

Der Arrest von Seeschiffen
in den Niederlanden

Die Niederlande: ein Arrestwalhalla?

Jan P. Eckoldt

DVIS Symposium
29. Oktober 2009



Wiersma Van Campen Vos
advocaten

Die Themen:

1. Das Verfahren
2. Die Zulässigkeit des Arrests
3. Die Praxis und die Theorie



1.1 Das Verfahren (I)

Der Arrest von Seeschiffen zur Sicherung einer späteren Zwangsvollstreckung (Art. 700 ff Rv und Art. 728 ff Rv)

a) Zuständigkeit:

Zuständig ist das Landgericht, in dessen Bezirk sich das Schiff befindet bzw. in dessen Bezirk das Schiff erwartet wird (Art. 700 Abs 1 Rv und Art. 728 Abs. 1 Rv).

b) Verfahren beim Gericht:

- Antrag bezieht sich auf ein bestimmtes Schiff
- lediglich summarische Prüfung des Antrages
- kein Erscheinen der Parteien

Wichtig: kein Arrestgrund wie § 917 ZPO



1.2. Das Verfahren (II)

c) Die Vollziehung des Arrests:

- Gläubiger beauftragt einen Gerichtsvollzieher
- Gerichtsvollzieher arrestiert das Schiff
- Gerichtsvollzieher unterrichtet die Hafenbehörden
- Zustellen des Arrestbefehls

d) Die Einleitung des Hauptverfahrens:

- innerhalb einer vom Gericht festgesetzten Frist
- nicht fristgerechtes Einleiten = automatische Aufhebung des Arrests (Art. 700 Abs. 3 Rv)
- Hauptverfahren = auch ein Schiedsverfahren
- Hauptverfahren = auch im Ausland



2.1 Die Zulässigkeit des Arrests (I)

Das Arrestübereinkommen 1952 (“AÜ”)

Die Prüfung (der Anwendbarkeit) des AÜ:

- führt Schiff die Flagge eines Vertragsstaates?
- Seeforderung im Sinne des Art. 1 Abs. 1 AÜ?

Art. 3 Abs. 4 AÜ:

Niederländische hM: Arrest nur, wenn Forderung gegen den **Reeder oder Bareboatcharterer**

Anders z.B. in Belgien auch Time- oder Voyagecharterer.



2.2 Die Zulässigkeit des Arrests (II)

Zwei Entscheidungen des Hoge Raads vom 12. September 1997, “Hanjin Oakland” und “Micoperi 7000”, S&S 1997, 122 und S&S 1997, 123:

- Art. 3 IPR Gesetz 1993 in Bezug auf das bei der Zwangsversteigerung von Schiffen anzuwendende Recht
- Anhand der lex causae und der lex registrationis (das Recht des Schiffsregisters) muss bestimmt werden, inwiefern das Schiff haftet (z.B. Schiffgläubigerrecht)
- Dies muss bereits in der Sicherungsphase (Arrest) geprüft werden
- Die lex fori (-)



2.3 Die Zulässigkeit des Arrests (III)

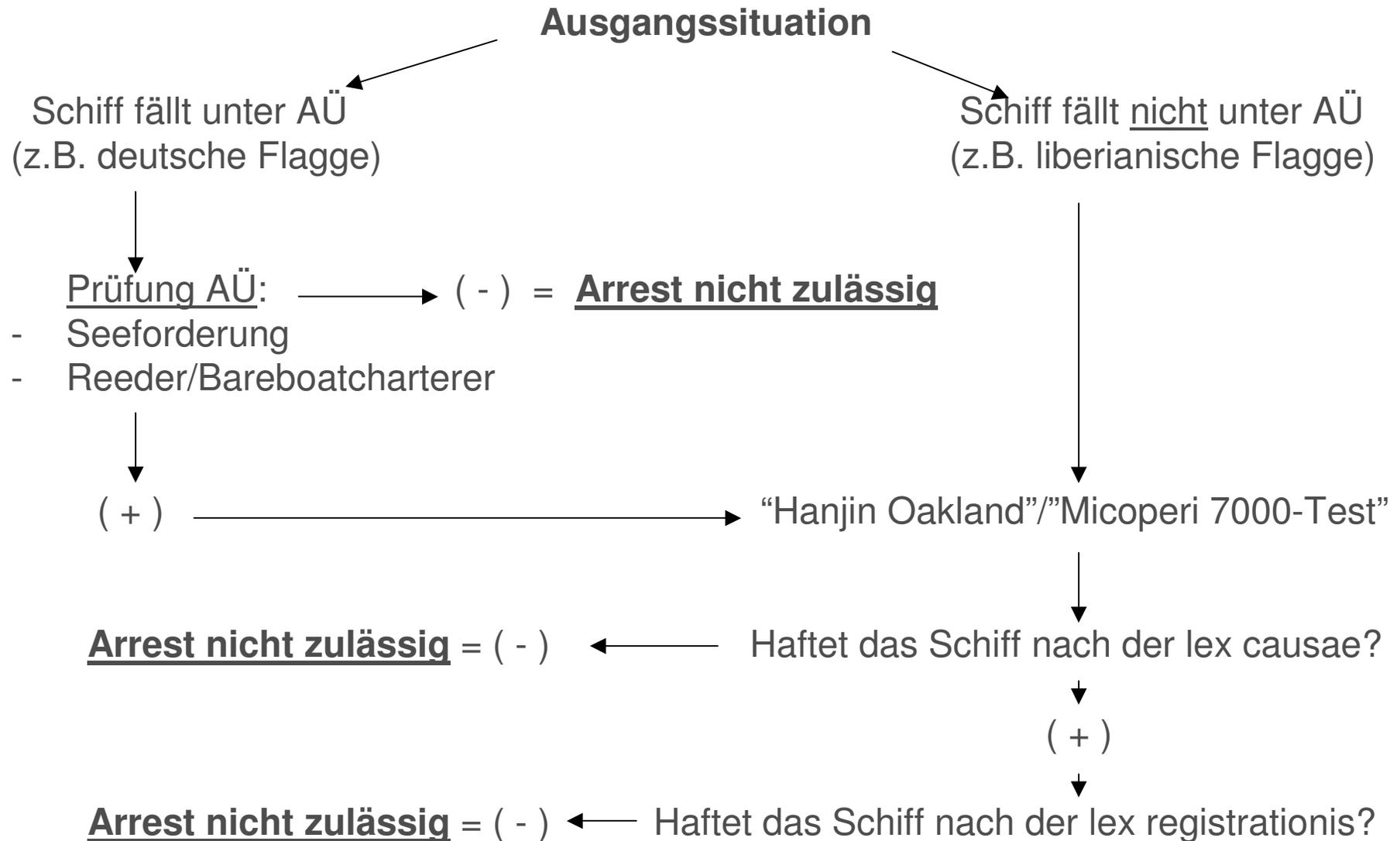
Undeutlich:

Ist der “Hanjin Oakland/Micoperi 7000-Test” auch anzuwenden, falls der Reeder der Schuldner ist?

- Landgericht Rotterdam, 13. Juni 2002, “Skaufast”, S&S 2003, 5
 - Art. 3 IPR Gesetz 1993 ist allgemein formuliert
- = sicherheitshalber in allen Fällen prüfen.



2.4 Die Zulässigkeit des Arrests (IV)



2.2 Die Zulässigkeit des Arrests (V)

Folge: Wenn möglich Schuldnerschaft des Reeder konstruieren
(z.B. Rechnungen an “Master/Owner of m/v”)

= dann kein Problem mit dem AÜ

= wahrscheinlich kein Problem mit der lex causae und der lex
registrationis, d.h. dem “Hanjin Oakland”/“Micoperi 7000-
Test”

Jedoch: Gesellschaftsrechtliche Trennung zwischen
einzelnen Gesellschaften wird strikt aufrechterhalten (z.B.
Hoge Raad, 4. Oktober 1991, “Queen Evi”, S&S 1992, 62)



3.1 Die Praxis und die Theorie (I)

- Oft keine Zeit, die Zulässigkeit des Arrests abschließend zu prüfen (Problem: ausländische Rechtsgutachten)
- Schiffe werden trotzdem arrestiert
- In der Praxis: Oft Aufhebung Arrest gegen Abgabe einer Bankbürgschaft oder eines “Rotterdam Garantie Form”
- Einstweilige Verfügung: Beantragung Aufhebung des Arrests
- Verschuldensunabhängige Risikohaftung (z.B. Hoge Raad, 13. Januar 1995, NJ 1997, 366)



3.2 Die Praxis und die Theorie (II)

Typisches Problem: Eindeutiger Anspruch gegen einen
Timecharterer

AÜ (-) und wahrscheinlich “Hanjin Oakland”/“Micoperi 7000”(-)

Problem umschiffen: Sicherheitsbeschlagnehmung des
Treibstoffvorrats

- Verfahren wie beim Schiffsarrest
- Jedoch: Vereitelung der Zwangsvollstreckung aufzeigen
- Auch nur Druckmittel: Verwahrung der Bunker?



Die Niederlande: tatsächlich ein Arrestwalhalla?

