

Schiffsarrest in Spanien und Deutschland

von Carl Lubach*

Die Arrestierung von ausländischen Schiffen ist ein nahezu in der ganzen Welt angewandtes Verfahren, um Gläubigern zur Durchsetzung ihrer Forderungen gegen zahlungsunwillige und schwer zu greifende Schuldner zu verhelfen.¹ Rechtsgrundlage für den Schiffsarrest in vielen Ländern ist zunächst das Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe vom 10. Mai 1952 (im folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet).² Eine Besonderheit dieses Übereinkommens ist, daß ihm die Überlegung zugrundeliegt, den Arrest nicht aufgrund jeder Forderung zuzulassen, weswegen Artikel 1 desselben ein Forderungskatalog enthält,³ der jedoch derart umfangreich ist (Buchstabe a-q), daß es nur wenige Ausnahmefälle gibt, die das Übereinkommen nicht erfaßt.⁴ Einen für den im internationalen Transportrecht tätigen Rechtsanwalt interessanten Anwendungsfall bietet Art. 1e), der unter anderem Schadensersatzansprüche erfaßt, welche aus einem Vertrag über die Beförderung von Gütern mit einem Schiff resultieren. Hilfreich kann die Kenntnis des Übereinkommens auch für den im Arbeitsrecht tätigen Anwalt sein, da Art. 1m) die Gehaltsforderungen der Kapitäne, Schiffsoffiziere und Besatzungsmitglieder nennt und damit diesen Personenkreis berechtigt, einen gegen den Schuldner der Hauptforderung gerichteten Schiffsarrest zu beantragen, soweit dieser gleichzeitig Schiffseigentümer oder Charterer ist. In den beiden genannten Beispielfällen kann gemäß Art. 3 Abs. 1 Satz 1 des Übereinkommens auch ein Schwesterschiff arrestiert werden.

Das Übereinkommen enthält jedoch keine Regelung des Arrestverfahrens, sondern verweist in Art. 6 auf das Recht des Vertragsstaates, in dem der Arrest vollzogen oder beantragt wird.

Unterschiede des spanischen Arrestverfahrens zum deutschen Arrestverfahren

Daher gelangt man in Deutschland zu einer Anwendung der Paragraphen 916 ff. ZPO, während der spanische Gesetzgeber die Notwendigkeit gesehen hat, für das Verfahren ein Spezialgesetz bereitzustellen: das Gesetz 2/1967 vom 8. April über den Sicherungsarrest von ausländischen Seeschiffen wegen Seeforderungen (Ley 2/1967, de 8 de abril sobre el embargo preventivo de buques extranjeros por créditos marítimos, BOE, nº 86 de 11 de abril). Interessant ist in diesem Zusammenhang die Begründung des spanischen Gesetzgebers, dem es darum ging, die bis dato auch für den Schiffsarrest geltenden Voraussetzungen des Art. 1400 LEC (1881) außer Kraft zu setzen und den Antragsteller

* MLE, Assessor, Bufete Ignacio de Ros, Barcelona

¹ vgl. Paul Smith: Ship Arrest Handbook, LLP Verlag London Hong Kong, 1997

² Dieses Übereinkommen ist von Spanien bereits am 11. Sept. 1953 und von Dtschl. im Jahre 1972 ratifiziert worden: vgl. BOE nº 5 vom 5. Jan. 1954 bzw. BGBl. 1972 II, 655. Dem Übereinkommen sind bislang 42 Staaten beigetreten.

³ Ein Abdruck des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest in Seeschiffe ist zu finden bei: Hans Jürgen Abraham, Seehandelsrecht, 4. Aufl. 1978; Heinz Prüssmann / Dieter Rabe, Seehandelsrecht, 3. Aufl. 1992

⁴ Rolf Herber, Seehandelsrecht, 1. Aufl. 1999, S. 119 nennt den Ausnahmefall des Zugriffs der geschiedenen Ehefrau des Reeders wegen ihr zustehender Unterhaltsforderungen!

von dem Erfordernis des schriftlichen Nachweises der Forderung zu entbinden, um eine dahingehendes Ungleichgewicht zu vermeiden, daß das ausländische Schiff in Spanien seiner Arrestierung entgeht, weil die Bürde der dafür zu bewältigenden Formularien zu hoch liegt, während das spanische Schiff im Ausland aufgrund eines flexibleren Rechtssystem leichter und schneller arrestiert werden kann.⁵ Dieses Gesetz dürfte eines der kürzesten spanischen Gesetze sein, denn es umfaßt lediglich drei Artikel. Art. 1 nennt die Voraussetzungen zur Erlangung des Arrestes unter Bezugnahme auf das Übereinkommen: Eine Seeforderung im Sinne des Übereinkommens und die ihr zugrundeliegenden Begleitumstände müssen vorgetragen werden und es muß die vom Richter festgesetzte Sicherheitsleistung beigebracht werden (was in der Praxis regelmäßig in Form einer Bankbürgschaft geschieht).

Mit Inkrafttreten des neuen spanischen Zivilprozeßgesetzes stellte sich die Frage, ob dadurch das Gesetz 2/1968 außer Kraft getreten ist, was jedoch zu verneinen ist, da das neue LEC keine explizite Aufhebungsbestimmung wie von Art. 2.2 Código Civil vorgesehen enthält⁶ und die beiden Gesetze vom Rang her gleichgestellt sind, das Gesetz 2/1968 jedoch das speziellere ist⁷. Mit dem neuen LEC zur Anwendung gelangt ist jedoch der Art. 738 desselben, der die Vollstreckung in das Sicherungsgut regelt.

Wie vorangehend erwähnt, richtet sich das Arrestverfahren in Deutschland nach den §§ 916 ff. ZPO, weswegen das Vorliegen von Arrestanspruch und Arrestgrund im Sinne § 294 ZPO glaubhaft zu machen sind. Das bedeutet in der Praxis, daß dem Arrestantrag Dokumente beizufügen sind, aus denen die Forderung hervorgeht, wobei deutsche Gerichte zusätzlich regelmäßig die eidesstattliche Versicherung des Antragsstellers verlangen, daß der vorgetragene Sachverhalt der Wahrheit entspricht. Erhebliches Diskussionspotential liegt in der Frage nach einem zureichenden Arrestgrund. Neben des in der Regelung des § 917 Abs. 1 ZPO verborgenen Standardproblems, ob der drohende Zugriff anderer Gläubiger einen Arrestgrund darstellt⁸, liegt in der Regelung des § 917 Abs. 2 im Hinblick auf die spezielle Natur des Arrestgegenstandes ein weiteres Problem, nämlich das der Bedeutung des Auslandsbegriffs. Sinn der Regelung war ursprünglich, dem Antragsteller eine Vollstreckung der Hauptsache außerhalb Deutschlands zu ersparen.⁹ Da jedoch seit der Einfügung des § 917 Abs. 2 S. 2 ZPO nunmehr nur noch eine Vollstreckung außerhalb der

⁵ Exposición de Motivos de la Ley 2/1967, de 8 de abril sobre el embargo preventivo de buques extranjeros por créditos marítimos, BOE, nº 86 de 11 de abril "...para el embargo prescribe el art. 6º de dicho Convenio que han de seguirse las normas de procedimientos nacionales, al exigir las españolas, por imperio del número primero del art. 1.400 de la LEC, la justificación documental del crédito, no siempre fácil de obtener, la preparación de la petición impone demoras suficientes para que el buque en que ha de objetivarse la garantía se excluya del ámbito de la jurisdicción de los Tribunales españoles, burlándose la finalidad del Convenio y haciendo de peor condición a los acreedores que actúan ante nuestros Tribunales, al no poder en ocasiones asegurar su crédito en buques extranjeros, mientras que los buques nacionales son sujetos a embargo en los puertos de otros Estados por la mayor flexibilidad de las normas procesales que se aplican."

⁶ Vielmehr ist das Gesetz 2/1967 vom 8. April über den Sicherungsarrest von ausländischen Seeschiffen wegen Seeforderungen gerade nicht im Katalog der Disposición derogatoria única des neuen spanischen Zivilprozeßgesetzes enthalten.

⁷ vgl. zu einer solchen Konstellation die Entscheidung des Tribunal Supremo vom 27. Mai 1987.

⁸ jetzt dem zustimmend der BGH in VersR 1996, 993 ff.

⁹ weswegen § 917 Abs.2 S.1 ZPO sich sinnvollerweise nur auf deutsche Urteile beziehen konnte, vgl. dazu auch die alte Fassung der Norm vor Einfügung des § 917 Abs. 2 S. 2 ZPO.

EU sowie den Beitrittsländern des Lugano Abkommens gemeint sein kann, was allerdings umstritten ist¹⁰, dürfte in den nicht seltenen Fällen, in denen der Schuldner in einem der darunterfallenden Länder Vermögen hat, das Vorliegen eines Arrestgrundes zu verneinen sein. Diese juristisch vertretbare Auffassung kann jedoch in der Praxis zu erheblichen Nachteilen für den Antragsteller führen, da, wie nicht zuletzt dieser Beitrag zeigt, das Zivilverfahrensrecht und dessen praktische Handhabung zwischen den einzelnen Ländern noch derart variiert, daß es keineswegs wirtschaftlich unerheblich ist, wo gerichtliche Hilfe in Anspruch genommen wird.¹¹

Zum Beispiel lassen sich Unterschiede im Arrestverfahren zwischen Deutschland und Spanien ausmachen, wenn man § 921 ZPO betrachtet. Während in Spanien die Entscheidung über den Arrestantrag *in auditer parte* ergeht, kann gemäß § 921 Abs. 1 ZPO die Entscheidung nach mündlicher Verhandlung ergehen. Andererseits ist gemäß § 921 Abs. 2 S. 2 ZPO die Festsetzung einer Sicherheitsleistung in Deutschland nicht zwingend erforderlich, in Spanien hingegen schon.¹²

Auswirkungen auf die Praxis

Der Praktiker, der für seinen Mandanten einen Schiffsarrest durchsetzen möchte, muß schnell und sorgfältig arbeiten, da der Aufenthalt eines zu arrestierenden Schiffes in einem europäischen Hafen häufig unter zwei Tagen liegt. Ein Arrestbeschluß läßt sich in beiden Ländern an einem Vormittag erzielen. Während der deutsche Anwalt auf seinen Mandanten einwirken wird, ihm die zum Nachweis der Forderung geeigneten Dokumente und die erwähnte eidesstattliche Versicherung zur Verfügung zu stellen, kann sich für den spanischen Anwalt, der ein Arrest für einen deutschen Mandanten erwirken will, das wohl allen Lesern bekannte Problem der Erteilung einer notariellen Prozeßvollmacht gemäß Art. 24.1; 264 1º LEC ergeben. Allerdings braucht keine wertvolle Zeit verschwendet werden, um diesem Formerfordernis gerecht zu werden, da ein derartiger Mangel im Nachhinein noch heilbar ist.¹³ Daß in Spanien stets eine Sicherheitsleistung beizubringen ist, in Deutschland diese hingegen nicht zwingend erforderlich ist, der deutsche Anwalt sie jedoch wohl stets berücksichtigen muß, da er nicht weiß, wie das Gericht entscheiden wird, ist nicht unbedingt ein Nachteil. Denn damit ist der Anwalt unter Umständen abgesichert, falls das Arrestverfahren mißlingt und der Mandant das Anwaltshonorar nicht begleicht. Ein Umstand, der für einen Schiffsarrest in Spanien spricht, liegt in der unentgeltlichen Tätigkeit der spanischen Gerichte. Auch interpretieren spanische Gerichte den Begriff des Schwesterschiffes gemäß Art. 3 Abs. 1 S. 1 des Übereinkommens wesentlich weiter und erachten auch dann den Arrest für rechtmäßig, wenn der Antragsteller den Anscheinsbeweis erbringt, daß der Schuldner der Hauptforderung und der Antragsgegner lediglich in formaler Hinsicht zwei juristische Personen darstellen, jedoch zum Beispiel vom gleichen Büro aus agieren oder diesselben natürlichen Personen hinter den

¹⁰ vgl. einerseits EuGH in TransportR 1994, 148 f., andererseits LG Hamburg in TransportR 1996, 439 ff.

¹¹ so auch: Herber (s. unter 4.), 123

¹² Art. 1 de la Ley 2/1967, de 8 de abril sobre el embargo preventivo de buques extranjeros por créditos marítimos: “El Juez exigirá en todo caso fianza en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse.”

¹³ Vgl. dazu: Urteil des spanischen Verfassungsgericht vom 20.12.1990

Gesellschaften stehen.¹⁴ Ein weiterer für die Praxis äußerst relevanter Umstand liegt darin begründet, daß jährlich etwa 70.000 Schiffe die Meerenge von Gibraltar und spanische Gewässer passieren. Zwar legen davon nicht alle in einem spanischen Hafen an, dem Autor ist jedoch bislang ein Fall bekannt, in dem das zuständige spanische Gericht die verbale Zustellung des Arrestbeschlusses durch den Kontrollturm von Tarifa, verbunden mit der Aufforderung, in den nächsten spanischen Hafen einzulaufen, für zulässig erachtet hat.

Darüber hinaus bietet der Schiffsarrest ein interessantes Betätigungsfeld internationaler anwaltlicher Kooperation. Da gemäß Art. 7 Abs. 2, 3 des Übereinkommens der Rechtsstreit in der Hauptsache auch außer Landes vor einem Gericht oder auch vor einem Schiedsgericht verhandelt werden kann, kann ein Schiffsarrest zum Beispiel in Spanien verhängt werden, um damit die Durchsetzung der vor einem deutschen Gericht geltend gemachten Forderung in der Hauptsache zu sichern.

Abschließend sei noch erwähnt, daß das Arrestübereinkommen von 1952 im Jahre 1999 neu gefaßt worden ist¹⁵, was jedoch für die Praxis in absehbarer Zeit keine Änderungen mit sich bringen wird, da die Neufassung für Kontinentaleuropa gegenüber der bestehenden Fassung kaum Unterschiede mit sich bringt und darüberhinaus ihr Inkrafttreten ungewiß ist, da dafür zunächst zehn Länder dem neuen Übereinkommen beitreten müssen.

¹⁴ doctrina sobre el “levantamiento del velo” – vgl. Entscheidungen des Tribunal Supremo (1. Saal) vom 22.2.1999 sowie vom 15.10.1997

¹⁵ International Convention on Arrest of Ships, London 1999