

Postbus 664
3000 AR Rotterdam

Boompjes 548
3011 XZ Rotterdam

Tel.: 010 - 2010070
Fax: 010 - 4124772
E-mail: mail@sdslaw.nl

SMALLEGANGE, VAN DAM & VAN DER STELT

Advocaten

Eintreibung von Schiffsausrüster-Forderungen

Schiffsarrest in den Niederlanden

Richard L. Latten

Hamburg, den 11. September 2002

VORWORT

Zuerst möchte ich mich bei dem Vorstand des Verbands Deutscher Schiffsausrüster bedanken für die Einladung für die Mitglieder des Verbandes ein Vortrag zu halten zum Thema: Eintreibung von Schiffsausrüster-Forderungen - Schiffsarrest in den Niederlanden.

An zweiter Stelle möchte ich Sie bedanken, dass Sie heute, an diesem denkwürdigen Tag, zu diesem Vortrag gekommen sind.

Sie werden sich als Schiffsausrüster bestimmt schon öfters mit der Frage befasst haben: „wie komme ich zu meinem Geld“, oder etwas formeller ausgedrückt: welche Möglichkeiten habe ich als Schiffsausrüster, wenn die Rechnungen für die von meiner Firma erbrachten Lieferungen nicht gezahlt werden, der Schuldner dazu zu bringen, die Rechnungen zu begleichen.

Als Rechtsanwalt mit mehr als elfjähriger Erfahrung mit Arrestvornahmen gegen See- und Binnenschiffen in den Niederlanden habe ich für Sie eine enttäuschende Nachricht: es gibt keinerlei Rechtsmaßnahme, die Ihnen eine 100 %-ige Garantie auf Erfolg gewährt. Arrestmaßnahmen haben sich aber als effektives Mittel erwiesen: in vielen Fällen wird damit den Druck auf dem Schuldner zu zahlen damit er von dem Arrest befreit ist so groß, dass er zu zahlen über geht. Wenn Arrestmaßnahmen nicht sofort zur Begleichung der oder die Rechnung(en) führen, ist für die Forderung mittels Arrest zumindest Sicherheit erwirkt.

Anders als in mancher Nachbarstaat der Niederlanden, sind in den Niederlanden die Anforderungen für Vornahme von Arrest relativ einfach. Das Verfahren ist dazu relativ schnell zu durchlaufen, was auch gewisse Vorteile bietet.

Bevor ich mich mit Ihnen zum Thema des Schiffarrests in den Niederlanden soll aber darauf hingewiesen werden, dass ein Arrestvornahme immer nur im äußersten Fall in Frage kommt, wenn die weniger eingreifende Druckmittel, nicht zum Zahlungserfolg geführt haben. Trotzdem scheint es wohl so zu sein, dass Arrestvornahme immer häufiger von Gläubiger als das richtige Mittel gesehen wird entweder Zahlung unstreitiger aber nicht gezahlten Forderungen abzuwingen bzw. Sicherheit im Fall von strittigen Forderungen. Jährlich

werden ca. 100 Schiffe arrestiert auf dem Westerschelde, Schiffe die entweder auf dem Weg nach Antwerpen sind, oder auf dem Seeweg, und die auf die Reede von Vlissingen aufgehalten werden. Im Rotterdamer Hafengebiet ist die jährliche Zahl von Schiffsarresten noch größer: 550 bis 600.

Ich möchte heute die folgende Aspekte mit Ihnen besprechen:

1. der Schiffsausrüster-Vertrag
2. wer ist der Vertragspartner des Schiffsausrüsters
3. das Brüsseler Übereinkommen 1952 zu Schiffsarrest
4. das neue Genfer Übereinkommen von 1999 zu Schiffsarrest
5. Schiffsarrest gegen ein veräußertes ehemaliges Schuldnerschiff
6. Staatsimmunität
7. Bunkeröl an Bord von Schiffen
8. Schiffsarrest in den Niederlanden
9. Internationales Privatrecht und Schiffsgläubigerrecht
10. Fazit

1. DER SCHIFFSAUSRÜSTER-VERTRAG

Allgemeiner Ausgangspunkt eines Vertrags ist, dass es nur Das beinhaltet, was Parteien mittels Verhandlungen miteinander vereinbart haben. Parteien haben beide die vertraglich festgelegte Leistungen bzw. Verpflichtungen zu erfüllen. Nur den Inhalt des Vertrags gilt zwischen Parteien, sowie Bestimmungen zwingendem nationalem Rechts, das auf dem Vertrag anwendbar ist.

Sobald der Vertrag zustande gekommen ist, gilt das Vereinbarte, und hat einer der Vertragsparteien nicht die Möglichkeit den Vertragsinhalt oder Vertragsbestimmungen einseitig zu ändern. Das bedarf Zustimmung beider Vertragsparteien.

Des öfteren gibt es die Erfahrung, dass der Schiffsausrüster, z.B. aus kommerziellen Gründen, im Rahmen der Vertragsentstehung ganz wesentliche Sachen Vertragsbestandteil werden zu lassen vergessen oder übersehen. Abgesehen von einer genauen Umschreibung der zu liefernden Ware, wäre als Vertragswesentlich zu betrachten:

✍ Eine genaue **Stipulierung der Vertragsparteien**. Hier ist zu beachten, dass der Schiffsausrüster mit der genauen Beschaffenheit seines Ansprechpartners öfters nicht oder unvollständig bekannt ist. So sind die direkte Auftraggeber des Schiffsausrüsters oft Agenten oder Schiffsmanager, und da sollte sich der Schiffsausrüster die Frage stellen, ob er mit diesem Agenten oder Manager einen Vertrag abschließen möchte, oder mit dem Owner oder Charterer des Schiffes. Wenn es auf Rechtsmaßnahmen ankommt zur Eintreibung von ungezahlten Lieferungen, wäre es schade, wenn erst dann festgestellt wird, der Vertrag ist mit dem Agenten und nicht mit dem beabsichtigtem Owner oder Charterer zustande gekommen, was Rechtsmaßnahmen gegen das Schiff unter Umständen im Wege stehen könnte.

✍ **Zahlungsfrist**. Nach vielen Rechtssysteme kommt der Schuldner nur dann in Verzug, wenn er innerhalb der vertraglich vereinbarten Zahlungsfrist keine Zahlung geleistet hat. Wenn keine Zahlungsfrist vertraglich vereinbart wurde, ist nach niederländischem Recht der Schuldner zuerst unter Angabe einer Zahlungsfrist zur Zahlung zu mahnen. Dazu kommt noch, dass Anspruch auf Verzugszinsen nur dann erhoben werden kann, wenn die Zahlungsfrist abgelaufen ist. Mann sollte also am besten im Vertrag die Zahlungsfrist stipulieren.

- ~~ES~~ Verzugszinssatz. Es steht Vertragsparteien grundsätzlich frei die Höhe des anfallenden Zinssatzes zu bestimmen, sollten Rechnungen des Schiffsausrüsters nicht innerhalb der vereinbarten Zahlungsfrist beglichen sein. Ohne Vertragsbedingung, muss man auf dem gesetzlichen Zinssatz zurückgreifen, der oftmals niedriger ist als der Schiffsausrüster im Vertrags hätte stipulieren mögen.
- ~~ES~~ Eigentumsvorbehalt. Dieses Vorbehalt führt dazu, dass die Eigentumsübertragung einer dinglichen Sache erst zustande kommt an dem Moment, dass der Vertragsgegner Zahlung für diese Sache leistet. Nicht besonders brauchbar für Schiffsausrüster die sich mit der Lieferung von Schiffsproviant befassen, umsomehr aber für Lieferanten von Ersatzteilen usw. Es liegt außerhalb des Themas dieses Vortrags, die Voraussetzungen zur Geltendmachung eines Eigentumsvorbehaltes zu besprechen. Hier sei nur am Rande bemerkt, dass viele Rechtssysteme das Eigentumsvorbehalt von einer dahingehenden Vertragsabsprache abhängig machen. Wenn man also sich auf dem Vorbehalt verlassen will, soll man es Vertragsbestandteil machen.
- ~~ES~~ Gerichtsstand und anwendbares Recht. Es ist zu empfehlen, im Vertrag immer ein Gerichtsstand und anwendbares Recht zu stipulieren. Wenn Vertragsparteien das anwendbare Recht nicht im Vertrag bestimmen, wird ist im Streitfall nicht immer klar sein, bzw. Vorherzusagen, welches Recht zur Anwendung kommt. Zwar werden die deutsche und niederländische Gerichte nach dem anwendbaren internationalen Privatrecht (Artikel 4 Übereinkommen vom 19. Juni 1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht) grundsätzlich das Recht des Sitzungsortes des Schiffsausrüsters für anwendbar halten, jedoch dürfte dies vor Gericht in nicht EU-Staaten ganz anders sein. Um keine Überraschungen gestellt zu werden, ist zu raten das anwendbare Recht vertraglich zu bestimmen.
- Zum Thema des Gerichtsstands ist zu bemerken, dass die Gerichte in den meisten EU-Staaten, die 2002 neu in Kraft getretene „EU-Verordnung Nr. 44/2001 über die Zuständigkeit, Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in bürgerlichen und Handelssachen“ anwenden, um zu beurteilen, ob das in einem einzelnen Fall angerufene Gericht zuständig ist. Im alten EuGVÜ gab es die Regel, das u.a. das Gericht des Ortes wo der eingeklagte Forderung zu zahlen ist, zuständig ist (Artikel 5.1 EuGVÜ). In den Niederlanden ist Zahlung einer Rechnung grundsätzlich am Ortes des Gläubigers zu erbringen, und so war der Grundsatzregel bestimmt in Artikel 3

EuGVÜ – nur das Gericht des Sitzungsortes der beklagten Partei ist zuständig – zu umgehen. Die alte EuGVÜ-Regel gibt es in der neuen EU-Verordnung Nr. 1348/2000 nicht mehr. Hat man vor, im Streitfall vor das „eigene“ Gericht zu verklagen, sollte man eine dahingehende Gerichtsstandsklausel im Vertrag bestimmen.

In manchen Fällen könnte es besser passen, nicht vor das eigene Gericht verklagen zu müssen, weil das so bestimmt ist auf Grund einer zu engen Verfassung der Gerichtsstandsklausel im Vertrag. Daher ist es zu raten, die Gerichtsstandsklausel so zu verfassen, dass der Auftragnehmer, der Schiffsausrüster nach eigenem Ermessen die Möglichkeit hat auch vor anderen Gerichten verklagen zu dürfen. So wird die Möglichkeit geschaffen, wenn im Namen eines (deutschen) Schiffsausrüsters ein Schiffsarrest in den Niederlanden vorgenommen wird, nicht vor das eigene deutsche Gericht verklagen zu müssen, sondern vor dem niederländischen Gericht, das die Arrestvornahme zugestimmt hat. Zumindest im Falle von Arrestvornahme gegen ein nicht in einem EU-Staat registriertes Schiff, dürfte dann auf Grund des Arrests das niederländische Gericht (art. 767 niederl. ZPO) zuständig sein.

~~AGB~~ Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB), die eigene Firmen-Geschäftsbedingungen oder z.B. die Bedingungen der International Ships-Suppliers Association (ISSA) – soll man im Vertrag - das heißt bei Vertragsabschluss - ausdrücklich für anwendbar erklären. Zu oft kommt es vor, dass der Auftragnehmer (bzw. der Schiffsausrüster) es übersieht, bei Vertragsabschluss die AGB für anwendbar zu erklären. Hinweis auf Anwendbarkeit der AGB auf Rechnungen, die erst nach Vertragsabschluss dem Vertragsgegner zugeschickt werden, reicht nicht aus. Bedingung ist – und die niederländischen Gerichte halten streng daran fest, dass AGB nur dann Vertragsbestandteil sind, wenn sie von Parteien bei Vertragsabschluss Vertragsbestandteil gemacht worden sind. Es ist generell zu raten, auf sämtliche vorvertragliche Dokumente wie Preisangaben, Offerten, und anschließend auf der Auftragsbestätigung, ausdrücklich auf die Anwendbarkeit der AGB hinzuweisen.

2. WER IST DER VERTRAGSPARTNER DES SCHIFFSAUSRÜSTERS

Es wurde bereits erwähnt, dass nicht immer Klarheit zwischen Parteien geschaffen wird, wer als Vertragsparteien zu betrachten sind. Zum Beispiel der Agent oder Manager eines Seeschiffes, der im eigenen Namen (also nicht „as agents to“) Ausrüstungsware beim Schiffsausrüster bestellt. Wenn in dem Schriftwechsel bzw. in den Vertragsdokumenten gar kein Vermerk vorhanden ist, dass der Agent oder Manager im Namen der Owners handelt, dürfte es zumindest vor einem niederländischen Gericht sehr schwierig sein, nachher im Streitfall, oder im Falle von unbeglichenen Rechnungen des Schiffsausrüsters, zu behaupten der Vertrag sei mit dem Owner zustande gekommen. Besonders unangenehm wird es, wenn man unbeglichene Rechnungen gegen einem Übersee-Agenten oder Manager einklagen muss, der möglicherweise nicht mal ausreichend eigene Mittel hat oder mehr hat die Forderung zu zahlen. Es ist also dringend zu raten, sich immer davon bewusst zu sein, mit welcher Partei man den Vertrag eingeht.

Ist der Vertrag mit dem Owner eines Schiffes zustande gekommen, ist es grundsätzlich gestattet Vermögensbestandteile der Owner zu arrestieren. Zu beachten ist aber, dass, insoweit es um ein Sicherheitsarrest gegen einem Seeschiff handelt, in den Niederlanden das „Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe“, verabschiedet in Brüssel am 10.5.1952, zur Anwendung kommen kann. In einem solchen Fall ist ein Sicherheitsarrest nur dann gestattet, wenn die Anforderungen dieses Übereinkommens erfüllt sind. Ich werde dieses Übereinkommen gleich weiter behandeln.

Auch wenn Sie glauben, sie sind dem Vertrag mit dem Owner eines bestimmtes Schiffes eingegangen, wird es öfters so sein, dass bei genaue Recherchen zum Eigentum des Schiffes, es sich erweist dass Ihr Vertragspartner, den Sie für den Owner gehalten haben, gar nicht der Owner ist, sondern der Bare Boat Charterer. Dieser ist der Operator des Schiffes, hat auch die Schiffsbesatzung eingestellt und das Schiff wurde von ihm vom registrierten Owner gemietet. Der Bare Boat Charterer wird sich im Geschäftsverkehr sehr oft unter dem Titel „Owner“ bekannt machen. Nach niederländischem Recht ist es erlaubt, ein Sicherheitsarrest gegen ein Seeschiff, das von einem Bare Boat Charterer eingesetzt wird, vorzunehmen im Zusammenhang mit einer Forderung gegen diesen Bare Boat Charterer (Artikel 8:217 Abs. 1a Niederl. Bürgerliches Gesetzbuch = NBGB). Allerdings erlischt dieses

Recht ein Jahr nach dem Zeitpunkt der Terminierung des Bare Boat Charters (Art. 8:219 NBGB).

Falls es sich um eine Forderung gegen ein Bare Boat Charterer handelt, ist es nach niederländischen Recht nicht gestattet ein Schwesterschiff des belieferten Schiffes zu arrestieren. Der Owner zweier Schwesterschiffe, hat also nur damit zu rechnen, dass das belieferte Schiff für eine Forderung gegen den Bare Boat Charterer dieses Schiffes arrestiert werden könnte, nicht aber das andere Schiff. Hält aber der Bare Boat Charterer, der den Vertrag wegen nicht-Zahlung verletzt, noch andere „eigene“ Schiffe in Eigentum, dann wäre ein Sicherheitsarrest gegen solche Schiffe nach niederländischem Recht wiederum gestattet.

Sollte der Vertrag eines Schiffsausrüsters mit dem Time Charterer eines bestimmten Schiffes zustande gekommen sein, ist es nach niederländischem Recht nicht erlaubt das Schiff zu arrestieren, um Sicherheit für die Forderung gegen dem Time Charterer zu erwirken (Berufungsgericht Den Haag 2.4.1965, S&S 1965/55 „Theo“). Jedoch gibt es im Falle eines Time Charterers in Zahlungsverzug eine Alternative, die in den Niederlanden gestattet ist und öfters praktiziert wird: Arrestmaßnahmen gegen das auf dem Schiff vorhandenes Bunkeröl. Dieses Thema werde ich gleich weiter besprechen.

3. DAS BRÜSSELER ÜBEREINKOMMEN 1952 ZU SCHIFFSARREST

Die Niederlande sind dem Brüsseler Übereinkommen vom 10. Mai 1952 „International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-going Ships“ beigetreten. In Deutsch ist es das „Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe“. Deutschland, wie auch die meisten anderen Europäischen Staaten und einige Staaten in Afrika, sind diesem Abkommen ebenfalls beigetreten, nicht aber die Staaten Asiens und Australien. Diesem Vortrag ist die Verfassung dieses Übereinkommen in englischer und in deutscher Sprache beigelegt, sowie eine Übersicht der Beitrittsstaaten dieses Übereinkommens.

Das Übereinkommen greift nur ein, wenn ein Sicherheitsarrest vorgenommen wird gegen ein Schiff, das registriert ist in einem Staat, der dem Übereinkommen beigetreten ist. Da das Übereinkommen die Möglichkeiten zur Vornahme eines Sicherheitsarrests gegen ein Seeschiff in den Niederlanden eingrenzt, ist es sehr wichtig festzustellen, ob der vorgenommene Sicherheitsarrest sich gegen ein Schiff richtet, das innerhalb des Anwendungsbereichs des Übereinkommens ist, oder außerhalb dieses Anwendungsbereichs.

Das Übereinkommen von 1952 stellt ein Kompromiss dar. Großbritannien war die Möglichkeit eines Sicherheitsarrests gegen einem Seeschiff grundsätzlich entgegengesetzt. Man vertrat die Auffassung, ein Schiff sollte nicht auf Grund von Arrestmaßnahmen aufgehalten werden. In den Niederlanden, wie auch in einigen anderen Staaten die an der Entstehung des Brüsseler Übereinkommens beteiligt waren, würdigt man eine liberalere Auffassung was Sicherheitsarrests gegen Seeschiffe anbelangt. Der niederländische Gesetzgeber betrachtet ein Seeschiff grundsätzlich nicht anders als sonstige Vermögensobjekte eines Schuldners und deswegen den gleichen Arrestmöglichkeiten ausgesetzt.

Der Kompromiss im Brüsseler Übereinkommen 1952 ist, dass nur bestimmte Kategorien von Forderungen als „maritime Claims“, in Deutsch „Seeforderungen“ definiert sind und nur zur Sicherheit einer solchen „maritime Claim“ ein Sicherheitsarrest gegen ein Seeschiff gestattet ist.

Siehe Art. 2 Übereinkommen 1952:

„a ship flying the flag of one of the contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim ...“.

Die Forderung eines Schiffsausrüsters für die Lieferung von Proviant oder Ersatzteile ist nach der Definition im Brüsseler Übereinkommen ein „maritime Claim“. Die Forderung gehört zu der Kategorie (Art. 1 (k) Brüsseler Übereinkommen 1952): „goods or materials whenever supplied to a ship for her operation or maintenance“.

Für Forderungen, die nach dem Übereinkommen als „maritime Claims“ zu qualifizieren sind, gilt, dass nicht nur ein Sicherheitsarrest gegen das belieferte Schiff gestattet ist, sondern auch gegen ein „sistership“. Dies bringt für niederländische Verhältnisse keine wesentliche Änderung der Möglichkeit zur Vornahme eines Sicherheitsarrests gegen ein Seeschiff: Arrestvornahme gegen andere Seeschiffe als das belieferte Schiff, die aber alle Eigentum der gleichen Owner sind, sind alle Arrestmaßnahmen ausgesetzt.

Hier ist aber zu beachten, dass nur jene Schiffe als „Sisterships“ unter dem Abkommen und ebenfalls nach niederländischem Recht betrachtet werden, die tatsächlich im Moment der Arrestvornahme die gleiche registrierte Owner haben. Schiffe die unter gleichem Management gebracht sind, aber in Eigentum gehalten werden von sogenannten „Single Ship Companies“, sind keine „Sisterships“. Ich verweise auf Art. 3 (1) und (4) des Abkommens:

„ (1) ... a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in art. 1 (i) (o) (p) or (q)“.

“ (4) ... when in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this convention but no other ship in the ownership

of the registered owner shall be liable to arrest in respect of the maritime claims.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owners is liable in respect of a maritime claim relating to that ship”.

Obwohl man – da es sich um ein internationales Übereinkommen handelt – vermuten dürfte, dass das Brüsseler Übereinkommen 1952 eine übernationale einheitliche Regelung gewährt für die Vornahme von Sicherheitsarresten gegen Seeschiffe, bezeugt das Übereinkommen selbst das Gegenteil. In Artikel 6 bzw. 9 des Übereinkommens ist stipuliert, dass die prozessrechtlichen Regelungen des nationalen Rechts des angerufenen Gerichts zur Anwendung kommen (keine autonome Regelung im Übereinkommen also), bzw. dass nach dem anwendbaren nationalen Recht zu bestimmen ist, ob und in welcher Höhe zurecht eine Forderung behauptet wird.

Die Gefahr ist also da, dass Gerichte in verschiedenen Staaten unterschiedlich urteilen, z.B. ob eine bestimmte Forderung als „maritime claim“ qualifiziert oder nicht. So wurde in Fällen wo eine Container-Leasegesellschaft mit einer Reederei die Vermietung einer größeren Menge von Seecontainern vereinbarte, von der Reederei einzusetzen auf verschiedene ihrer Seeschiffe, die Forderung auf Zahlung von Containermiete von dem House of Lords in Großbritannien in den Sachen „Sandrina“ (L.L.R. 1985, 1, p.181) und „The River Rima“ (L.L.R. 1988/2, p. 193) nicht als „maritime claim“ qualifiziert. Eine ähnliche Forderung wird aber von den niederländischen Gerichten gewiss als „maritime claim“ qualifiziert („River Jimini“, KG 1984, 213).

In einem anderen Fall war folgendes passiert: die algerische Gesellschaft CNAN, Owner verschiedener Seeschiffe, aber auch tätig als Agent in algerischen Häfen, erhielt von einem bestimmten Owner eine Vorschusszahlung für künftig anfallende Disbursements im algerischen Anlaufhafen. Letztenendes erwies sich, dass die Auslagen von CNAN niedriger waren als die Vorschusszahlung. CNAN weigerte die Rückzahlung des Überschusses und der Owner arrestierte das CNAN-Schiff „IBN Badis“ in Rotterdam als Sicherheit. Aus guten Gründen wurde argumentiert, die Forderung sei keine „maritime claim“ nach der Definition im anwendbaren Brüsseler Übereinkommen, weil nicht direkt mit dem „IBN Badis“ verbunden. Trotzdem entschieden die niederländischen Gerichten in zwei Instanzen, die

Forderung sei gewiss als „maritime claim“ zu qualifizieren (Landgericht Rotterdam 13.3.1987, S&S 1987/123, Berufungsgericht Den Haag, 5.12.1989, S&S 1990/75).

Ein Wort zur Beruhigung des Schiffsausrüsters: es sind keine Gerichtsurteile bekannt, in denen die Forderung eines Schiffsausrüsters wegen nicht-gezahlten Lieferungen an einem Seeschiff, nicht als ein „maritime claim“ im Sinne des Brüsseler Übereinkommens qualifiziert wurde.

Eine Folge der nicht-autonome Regelung des Prozessrechts im Brüsseler Übereinkommens ist, dass unterschiedliche nationale Gerichte unterschiedliche Anforderungen auf Grund nationalen (Prozess)Rechts stellen. Ich verweise auf die nachstehende Übersicht:

Staat	Gegensicherheit erforderlich	Schriftlicher Mandatstellung erforderlich
Belgien	ja	Nein
Frankreich	in den meisten Fällen	Nein
Deutschland	ja	Nein
Griechenland	Vom Gericht zu entscheiden	Nein
Schweden	ja	Nein
Niederlande	nein	Nein
Großbritannien	nein	Nein

Diese Unterschiede, vor allem, ob man im Rahmen einer Arrestmaßnahme Gegensicherheit zu leisten hat, sind selbstverständlich von großem Gewicht. Es empört wenn man als Gläubiger, wenn man nach manchmal längerer Zeit abwarten bis ein Schiff auftaucht in einem Hafen, wo man ein Sicherheitsarrest vornehmen könnte, Gegensicherheit zu leisten hat als Voraussetzung für die eigene Arrestvornahme. In diesem Zusammenhang ist noch Folgendes zu bedenken. Das Brüsseler Übereinkommen verbietet eine wiederholte Arrestvornahme für die gleiche Forderung gegen das gleiche Schiff (Artikel 3 Abs. 3 Übereinkommen), und dies wird in der Rechtsprechung strikt gehandhabt:

- Vorsitzende Landgericht Middelburg 2.10.1987, S&S 1988/49, „River Ikpan“
- Berufungsgericht Amsterdam 6.4.1995, S&S 1995/107 „Golfo de Guanahacabibes“
- Vorsitzende Landgericht Middelburg 19.8.1998, S&S 2000/29 „Bumbesti/Dacia“.

Man sollte sich also vorab richtig informieren lassen und wenn möglich den Arrest vornehmen in einem günstigen Hafen.

4. DAS NEUE GENFER ÜBEREINKOMMEN 1999 ZU SCHIFFSARREST

Das Brüsseler Übereinkommen von 1952 wird es wahrscheinlich nicht mehr lange geben. Es gibt ein neues Übereinkommen, zustandegekommen unter Verwaltung der Vereinigten Nationen, die „International Convention in Arrest of Ships“, verabschiedet in Genf am 12.3.1999. In Art. 14 dieses Übereinkommens ist bestimmt, dass es in kraft treten wird, 6 Monate nach Beitritt des 10. Beitrittsstaates. Obwohl das 1999-Übereinkommen derzeit noch nicht in kraft getreten ist, wird dies voraussichtlich nicht lange dauern. Den Wortlaut dieses Übereinkommens in englischer Sprache ist als Anlage diesem Vortrag beigelegt. Leider habe ich die deutsche Verfassung für Sie nicht auftreiben können.

Im Gegensatz zum Brüsseler Übereinkommen von 1952, gilt das Genfer Übereinkommen 1999 wenn ein Sicherheitsarrest vorgenommen wird in einem Staat, das dem Übereinkommen beigetreten ist , und zwar unabhängig davon, ob das Schiff in einem Beitrittsstaat registriert ist (Art. 8 Abs. 1 Genfer Übereinkommen 1999).

Ein wichtiger Unterschied zum Brüsseler Übereinkommen von 1952 ist des weiteren, dass die Definition von „maritime claims“ oder „Seeforderungen“ in Art. 1 des Genfer Übereinkommens 1999 erheblich erweitert worden ist. Nach wie vor ist die Forderung eines Schiffausrüsters ein „maritime claim“, jedoch ist die Umschreibung gegenüber dem 1952-Übereinkommen erweitert. Siehe Art. 1 (I) des Genfer Übereinkommens 1999:

„For the Purpose of this Convention (1) „Maritime Claim“ means a claim arising out of one or more of the following:

(I) goods, , materials, provisions, bunkers, equipment (including) containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance“.

Am Rande sei bemerkt, dass aus dieser Definition klar wird, dass die Interpretationsunterschiede zwischen Beitrittsstaaten von „maritime claims“ in Zukunft geringer sein dürften. So sind Forderungen aus Container-Leasegeschäften künftig als „maritime claim“ zu betrachten, und wird die abweichende englische Rechtsprechung, die ich vorhin erwähnte, Container-Leasegesellschaften zur Arrestvornahme in englischen Häfen nicht länger Probleme bereiten.

Eine Neuigkeit im Genfer Übereinkommen 1999 ist des weiteren, dass in Artikel 4 Abs. 2 des Übereinkommens ausdrücklich stipuliert ist, dass der Owner nicht dazu verpflichtet werden kann zur Aufhebung eines Sicherheitsarrests eine höhere Bürgschaft zu leisten als den Wert des Schiffes. Dies dürfte vor allem im Fall von Arrestvornahme gegen ältere Schiffe relevant sein, wenn zur Absicherung einer Forderung größeren Umfangs ein Sicherheitsarrest vorgenommen wird. Hierzu möchte ich aber bemerken, dass, obwohl im 1952-Übereinkommen eine ähnliche Stipulierung nicht enthalten ist, in niederländischer Rechtsprechung bereits in gleichem Sinne wie Art. 4 Abs. 2 des Genfer Übereinkommens 1999 entschieden worden ist:

- Berufungsgericht Amsterdam 10.2.2000, S&S 2000/111 „Kvartsevyy“.

Für den Schiffsausrüster enthält das Genfer Übereinkommen 1999 noch eine weitere wichtige Neuigkeit. In Artikel 3 Abs. 2 ist stipuliert, dass ein Sicherheitsarrest zur Absicherung einer Forderung gegen dem Bare Boat (Demise), Time oder Voyage Charterer eines bestimmten Schiffes gegen dieses bestimmte Schiff erlaubt ist. Nach dem Brüsseler Übereinkommen von 1952 war dies nur erlaubt wenn es sich um eine Forderung gegen dem Bare Boat Charterer eines bestimmten Schiffes handelte. Allerdings ist in Artikel 3 Abs. 3 des Genfer Übereinkommens 1999 bestimmt, dass das Abkommen keine weitergehende Arrestmöglichkeit zu schaffen bezweckt, als nach dem nationalen Recht des angerufenen eine Forderung in Hauptverfahren durchsetzbar ist. Genau heißt es dort, dass ein Sicherheitsarrest gegen ein bestimmtes Schiff für eine Forderung gegen dem Bare Boat Charterer, Time oder Voyage Charterer nur dann erlaubt ist, wenn auf Grund des nationalen Rechts des angerufenen Gerichts auch ein Urteil im Hauptverfahren gegen das Schiff erwirkt werden kann. Dies heißt konkret, dass in einem Staat, wo der Owner oder das Schiff nicht haftet für eine Forderung gegen dem Bare Boat Charterer, Time oder Voyage Charterer desselben Schiffes, das Übereinkommen keine Grundlage zur Vornahme eines Sicherheitsarrests gewährt. In den Niederlanden bringt dies keine Änderung zustande. Wir werden gleich besprechen, dass nach niederländischem Recht weder das Schiff noch der Owner des Schiffes haftet für Schiffsausrüster-Forderungen gegen einen Time- oder Voyage Charterer. Hier wird man in den Niederlanden also weiter – wenn möglich auf Arrestvornahme gegen Bunkeröl an Bord des Schiffes, vorausgesetzt es gehört dem Time Charterer, zurückgreifen müssen.

Die neue Regelung im Genfer Übereinkommen 1999 dürfte aber die Rechtslage in Belgien erheblich ändern. Dort ist ein Sicherheitsarrest gegen ein Schiff erlaubt, obwohl ein Urteil in einem Hauptverfahren niemals gegen das Schiff oder deren Owner erlassen werden könnte. Die Belgier nennen dies auch wohl ein Erpressungs-Arrest. Diese Praxis dürfte vorbei sein wenn Belgien das Genfer Übereinkommen 1999 beitrifft und dieses Abkommen in Kraft tritt.

5. SCHIFFSARREST GEGEN EIN VERÄÜBERTES SCHULDNERSCHIFF

Ich habe bereits erörtert, wie weit sich das Recht eines Schiffsausrüsters sich nach niederländischem Recht erstreckt, Schiffe zu arrestieren um Sicherheit für seine Forderung wegen ungezahlte Lieferungen an dem Owner eines bestimmten Schiffes zu erwirken: nur Schiffe – das belieferte oder andere Schiffe im Eigentum desselben Owners dürfen arrestiert werden. Die Definition von Sisterships ist unter dem Brüsseler Übereinkommen von 1952 noch etwas enger. Siehe Artikel 3 Abs. 2 das Abkommens:

„Ships shall be deemed to be in the same ownership when all shares therein are owned by the same person or persons“.

Dies heißt, dass, wenn die Eigentumsfirma eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist, diese Gesellschaft der registrierte Owner von zumindest zwei Schiffen sein muss, um von Sisterships sprechen zu können. Wenn der Eigentum eines Schiffes von einer „Reederei“ – d.h. von einem Zusammenschluss von Inhaber die Gemeinsam das Eigentum eines Seeschiffes halten (Artikel 8:160 NBGB), etwa die gleiche Figur wie die Reederei oder Partenreederei im deutschen Recht (Artikel 489 HGB) – müssen die Eigentumsanteile zweier Schiffe sogar identisch sein, und erst dann sind diese zwei Schiffe als Sisterships zu betrachten.

Es kommt des öfteren vor, dass, wenn sich der Gläubiger – der Schiffsausrüster - letztendlich dazu entschieden hat ein Rechtsanwalt einzuschalten um ein Schiff eines notorischen Schlechtzahlers zu arrestieren – langwierige Versuche selbst Zahlung der ungezahlten Rechnungen herbeizuführen haben sich als fruchtlos erwiesen – es sich herausstellt, dass das Schiff mittlerweile veräußert wurde. Damit ist grundsätzlich die Möglichkeit das Schiff als Sicherheit für eine Schiffsausrüster-Forderung zu arrestieren, ein Ende gesetzt. Nur Forderungen der Schiffsbesatzung auf Zahlung von Gage, die Forderung auf Grund von Hilfsleistung in Not und Forderungen auf Grund von Haverie Grosse „überleben“ eine private Eigentumsübertragung des Seeschiffes (Artikel 8:211/215 NBGB).

Im übrigen – als u.a. auch im Rahmen einer Forderung des Schiffsausrüsters – wird die Eigentumsübertragung grundsätzlich von niederländischen Gerichten anerkannt. Nach niederländischem internationalen Privatrecht – verfasst im Gesetz vom 18.3.1993 „Gesetz zur Festlegung einiger Bestimmungen internationales Privatrechts in Bezug auf dem Seerecht,

dem Binnenschiffrechts und dem Luftrecht“, Artikel 2 - gilt, das Recht des Staates, wo das Schiff registriert war zum Zeitpunkt der Schaffung des Eigentumsrechts, als maßgebend für die Frage wer als Eigentümer des Schiffes zu betrachten ist. Oder in einfachen Worten: es ist an hand des Rechtssystems des Staats wo das Schiff registriert ist, zu beurteilen wer das Eigentumsrecht eines Schiffes hält.

Wenn es sich herausstellt, dass ein Schiff gegen das man einen Sicherheitsarrest vornehmen möchte veräußert scheint, lohnt es sich in manchen Fällen an hand des Registrationsrechts nachzugehen, ob wirklich eine Eigentumsübertragung, die auch gegen Dritten – wie der Schiffsausrüster – vorgehalten werden kann, erfolgt ist. Es ist mir persönlich schon passiert, dass ein Schiff, das einer Mandantin von mir gehörte, für eine „alte“ Forderung, entstanden vor dem Eigentumserwerb durch meine Mandantschaft – arretiert wurde. Im Eilverfahren um Aufhebung der Arrestvornahme zu bewirken, war meine Mandantschaft dann nicht fähig nachzuweisen, dass der an sich gültige und ordnungsgemäß erfolgte Verkauf des Schiffes an meine Mandantschaft, dazu geführt hat, dass die Mandantschaft zum Zeitpunkt des Arrests bereits als Neu-Eigentümer im Schiffsregister eingetragen war. Demzufolge war zwar die Veräußerung des Schiffes an meine Mandantschaft erfolgt, war diese aber Dritten nicht vorzuwerfen und hatte meine Mandantschaft die Arrestvornahme gegen sich zu gelten lassen. Dies spielte unter dem Recht Panamas. Zugegeben: es ist die Ausnahme, aber es lohnt sich in manchen Fällen schon genau die Eigentumsverhältnisse auf Rechtsgültigkeit prüfen zu lassen.

Eine andere Möglichkeit um eine Eigentumsübertragung zu „überwinden“ gibt es noch. Diese Möglichkeit ist in englischer Sprache mit „Piercing the Corporate veil“ angedeutet, in Deutsch mit „Haftungsdurchgriff“. Damit wird gemeint, dass vorgetragen wird, dass die Eigentumsübertragung vorgetauscht ist als Mittel um das Schiff vor Arrestmaßnahmen zu schützen, aber dass das wirkliche Eigentumsverhältnis sich nicht geändert hat.

Es gibt kein Grund optimistisch zu sein über den Ausgang eines solchen Rechtsstreits vor einem niederländischem Gericht. Es werden eine solche Aktion sehr strenge Anforderungen gestellt, die meistens nicht zu erfüllen sind. Die meiste maßgebende niederländische Rechtsprechung bezieht sich auf Konzernverhältnisse, wo das gesamte Vermögen einer Tochtergesellschaft an die Holdinggesellschaft gepfändet wird als Sicherheit für durch die

Holding geleistete Darlehen. Vom niederländischen Obersten Gericht (Hoge Raad) wurde im Urteil vom 25.9.1981, NJ 1982/443, angenommen, dass unter Umständen die Pfändung des Gesamtvermögens durch die Tochtergesellschaft an die Holding eine unerlaubte Handlung der Holding gegenüber Drittgläubiger darstellt. Die Anforderungen sind aber hoch gestellt. Es gibt ein weiteres Urteil der Hoge Raad (4.10.1991, S&S 1992/62 „Queen Evi“) in dem die gleiche Anforderung gestellt wurde in einer Sache, in der das Schiff „Queen Evi“, Eigentum eines Single Ship Company veräußert worden war. Der Gläubiger hatte nachzuweisen, dass der Eigentümer eine unerlaubte Handlung gegen den Drittgläubiger vornahm in dem er das Schiff erwarb, ohne sich um die Lage des Drittschuldner zu kümmern. Der Hoge Raad verneinte in dem Fall „Queen Evi“ Haftungsdurchgriff. Das Problem wird in den allermeisten Fällen sein, dass zwar der Verkäufer eines Schiffes (gleichzeitig der Schuldner einer Forderung) die Absicht haben könne das Schiff zu veräußern um zu verhindern dass das Schiff von Gläubigern arrestiert wird, aber wie ist es nachzuweisen dass der Käufer kauft eigens mit dem Zweck Drittgläubiger zu „frustrieren“.

Im Allgemeinen ist zu sagen, dass von einer derartigen Aktion abzuraten ist weil der Nachweis, der zu Erfolg führen könnte nur äußerst schwer und in den meisten Fällen wo Täuschung vermutet wird, nicht zu erbringen ist.

Das Heilmittel um zu verhindern sich vor einer Eigentumsübertragung des zu arrestierenden Schiffes gestellt zu sehen ist aber ziemlich einfach: warten Sie nicht zu lange mit Arrestvornahme. Je länger sie zögern, je größer die Chance dass ein Schiff veräußert sein könnte.

6. STAATSIMMUNITÄT

Es ist möglich, dass Sie als Schiffsausrüster ein Schiff beliefert haben, dass nicht eine Privatfirma gehört, sondern ein Staat. Ich möchte mich kurz befassen mit der Frage, ob ein Sicherheitsarrest gegen ein solches Schiff in den Niederlanden auf Rechtshindernisse stoßen würde.

Die Niederlanden sind dem „International Convention for the Unification of Certain Rules concerning the Immunity of State-owned Ships“, in Deutsch: „internationales Abkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Immunitäten der Staatsschiffe“, verabschiedet in Brüssel am 10.4.1926 beigetreten. Die englische und die deutsche Fassung dieses Abkommens sind diesem Vortrag als Anlage beigelegt, ebenso wie eine Übersicht von Beitrittsstaaten. Die Niederlande sind gleich wie die meisten übrigen Europäischen Staaten (wie auch Deutschland) diesem Abkommen beigetreten.

Auf Grund Artikel 6 des Abkommens kommt es zur Anwendung, wenn das angerufene Gericht sich in einem Beitrittsstaat befindet, und zwar grundsätzlich ungeachtet, ob das Schiff einem Staat gehört, das dem Abkommen beigetreten ist. Nur wenn der Beitrittsstaat ausdrücklich ein Vorbehalt hinsichtlich Anwendbarkeit des Abkommens gegen nicht Vertragsschiffe gemacht hat, bleibt das Abkommen außer Betracht.

In Artikel 1 des Abkommens ist bestimmt, dass Forderungen gegen ein Staatsschiff die auf die Betriebsführung des Schiffes zurückzuführen sind („claims in relation to the operation of State-owned Ships“) Forderungen gegen private Schiffe gleichstehen. Einige Kategorien von Schiffen sind von dieser allgemeinen Regel in Artikel 3 des Abkommens ausgenommen: Kriegsschiffe, Staats-Yachtschiffe, Patrollschiffe, Krankenschiffe, Ausrüstungsschiffe usw. Für diese Schiffe gilt, dass sie gegen Arrestmaßnahmen immun sind. Stattdessen hat der Gläubiger- darunter auch der Schiffsausrüster deren Forderung in Artikel 3 Abs. 1.3 („Claims in respect of repairs, supplies or other contracts relating to the ship“) ausdrücklich stipuliert ist, die Forderung beim zuständigen Gericht des Heimstaates eines Staatsschiffes einzureichen bzw. einzuklagen.

Am Randes sei des weiteren erwähnt, dass die Niederlanden mit der ehemaligen Sowjetunion ein Handelsschiffahrtsübereinkommen, zustande gekommen am 28.5.1969, geschlossen haben, nach dem sowjetische Schiffe von Arrestmaßnahmen in den Niederlanden ausgenommen waren für einige Kategorien von Forderungen (darunter auch die Forderung eines Schiffsausrüsters), vom Zeitpunkt an, dass die Sowjetunion als Eigentümerin eines solchen Schiffes sich bereit erklärt als Beklagte in einem niederländischen Verfahren zu erscheinen (Art. 16 Abs. 2 Übereinkommen 1969). Der Ausgangspunkt war damals, dass in der Sowjetunion registrierte Schiffe ausnahmslos dem Staat gehörten und dass die Sowjetunion Zahlungsverpflichtungen auf Grund eines niederländischen Gerichtsurteils erfüllen würde, bzw. für die Vollstreckung eines niederländischen Urteils in der Sowjetunion Sorge tragen würde (Art. 16 Abs. 1 Übereinkommen 1969). Als nach 1989 die Sowjetunion zu existieren aufhörte, und Ex-Staatsschiffe in Privatbesitz bzw. Semi-Privatbesitz kamen, und gleichzeitig Zahlungsverpflichtungen nicht mehr von der Russischen Föderation als Nachfolger der Sowjetunion erfüllt wurden, gab es eine Zeit lang viele Gläubiger die in den Niederlanden Sowjet-Schiffe arrestiert haben.

Das Handelsübereinkommen von 1969 gibt es derzeit immer noch. Die Verpflichtungen unter dem Übereinkommen sind von dem heutigen Russischen Staat, so wie auch von der Ukraine übernommen worden. Es ist damit zu rechnen, dass Schiffe im russischen oder ukrainischem Staatseigentum – und das sind heute nicht viele mehr – auf Grund vom Handelsübereinkommen 1969 von Arrestmaßnahmen ausgenommen sind – unter der Voraussetzung der Russische Staat erklärt schriftlich seine Bereitschaft in einem niederländischen Gerichtsverfahren (Hauptverfahren) zu erscheinen.

7. BUNKERÖL AN BORD VON SCHIFFEN

Es ist davon auszugehen, dass Bunkeröl an Bord von Seeschiffen dem Owner des Schiffes gehören, ausgenommen das Schiff wurde verchartert und nach dem Chartervertrag gehört das Bunkeröl dem Charterer.

Unter eine Voyage Charter ist es der Owner, der sich vertraglich dazu verpflichtet hat eine Reise zu unternehmen gegen einen vertraglichen Frachtpreis. Es ist in diesem Fall der Owner, der sich ausgerechnet hat wie groß der Bunkerölverbrauch vom Ladehafen bis zum Löschhafen ist, und er hat die anfallenden Brennstoffkosten in seinem Frachtpreis einkalkuliert. Demnach ist es üblich und kann man davon ausgehen, dass das Bunkeröl an Bord eines Seeschiffes unter eine Voyage Charter dem Owner gehört und von einer Arrestmaßnahme gegen das Schiff für eine Forderung gegen den Owner miteinbetroffen ist.

Jedoch hat der Owner unter einem Time Chartervertrag die Verpflichtung die Reisen zu unternehmen, die ihm von dem Charterer auftragen werden, selbstverständlich im Einklang mit den Bedingungen und innerhalb der Reichweite des Time Chartervertrags. In diesem Fall wird es dem Owner sehr schwer fallen, Bunkerölverbrauch zu kalkulieren um dem Time Charterer in Rechnung zu stellen. Deswegen ist es im Rahmen eines Time Charters üblich, dass der Charterer das Bunkeröl bestellt und an Bord bringen lässt. Bei Anfang des Time Charters verkauft und liefert der Owner das vorhandene Bunkeröl an dem Time Charterer; umgekehrt verkauft und liefert der Time Charterer das vorhandene Bunkeröl bei Rücklieferung des Schiffes an dem Owner.

Dies führt dazu, dass für unbeglichene Forderungen gegen den Time Charterer für Lieferungen an Bord, das Bunkeröl im Eigentum des Schuldners – der Time Charterers – arretiert werden könnte.

Im allgemeinen ist zu sagen, dass niederländische Gerichte, Arrestvornahme gegen Bunkeröl, zur Absicherung einer Forderung gegen dem Time Charterer des Schiffes, gestatten. Es gibt aber einige Ausnahmen. Zum Beispiel in dem Fall „Akritas“ (Vorsitzende des Landgerichts Middelburg 4.4.1985, S&S 1985/90), wo sich erwies, daß der Bunkeröl an

Bord eines Schiffes unter Time Charter nicht dem Time Charterer gehörte, sondern dem Lieferanten des Bunkeröls auf Grund eines Eigentumsvorbehalts.

Es wird nicht oft der Fall sein, dass ein Schiffsausrüster eine Forderung wegen Lieferungen an einem Time Charterer geltend machen wird, aber für den Fall ist zu sagen, dass ein Arrestvornahme gegen Bunkeröl an Bord des vercharterten Schiffes in Frage käme.

Die Rechtslage im Falle einer Forderung gegen dem Bare Boat Charterer wurde bereits erörtert: eine Arrestvornahme gegen das Schiff wäre erlaubt, sowohl nach nationalem niederländisches Recht wie auch nach dem Brüsseler Übereinkommen von 1952, und diese Vornahme würde das vorhandene Bunkeröl miteinbeziehen.

8. SCHIFFSARREST IN DEN NIEDERLANDEN

Das Verfahren

Ein Sicherheitsarrest gegen ein Seeschiff ist in den Niederlanden nur auf Grund eines dahingehenden gerichtlichen Bescheids möglich. Man beantragt eine solche Entscheidung mittels einer Antragschrift, einzureichen beim Vorsitzenden des zuständigen Gerichts. Örtlich zuständig ist jenes Gericht, in dessen Bezirk das Schiff sich befindet, bzw. erwartet wird (Art. 728 niederl. ZPO). Es ist also nicht unbedingt erforderlich, dass das Schiff bereits eingetroffen ist, um ein zuständiges niederländisches Gericht bezeichnen zu können für den Arrestantrag.

Der Vorsitzende des örtlich zuständigen Gerichts wird auf dem Arrestantrag „ex parte“ entscheiden, das heißt, es gibt keine gesetzliche Verpflichtung oder Voraussetzung, dass der Vorsitzende des Gerichts die Antragsgegnerin hört, bevor auf dem Antrag zu entscheiden. Vorhin gab es bei den meisten niederländischen Gerichten die Möglichkeit, wenn man eine Arrestvornahme gegen sein Schiff befürchtete, beim Gericht Antrag zu stellen auf eine mündliche Verhandlung als Voraussetzung für eine gerichtliche Entscheidung zu einem Arrestantrag. Diese Möglichkeit war vom Anwalt wahrzunehmen und er hatte sich zu verpflichten seine Mandantin jegliche Information über die Verhandlung vorzuenthalten, bis zum Zeitpunkt der Arrestvornahme auf Grund eines gerichtlichen Bescheids, oder bis zum Zeitpunkt der Verweigerung eines Arresterlaubnisses vom Gericht.

Diese Möglichkeit gibt es heutzutage vor den meisten Gerichten nicht mehr.

Der Vorsitzende des Gerichts wird entscheiden also „ex parte“. Er hat den Arrestantrag nur summarisch zu prüfen (Artikel 700 Abs. 2 niederl. ZPO); wenn Arrest erlaubt wird und anschließend durchgeführt wird, hat der Arrestgegner die Möglichkeit in einem Eilverfahren vor Gericht die Aufhebung des Arrests zu beantragen. Dazu soll er vortragen und begründen können, dass die Arrestvornahme rechtswidrig ist.

Das Gericht wird relativ leicht und meistens sehr schnell zugunsten eines Arrestantrags entscheiden. Die Landgerichte in Rotterdam, Amsterdam und Middelburg, zuständig für Arrestanträge gegen Schiffe in den Häfen von Rotterdam, bzw. Amsterdam, bzw. auf der Reede von Vlissingen, sind auf Eil-Arrestanträge gegen Seeschiffe eingespielt. Nicht nur ist es möglich tagsüber in wenigen Stunden eine gerichtliche Entscheidung auf einem Arrestantrag

zu bekommen, auch abends, nachts und am Wochenende gibt es die Möglichkeit Arrestanträge in Eilsachen zu stellen.

Die Geschichten über Blitzarreste gegen Seeschiffe in den Niederlanden stimmen also: ein Arrestantrag ist in den einfacheren Angelegenheiten in 1 bis 2 Stunden fertig, eine Stunde danach dürfte das Gericht bereits entschieden haben und ist der Gerichtsvollzieher zum Schiff unterwegs mit dem Arrestprotokoll. So macht man manchmal kuriose Erfahrungen: ein Schiff das abends eintraf und nur um Bunkeröl einzunehmen, das also während der Nacht wieder auszufahren vor hatte, wurde zur Absicherung einer Forderung einer meiner Mandantinnen mitten in der Nacht arrestiert. Die Forderungsunterlagen trafen im Laufe des Abends in meiner Kanzlei ein. Gegen elf Uhr Abends ging es dann zum Vorsitzenden, der im Schlafanzug den Arrestantrag entgegen nahm, studierte und den Arresterlaubnis erteilte. Dann ging es zum Gerichtsvollzieher, der das Schiff ca. drei Stunden nach Eintreffen der Forderungsunterlagen bereits arrestierte.

Obwohl des Gesetz (Artikel 701 niederl. ZPO) dem Gericht die Möglichkeit gewährt Arresterlaubnis zu erteilen unter der Bedingung der Gestellung von Gegensicherheit, wird dies in der Praxis so gut wie nie vom Gericht angeordnet.

Der Vorsitzende des Gerichts wird, wenn er Arresterlaubnis erteilt, die Höhe der Forderung, für die Arrestvornahme erlaubt wird vorläufig bestimmen. Es ist allgemein akzeptiert, dass diese Summe um 30 % höher liegt als die Hauptsumme der eigentliche Forderung. Die zusätzliche 30 % werden gestattet für anfallende Zinsen und (Gerichts)kosten. Der Vorsitzende wird des weiteren im Arrestentschluss den Termin für Einklagung der Forderung im Hauptverfahren bestimmen. Die Mindestfrist beträgt 8 Tage (Artikel 700 Abs. 3 niederl. ZPO). Im Falle eines Arrestantrags gegen ein ausländisches Schiff wird meistens auf Antrag des Arrestantragstellers eine Frist von 1 bis 3 Monaten vom Gericht bestimmt.

Diese Frist ist unbedingt einzuhalten. Sie kann aber auf Antrag des Arrestantragstellers nachher vom Gericht erweitert werden (Artikel 700 Abs. 3 niederl. ZPO). Wird nicht im Hauptverfahren verklagt innerhalb der bestimmten Frist, bzw. innerhalb der vom Gericht erweiterten Frist, hat dies zur Folge das der Arrest „de iure“ (automatisch) erlöscht (Artikel 700 Abs. 3 niederl. ZPO).

Es ist des weiteren darauf zu achten, dass der Arrestprotokoll, der die Arrestvornahme vom Gerichtsvollzieher bezeugt, innerhalb von acht Tagen nach Arrestvornahme dem Arrestgegner zugestellt wird. Nicht-Einhaltung dieser Frist bewirkt ebenfalls die Erlöschung des Arrests de iure (Artikel 565 Abs. 3 niederl. ZPO.) Schließlich ist im Falle einer Arrestvornahme gegen ein im niederländischen Schiffsregister eingetragenes Schiff darauf zu achten, dass der Arrest im Schiffsregister eingetragen wird (Artikel 566 Abs. 1 niederl. ZPO). In Artikel 566 Abs. 3 niederl. ZPO ist bestimmt des Eintragung eines Arrests gegen einem niederländischen Schiff im Schiffsregister zur Folge hat, dass eine Veräußerung des Schiffes erfolgt nach Eintragung des Arrests im Schiffsregister dem Arrestpartei gegenüber unwirksam ist. Im Falle einer Arrestvornahme gegen ein ausländisches Schiff (also nicht eingetragen im niederländischen Schiffsregister) hat der Arrest selbst bereits zur Folge das eine Veräußerung nach Arrestvornahme dem Arrestpartei gegenüber unwirksam ist (Artikel 567 niederl. ZPO).

Es ist nicht erforderlich bei Arrestvornahme außerhalb von Rotterdam ein örtlich ansässiger Rechtsanwalt zu beauftragen. Die Anwälte meiner Firma sind vor sämtliche Landgerichten und Berufungsgerichten in den Niederlanden zugelassen und vor Gericht außerhalb Rotterdam ist nur eine Einführung eines örtlichen Gerichtskorrespondenten erforderlich.

Wie bereits erwähnt können auch Schiffe auf dem Weg nach oder abgefahren aus Antwerpen in den Niederlanden arrestiert werden, und zwar auf der Reede von Vlissingen, wenn das Schiff die Reede passiert.

9. INTERNATIONALES PRIVATRECHT UND SCHIFFSGLÄUBIGERRECHT

Wenn ein Sicherheitsarrest gegen ein Seeschiff vorgenommen ist, kann man vorerst nur abwarten wie der Owner auf dem Arrest reagieren wird. Erfahrungsgemäss wird ist ziemlich oft vorkommen, dass die Arrestvornahme entweder zur Zahlung der Forderung führt. Sehr oft hat der Owner vor, das arrestierte Schiff weiter einzusetzen, und damit das Schiff von Arrest befreit wird, hat der Owner die Wahl entweder die Forderung zu zahlen, oder eine alternative Sicherheit zu leisten. Streng genommen könnte eine Prozessgarantie (in Form einer Bankbürgschaft) ausreichen. Der Schiffsausrüster käme mit einer Prozessgarantie relativ ungünstig weg. Die Verpflichtung der Bürge unter Garantie Zahlung zu leisten ist u.a. unter der Bedingung, dass die Zahlungsverpflichtung auf ein Gerichtsurteil basiert. Dies ist für den Schiffsausrüster nachteilig, weil seine Forderung selbst nur in ganz seltenen Fällen Anlass gibt zu einem Rechtsstreit. Mehrheitlich wird eine Forderung unbestritten bleiben, und da wäre eine Verpflichtung zuerst ein Gerichtsurteil zu erwirken um anschließend Zahlungsanspruch unter der Prozessgarantie zu erheben, für den Schiffsausrüster nur ungünstig. Um dies zu vermeiden, lässt sich im Allgemeinen empfehlen eine Prozessgarantie zur Aufhebung eines Schiffsarrests nicht zu akzeptieren.

Beharrt der Owner auf das Angebot einer Prozessgarantie zur Aufhebung eines Arrests, könnte der Owner als nächster Schritt ein Bescheid vom Gericht beantragen, dass der arrestierende Schiffsausrüster sich mit einer Prozessgarantie zufrieden stellen lassen muss. Der Owner hat einen solchen Bescheid zu fordern in einem Eilverfahren vor dem Vorsitzenden des Gerichts, der vorhin Arresterlaubnis erteilt hat. Der Owner wird dabei das Gericht an seiner Seite finden. Nach ständiger Rechtsprechung ist ein Arrest aufzuheben gegen eine gleichwertige alternative Sicherheitsstellung, und eine Prozessgarantie könnte als Solche betrachtet werden. Ich meine aber, dass einem solchen Fall, wo die Forderung des Schiffsausrüsters unbestritten bleibt, jedoch der Owner ein Spiel treibt in dem er der Schiffsausrüster mit einem Angebot einer Prozessgarantie in ein Hauptverfahren zwingt, die richtige Antwort des Schiffsausrüster sein sollte, dass er im Eilverfahren eingeleitet vom Owner eine Widerklage gegen den Owner einbringt auf Zahlung der unbestrittenen Forderung. Wenn im Rahmen dieser Widerklage die Forderung immer noch unbestritten bleibt, ist damit zu rechnen, dass das angerufene Gericht die Forderung des Schiffsausrüsters in der Widerklage stattgeben wird. Es wäre eine Taktik, die dazu führen

würde, das der Owner letztendlich auf ein Urteil in einem Widerklage-Eilverfahren doch noch Zahlung zu leisten hat, und das Spiel, der Schiffsausrüster in ein Hauptverfahren zu zwingen, zu Ende geht.

Die alternative zu einer Prozessgarantie, wäre eine Abrufgarantie oder „on demand“-Garantie. Diese Garantie beinhaltet eine befristete Zahlungsverpflichtung der Bürge. Der Bürge wird aber vom Schuldner eine Gegenleistung verlangen. Im Falle einer Bank als Bürge wird die Bank ein Deposito des schuldigen Betrags unter der Abrufgarantie verlangen. Es hat in den meisten Fällen für einen Schuldner wenig Sinn sich Mühe zu nehmen eine Abrufgarantie zu veranlassen. Er kommt oftmals günstiger weg, gleich Zahlung zur Aufhebung eines Arrests zu leisten.

Erfahrungsgemäss führen die meisten Sicherheitsarreste gegen Seeschiffe zur Absicherung von Forderungen von Schiffsausrüster, zumindest in den Niederlanden, zu Zahlung der Forderung.

Es kann aber auch sein, dass der Owner dermaßen überschuldet ist, dass er (bzw. die finanzierende Bank) nicht mehr dazu bereit ist, bzw. nicht in der Lage ist, die Forderung zu zahlen um Aufhebung eines Arrests zu bewirken. Meistens ist der Schiffsausrüster in einem solchem Fall nicht der einzige Gläubiger eines solchen Owners. Oftmals wird ein Schiff dann von vielen Gläubigern arrestiert, zwangsversteigert und ist der Versteigerungserlös zu verteilen zwischen jene Gläubiger, die vor Versteigerungsdatum einen Sicherheitsarrest gegen das Schiff vorgenommen haben.

Im Falle von mehreren Arrestvornahmen verschiedener Gläubigern, tritt die Problematik des Ranges und der Privilegien der sog. Teilhaber-Forderungen in den Vordergrund. Obwohl dieses Thema ziemlich kompliziert ist, möchte ich zur besseren Verständnis doch einige kurze Bemerkungen machen, was die Rechtslage des Schiffsausrüsters anbelangt.

Zuerst ist zu bemerken, dass es das internationale Abkommen „International Convention for the Unification of certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, verabschiedet in Brüssel am 10.4.1926, gibt. In deutsch hört dieses Abkommen auf dem Namen „Internationales Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken“. Die

englische Fassung dieses Übereinkommens, sowie eine Übersicht der Beitrittsstaaten, ist diesem Vortrag beigelegt. Unter diesem Abkommen ist die Forderung des Schiffsausrüsters für gelieferte Ausrüstungsgegenstände als „maritime lien“ hoch privilegiert sind. Ich verweise auf Art. 2 Abs. 5 des Übereinkommens 1926:

Art 2: „the following give rise to a maritime lien on a vessel, on the freight for the voyage during which the claim giving rise to the lien arises, and on the accessories of the vessel and freight accrued since the commencement of the voyage:“

Abs. 5: claims resulting from contracts entered into or acts done by the master.. where such contracts are acts are necessary for the preservation of the vessel or the continuation of its voyage, whether the master is or is not at the same time owner of the vessel, and whether the claim is his own or that of ship chandlers, repairers, lenders or other contractual creditors“.

Weder die Niederlanden, noch Deutschland, die USA und Großbritannien sind diesem Übereinkommen beigetreten. Es gibt eine „Neuaufgabe“ dieses Übereinkommens, verabschiedet in Brüssel am 27.5.1967, das „Internationale Übereinkommen über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken“ 1967. In diesem Übereinkommen ist aber die Forderung eines Schiffsausrüsters nicht mehr als „maritime lien“ stipuliert. Deutschland ist diesem Übereinkommen beigetreten, die Niederlande nicht, aber weil es für den Schiffsausrüster unerheblich ist, werde ich mich mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht weiter befassen.

Die Problematik des Ranges und der Privilegien der sog. Teilhaber-Forderungen lässt sich also in den Niederlanden nicht an Hand internationale Abkommen aufklären, aus dem einfachen Grund, dass die Niederlande relevante Abkommen nicht beigetreten ist.

Die Problematik soll stattdessen an hand nationalen Rechts aufgeklärt werden. Zuerst ist dann aufzuklären and hand von welchem nationalen Recht. Ich habe bereits das IPR-Gesetz vom 18.3.1993 erwähnt. In Artikel 3 dieses IPR-Gesetzes ist folgendes bestimmt.

Absatz 1: „wenn in den Niederlanden den Versteigerungsertrag eines registrierten Schiffes zu verteilen ist, ist an Hand des Rechts, das auf die geltend gemachte Forderung anwendbar ist, die Existenz und Umfang dieser Forderung festzustellen“

Einfacher gesagt: das auf die Forderung anwendbare Recht ist maßgebend für Existenz und Umfang der geltend gemachte Forderung.

Absatz 2: „ob die in Absatz 1 gemeinte Forderung privilegiert ist, und die Reichweite, den Rang und die Folgen der privilegierten Beschaffenheit der Forderung, wird entschieden an hand des Registrationsrechts des Schiffes zum Zeitpunkt der Vollstreckungsanfang des Schiffes. Nur die Forderungen, die auch nach niederländischem Recht einen höheren Rang als das Hypothekrecht haben, sind höher als Hypothek privilegiert.“

Absatz 3: „Ist eine Forderung nach dem darauf anwendbaren Recht nicht privilegiert, ist sie im Rahmen der Verteilung der Ertragssumme als nicht privilegiert zu betrachten“.

Einfacher gesagt geht aus Absatz 2 und 3 hervor, dass:

- a) nach dem Registrationsrechts des versteigerten Schiffes den Rang einer Forderung festzustellen ist
- b) in soweit nach dem Registrationsrecht des Schiffes eine Forderung höher privilegiert ist als Hypothek, wird dies in den Niederlanden nur anerkannt, wenn die Forderung auch nach niederländischem Recht höher als Hypothek privilegiert ist
- c) ist eine Forderung nach dem darauf anwendbaren Recht überhaupt nicht privilegiert, kommt diese Forderung kein privilegierte Beschaffenheit im Rahmen der Verteilung zu.

Im Falle der Vollstreckung in ein Seeschiff registriert außerhalb der Niederlanden, ist es wahrscheinlich, dass niederländisches Recht nicht oder nur eingeschränkt relevant ist. An erster Stelle ist das Recht des Registrationsstaates des versteigerten Schiffes relevant.

Im Falle der Vollstreckung in ein Seeschiff registriert in den Niederlanden ist der Rang der Forderungen nach niederländischem Recht wie folgt:

- 1) an erster Stelle sind die Kosten der Vollstreckung, der Bewachung während dieser Vollstreckung und des Verkaufs, sowie die Kosten der gerichtlichen Rangfestsetzung und Verteilung des Erlöses zu befriedigen (Artikel 8:210 Abs. 1 NBGB), sowie im Falle des Verkaufs eines gestrandeten, abgetakelten oder gesunkenen Seeschiffs die Kosten der Wrackbeseitigung entstanden bei den Behörden (Artikel 8:210 Abs. 2 NBGB);

- 2) an zweiter Stelle sind zu befriedigen Kosten, die nach der Pfändung des Schiffes zum Erhalt des Schiffes entstanden sind, einschließlich der Aufwendungen für Reparaturen, die zum Erhalt des Schiffes unentbehrlich waren (Artikel 211 Abs. 1 NBGB).
- 3) An dritter Stelle sind zu befriedigen die Forderungen, die aus Arbeitsverträgen des Kapitäns oder der Schiffsbesatzung entstanden sind, mit der Maßgabe, dass die Forderungen in bezug auf Lohn, Gehalt oder Vergütungen nur bis zu dem Betrag bevorrechtigt sind, der für einen Zeitraum von zwölf Monaten geschuldet wird (Artikel 211 Abs. 2 NBGB)
- 4) An vierter Stelle sind zu befriedigen die Forderungen auf Grund einer Hilfeleistung sowie wegen des Beitrags des Schiffes zu einer großen Haverei (Artikel 211 Abs. 3 NBGB).
- 5) An fünfter Stelle ist zu befriedigen die Forderung aus Darlehen abgesichert mit Hypothek (Artikel 3:260 NBGB)
- 6) An sechster Stelle, vor allen anderen Forderungen denen gesetzlich ein vorzugsrecht zuerkannt wird, jedoch nach den in Artikel 211 genannten bevorrechtigten Forderungen, nach den hypothekarischen Forderungen und nach der Forderung eines Pfandgläubigers sind zu befriedigen die Forderungen auf Grund eines Vertrags mit dem Reeder oder dem Bare Boat Charterer und die der Inbetriebnahme oder Inbetriebhaltung des Schiffes dienen sowie Forderungen aus Transportverträgen mit dem Schiff (Artikel 8:217 Abs. 1a NBGB).

Es ist die sechste Kategorie – Forderungen auf Grund eines Vertrags mit dem Reeder oder Bare Boat Charterer, die der Inbetriebnahme oder –haltung des Schiffes dienen - zu der die Forderung eines Schiffsausrüsters gehört.

Aus Obigem wird klar, dass im Falle der Vollstreckung in einem niederländischen Seeschiff, der Schiffsausrüster keine überspannte Erwartung haben soll, dass aus dem Verkaufserlös seine Forderung befriedigt wird. Oftmals reicht der Erlös nicht mal aus um die Forderungen gemeint in Artikel 8:211 NBGB zu befriedigen, bzw. die Forderung der Hypothekbank. Ähnlich packen oftmals die Versteigerungen ausländischer Schiffe aus.

10. FAZIT

Zusammenfassend möchte ich darauf hinweisen, dass der Schiffsausrüster geraten werden soll, seine Ausrüsterverträge gut zu dokumentieren, damit nachher keine Unstimmigkeiten über den Vertragsinhalt bzw. Identität der Vertragsparteigen entstehen.

Zweitens ist dringend zu raten, Arrestmaßnahmen zur Absicherung bzw. Eintreibung einer unbeglichenen Forderung nicht allzu lange vor sich hinzuschieben. Je länger man wartet desto größer sind die Risiken dass Arrestmaßnahmen in ein Fiasko münden

Zum Abschluss ein Wort zur Beruhigung: nach meiner Erfahrung ist die Voraussicht eine Forderung des Schiffsausrüsters mittels Arrestvornahme in den Niederlanden einzutreiben – unter der Voraussetzung man ist rechtzeitig dabei – durchaus günstig.

Kontakt:

Smallegange, Van Dam & Van der Stelt Rechtsanwalte

Richard L. Latten

Hausanschrift: Boompjes 548 (NL 3011 XZ) Rotterdam

Postanschrift: Postfach 664 (NL 3000 AR) Rotterdam

Fax: 00-31-10-4124772

Telefon: 00-31-10-2010070

E-mail: latten@sdslaw.nl

Internet: www.sdslaw.nl

