

["Aerosvit" verliert Grundstücke](#)

01.04.2008

Im lautesten Streit in der Geschichte der ukrainischen Luftfahrt, der sich über drei Jahre hinzog, wurde ein Endpunkt gesetzt. Das Höchste Gericht wies die Beschwerde der Fluggesellschaft "Aerosvit" zurück und deklarierte damit den Kauf von 32 ha durch die Firma für den Bau eines eigenen Terminals auf dem Flughafen "Borispol" als unrechtmäßig. Juristen bezeichnen die Gerichtsentscheidung als endgültig und gehen davon aus, dass die Chancen für eine Neuuntersuchung minimal sind. Das Verbot beschränkt die Entwicklungsmöglichkeiten des Unternehmens erheblich ein, da es keinen Flughafen im Land mit vergleichbaren Einkünften gibt, merken Marktteilnehmer an.

Im lautesten Streit in der Geschichte der ukrainischen Luftfahrt, der sich über drei Jahre hinzog, wurde ein Endpunkt gesetzt. Das Höchste Gericht wies die Beschwerde der Fluggesellschaft "Aerosvit" zurück und deklarierte damit den Kauf von 32 ha durch die Firma für den Bau eines eigenen Terminals auf dem Flughafen "Borispol" als unrechtmäßig. Juristen bezeichnen die Gerichtsentscheidung als endgültig und gehen davon aus, dass die Chancen für eine Neuuntersuchung minimal sind. Das Verbot schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten des Unternehmens erheblich ein, da es keinen Flughafen im Land mit vergleichbaren Einkünften gibt, merken Marktteilnehmer an.

Das Oberste Gericht wies die Berufung von "Aerosvit" zurück und erklärte damit die Kauf- und Mietverträge für 32 ha an Grundstücken vom Staatlichen Internationalen Flughafen "Borispol" durch das Unternehmen für ungültig, heißt es in der gestrigen Mitteilung des Unternehmens. Das Grundstück muss in das Eigentum des Staatsunternehmens "Internationaler Flughafen 'Borispol'" zurückgeführt werden und "Aerosvit" erhält einen finanziellen Ausgleich, der für den Kauf angefallenen Ausgaben.

2003-2004 mietete die Fluggesellschaft "Aerosvit" 32 ha neben dem zentralen Terminal des Flughafens "Borispol", welche sie dann für 600.000\$ kaufte und mit dem Neubau eines Terminals begann. Doch nach einiger Zeit erklärte die Leitung von "Borispol", dass "Aerosvit" den Grund gesetzeswidrig erwarb und ging mit der Forderung der Rückgabe vor Gericht. Bei "Borispol" verbarg man damals nicht, dass der wirkliche Grund für das Gerichtsverfahren die Entscheidung des eigenständigen Terminalbaus war. Zu der Zeit gab die japanische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung "Borispol" für den Bau einen Kredit von 170-180 Mio. \$. "Das Terminal von 'Aerosvit' hätte die ersten Passagiere ein oder anderthalb Jahre eher als das Terminal der Staatsgesellschaft aufnehmen können und damit eine große Menge des Passagieraufkommens auf sich ziehen können. Dabei hätte die Flughafengesellschaft Verluste erlitten.", erklärte die Finanzdirektorin von "Borispol" Natalja Gombalewskaia.

Bei "Aerosvit" verzichtete man darauf, sich zu der Entscheidung des Obersten Gerichts zu äußern, dabei darauf verweisend, dass man bisher noch keine offizielle Nachricht erhalten habe. "Das weitere Vorgehen des Unternehmens wird nach dem Studium der Dokumente durch unsere Juristen festgelegt.", teilte der Pressesekretär von "Aerosvit", Sergej Kupzyj, mit. Beim Unternehmen geht man davon aus, dass das Verbot für den Bau eines eigenen Terminals, sowohl die Entwicklung der Fluggesellschaft als auch des Flughafens einschränkt. Auf Kommentare verzichtete man ebenfalls bei "Borispol". Doch, den Worten eines Topmanagers der Betreibergesellschaft nach, ist man sich beim Flughafen sicher, dass "Aerosvit" nicht noch einmal vor Gericht geht: "Wenn die Fluggesellschaft keine weiteren Schlupflöcher sucht, dann wird der Grund und Boden innerhalb von ein bis zwei Wochen in unser Eigentum überführt."

Die Entscheidung des Obersten Gerichtes lässt "Aerosvit" faktisch keine Chancen für eine Revision der Angelegenheit, denkt der Seniorpartner der Kanzlei "Iljaschew und Partner" Roman Martschenko. "Die Position 'Borispol's' ist wesentlich stärker, als die von 'Aerosvit'. Sogar, wenn das Unternehmen aufgrund von neuen Umständen vor Gericht geht, verringern sich mit jeder Instanz die Chancen die Entscheidung des Obersten Gerichts anzufechten.", sagt er.

Der Meinung des Leiters der Verwaltung für Standardisierung und Zertifizierung von Flughäfen der Staatlichen

Luftfahrtsverwaltung, Wassiliy Momot, nach, ist es am Wahrscheinlichsten, dass "Aerosvit" einen Kompromiss in den Beziehungen zu "Borispol" suchen wird. "Borispol" hat eine Menge anderer Grundstücke für den Bau von Terminals", sagt der Direktor des Flughafens "Kiew" Sergej Nikoforow. Doch in dem Falle könnten Probleme bei der Kreditaufnahme bei "Aerosvit" auftreten, denkt der Seniorpartner der Kanzlei "Duschin und Partner" Andrej Duschin. "2004 plante 'Aerosvit' ein Terminal von Krediten zu bauen, welche Banken, unter Vergabe des zu bauenden Terminals als Sicherheit, zu gewähren bereit waren.", sagt Duschin. "Jetzt, wo die Gesellschaft kein Land besitzt, können sie kaum finanzielle Unterstützung erwarten."

Experten merken an, dass sich kein günstigerer Flughafen für den Bau eines eigenen Terminals für "Aerosvit" finden wird. "Theoretisch könnte 'Aerosvit' sich an den Ausschreibungen für den Ausbau des Lwower, Odessaer, Simferopoler oder Sewastopoler Flughafens bewerben. Doch keine andere Stadt kann eine solche Rentabilität gewährleisten, wie 'Borispol'.", ist sich der Leiter der Verwaltung für Standardisierung und Zertifizierung von Flughäfen bei der Staatlichen Luftfahrtsadministration, Wassiliy Momot, sicher. Mit ihm stimmt Nikiforow überein. Er unterstreicht, dass die Möglichkeit des Terminalbaus durch "Aerosvit" auf dem zweiten Flughafen Kiews – "Shuljany" – genauso fragwürdig ist: "Bislang hat sich die Stadtverwaltung für eine eigenständige Entwicklung 'Shuljanys' entscheiden, ohne Hinzuzug von privaten Investoren."

Quelle: [Kommersant-Ukraine](#)

Übersetzer: **Andreas Stein** — Wörter: 757

Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Sie dürfen:

- das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen
- Bearbeitungen des Werkes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

Namensnennung. Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt).

Keine kommerzielle Nutzung. Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.

Weitergabe unter gleichen Bedingungen. Wenn Sie dieses Werk bearbeiten oder in anderer Weise umgestalten, verändern oder als Grundlage für ein anderes Werk verwenden, dürfen Sie das neu entstandene Werk nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

Haftungsausschluss

Die Commons Deed ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

Creative Commons ist keine Rechtsanwaltsgeellschaft und leistet keine Rechtsberatung. Die Weitergabe und Verlinkung des Commons Deeds führt zu keinem Mandatsverhältnis.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.