

DR. KAY UWE BAHNSEN · VORSTANDSVORSITZENDER

Per E-Mail: poststelle@bmjv.bund.de
Bundesministerium der Justiz
und für Verbraucherschutz
Mohrenstraße 37
10117 Berlin

SCHAARSTEINWEGSBRÜCKE 2
20459 HAMBURG
Tel: 040 – 37 85 88 11
Fax: 040 – 37 85 88 99
E-Mail: info@transportrecht.org

Büro des Vorstandsvorsitzenden
c/o RAe Blaum Dettmers Rabstein
Vorsetzen 50
20459 Hamburg
Telefon: 040-369774-0 / Fax: -10
E-Mail: hamburg@blaum.de

Hamburg, 30. Oktober 2019

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

die Gesellschaft dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Thematik des Entwurfs liegt nicht im Kernbereich des Tätigkeitsgebiets der Gesellschaft, auch wenn die in Betracht zu ziehenden Ansprüche häufig ihren Grund in transportrechtlichen Rechtsverhältnissen haben dürften. Deshalb und wegen des relativ frühen Stadiums des Entwurfs und der beschränkten Stellungnahmefrist hat der Unterzeichner davon abgesehen, ein breites Meinungsbild innerhalb der Gesellschaft einzuholen. Es seien nur einige dem Unterzeichner persönlich aufgefallene Aspekte erwähnt:

I. Art. 1 Definitions

a) In der Definition des Begriffs „Charge“ sollte das Verhältnis zu dem Begriff der „Mortgage“ klargestellt werden. Offenbar sollen die Begriffe sich nicht überschneiden, sondern Gegenbegriffe bilden. Es würde sich dann anbieten, in Art. 1 (a) einzufügen „other than a mortgage“. Auch sollten wohl Eigentums- und Miteigentumsrechte ausgeschlossen werden.

Zu eng erscheint die Formulierung „asserted against“. Da das Schiff nicht in allen Rechtsordnungen als haftendes Subjekt angesehen wird, sollte besser formuliert werden „... in respect of a ship, including ...“ Vielleicht empfiehlt es sich, dabei auch klarzustellen, dass es sich um Rechte handeln muss, die dazu berechtigen, sich wegen einer Geldforderung an dem Schiff zu befriedigen.

c) Die Definition des „Judicial sale“ sollte überdacht werden.

Wegen des öftenden Zusatzes „any other way“ besteht das allein kennzeichnende Tatbestandsmerkmal gegenwärtig darin, dass es sich um einen durch ein Gericht oder eine

andere „Authority“¹ angeordneten oder durchgeführten Verkauf handelt. Diese Definition erscheint einerseits zu weit, andererseits zu eng. Sie erscheint zu weit, weil sie eigenwirtschaftliche Schiffverkäufe durch staatliche Einrichtungen (außerhalb des Anwendungsbereichs von Art. 2 b), z. B. bei ausgemusterten Schiffen) auch dann erfasst, wenn diese nichts mit erzwungener Forderungsdurchsetzung zu tun haben. Auch in anderem Zusammenhang stehende, unter Beteiligung staatlicher Stellen stattfindende Verkäufe (z. B. Teilungsversteigerung) könnten dem jetzigen Wortlaut nach zweckwidrig einbezogen werden. Zu eng erscheint sie insofern, als eine anordnende oder durchführende Beteiligung durch staatliche Stellen nicht immer zwingend gegeben sein dürfte, nicht einmal nach deutschem Recht (etwa bei Pfandverkauf nicht eingetragener Schiffe).

Die Definition muss nur zum Ausdruck bringen, dass es um einen Verkauf geht, bei dem der Interessenkonflikt zwischen einerseits denjenigen, die Rechte in Bezug auf ein Schiff geltend machen können, und andererseits dessen Erwerber in einer bestimmten verfahrensmäßig abgesicherten Weise ausgetragen worden ist. Das macht zwar verbindliche Regeln, aber nicht unbedingt die Beteiligung staatlicher Stellen notwendig, wenn die Beteiligten alle Regeln einhalten und es darüber keinen Streit gibt. Es könnte sich empfehlen, den Begriff des Judicial sale nur nach dem Zweck (Verkauf eines Schiffs zur Befriedigung von Mortgages oder Charges) zu definieren.

Denkbar wäre auch, bereits den Begriff des Judicial Sale an die Einhaltung der Mindestregeln des Übereinkommens zu knüpfen.

d) Die Anknüpfung des Begriffs des Schiffsgläubigerrechts an die vom IPR des Verkaufslandes berufene lex rei hat zur Folge, dass der Schiffsgläubigerrechtekatalog eines Drittstaats zur Anwendung kommen kann. Das kann dazu führen, dass zusätzliche, nach anderen Rechtsordnungen (unter Einschluss des Verkaufsstaats) anerkannte Schiffsgläubigerrechte bestehen bleiben können. Jedenfalls im Verhältnis der Vertragsstaaten ist dafür keine Notwendigkeit ersichtlich. Es wäre vorzugswürdig, auch sonstige Schiffsgläubigerrechte erlöschen zu lassen.

II. Art. 2 Scope of Application

Abs. 2 ist problematisch, weil die Bestimmung ihrem jetzigen Wortlaut nach keinen Tatbestand hat, sondern von einer Rechtsfolge abhängig gemacht wird, die der des Übereinkommens widerspricht. Die Einschränkungen nach Art. 4 (2) sind offenbar nicht gemeint, sondern das Übereinkommen soll gegebenenfalls überhaupt keine Anwendung finden.

Gemeint sind offenbar solche Verkaufsformen, die nach nationalem Recht so ausgestaltet sind, dass sie Rechte bestehen lassen. Das ist aber mit dem Vereinheitlichungszweck kaum zu vereinbaren, weil den Vertragsstaaten so Tür und Tor für Abweichungen geöffnet wird.

III. Art. 3 Notice of Judicial Sale

Die Notifizierungspflicht ist von zentraler Bedeutung für die Wahrung bestehender Rechte.

¹ In der Arbeitsübersetzung mit „Stelle“ noch weiter abgeschwächt.

Am Entwurfswortlaut fällt zunächst auf, dass die Bestimmung nicht klarstellt, wer anzeigepflichtig und -fähig ist. Aus Abs. 1 c) und Abs. 2 c) könnte geschlossen werden, dass staatliche, den Verkauf anordnende oder durchführende Stellen insoweit zumindest eine Überwachungsaufgabe haben. Da Versäumnisse zu Schäden und Haftungsansprüchen führen können, sollte die Zuständigkeit klargestellt werden.

Weiter kann aus den genannten Bestimmungen entnommen werden, dass die Notifizierung sich auf registrierte (oder sonst aus dem Register ersichtliche) Rechte beschränken darf. Es stellt sich die Frage, wie in Bezug auf (insbesondere nicht eintragungsfähige) Rechte verfahren werden sollte, die zwar nicht registriert, aber den Beteiligten (z. B. dem Eigner oder dem Gläubiger) dennoch bekannt sind. Eine ähnliche Frage stellt sich mit Blick auf Abs. 5.

In Abs. 3 b) sollte einschränkend angefügt werden: „provided an acknowledgement of receipt was requested from the addressee and granted accordingly“. Es erscheint – auch mit Blick auf die Form nach Buchst. a) - nicht sachgerecht, schlichte Notifizierungen per E-Mail zuzulassen. Solche Mitteilungen werden in der Praxis oft an aus dem Internet entnommene allgemeine Adressen (z. B. „info@...“) versandt und von den Empfängern nicht zuverlässig zur Kenntnis genommen.

IV. Art. 4 Effects of judicial sale

Art. 4 Abs. 1 sollte an den Eigentumswechsel anknüpfen, nicht an den Verkauf.

Art. 4 Abs. 1 b) sollte klarstellen, dass der Verkauf unter Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens zu erfolgen hat. Das ist bei Verkäufen in Vertragsstaaten zwar ohnehin so anzunehmen, weil der – unausgesprochene – Sinn des Übereinkommens darin liegt, die Vertragsstaaten auf die Einhaltung der Übereinkommensregeln zu verpflichten. Dennoch empfiehlt sich die Klarstellung. Erforderlich erscheint sie jedenfalls, soweit eine Einbeziehung von Verkäufen in Nichtvertragsstaaten in Betracht gezogen wird.

V. Art. 6

Es stellt sich die Frage, ob die Bestimmung „shall extend to all States Parties“ wegen seiner zentralen Bedeutung noch etwas konkretisiert werden sollte.

Es besteht die Gefahr, dass Vertragsstaaten entgegenstehende, nach ihrem IPR zur Regelung von Schiffsrechten berufene Bestimmungen eines Drittstaats anwenden und auf diese Weise die Erlöschensrechtsfolge letztlich doch umgehen. Diese Gefahr besteht jedenfalls dann, wenn die Vertragsstaaten das Übereinkommen nicht so auslegen und anwenden, dass es die sonstigen Regeln des IPR verdrängt.

Die Gesellschaft würde es begrüßen, im weiteren Verlauf der Beratungen gegebenenfalls bei weiteren Anhörungen der Verbände erneut berücksichtigt zu werden.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Kay Uwe Bahnsen
- Rechtsanwalt -