihnen angegebenen Personen die Verpflichtung, zu bestimmten, durch den Verwaltungsakt festgelegten Bedingungen einen Vertrag abzuschließen. Die Hauptart solcher Verwaltungsakte sind die staatlichen Pläne für die Eisenbahn-, See- und Flußtransporte und die auf Grund dieser Pläne erlassenen Verwaltungsakte.

Auf Grund der volkswirtschaftlichen Bedeutung und der Besonderheiten des Transportwesens verknüpft das sowjetische Gesetz mit den Transportplanungsakten besondere Rechtsfolgen. Wer für eine unrationelle Ausnutzung des Transportraumes verantwortlich ist, wird straf rechtlich und disziplinarrechtlich zur Verantwortung gezogen⁵ 6). Strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wird auch, wer dafür verantwortlich ist, daß wissentlich überhöhte Transportraumanforderungen gestellt werden oder daß später infolge zu hoher Anforderungen auf Transportraum verzichtet wird⁸).

Außer der strafrechtlichen und disziplinarrechtlichen Verantwortlichkeit derjenigen, die die unrationelle Ausnutzung des Transportraumes oder die wissentlich überhöhten Anforderungen verschulden, legt das Gesetz auch zivilrechtliche Sanktionen für den Fall fest, daß Waggons oder Tonnage nicht gemäß dem bestätigten Plan und den Laderaumdispositionen zur Verladung zur Verfügung gestellt werden, daß bereitgestellte Waggons oder Tonnage nicht ausgenutzt werden oder auf planmäßig bereitgestellte Waggons oder Tonnage verzichtet wird⁷).

Aus der Betrachtung der Rechtsfolgen des bestätigten Transportplanes lassen sich — ungeachtet einzelner Unterschiede, die mit den Besonderheiten jedes dieser Transportzweige zusammenhängen — sowohl für die Eisenbahn wie auch für die See- und Binnenschiffahrtsunternehmen folgende allgemeine Schlußfolgerungen ziehen:

Aus dem bestätigten Transportplan ergibt sich die Verpflichtung der Eisenbahn oder der Schifffahrt, dem Absender plangemäß Transportmittel zur Beladung oder Zugkraft für die Schleppschifffahrt zur Verfügung zu stellen; der Absender ist verpflichtet, die Transportmittel in Einklang mit den technischen Kennziffern

⁵) Art. 13¹ des Eisenbahnstatuts der UdSSR.

⁶) Art. 22 des Eisenbahnstatuts der UdSSR.

⁷) Art. 62 des Eisenbahnstatuts der UdSSR; „Verordnung über die Verantwortlichkeit der Organe des Wassertransportes und der Absender wegen Nichterfüllung des staatlichen Transportplanes auf Binnenschiffahrtswegen und auf Seewegen der Küstenschifffahrt“ (GS. der UdSSR, 1934, Nr. 35, Art. 281).

Die Frage der Rechtsfolgen des bestätigten Transportplanes für Eisenbahntransporte würde in ähnlicher Weise von W. I. Iswolenskij behandelt, mit dessen Standpunkt man im wesentlichen einverstanden sein kann (W. I. Iswolenskij, Rechtsfragen des Eisenbahntransportes, Verlag für das Eisenbahntransportwesen, Moskau 1951, S. 19, russ.)

ordnungsgemäß auszunutzen⁸). Diese Verpflichtungen sind mit den entsprechenden zivilrechtlichen Sanktionen versehen.

Die Erfüllung der Verpflichtungen, die unmittelbar durch den Transportplanungsakt entstehen, ist untrennbar mit dem Abschluß des Frachtvertrages zwischen der Transportorganisation und dem Absender verbunden. Die Bereitstellung der Waggons und der Tonnage durch die Transportorganisationen und ihre Beladung durch den Absender sind kein Selbstzweck. Der Zweck ist die Versendung bestimmter Frachten in bestimmter Richtung. Zur ordnungsgemäßen rechtlichen Gestaltung der Verhältnisse, die im Zusammenhang mit dieser Versendung entstehen, ist der Abschluß des Frachtvertrages notwendig. Diese Verpflichtung, einen Vertrag abzuschließen, ist nicht mit einer selbständigen Sanktion versehen. Dafür besteht auch kein Bedürfnis. Die Sanktion des zivilrechtlichen Schuldverhältnisses, das unmittelbar aus dem bestätigten Transportplan erwächst, ist zugleich die Sanktion für die Verpflichtung, einen Frachtvertrag abzuschließen. Die Beteiligten können die Verpflichtung, die unmittelbar aus dem Transportplan erstet, nicht erfüllen, ohne einen entsprechenden Vertrag abzuschließen. Somit sind im Falle der Nichterfüllung des Schuldverhältnisses: die Sanktionen, die dem Partner auferlegt werden, der die Nichterfüllung verschuldet hat, zugleich die Sanktionen für den Nichtabschluß des Vertrages. Die Erfüllung des Schuldverhältnisses durch die Transportorganisation, die die Waggons oder die Tonnage (oder die Zugkraft) zur Beladung (oder für die Schleppschifffahrt) bereitzustellen hat, und die planmäßige Ausnutzung dieser Transportmittel durch den Absender sind untrennbar mit dem Abschluß des Frachtvertrages verbunden. Dies ist durch die Vorschrift gesichert, daß der Frachtvertrag abgeschlossen werden muß, sobald der Absender die Fracht zum Zwecke des Versands an die Transportorganisation anliedert.

III

Zur zweiten Gruppe gehören Verwaltungsakte, die die Verpflichtung begründen, einen Vertrag zwischen bestimmten Personen und zu bestimmten Bedingungen, die durch den Verwaltungsakt festgelegt werden, abzuschließen. Das Wesen der hierdurch entstehenden Verhältnisse besteht darin, daß die Anweisung des zuständigen staatlichen Organs, das den Verwaltungsakt erläßt, durch die Willenserklärungen der Personen und Organisationen verwirklicht wird, die diese Anweisung auszuführen haben. Durch die Willenserklärungen der Beteiligten wird die in dem Verwaltungsakt enthaltene Anweisung zum Vertragsinhalt. Dank der Initiative der die Anweisung Ausführenden ist der Vertrag ein überaus wirksames Mittel zur Erfüllung und Übererfüllung der Pläne der sozialistischen Organisationen und zur Festigung ihrer Wirtschaft.

Die wichtigste Stelle nehmen in dieser Gruppe die Verwaltungsakte ein, durch die über plankontingentierte und planverteilte Produkte verfügt wird. Sie regeln den gesamten gigantischen Warenlauf der UdSSR, die Warenbewegung der produktiven Konsumtion sowie der Waren des Massenverbrauchs vom Erzeuger zum Verbraucher.

Die Frage des rechtlichen Charakters und der Rechtsfolgen dieser Verwaltungsakte und ihres Verhältnisses zum Vertrag ist in der sowjetischen zivilrechtlichen Literatur behandelt worden. Nach der am weitesten verbreiteten Ansicht ist die zivilrechtliche Folge des Ver-

⁸) S. Art. 62 des Eisenbahnstatuts der UdSSR; s. auch GS. der UdSSR 1934, Nr. 35, Art. 281, Punkt 9. Die Gerichtspraxis entscheidet die Frage der Verpflichtungen der Beteiligten, die aus dem bestätigten Transportplan entstehen, in gleicher Weise. So hat in der Entscheidung auf die Klage der Handelsverwaltung „Cholbos“ gegen das Lena-Schiffahrts-Unternehmen das Gerichtskollegium, für Zivilsachen des Obersten Gerichts der UdSSR, indem es die Einwendung der Beklagten zurückwies, daß das Schiffahrtsunternehmen von der Zahlung der Vertragsstrafe befreit werden müsse, wenn es die Fracht zur Versendung annahm und trotzdem tatsächlich nicht den Schiffs-laderaum gemäß Plan bereitstellte und die Ware nicht zum Versand brachte, ausgeführt: „.....das Schiffahrtsunternehmen ist zur Bezahlung der Vertragsstrafe nicht wegen Nichtannahme der plangemäß zur Versendung vorgesehenen Fracht, sondern wegen Nichtbereitstellung des Transportladeraumes gemäß Plan verpflichtet.“ (Gerichtspraxis des Obersten Gerichts der UdSSR 1944, Heft IV (X), Staatsverlag für juristische Literatur, Moskau 1944, S. 28, russ.)