

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Burchardstraße 24, 20095 Hamburg Telefon: 040/350 97-0 Telefax: 040/350 97-211 E-Mail: Info@Seerecht.de www.Seerecht.de

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz
Frau Prof. Dr. Beate Czerwenka, LL.M.
Referat R A 4
Mohrenstraße 37
10117 Berlin

Hamburg, den 30. Oktober 2019

UNCITRAL-Vorhaben zum Thema „Zwangsversteigerung von Schiffen“

Hier:

**Stellungnahme zur Vorbereitung der 36. Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe VI
in Wien vom 18. bis 22. November 2019;
Schreiben des BMJV vom 4. Oktober 2019**

Sehr geehrte Frau Prof. Czerwenka,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns herzlich für Ihr Schreiben vom 4. Oktober 2019 samt Anhängen und Ihre freundliche Einladung zur Stellungnahme zum überarbeiteten Regelungsentwurf bis zum 30. Oktober 2019. Sehr gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, für den Deutschen Verein für Internationales Seerecht e.V. (DVIS) zum Regelungsentwurf und insbesondere den noch gründlich zu diskutierenden maßgeblichen Fragen wie folgt Stellung zu nehmen:

Die beigefügte erste Überarbeitung des sog. Beijing-Entwurfs des Comité Maritime International (CMI) für ein internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung und gegenseitigen Anerkennung von Regelungen über die Wirkungen der Veräußerung eines Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung durch das Sekretariat der UNCITRAL in Folge der letzten Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe vom 13. bis 17. Mai 2019 folgt dem Ansatz nach der Abfassung eines internationalen Übereinkommens zur Thematik. Der DVIS erkennt an, dass sich die Verfasser der ersten Überarbeitung des Beijing-Entwurfs mit großer Akribie in die anspruchsvolle Materie eingearbeitet und einen sorgfältig formulierten Entwurf vorgelegt haben, was der DVIS auch sehr begrüßt. Wie Sie in Ihrem Begleitschreiben betonen, gab es offenkundig eine rege Diskussion im Rahmen der Sitzung, deren vorläufiger Stand in diesem Entwurf wiedergegeben wird. Dem englischen Originalentwurf (Identifikationsnummer A/CN.9/WG.VI/WP.84) kann sowohl anhand der Vorbemerkung als auch den insgesamt 55 Fußnoten sehr anschaulich entnommen werden, an welchen teilweise zentralen Fragen derzeit noch weiterer Diskussionsbedarf besteht. Sie haben hierzu vier zentrale Punkte hervorgehoben, zu denen wir aus Sicht des DVIS (gerade auch vor dem Hintergrund unserer letzten Stellungnahme zur Thematik vom 2. Mai 2019, auf deren Inhalt wir ansonsten erneut Bezug nehmen) wie folgt kurz Stellung nehmen möchten:

1. **Übereinkommen oder Modelgesetz?**

Diese Frage lässt sich aus Sicht des DVIS ganz eindeutig nur dahingehend beantworten, dass allein ein internationales Übereinkommen zur Thematik dem erwünschten Zweck der internationalen Rechtsvereinheitlichung in diesem Bereich angemessen und zielführend dienen würde. Das CMI hat sich vor mehr als zehn Jahren dieser Thematik angenommen mit dem Ziel, international eine (soweit wie möglich) einheitliche Anerkennung von Zwangsversteigerungen von Seeschiffen zu erreichen. Eine internationale Rechtsvereinheitlichung in diesem Bereich lässt sich aber nur dann erreichen, wenn sich die Staaten auf verbindliche Rahmenbedingungen zum lastenfreien Eigentumserwerb bei Zwangsversteigerungen von Seeschiffen einigen. Eine rechtsvereinheitlichende Umsetzung und Verbindlichkeit kann aus Sicht des DVIS daher nur mittels eines (von möglichst vielen Staaten ratifizierten) internationalen Übereinkommens in diesem Bereich erreicht werden und nicht durch ein (unverbindliches) Modellgesetz. Letzteres würde, so unsere Befürchtung, nicht zum gewünschten Erfolg führen und das jetzige Dilemma bei der Anerkennung eines lastenfreien Erwerbs eines Seeschiffs durch Zwangsversteigerung nur verstetigen. Auch die Vergangenheit hat gezeigt, dass Modellgesetze kein erfolgreiches Instrument sind, um eine verbindliche einheitliche rechtssichere Situation herbeizuführen und die internationale Rechtsvereinheitlichung effektiv zu fördern. Gerade beim Thema der Anerkennung eines lastenfreien Eigentumserwerbs durch Zwangsversteigerung, das praktische Auswirkungen auf den Einsatz und den Wert von Seeschiffen hat, ist ein internationales Übereinkommen nach Einschätzung des DVIS die einzig richtige bzw. zielführende Option.

2. **Räumlicher Anwendungsbereich**

Hinsichtlich des räumlichen Anwendungsbereiches des Regelwerkes wäre es nach Einschätzung des DVIS zum Erreichen der o.g. Ziele zwar wünschenswert, wenn dieser möglichst weltweit bestehen könnte, doch erscheint uns eine Beschränkung des Anwendungsbereiches auf die (jeweiligen) Vertragsstaaten des Übereinkommens realistischer zu sein. Der Wortlaut der Konvention muss allerdings unbedingt für möglichst viele Staaten, insbesondere auch solche mit geografischen Zugängen zum Meer, in denen Schiffe zwangsveräußert werden können, akzeptabel sein, damit dieses Ziel erreicht wird bzw. möglichst rasch erreicht werden kann.

3. **„Clean Title“**

Ein entscheidender Punkt bei der Zwangsversteigerung von Seeschiffen ist, dass dem Ersteigerer des Seeschiffes das Eigentum am Schiff frei von Belastungen („clean title“) übertragen wird. Aus der Praxis ist bekannt, dass die Zwangsversteigerung von Seeschiffen als Mittel des Eigentumserwerbs insbesondere dann genutzt wird, wenn die Vorgeschichte des Schiffes unübersichtlich ist und nur eine lastenfreie Veräußerung den weiteren Schiffsbetrieb durch einen neuen Eigner sicherstellt. Die Wirkung des Zuschlags beim Zwangsverkauf muss daher grundsätzlich zum Erlöschen der bisherigen Rechte führen. Dabei wird darauf zu achten sein, dass Gläubiger, deren Rechte von einem solchen Erlöschen betroffen sein könnten, rechtzeitig über die Zwangsversteigerung des Schiffes Kenntnis erlangen können, um sich ggf. mit ihren Ansprüchen gegen das Schiff bzw. den bisherigen Reeder/Eigentümer wenden zu können. Dies betrifft insbesondere die Position der Schiffsgläubiger, deren Rechte durch die Zwangsversteigerung erlöschen. In der Praxis dürfte dies kaum Probleme aufwerfen, da Schiffsgläubiger aufgrund ihrer starken Rechtsposition nahezu weltweit ihr Pfandrecht am Schiff durch einen Arrest des Schiffes durchsetzen können. Anders als früher ist es Gläubigern heute bekanntlich auch ohne weiteres möglich, jederzeit den Aufenthaltsort des Schiffes zu bestimmen und ggf. sogar die Reiseroute des Schiffes im Detail zu verfolgen (vgl. z.B.

www.vesseltracker.com; www.vesselfinder.com; www.marinetraffic.com). Damit haben nicht nur Schiffsgläubiger, sondern auch andere Gläubiger, die nicht durch Pfandrechte gesichert werden, die Möglichkeit sich – je nach Jurisdiktion in der sich das Schiff befindet – für oder gegen einen Schiffsarrest zu entscheiden, um ihre Forderung zu sichern.

4. Bekanntmachung

Hinsichtlich der Anforderungen an die Bekanntmachung einer Zwangsversteigerung sieht die erste Überarbeitung des Beijing-Entwurfs in Artikel 3 Abs. 1 c) vor, dass die Inhaber von Schiffsgläubigerrechten (jedenfalls) dann zu benachrichtigen sind, wenn dem Versteigerungsgericht die durch das Schiffsgläubigerrecht gesicherte Forderung mitgeteilt wurde. In Deutschland haben Gläubiger (auch Schiffsgläubiger) zudem die Möglichkeit bei einem hier registrierten Schiff nach § 870 a) Abs. 1 ZPO die Vollstreckung ihres Pfandrechts durch Eintragung einer Schiffshypothek im Schiffsregister zu besichern. Schiffsgläubiger können also auch durch Einsichtnahme in das Schiffsregister, das vor der Zwangsversteigerung eines Schiffes zu benachrichtigen ist (Artikel 3 Abs. 1 a)), von der Zwangsversteigerung erfahren. Schließlich ist der Vorschlag in Artikel 3 Abs. 4 a) und b) zu begrüßen, wonach die Bekanntmachung der Zwangsvollstreckung öffentlich zu erfolgen hat und darüber hinaus auch der in Artikel 12 genannten Verwahrstelle mitzuteilen ist. Damit dürfte hinreichender Gläubigerschutz vor einer „überraschenden“ Zwangsversteigerung eines Seeschiffes bestehen bzw. gewährleistet sein.

Der DVIS hat sich im Rahmen seiner CMI-Mitgliedschaft nicht nur an der Entwicklung des Beijing-Entwurfs intensiv beteiligt, sondern ist auch weiterhin in der International Working Group (IWG) des CMI zur Zwangsversteigerung von Seeschiffen aktiv. Die IWG des CMI zur Thematik hat zuletzt am 30. September 2019 anlässlich einer CMI-Konferenz in Mexiko getagt. Das Ergebnis der Überlegungen dieser CMI-Arbeitsgruppe zur jetzt vorliegenden ersten Überarbeitung des Beijing-Entwurfs fügen wir zu Ihrer Unterrichtung diesem Schreiben als Anlage bei.

Wir möchten uns erneut ausdrücklich sowohl bei Ihnen persönlich als auch dem BMJV insgesamt und dem UNCITRAL-Sekretariat für die bisher geleistete hervorragende Arbeit zu dieser wichtigen Thematik bedanken und stehen Ihnen für einen weiteren konstruktiven Austausch hierzu jederzeit sehr gerne zur Verfügung. Der DVIS begrüßt es zudem ausdrücklich, dass Sie sich dafür entschieden haben, unser Mitglied Herrn Rechtsanwalt Dr. Jan-Erik Pötschke als externen Sachverständigen für diese Thematik zur nächsten UNICITRAL-Sitzung im November in Wien hinzuzuziehen. Wie Sie vermutlich wissen, haben sich auch andere Nationen wie etwa China, Japan, USA, Spanien, Malta, Kroatien, Belgien und Frankreich zur Hinzuziehung externer Sachverständiger entschlossen, um die internationale Rechtsvereinheitlichung in diesem Bereich erfolgreich vorantreiben zu können.

Gerne stehen wir Ihnen für Rückfragen weiter zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT



Tilo Wallrabenstein
(Geschäftsführer)