

YACHTRECHT INTERNATIONAL

Yacht-Arrest

DAS UNTERSCHÄTZTE RISIKO

AB UND ZU LESEN WIR IN DER PRESSE VON SPEKTAKULÄREN SCHIFFSARRESTEN, WIE 2017, ALS DIE GRÖSSTE SEGELYACHT DER WELT, DIE SAILING YACHT „A“, IN GIBRALTAR ARRESTIERT WURDE, WEIL IHR EIGENTÜMER, EIN RUSSISCHER MILLIARDÄR, AUSSTEHENDE RECHNUNGEN ÜBER 15,3 MILLIONEN EURO NICHT BEGLICHEN HABEN SOLL. EIN ANWALT HATTE, NUR WENIGE STUNDEN NACH DEM ABLEGEN DER YACHT, BEIM OBERSTEN GERICHT GIBRALTARS DEN ARREST BEANTRAGT, WESHALB DIE YACHT EINEN ANKERPLATZ IM HOHEITSBEREICH DER GIBRALTARISCHEN JUSTIZ ANSTEUERN MUSSTE.



Viele Eigner, vor allem solche, die ihre Yacht auch verchartern, sind sich nach unserer Erfahrung nicht bewusst, wie schnell und überraschend ein Schiffsarrest auch sie mit hohen Schadensfolgen und einem enormen Ärger treffen kann, selbst wenn sich der Arrest als rechtlich unhaltbar herausstellt.

Ein aktueller Fall möge das veranschaulichen: eine im Eigentum einer deutschen Gesellschaft „A“ befindliche große und kommerzielle Charter-Yacht „S“ wird mit kompletter Crew und Vollservice über eine Vercharterungsagentur „V“ mit Sitz in Malta am Markt zur Charter angeboten, vorwiegend im adriatischen Raum. V vermarktet die Yacht und schließt in eigenem Namen und auf eigene Rechnung in vorheriger Abstimmung mit A Charterverträge für die dazu überlassene Yacht mit Charterern ab. Ein Modell, dessen sich Yacht-Eigner gerne bedienen, um Deckungsbeiträge zu erwirtschaften.

Im Sommer 2021 haben osteuropäische Gäste über eine zwischengeschaltete Investmentgesellschaft „W“ diese Yacht gechartert. Bereits beim Embarking kommt es zu Problemen mit den bereits angetrunkenen und sich höchst impertinent verhaltenden Gästen. Diese mauln über den Empfangsservice, den nicht ausreichenden Begrüßungsalkohol, verweigern und boykottieren die Sicherheitseinweisungen durch die Crew und pöbeln diese nach dem Motto an, sie seien die zahlenden Charterer und hätten hier das Sagen.

So verlangt kurz nach dem Einsteigen, am späten Abend und bereits bei Dunkelheit, ein Gast vom Kapitän, ihm den Jetski bereit zu machen. Weil der Kapitän dies verweigerte, weil a) der Gast dazu keine Fahrerlaubnis vorweisen konnte und b) bei Dunkelheit die Nut-

zung zu unsicher war, wurde dieser massiv von dem Gast angegangen. Am Ende vieler solcher Ereignisse, gegen die sich die Crew verwehrte, verließen die Gäste aus eigenen Stücken das Boot, weil sie sich als ach so „honorige und bedeutende Persönlichkeiten“ nicht ausreichend hofiert sahen und machen konnten, was sie wollten. Trotz ausdrücklichem Angebot, dass die Charter bei angemessenem Verhalten erfüllt würde, kamen sie nicht wieder und stornierten die Buchung.

Nach den einschlägigen Vertragsbestimmungen verfiel damit der Charterpreis. Dennoch schalteten die Charterer sofort Anwälte ein, die meinten, die volle Charter zurückverlangen zu können. Es folgt ein hitziger anwaltlicher Schriftwechsel, wer wofür zu zahlen hat und die Verantwortung für den gescheiterten Urlaub übernehmen soll. Seitens V wurden Rückzahlungen aufgrund der klaren Regelungen abgelehnt.

Die Yacht war in der Folgezeit in anderen Charteraufträgen eingesetzt, als ca. zwei Wochen nach dem beschriebenen Ereignis die S im Hafengebiet einer kroatischen Stadt an einem Freitagnachmittag von der Hafengebörde völlig überraschend abgefangen und arrestiert wurde. Die Charterer hatten über das zuständige Gericht in Split einen Schiffsarrest bewirkt und die Yacht an die Kette legen lassen. Die Yacht war damit für die Erfüllung eines am nächsten Tag anlaufenden Wochencharter mit hohem Ausfallschaden blockiert, was auch nicht dadurch verhindert werden konnte, dass wir als Anwälte von A und V übers Wochenende alles taten, um die Yacht bereits am Montag auszulösen und freizubekommen. Parallel ist ein Rechtsstreit in Malta zwischen W und V rechtshängig.

Im vorliegenden Fall wurde die Yacht der A in einen Rechtsstreit über eine Rechts-

Bei Schiffen können grundsätzlich jegliche Geldforderungen durch einen Arrest gesichert werden. Ein Arrest als einstweiliger Rechtsschutz ist nur begründet, wenn das arrestierte Schiff als Vermögenswert des Schuldners gilt, also er Eigentums- oder Besitzrechte hat.

beziehung zwischen W und V hineingezogen, obwohl sie gerade nicht im Eigentum der V stand. Wie konnte und durfte diese Arrestierung passieren? Wie kann sich ein Eigner davor schützen? Welche rechtliche Handhabe hat er?

1 ALLGEMEINES ZUM ARREST-RECHT

Das Arrestverfahren bestimmt sich nach dem Recht des Staates, in dem der Arrest beantragt oder vollzogen wird. Jedes nationale Recht, auch innerhalb der EU, kennt eigene Regeln zum Arrestverfahren, weshalb immer die konkret anwendbare Jurisdiktion zu prüfen ist. Das deutsche Recht stellt generell hohe Anforderungen an den Grund für einen „dinglichen“ Arrest zur Sicherung einer Forderung. Der dingliche Arrest findet nur statt, wenn die Besorgnis besteht, dass ohne dessen Verhängung die Vollstreckung des Urteils vereitelt oder wesentlich erschwert werden würde.

Das Vorliegen eines solchen Arrestgrunds ist immer wieder umstritten und hängt von den Umständen des Einzel-

falls ab. Um die Besorgnis der Vereitelung oder wesentlichen Erschwerung der Vollstreckung darzutun, genügt vor allem nicht allein die Tatsache, dass der Schuldner sich eventuell vertragswidrig verhalten hat. Es kommt vielmehr immer darauf an, ob nach den konkreten Umständen des Einzelfalls das Verhalten des Schuldners die ernsthafte Befürchtung des Beiseiteschaffens von Vermögensgegenständen oder die Verschleierung der Vermögensverhältnisse die tatsächlichen Voraussetzungen eines Arrestgrundes erfüllen.

2 BESONDERHEITEN BEIM SCHIFFSARREST

Bei Schiffen können grundsätzlich jegliche Geldforderungen durch einen Arrest gesichert werden. Ob und wie dies zulässig ist, ist zunächst aufgrund spezieller internationaler Übereinkommen zu prüfen, dann, soweit diese nicht gelten, aufgrund nationaler Regelungen.

Wesentliche Grundlage ist das von 71 Staaten ratifizierte Internationale Übereinkommen zur Vereinheitlichung der Regeln über den Arrest in Seeschiffen vom 10. Mai 1952 („Arrest Convention 1952“), in Kraft getreten am 10. Mai 1972.

Zu beachten ist aber, dass diese Convention nur dann anwendbar ist, wenn a) sowohl jeweils der Staat des Arrest-Ortes wie auch b) der Staat der Flagge der Yacht das Abkommen ratifiziert haben. Desweiteren ist das Übereinkommen nur auf eine Seeforderung („maritime claim“) im internationalen Geltungsbereich des Übereinkommens anwendbar. Hierzu gehören vor allem Forderungen aus einer Havarie, Bau- und Reparaturkosten oder die Lohnansprüche der Crew, unter bestimmten Voraussetzungen aber eben auch aus einer Vercharterung.

Und: ein Arrest als einstweiliger Rechtsschutz ist nur begründet, wenn das ar-

In einigen Ländern ist eine weitergehende Möglichkeit des Schiffsarrests möglich. Schiffe einer anderen Gesellschaft, die im Eigentum und/oder unter der Kontrolle des Eigentümers steht, der gegenüber dem Antragsteller „in personam“ haftet, können ebenfalls festgenommen werden.

restierte Schiff als Vermögenswert des Schuldners gilt, also er Eigentums- oder Besitzrechte hat. Kroatien kennt kein allgemeines „dingliches“ Verfahren, sondern nur „ad personam“ und wendet damit die Bestimmungen der Arrest Convention 1952 wörtlich an. Danach ist ein Arrest im Geltungsbereich der Arrest Convention 1952 in ein Schiff im vorliegenden Sachverhalt nur rechtmäßig, wenn es sich a) um eine „Seeforderungen“ handelt, sich b) das Schiff im Eigentum des Arrestschuldners befindet oder c) das Schiff über eine reine Bareboat-Miete im Besitz und der vollen Verfügungsgewalt der Vercharterers und Arrestschuldners als Ausrüster steht.

In Deutschland – also auf nationaler Ebene – sind die Vorschriften zum Schiffsarrest in §§ 917 II und 931 ff. ZPO zu finden. 2013 wurde das Seehandelsrecht (Belgien und die Niederlande hatten davor bereits weit einfachere Arrestierungsmöglichkeiten) dahingehend reformiert, den Schiffsarrest in deutschen Gewässern zu erleichtern. Mit dem neuen § 917 II Satz

2 ZPO ist kein besonderer Arrestgrund (unter der Voraussetzung des § 917 II Satz 1 ZPO) mehr darzulegen.

Der spanische Gesetzgeber hat z.B. die Notwendigkeit gesehen, für das Verfahren ein Spezialgesetz bereitzustellen: das Gesetz 2/1967 vom 8. April über den Sicherungsarrest von ausländischen Seeschiffen wegen Seeforderungen entbindet vom Erfordernis des schriftlichen Nachweises der Forderung, um ein dahingehendes Ungleichgewicht zu vermeiden, dass das ausländische Schiff in Spanien seiner Arrestierung entgeht, weil die Bürde der dafür zu bewältigenden Formalien zu hoch liegt, während das spanische Schiff im Ausland aufgrund eines flexibleren Rechtssystem leichter und schneller arrestiert werden kann.

Wer alleine die Schiffs-Arrestverfahren in Deutschland und Spanien vergleicht, erkennt erhebliche Unterschiede. Während in Spanien die Entscheidung über den Arrestantrag nach mündlicher Verhandlung ergeht, ist die in Deutschland nur eine „Kann“-Bestimmung. Desweiteren ist die Festsetzung einer Sicherheitsleistung in Deutschland nicht zwingend erforderlich, in Spanien hingegen schon. Nach deutschem HGB wird u.a. auch keine dingliche Haftung des Ausrüsters, Quasi-Reeders oder Charterers begründet, denn alle betreiben ein nicht ihnen gehörendes Schiff, was nicht zum Arrest berechtigt.

Malta z.B. hat zwar nicht die Arrest Convention 1952 ratifiziert und geht mit seinem Schnellverfahren eigene Wege auf Basis des britischen Seerechts, insbesondere dem UK Supreme Court Act 1981, doch ist hier ähnlich der Convention eine sehr weiträumige Arrestierung möglich.

In einigen Ländern (z.B. Frankreich, Südafrika usw.) ist eine weitergehende

Möglichkeit des Schiffsarrests (d.h. der so genannte „associated ship arrest“) möglich. Schiffe einer anderen Gesellschaft, die im Eigentum und/oder unter der Kontrolle (direkt oder indirekt) des Eigentümers steht, der gegenüber dem Antragsteller „in personam“ (d.h. als persönlicher Schuldner) haftet, können ebenfalls festgenommen werden. Der Arrest für ein verbundenes Schiff wird in dieser Rechtsordnung ermöglicht, um die gesellschaftsrechtlichen Regelungen zu durchbrechen und den Gläubigern die Möglichkeit zu geben, Schiffe zu arrestieren, die zwar von demselben Unternehmen kontrolliert werden, das das Schiff im Zusammenhang mit dem Streitfall kontrolliert, aber nicht unbedingt in dessen unmittelbarem Eigentum stehen.

Zurück zu unserem Fall der Arrestierung der in Malta beflaggten kommerziellen Yacht S an deren Einsatzort in Kroatien: Kroatien ist ein Vertragsstaat des Internationalen Übereinkommens über den Arrest von Seeschiffen, Brüssel 1952. Da die Yacht jedoch eine Malta-Flagge führte und Malta kein Vertragsstaat des Arrestübereinkommens ist, werden die Bestimmungen des Übereinkommens nicht direkt angewendet. Es gelten daher die Bestimmungen des kroatischen Maritime Act von 2004, sofern das Land, dessen Flagge das Schiff führt, die Gegenseitigkeit auf Schiffe unter kroatischer Flagge anwendet.

Nach den dortigen Vorschriften kann ein Schiff auch zur Sicherung von Charter-Seeforderungen arrestiert werden, aber nur dann, wenn die Yacht im Eigentum des Arrestschuldners steht. Der Maritime Act besagt nämlich, dass die Ausdehnung der Arrestierungsmöglichkeit auf Eigentümer, Ausrüster/Betreiber, Vertragsparteien oder Bareboat-Charterer des Schiffes, in dessen Zusammenhang die Forderung entstan-



Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann

DER AUTOR

Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann ist Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren Unternehmen bei ihrer internationalen Geschäftsentwicklung an der Schnittstelle von Wirtschaft, Recht & Steuern. Selbst Skipper seit 1996 und vorwiegend auf Motoryachten im Mittelmeer unterwegs, überträgt er sein Wissen und seine Erfahrung auf die Yachtbranche. Er gilt als einer der führenden Yachtrechts-Anwälte und begleitet vor allem Eigner, -hersteller und Vercharterer großer Yachten mit einem Full-Service-Programm weltweit.

Christoph Schließmann schreibt seit 2012 für internationale Yachtmagazine und übernahm Anfang 2018 exklusiv für MEER&YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“. Bisher an dieser Stelle erschienen: „Hexenwerk“ Yacht-Umsatzsteuer in MY2-2018, „Rechtsfragen rund um Refits von modernen und historischen Yachten“ in MY3-2018, „Plädoyer für professionelle Vertragsgestaltungen“ in MY4-2018, „Brexit – Was nun?“ (Teil 1) in MY 1-2019, Teil 2 erschien in MY 2-2019, „Malta New Lease/CPS-Croatia-Charter-Modell“ in MY3-2019, „Qua vadis Kroatien - rechtliche Würdigung der aktuellen Situation“ in MY4-2019, „Die Yachtbranche radikal neu denken – Gedanken zu Corona“ in MY 3/4-2020, „Leadership auf Yachten“ in MY 1-2021. Zudem organisiert Schließmann das „Yacticum Lech“, ein Treffen für Großyacht-Besitzer in privatem Rahmen, bei dem Yacht-relevante Themen erörtert werden.

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu

den ist, nur für Kern-Seeforderungen gilt, zu denen Charter-Forderungen eben nicht gehören.

Im vorliegenden Fall handelt es sich aber um eine Charter-Forderung, die nicht in die Zielgruppen- Erweiterung fällt. A bietet das Schiff mit vollem Service und Crew in der Hoheitsgewalt und Führung der A Gästen an, die sich – wie in einem schwimmenden Hotel – eine bestimmte Zeit an Bord nach individuellen Wünschen verwöhnen und skippern lassen wollen. Die S ist, wenn man das so auf den Punkt bringen will, ein hochindividuelles Micro-Cruise-Ship, das, bei aller individuellen Behandlung der Charter-Gäste an Bord, aber weiter der Führung und alleinigen Bestimmung der Eignergesellschaft und der von ihr eingesetzten Crew untersteht. Die V vermarktet dieses Charter-Vergnügen auf der S.

Damit können zwar W und V über die Charterkosten streiten, eine Arrestierung der S ist jedoch nicht rechtmäßig.

Nichtsdestotrotz hat die Arrestierung aufgrund der erleichterten Bestimmungen im einstweiligen Verfahren stattgefunden und – ungeachtet der Kosten der V – sind auch der A und ihrem Schiff erheblicher Aufwand, Kosten und Ärger entstanden, über deren Übernahme nun ebenfalls zu streiten ist, wobei sich die (internationalen) Regeln wiederum sehr unterschiedlich gestalten (einzelfall- und ortsbezogen).

GENERELL GILT:

1. das internationale Schiffsarrest-Verfahren ist nicht einheitlich und sehr einzelfallbezogen. Es können viele Fehler gemacht werden, weshalb von Anfang an professionelle Unterstützung ratsam ist. Der Spezialist, der entweder für seinen Mandanten einen Schiffsarrest durchsetzen oder auch abwehren möch-

te, muss schnell und sorgfältig arbeiten, da der Hafen-Aufenthalt (nur dort ist Arrest möglich) meist extrem kurz ist. Arrestbeschlüsse können in wenigen Stunden ergehen. Und es darf keine wertvolle Zeit verschenkt werden. Der Schiffsarrest dient der schnellen Sicherung von Forderungen. Fast alle Rechtsordnungen sehen die Möglichkeit vor, ein Schiff arrestieren zu lassen.

2. Es ist genau zu prüfen, welches Recht mit welchen Regelungen anwendbar sind. Es gibt signifikante Unterschiede!

3. Das Arrestverfahren wird durch den Arrestantrag eingeleitet, den der Antragsteller bei dem Gericht stellt, das für den Hafen zuständig ist, in dem sich das Schiff befindet. Grundsätzlich kann ein Schiff in jedem Stadium, d. h. vor oder nach Einleitung eines Schieds- und/oder Gerichtsverfahrens in der Sache, als Sicherheit für ein solches Schieds- und Gerichtsverfahren sowie nach Abschluss eines Schieds- und/oder Gerichtsverfahrens in der Sache zur Vollstreckung des Urteils und/oder des Schiedsspruchs arrestiert werden.

4. (präventiv): Ein Schiff „auf Reise“ darf in vielen Jurisdiktionen nicht arrestiert werden. Die Reise eines Schiffes beginnt, wenn die erste Leine losgemacht oder der Anker eingeholt wird. Sie endet, wenn das Schiff hält, und alle Maßnahmen des Anlegemanövers abgeschlossen sind; eine bloße Unterbrechung der Reise, etwa um Proviant oder Bunker zu übernehmen, führt nicht zur Zulässigkeit der Pfändung des Seeschiffs.

5. Jeder Eigner sollte zum präventiven Schutz prüfen, ob Schiffseigentum und operatives Geschäft in einer Rechtsperson oder besser getrennt geführt werden. Zu prüfen ist auch die sachliche und rechtliche Verflechtung und Gestaltung

zwischen Charteragentur und Schiffseigentum.

6. Insbesondere bei Charter sollte von der Nutzung von üblichen Vercharterungs-Musterverträgen, egal von welcher Organisation, abgesehen werden, denn diese berücksichtigen die hier erörterte Problematik nicht im Ansatz. In einem individuellen Chartervertrag kann zum einen deutlich und damit für evtl. Haftungsansprüche wegen offensichtlich unrechtmäßiger Arrestierung verstärkend auf Eigentumsverhältnisse hingewiesen werden.

Es kann sogar für diesen Fall eine Vertragsstrafe und Übernahme von Kosten für Anwälte etc. festgelegt werden, weil derartige Kostenerstattungen von den verschiedensten Jurisdiktionen und Gerichten sehr unterschiedlich behandelt und teilweise gar nicht zur Erstattung zugesprochen werden. Dann bleibt der zu Unrecht betroffene Eigner auf den Kosten sitzen.

In jedem Fall ist ein Schiedsvertrag mit Rechts- und Verfahrenswahl ratsam, wodurch ein Streit ggf. mit vorgeschalteter Mediation schnell und effizient erledigt werden kann. Es ist aus Erfahrung oft ein Gau, ein derartiges Verfahren vor südeuropäischen Gerichten – oder gar in Off-Shore-Ländern – abhalten zu müssen.

Zum anderen kann über individuelle Rechts- und Jurisdiktionswahl iVm einer Schiedsregelungen der staatliche Rechtsweg und auch in den Schiedsregelungen jedwede sichernde einstweilige Maßnahme im Schiedsverfahren komplett ausgeschlossen werden. Die Parteien eines schiedsrichterlichen Verfahrens sind sowohl auf personeller, als auch auf verfahrensrechtlicher Ebene nahezu uneingeschränkt dispositiv befugt.

Im deutschen Recht ist die Frage des zwingenden bzw. dispositiven Charakters des § 1033 ZPO, der den Arrest trotz einer Schiedsvereinbarung zulässt, umstritten. Die Lösung liegt in der Suche nach Gerichtsstandorten, die keine zum deutschen § 1033 ZPO analoge Regelung kennen und die Arrestierung eines Schiffes im Rahmen von entsprechenden Schiedsregelungen ausschließen. Nicht alle Jurisdiktionen kennen analoge Regelungen. Hier ist Kreativität und internationales Research gefragt; in jedem Falle ist es der Versuch der Prüfung wert.

7. Wenn Schiffseigner von potenziellen Ansprüchen gegen sich wissen, die zu einem Arrest eines Schiffes in einer bestimmten Rechtsordnung führen könnten, ist es ratsam proaktiv vorzugehen und eine Möglichkeit zu erwägen, den Anspruchsgegner zu kontaktieren und im Voraus eine Sicherheit zu leisten, um einen Arrest des Schiffes zu verhindern und Schäden zu vermeiden und/oder zu mindern.

8. Wenn die Wege eines Schiffes so festgelegt sind, dass die Schiffseigner die Häfen, die ihre Schiffe üblicherweise anlaufen, gut kennen, können sie auch routinemäßig das Register oder die Datenbank des örtlichen Gerichts abfragen, um festzustellen, ob es neue oder potenzielle Ansprüche, Verfügungen, Gerichtsbeschlüsse oder Haftbefehle gegen ihre Schiffe gibt.

9. (reaktiv, wenn der Arrest bereits erfolgt ist): wird der Arrest bewilligt, kann der Eigentümer des arrestierten Schiffes den Arrestbefehl gegen die arrestierende Partei (den Kläger) anfechten und geltend machen, dass der Arrest unrechtmäßig ist. Als unrechtmäßiger Arrest eines Schiffes gilt im Allgemeinen ein Arrest, der bösgläubig oder grob fahrlässig durchgeführt wurde. Dies ist

der Fall, wenn ein Arrestant (Antragsteller) den Arrest eines Schiffes ohne triftigen Grund, d. h. ohne einen begründeten Anspruch, beantragt, um den Schiffseigner ungebührlich unter Druck zu setzen.

In der Regel ist der eingetragene Schiffseigner derjenige, der gegenüber dem Kläger “in personam” (d. h. als persönlicher Schuldner) haftet, d.h. das ihm gehörende Schiff gilt als das “richtige” Schiff für den Arrest. Ist dies nicht der Fall, kann der Schiffseigner als Beklagter einen Fall von unrechtmäßigem Arrest gegen die Kläger geltend machen.

Wenn das Unternehmen, das „in personam“ (d.h. als persönlicher Schuldner) haftet, nicht der eingetragene Eigentümer des Schiffes ist, das Gegenstand des Rechtsstreits ist, aber dennoch der eingetragene Eigentümer anderer Schiffe ist, können die anderen Schiffe des Unternehmens dennoch festgehalten werden. Dies ist als so genannter Schwester-schiff-Arrest bekannt.

10. In bestimmten Gerichtsbarkeiten (meist im Common Law) ist es möglich, vor Gericht einen Einspruch gegen die Verhaftung einzulegen. Das, was man im Civil Law, z.B. in Deutschland, als Schutzschrift in zu erwartenden Eilverfahren kennt, ist hier im Schiffsarrestverfahren nach dem Civil Law nicht möglich. Soweit aber möglich, verpflichtet eine Einrede gegen die Verhaftung die verhaftende Partei, die Eigentümer von der bevorstehenden Verhaftung zu benachrichtigen, bevor die Verhaftung durchgeführt wird. In den meisten zivilrechtlichen Gerichtsbarkeiten gibt es diese Möglichkeit jedoch nicht.

11. Wird ein Schiff arrestiert, muss der Eigner in der Regel eine angemessene (ausreichende) Sicherheit leisten, um die schnellstmögliche Freigabe des Schiffes zu erwirken und so den Schaden zu

begrenzen. Es gibt zwar zahlreiche Formen der Sicherheitsleistung (z.B. Bankgarantien, Bareinlagen, Garantien von Versicherungsgesellschaften, Verpflichtungserklärungen und/oder Kauttionen), doch scheint die Form einer vom P&I-Club ausgestellten Verpflichtungserklärung (Letter of Undertaking – LOU) die geeignetste Form einer angemessenen Sicherheit zu sein. Diese P&I Deckung betrifft aber meist nur große Yachten. Sobald eine angemessene Sicherheit geleistet wurde, muss die festhaltende Partei den Arrest aufheben und das Schiff freigeben.

Auch die hier nur punktuellen und beispielhaften Ausführungen sollen Eignern zeigen, wie überraschend und weitreichend Schiffsarreste in Yachten sein können, und dass hier präventiv wie reparativ das Vorgehen fundiert, strategisch und schnell erfolgen muss. Unrechtmäßige Schiffsarreste können für den Arrestgläubiger extrem teuer werden.

Die Problematik liegt vor allem darin, dass der Gläubiger einen Arrestbefehl vollstreckt, dessen rechtlicher Begründung eine bloß summarische Prüfung zugrunde liegt. Eine solche Vollziehung erfolgt daher ausschließlich auf eigene Gefahr des Gläubigers. Stellt sich nachträglich heraus, dass der Arrestanspruch nicht vorlag, so können unter Umständen hohe Schadensersatzforderungen auf den Arrestgläubiger zukommen. ❏