

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Burchardstr. 24 • 20095 Hamburg • Tel.: 040-35097-0 • Fax: 040-35097-211 • E-Mail: info@seerecht.de • www.seerecht.de

Bundesministerium der Justiz
Referat RA4 – Zwangsvollstreckung; Zwangsversteigerung
Mohrenstraße 37
10117 Berlin

Per Email:

RA4@bmj.bund.de

Hamburg, 25.04.2022

UNCITRAL – Zwangsversteigerung von Schiffen

**hier: Stellungnahme zum sechsten Entwurf des Übereinkommens vom 4. März 2022
(A/CN.9/1108)**

Schreiben des BMJV vom 8. April 2022

Sehr geehrter Herr Dr. Schernitzky,
sehr geehrte Frau Anton,
sehr geehrte Damen und Herren,

wie bedanken uns für Ihr E-Mail-Schreiben vom 8. April 2022 nebst Anhängen bestehend aus

- Draft convention on the international effects of judicial sales of ships;
- Report of Working Group VI (Judicial Sale of Ships) on the work of its fortieth session (New York, 7-11 February 2022);
- Vergleichsfassung des BMJV zwischen fünftem Entwurf und sechstem Entwurf des Übereinkommens.

Ihrer freundlichen Einladung zur Stellungnahme bis zum 25. April 2022 kommen wir sehr gerne für den Deutschen Verein für Internationales Seerecht e.V. (DVIS) wie folgt nach:

Wir hatten in unserer letzten Stellungnahme vom 30. Oktober 2019 verdeutlicht, dass wir es für zwingend erforderlich ansehen, hier im Gegensatz zu einem unverbindlichen Modellgesetz eine Konvention anzustreben. Nur so kann der Sinn und Zweck des Übereinkommens, ein international anzuerkennender lastenfreier Eigentumserwerb bei Zwangsversteigerungen, erreicht werden. Mit Erleichterung nehmen wir daher nun zur Kenntnis,

dass dies von der UNCITRAL-Arbeitsgruppe auch so gesehen und bewertet wurde, in der ja auch Vertreter der EU-Kommission aktiv mitgewirkt haben. Wir hoffen sehr, dass damit auch auf EU-Kommissions-Ebene keine weiteren Bedenken gegen eine "Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships" mehr bestehen. Gerade Deutschland als einer der bedeutendsten Schifffahrtsstandorte in der EU, insbesondere nach dem Brexit, sollte eine Interesse daran haben, seinen Rechtsstandort international auch im Bereich der maritimen Wirtschaft zu stärken. Die hier angestrebte internationale Regelung zur Anerkennung von zwangsversteigerten Schiffen und die weitere engagierte Unterstützung des Übereinkommens wären ein wichtiges Signal.

Zur Präambel des Konventionsentwurfs ist anzumerken, dass im anglo-amerikanischen Rechtskreis der Begriff „maritime claims“, ins Deutsche übersetzt „Seeforderungen“, rechtlich für bestimmte Kategorien von Forderungen reserviert ist und daher nach unserer Auffassung den Anwendungsbereich des Übereinkommens zu sehr einschränken könnte. Da die Verwertung aller Arten von Forderungen im Wege einer Zwangsversteigerung von Schiffen von dem Anwendungsbereich des Übereinkommens erfasst sein sollte, würden wir es begrüßen, dass hier klargestellt wird, dass die Zwangsversteigerung von Schiffen durchaus auch der Befriedigung von anderen Forderungen als ausschließlich Seeforderungen dient. So können auch nicht ausschließlich Seeforderungen, die gerichtlich tituliert wurden, mittels einer Zwangsversteigerung durch Verwertung eines Seeschiffs befriedigt werden. Es würde dafür vermutlich ausreichen, wenn der Begriff „maritime“ in der Präambel an der entsprechenden Stelle gestrichen wird.

Wir begrüßen weiter, dass der lastenfreie Eigentumserwerb in Form eines Zertifikats nach Abschluss der Zwangsversteigerung dokumentiert werden soll. Auch hier hatten wir bereits in einer früheren Stellungnahme (siehe hierzu unsere Stellungnahme vom 2. Mai 2019) deutlich gemacht, dass ein Musterzertifikat Bestandteil der Konvention werden sollte. Dem Erwerber wird mit diesem Zertifikat nicht nur die weitere registertechnische Behandlung des Schiffes erleichtert, es dient auch dem Schutz vor weiteren Zwangsmaßnahmen mittels eines Arrests für dieselben Forderungen, die bereits zum Zeitpunkt der Zwangsversteigerung bestanden haben. Dies betrifft insbesondere die Option einer Löschung der Schiffs-eintragungen im bisherigen Schiffsregister sowie auch die Unterstützung bei der Eintragung des Schiffes in einem neuen Schiffsregister. Die Arbeitsgruppe hat weiter zutreffend erkannt, dass dieses Zertifikat allein nicht zu einer Neuregistrierung des Schiffes berechtigt, sondern es hierbei auch auf die nationalen Vorschriften des jeweiligen Registerstaates hinsichtlich der Anforderung an eine Registrierung von Schiff und neuem Eigentümer ankommt. Damit nimmt diese Konvention in angemessener Weise Rücksicht auf die weltweit teils sehr

unterschiedlichen Voraussetzungen der jeweiligen Flaggenstaaten diesbezüglich, so dass die Flaggenstaaten bei Ratifikation dieser Konvention an ihren nationalen registerrechtlichen Vorschriften festhalten können, mit dem Zertifikat aber ein weiteres Dokument vorliegt zur Bescheinigung des lastenfreien Eigentumserwerbs durch den im Zertifikat genannten Erwerber (Purchaser). Dies ist nach unserer Einschätzung eine wichtige Voraussetzung, damit das beabsichtigte Übereinkommen von möglichst vielen Staaten ratifiziert werden und so das Ziel einer Rechtsvereinheitlichung hinsichtlich der Anerkennung der Zwangsversteigerung von Schiffen überhaupt erreicht werden kann.

Wir hatten bereits darauf hingewiesen, dass der DVIS im Rahmen seiner CMI-Mitgliedschaft bei der Entwicklung des ursprünglich „Beijing-Entwurf“ genannten Konventionstextes mitgewirkt hatte und in dieser Rolle auch Einblick in die unterschiedlichen Jurisdiktionen und die jeweiligen Registrierungsvoraussetzungen gewinnen konnte. Es war dabei sehr früh deutlich geworden, dass ein zu starker Eingriff in die nationalen Rechtsvorschriften, insbesondere die prozessualen Regelungen zu Zwangsversteigerungen, nicht zielführend sein würde bzw. anders formuliert es äußerst unwahrscheinlich gewesen wäre, international einheitliche Zwangsversteigerungsverfahren mittels einer Konvention durchzusetzen. Dies aber ist bekanntlich auch nicht das Ziel dieser Konvention, sondern sie lässt die nationalen Zwangsversteigerungsverfahrensvorschriften nahezu unberührt. Dies ist ein Aspekt der Konvention, der vermutlich von einigen (westlichen) Rechtsordnungen kritisch betrachtet werden könnte. Der DVIS sieht dies jedoch aus zweierlei Gründen weniger kritisch:

- a. Zum einen wird in Artikel 4 der Konvention die Bekanntmachung der Zwangsversteigerung sehr dezidiert geregelt. Dort werden nicht nur die Stellen genannt, an die eine Bekanntmachung zu erfolgen hat, sondern es wird auch durch Verweis auf einen Appendix 1 der Mindestinhalt der Bekanntmachung vorgegeben. An dieser Stelle greift die Konvention in das nationale Recht ein, allerdings nur dergestalt, dass nur bei Übereinstimmung mit diesen Mindestanforderungen gemäß Artikel 4 der Konvention letztendlich auch in der Konsequenz das in Artikel 5 der Konvention genannte Zertifikat ausgestellt wird. Sollte es also kein „Certificate of Judicial Sale“ nach Abschluss der Zwangsversteigerung geben, ist dies ein starkes Indiz dafür, dass diese Zwangsversteigerung in dem jeweiligen Staat, der diese Konvention ratifiziert hat, nicht in Übereinstimmung mit dieser Konvention erfolgte – entweder weil die Anforderungen an die Bekanntmachungen nicht eingehalten wurden, oder aus anderen Gründen, beispielsweise weil kein lastenfreier Erwerb sichergestellt werden konnte.

- b. Zum anderen stellt Artikel 10 der Konvention sicher, dass nicht jeder Staat quasi gezwungen wird, die Wirkung der Zwangsvollstreckung anzuerkennen, wenn diese offenkundig im Widerspruch zu Ordre-Public-Grundsätzen dieses Staates steht. Damit wird sichergestellt, dass auch weiterhin jeder Mitgliedstaat der Konvention das Recht hat, bei gravierenden Verstößen gegen die in seinem Staat anerkannten Grundsätze des Ordre Public die Anerkennung des lastenfreien Erwerbs durch Zwangsversteigerung zu verweigern. Sollten also Zweifel daran bestehen, dass es in einigen Ländern angesichts der exklusiven Jurisdiktionsklausel in Artikel 9 der Konvention keine Rechtsmittel zur Überprüfung des durchgeführten Zwangsversteigerungsverfahrens gibt, so kann dies durchaus dazu führen, dass diese fehlende rechtsstaatliche Kontrollinstanz im Staate der Zwangsversteigerung gegen den Grundsatz des Ordre Public in einem anderen Mitgliedstaat verstößt. Dabei darf auch nicht außer Acht gelassen werden, dass der in Artikel 9 festgehaltene Grundsatz *lex fori* sich lediglich auf das Zwangsversteigerungsverfahren erstreckt, nicht aber auf das Verfahren, in dem die zu verwertende Forderung tituliert wurde. Die Vorbehaltsklausel in Artikel 10 ist in Übereinstimmung mit verschiedenen anderen Konventionen und Verordnungen, beispielsweise sei hier auf die Brüssel-I-Verordnung (EU) Nr. 44/2001 vom 22. Dezember 2000, jetzt Brüssel-I a-Verordnung (EU) Nr. 1215/2012, hingewiesen, restriktiv anzuwenden. Dies wird durch die Formulierung „*manifestly contrary to the public policy*“, die offenkundig aus den zuvor zitierten Verordnungen übernommen wurde, aus Sicht des DVIS hinreichend sichergestellt.

Schließlich begrüßt der DVIS es ausdrücklich, dass die Konvention auch den modernen Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung Rechnung trägt und sich zudem der Veröffentlichungsmöglichkeiten der International Maritime Organisation (IMO) bedient, dass die IMO als Repositorium (Repository) sowohl für die Zwangsversteigerungsbekanntmachung nach Artikel 4, als auch des nach Abschluss ausgestellten Zertifikats nach Artikel 5 zur Verfügung steht. In der Seeschifffahrt wie in anderen Wirtschaftszweigen schreitet die Digitalisierung und die Nutzung von öffentlichen Datenbanken und Registern stark voran. Wir sehen dadurch eine Entwicklung zur Transparenz mit Blick auf Schiffe, ihren technischen Zustand, ihre Beschäftigung, ihren Aufenthaltsort, ihre Eigentumsverhältnisse und ihre Bereederung etc. in einem nie zuvor dagewesenen Ausmaß, welches es quasi jedem Interessierten ermöglicht, sich ein relativ genaues Bild diesbezüglich zu machen. Da erscheint es sinnvoll, wenn dies um Informationen erweitert wird, die den Zwangsverkauf eines Seeschiffs betreffen. Diese quasi öffentliche Bekanntmachung und Umsetzung auf einer Plattform der IMO dürfte aus Sicht des DVIS zu einer hohen Transparenz führen und sowohl Gläubiger als auch Erwerber von

Schiffen schützen. Eine Parallele zum deutschen elektronischen Schutzschriftenregister drängt sich hier auf. Gerade hierin liegt eine große Chance des Übereinkommens, über Staatsgrenzen hinweg eine möglichst reibungslose und relativ zügige Umsetzung einer Zwangsvollstreckung sicherzustellen. Wünschenswert aus Sicht des DVIS wäre es, wenn die deutschen Rechtsvorschriften hinsichtlich der Schiffsregistrierung und der Digitalisierung der deutschen Schiffsregister zügigst diesem international bereits bekannten und bei vielen Registern bereits etablierten Standard angepasst werden. Im Moment ist die Situation noch so, dass in den international führenden, großen Schiffsregistern bereits verstärkt und teils fast ausschließlich digital gearbeitet wird, während in Deutschland noch das alte Prinzip des papiergestützten Schiffsregisters vorherrscht. Die hohe Qualität der in Deutschland angebotenen Rechtsdienstleistungen darf aus Sicht des DVIS nicht durch mangelnde Investitionen in die und fehlende Bereitschaft zur Digitalisierung und Modernisierung der Infrastruktur abgewertet werden, was bei dem hier in Rede stehenden Thema der Löschung und Registrierung von Schiffen im deutschen Seeschiffsregister bedauerlicherweise noch immer der Fall ist.

Abschließend möchten wir uns erneut ausdrücklich beim BMJ, und hier insbesondere bei Frau Prof. Dr. Beate Czerwenka, die den Vorsitz der UNCITRAL-Arbeitsgruppe VI während der Verhandlungen über diesen Konventionsentwurf innehatte, bedanken. Unter anderem über die Mitgliedschaft des DVIS im CMI sind eine Vielzahl von positiven Rückmeldungen an uns herangetragen worden, was für die hohe Einsatzbereitschaft und qualitativ außergewöhnlich gute Arbeit spricht. Wir wären dankbar, wenn Ihr Haus die abschließende Entwicklung bzw. Verabschiedung und anschließend den ebenso wichtigen Prozess der Ratifizierung und Implementierung des Übereinkommens weiterhin so engagiert begleiten und uns über den weiteren Verlauf wie bisher informiert halten könnte.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT



Tilo Wallrabenstein
(Geschäftsführer)