

Fliegender Arrest



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Die Vollziehung eines Arrestes in ein Binnenschiff unter ausländischer Flagge, das nicht in einem deutschen Schiffsregister eingetragen ist, richtet sich nach deutschem Recht und zwar nach §§ 930 Abs. 1, 818 ZPO. § 931 ZPO findet keine Anwendung.

Die Vollziehung eines Arrestes durch Pfändung unterliegt denselben Grundsätzen wie jede andere Pfändung einer beweglichen Sache. Binnenschiffe müssen gemäß § 808 Abs. 2 ZPO im Gewahrsam des Schuldners belassen werden, wenn hierdurch die Befriedigung des Gläubigers nicht beeinträchtigt wird.

Dies ist eine gebundene Entscheidung, der Gerichtsvollzieher hat kein Ermessen. Die Geschäftsanweisung für Gerichtsvollzieher (GVGA) ist eine Verwaltungsvorschrift mit lediglich verwaltungsinterner Wirkkraft, eine unmittelbare Außenwirkung kommt ihr nicht zu.

Beschluss des Landgerichts Baden-Baden, Az.: 2 T 26/24 (Amtsgericht Rastatt, Az.: 2 M 261/24)

Auf die sofortige Beschwerde der Gläubigerin wird der Beschluss des Amtsgerichts Rastatt vom 26.6.2024, Az. 2 M 261/24, aufgehoben.

Gerichtsvollzieherin G (Amtsgericht Rastatt) wird angewiesen, unter Aufrechterhaltung der Pfändung Kette und Schloss von dem Schiff MS »La Primavera« zu entfernen und zur Kenntlichmachung der Pfändung ein Pfandsiegel an geeigneter und gut sichtbarer Stelle des Schiffes anzubringen.

Gerichtsvollzieherin G wird ferner angewiesen, der Schuldnerin die freie Abfahrt des genannten Schiffes von der Schleuse Iffezheim zur Nutzung auf der Rheinschleuse sowie auf den deutschen, belgischen, luxemburgischen und niederländischen Wasserstraßen zu gestatten.

Gründe:

I. Die Gläubigerin, die von der Schuldnerin unterstützt wird, wendet sich gegen die gerichtsvollzieherische Entscheidung, ein gepfändetes Binnenschiff an Schloss und Kette zu belassen und nicht unter Anbringung eines Pfandsiegels in den Gewahrsam der Schuldnerin zurückzugeben.

Mit Arrestbefehl des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl vom 15.4.2024 (4 C 127/24 RHSch), der mit Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts Kehl vom 15.5.2024 (4 C 127/24 RHSch) [veröffentlicht in ZfB 2024, Sammlung Seite 2884 f, nicht rechtskräftig, d. Red.] bestätigt wurde, wurde der dingliche Arrest über das Binnenschiff MS »La Primavera« der Schuldnerin zur Sicherung eines Schadensersatzanspruchs der Gläubigerin wegen der Beschädigung der in deren Eigentum ste-

henden Rheinschleusenanlage Iffezheim durch das genannte Schiff verhängt. Die »La Primavera« fährt unter niederländischer Flagge und ist nicht in einem deutschen Schiffsregister eingetragen. Der dingliche Arrest wurde von der Gerichtsvollzieherin G (Amtsgericht Rastatt) durch Pfändung vollzogen. Das Schiff ist seither im Oberwasser der Schleuse Iffezheim an Schloss und Kette gelegt.

Die Parteien verständigten sich am 17.6.2024 im Wege einer Vergleichsvereinbarung aus wirtschaftlichen Gründen dahingehend, dass das Schiff unter Aufrechterhaltung der Pfändung und Verstrickung auf der Rheinschleuse und westeuropäischen Wasserstraßen verkehren kann, bis über die Hauptsache entschieden oder eine einvernehmliche Lösung gefunden ist. Zu diesem Zwecke sei das Schiff nach § 808 Abs. 2 ZPO im Gewahrsam der Schuldnerin zu belassen und die Pfändung durch Anbringung eines Pfandsiegels an dem Schiff kenntlich zu machen.

Den entsprechenden Antrag der Gläubigerin vom 17.6.2024 hat Gerichtsvollzieherin G mit Schreiben vom 17.6.2024 jedoch abgelehnt. Zur Begründung hat sie ausgeführt, das Erlöschen des Pfandrechts zu befürchten, wenn das Schiff weiterreise.

Die gegen diese Entscheidung der Gerichtsvollzieherin angebrachte Erinnerung der Gläubigerin hat das Amtsgericht Rastatt mit Beschluss vom 26.6.2024 zurückgewiesen. Zwar eröffne § 808 Abs. 2 ZPO die grundsätzliche Möglichkeit, gepfändete bewegliche Sachen im Gewahrsam der Schuldnerin zu belassen und die Pfändung durch Anbringung eines Pfandsiegels kenntlich zu machen. Vorliegend gefährde eine solche Vorgehensweise aber die Gläubigerinteressen, weil das Schiff in der Folge ohne jedwede Überwachung auf einer Vielzahl denkbarer

Routen mit einem enormen Aktionsradius unterwegs sein könnte. Zudem sei die Sonderbestimmung des § 84 Abs. 2 der Geschäftsanweisung für Gerichtsvollzieher (GVGA) zu beachten; die dort vorgesehenen Ausnahmen vom Grundsatz der Pfändung eines Schiffes durch Anlegen einer mit Schloss und Siegel versehenen Kette seien nicht einschlägig; weder handele es sich bei der »La Primavera« um ein kleineres Schiff noch sei das Anlegen einer Kette »nicht angängig«.

Gegen diesen ihr am 2.7.2024 zugestellten Beschluss hat die Gläubigerin noch am selben Tag sofortige Beschwerde erhoben.

Die Gläubigerin ist der Auffassung, der von ihr selbst gestellte Antrag auf Pfändung nach § 808 Abs. 2 ZPO könne ihr nicht mit dem Verweis auf die Gefährdung ihrer eigenen Interessen verwehrt werden. Im Übrigen liege auch in der Sache kein erhöhtes Risiko der Beschädigung oder des Abhandenkommens des Schiffes vor, wenn nach § 808 Abs. 2 ZPO verfahren werde. Bei § 84 Abs. 2 GVGA handele es sich um eine Verwaltungsvorschrift ohne verbindliche Außenwirkung. Die Vorschrift stehe einer Pfändung nach § 808 Abs. 2 ZPO aber auch inhaltlich nicht entgegen.

Die Gläubigerin beantragt:

1. Den Beschluss des Amtsgerichts Rastatt – Vollstreckungsgericht – vom 26.6.2024, Az. 2 M 261/24, aufzuheben.
2. Den Beschluss des Amtsgerichts Rastatt – Vollstreckungsgericht – vom 26.6.2024, Az. 2 M 261/24 dahingehend abzuändern,
 - a) die Obergerichtsvollzieherin Frau G anzuweisen, unter Aufrechterhaltung der Pfändung Kette und Schloss von dem Schiff MS »La Primavera« zu entfernen und zur Kenntlichmachung der Pfändung ein Pfändungssiegel an prominenter Stel-

le des Schiffes, zum Beispiel am Eingang zum Fahrstand oder am Steuerstand, gut sichtbar am Schiff anzubringen; b) die Obergerichtsvollzieherin Frau G anzuweisen, der Streithelferin die freie Abfahrt von der Schleuse Iffezheim zur Nutzung auf der Rheinschiene sowie auf den deutschen, belgischen, luxemburgischen und niederländischen Wasserstraßen zu gestatten. Die Schuldnerin ist diesen Anträgen beigetreten.

Das Amtsgericht hat der sofortigen Beschwerde mit Beschluss vom 10.7.2024 nicht abgeholfen.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Akten Bezug genommen.

II. Die sofortige Beschwerde der Gläubigerin ist zulässig und begründet.

Die MS »La Primavera« ist gemäß § 808 Abs. 2 Satz 1 ZPO in den Gewahrsam der Schuldnerin zurückzugeben. Die Pfändung ist gemäß § 808 Abs. 2 Satz 2 ZPO durch Anlegen eines Pfandsiegels ersichtlich zu machen.

1. Die Vollziehung des Arrestes richtet sich vorliegend nach §§ 930 Abs. 1, 808 ZPO. § 931 ZPO findet keine Anwendung, da die »La Primavera« unter ausländischer Flagge fährt und nicht in einem deutschen Schiffsregister eingetragen ist.

Die Vollziehung des Arrestes wird daher durch Pfändung bewirkt, die nach denselben Grundsätzen wie jede andere Pfändung erfolgt (§ 930 Abs. 1 Satz 1, 2 ZPO). Damit ist insbesondere § 808 ZPO in Bezug genommen. Die Pfändung der im Gewahrsam des Schuldners befindlichen körperlichen Sachen wird daher zunächst dadurch bewirkt, dass der Gerichtsvollzieher sie in Besitz nimmt (§ 808 Abs. 1 ZPO). Dies ist vorliegend geschehen.

Andere Sache als Geld, Kostbarkeiten und Wertpapiere – also auch Binnenschiffe – sind sodann gemäß § 808 Abs. 2 ZPO unter Ersichtlichmachung der Pfändung im Gewahrsam des Schuldners zu belassen, sofern hierdurch die Befriedigung des Gläubigers nicht beeinträchtigt wird. Hierbei handelt es sich um eine gebundene und nicht um eine Ermessensentscheidung: Wenn die Befriedigung des Gläubigers durch die Belassung der Sache im Gewahrsam des Schuldners nicht beeinträchtigt wird, muss der Gerichtsvollzieher entsprechend verfahren (vgl. Czekalla, in: Anders/Gehle, ZPO, 82. Aufl. 2024, § 808 Rn. 26). Eine Gefährdung des Befriedigungsinteresses des Gläubigers ist insbesondere anzunehmen, wenn zu befürchten ist, dass die Sache beiseite geschafft wird, dass der Schuldner für ihre

Erhaltung nicht sorgen kann oder will oder dass durch den weiteren Gebrauch eine Wertminderung eintritt (vgl. Kindl, in: ders./Meller-Hannich, Gesamtes Recht der Zwangsvollstreckung, 4. Auflage 2021, § 808 ZPO Rn. 13). Wenn der Gläubiger selbst seine Interessen bei einem Gewahrsam des Schuldners nicht beeinträchtigt sieht, spricht zumindest eine Vermutung dafür, dass diese Einschätzung der eigenen Interessenlage zutreffend ist (vgl. LG Verden, Beschluss vom 1.8.2014, 6 T 146/14, DGVZ 2015, 128, 129; AG Bra-ke, Beschluss vom 11.7.2007, 6 M 964/07, BeckRS 2007, 18557; AG Riesa, JurBüro 2008, 442; AG Waiblingen, Beschluss vom 9.2.2022, 3 M 1415/21, BeckRS 2022, 13841; Kindl, in: ders./Meller-Hannich, Gesamtes Recht der Zwangsvollstreckung, 4. Auflage 2021, § 808 ZPO Rn. 13).

Unter Anwendung dieser Grundsätze besteht jedenfalls seit der Vergleichsvereinbarung der Gläubigerin und der Schuldnerin vom 17.6.2024 kein Grund zu der Annahme, dass bei Vollzug dieser Vereinbarung die Befriedigungsinteressen der Gläubigerin gefährdet würden. In der Vereinbarung ist festgehalten, dass das Schiff nur auf klar definierten Wasserstraßen bewegt werden darf und auf Verlangen der Gläubigerin unverzüglich in einem Hafen auf deutschem Staatsgebiet festzumachen ist. Die Parteien haben zudem übereinstimmend mitgeteilt, das Schiff sei jederzeit über das Funksystem »AIS« zu orten. Unter Berücksichtigung dieser Umstände, der fehlenden Seetauglichkeit des Schiffes und seiner schieren Größe liegen keine greifbaren Anhaltspunkte dafür vor, dass das Schiff durch die Schuldnerin beiseite geschafft werden oder die Befriedigung der Gläubigerin aus anderen Gründen gefährdet sein könnte.

Danach liegen die Voraussetzungen dafür vor, die MS »La Primavera« gemäß § 808 Abs. 2 Satz 1 ZPO in den Gewahrsam der Schuldnerin zurückzugeben und die Pfändung gemäß § 808 Abs. 2 Satz 2 ZPO durch Anlegen eines Siegels oder auf sonstige Weise ersichtlich zu machen.

2. § 84 Abs. 2 GVGA steht dieser Annahme nicht entgegen.

Ihrer Rechtsnatur nach handelt es sich bei der Geschäftsanweisung für Gerichtsvollzieher um eine Verwaltungsvorschrift mit lediglich verwaltungsinterner Wirkkraft. Eine unmittelbare Außenwirkung im Verhältnis zwischen Gläubigerin und Gerichtsvollzieherin kommt der GVGA daher nicht zu (vgl. BVerfG, Beschluss vom 31.5.1988, 1 BvR 520/83, NJW 1989, 666, 667; siehe auch § 1 Satz 3 GVGA); auch für die Annahme einer mittelbaren Außenwirkung im Sinne einer Selbstbindung der Verwaltung bei der Ermessens-

ausübung über Artikel 3 Abs. 1 des Grundgesetzes (vgl. Geis, in: Schach/Schneider, Verwaltungsrecht; Stand: 4. EL 2023, § 40 VwVfG Rn. 74 ff., 180 ff., jeweils m.v.N.) ist vorliegend von vornherein kein Raum, weil – wie ausgeführt – eine gebundene Entscheidung zu treffen ist.

Im Übrigen steht auch der Wortlaut des § 84 Abs. 2 GVGA der Anwendung des § 808 Abs. 2 ZPO im vorliegenden Fall nicht entgegen. Zwar regelt § 84 Abs. 2 Satz 1 GVGA, dass die Pfändung eines Schiffes in der Regel in der Weise ersichtlich zu machen ist, dass dem Schiff eine mit Schloss und Siegel versehene Kette angelegt wird. Gemäß § 84 Abs. 1 Satz 2 GVGA verfährt der Gerichtsvollzieher allerdings nach § 82 Abs. 1, Abs. 2 GVGA (und damit der Sache nach gemäß § 808 Abs. 2 ZPO), wenn das Anlegen einer mit Schloss und Siegel versehenen Kette »nicht zugänglich« ist. Selbst wenn man diese Formulierung ihrem Wortlaut nach – was allerdings keineswegs zwingend erscheint – dahingehend versteht, dass sie nur auf die rechtliche Zulässigkeit oder tatsächliche Möglichkeit des Anlegens einer Kette Bezug nimmt, fehlt es vorliegend an der rechtlichen Zulässigkeit dieser Pfändungsart, wenn und weil – wie hier – ein Vorgehen nach § 808 Abs. 2 ZPO gerade geboten ist.

III. Eine Kostenentscheidung ist nicht veranlasst. Gerichtskosten sind weder im Erinnerungsverfahren (vgl. Schmidt/Brinkmann, in: Münchener Kommentar zur ZPO, 6. Auflage 2020, § 766 Rn. 53) noch im vorliegenden Verfahren der (erfolgreichen) sofortigen Beschwerde (vgl. Nr. 2121 KV GKG) angefallen. Für die Auferlegung von außergerichtlichen Kosten der Gläubigerin auf die Schuldnerin gibt es schon deshalb keine Handhabe, weil diese am Verfahren nach § 766 Abs. 2 ZPO nicht förmlich beteiligt ist (vgl. Sternal, in: Kindl/Meller-Hannich, Gesamtes Recht der Zwangsvollstreckung, 4. Auflage 2021, § 766 ZPO Rn. 57; siehe auch BGH, Beschluss vom 8.10.2015, VII ZB 11/15, BeckRS 2015, 17681, Rn. 27). Eine Rechtsgrundlage dafür, die außergerichtlichen Kosten der Gläubigerin (oder sogar der Schuldnerin) der Staatskasse aufzuerlegen, existiert nicht (BGH, Beschluss vom 19.5.2004, IXa ZB 297/03, NJW 2004, 2979, 2980 f.; OLG Hamm, Beschluss vom 3.8.1993, 14W 114/93, DGVZ 1994, 27).

Ein Grund zur Zulassung der Rechtsbeschwerde liegt nicht vor (vgl. § 574 ZPO).

Anmerkung der Redaktion

Während in den Niederlanden und Belgien die Möglichkeit einer Arrestierung eines Binnenschiffes eine lange bestehende und regelmäßige Praxis ist, war

dies in Deutschland bis zum Jahre 2013 nur möglich, wenn ein Arrestgrund glaubhaft gemacht wurde (zum Beispiel die Besorgnis einer Vollstreckungsverteilung).

Mit dem Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20. April 2013 hat der Gesetzgeber in § 917 Abs. 2 ZPO einen Satz 2 angefügt, nach dem es eines Arrestgrundes nicht bedarf, wenn der Arrest nur zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff stattfindet. Damit können seitdem auch in Deutschland Binnenschiffe arrestiert werden, ohne dass es eines konkreten Arrestgrundes bedarf.

Anders als das Schiffsgläubigerrecht nach § 102 Ziffer 4 BinSchG ermöglichen Arrest und Pfändung aber keine Zwangsversteigerung des Schiffes. Die Pfändung wird durch den Gerichtsvollzieher vollzogen, der das Schiff in Besitz nimmt und die Pfändung durch Anbringung eines Pfandsiegels am Schiff oder durch Anlegen einer mit Schloss und Siegel versehenen Kette ersichtlich machen kann (§ 84 GVGA). Eine Versteigerung ist erst nach Titulierung der angeblichen Forderung und Zwangsvollstreckung, respektive im Wege der Klage auf Duldung der Zwangsvollstreckung in das Schiff auf Grundlage des § 102 Ziffer 4 BinSchG möglich.

Der Arrest in ein Binnenschiff führt in der (niederländischen) Praxis regelmäßig dazu, dass der Schiffseigner oder sein Versicherer eine Sicherheit für die Forderung stellt, die vom angeblichen Gläubiger im Arrestverfahren geltend gemacht worden ist. In den Niederlanden ist dies häufig die sogenannte Rotterdamer Garantie.

In der Praxis werden deshalb Arrest und Pfändung eines Binnenschiffes in der Regel nur als Druckmittel eingesetzt, um eine Sicherheit neben dem gesetzlichen Schiffsgläubigerrecht nach § 102 Ziffer 4 BinSchG zu erlangen. Insbesondere wenn ein Binnenschiff ausschließlich auf europäischen Wasserstraßen eingesetzt wird, ist diese Sicherheit an sich nicht erforderlich, da das gesetzliche Schiffsgläubigerrecht nach Titulierung der Grundforderung jederzeit eine Vollstreckung mit Vorrang vor später entstandenen Pfand-

rechten in das Schiff ermöglicht. Der Sicherungsgegenstand, das Binnenschiff, bleibt dem Gläubiger also bis zur Titulierung in der Regel erhalten.

Ist dagegen der Schiffseigner aus welchen Gründen auch immer nicht in der Lage, eine Sicherheit in der durch das Arrestgericht festgesetzten oder vom Gläubiger bezifferten Höhe beizubringen, dann ist die Pfändung häufig ein stumpfes Schwert. Viele Binnenschiffe sind im Rahmen der Finanzierung oft bis an die Grenze eines Versteigerungserlöses belastet. Insbesondere in den Niederlanden ist es üblich, dass die finanzierende Bank die Eintragung nachrangiger Pfandrechte nicht zulässt. Würde nun ein Schiff unmittelbar nach einer Havarie an die Kette gelegt werden, ohne dass der Schiffseigner anerkennt oder der Gläubiger einen Titel erwirkt, dann würde das Schiff für die Dauer des Haftungsprozesses stillliegen. Auch unter günstigen Bedingungen dauert ein Haftungsprozess durch zwei Instanzen mindestens zwei Jahre, nicht selten sogar erheblich länger. Wenn ein Schiff in diesem Zeitraum stillliegt und keine Einnahmen mehr erzielt, dann ist ein Unterhalt des Schiffes nicht mehr möglich, der Finanzdienst kann nicht mehr geleistet werden. Die Versteigerung des Schiffes durch die finanzierende Bank ist in solchen Fällen wohl unausweichlich. In Abhängigkeit zur Höhe der Finanzierungslast kann es sein, dass der angebliche Gläubiger, der die Pfändung bewirkt hat, bei einer Zwangsversteigerung annähernd oder vollständig leer ausgeht.

Stellt sich später heraus, dass der Arrestanspruch in Wirklichkeit nicht oder nicht in voller Höhe bestand, was erst im Haftungsprozess geklärt wird, besteht im Übrigen für den Gläubiger das Risiko, dass das Binnenschiffahrtsunternehmen den Arrestgläubiger für den entstandenen Schaden durch Pfändung und Stilllegung des Schiffes haftbar macht, was schnell sehr hohe Beträge ausmachen kann.

Im Rahmen einer Pfändung durch den Gerichtsvollzieher können auch erhebliche Probleme entstehen, wenn das Schiff auf einer Reise, also beladen ist. Ist das Schiff auf Wasserstand abgeladen und fällt der Wasserstand, dann entsteht für

den Arrestgläubiger unter Umständen das Problem, dass er selbst oder der Gerichtsvollzieher für die Leerstellung oder Sicherung des Schiffes Sorge tragen müssen. Diesem Umstand tragen §§ 930 Abs. 4 und 931 Abs. 7 ZPO Rechnung, die die Vollziehung eines Arrestes in ein Schiff auf Reise nicht zulassen. Bedauerlicherweise sind beide Vorschriften vom Gesetzgeber aber nur und ausdrücklich für Seeschiffe erlassen worden, also nicht für Binnenschiffe.

Der von den Arrestparteien im vorliegenden Fall geschlossene Vergleich verhindert die unerwünschten Folgen einer Pfändung, nämlich Entwertung des Sicherungsgegenstandes Schiff und eine mögliche Insolvenz des Schiffseigners. Das Schiff soll unter Pfändung stehen, aber nicht mit einer Kette versehen und damit am Einsatz für die Binnenschiffahrt gehindert sein. Ein solcher fliegender Arrest oder »varend beslag« erlaubt den Weiterbetrieb und den Unterhalt des Schiffes, ohne den Arrest als solchen zu beseitigen.

Aber auch ohne eine solche Vereinbarung ist das Schiff zwingend im Gewahrsam des Schiffseigners zu belassen (gebundene Entscheidung), wenn dadurch die Befriedigung des Gläubigers nicht beeinträchtigt wird. Dies kann nach den Ausführungen des Landgerichts Baden-Baden insbesondere dann der Fall sein, wenn die Ortung des Schiffes jederzeit möglich ist, das Schiff nicht seetauglich ist und seine schiere Größe eine unbenutzte Beiseiteschaffung des Schiffes verhindert.

Nicht Gegenstand des Verfahrens und damit der Entscheidung des Landgerichts Baden-Baden war die Frage, ob es sich bei einem Binnenschiff eines Partikuliers um eine unpfändbare Sache im Sinne des § 811 Abs. 1 Ziffer 1b ZPO handelt, wofür einiges spricht.

Der Beschluss des Landgerichts Baden-Baden ist im Ergebnis und in seiner Begründung uneingeschränkt zu begrüßen, er ist sachgerecht und richtig.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

HERO LANG
Luftaufnahmen
BREMERHAVEN

Der FOTOSPEZIALIST
für Luftaufnahmen aus allen Bereichen der Schifffahrt
Dieselstr. 17 | 27574 Bremerhaven | Tel. 0471-31063