



Anw. Katerina  
Gramatikova



Anw. Todor Manev

## Probleme bei Seeforderungen und Schiffsarrest

Der Handelsumsatz in der Handelsschifffahrt weist häufig eine intensive und dynamische Entwicklung auf. Die Beziehungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Seefahrzeugen sind komplizierter und wechselhafter Natur. Nicht selten schließt das Seefahrzeug eine Reihe von Lieferverträgen für Waren und Dienstleistungen mit Personen in verschiedenen Staaten, wie z. B. Bunkerverträge, Lieferverträge für Schmieröle, Instandsetzung und Anbringung von Ersatzteilen am Seefahrzeug. Wegen der vielseitigen Möglichkeiten zur Nutzung des Seefahrzeugs von unterschiedlichen Personen im Rahmen von verschiedenen Rechtsbeziehungen werden Lieferungen häufig von Personen im Auftrag gegeben, die mit dem Schiffseigentümer nicht identisch sind, was eine Beurteilung in wessen Namen der Vertrag abgeschlossen wurde und ob der Gläubiger eine Seeforderung erhoben hat und dementsprechend berechtigt ist, einen Schiffsarrest nach dem anwendbaren, bulgarischen, materiellen, und prozessualen Recht zu beanspruchen, erforderlich macht. Diese Frage ist von großer Bedeutung für die Praxis, soweit in der Regel ein Schiffsarrest eine effiziente einstweilige Verfügung sowohl für künftige als auch für bestehende Ansprüche im Hinblick auf die großen Schäden, die der Beklagte bei einem längeren Aufenthalt des Seefahrzeugs im Arresthafen erleiden würde, darstellt. Aus diesem Grund wird häufig eine außergerichtliche Regelung solcher Streitigkeiten angestrebt.

Nach der Bestimmung von Art. 364a Abs. 1 des Handelsschiffahrtsgesetzbuchs kann ein Schiff, das sich in einem bulgarischen Seehafen befindet, ungeachtet der von ihm geführten Flagge ausschließlich zur seerechtlichen Anspruchssicherung im Sinne von Art. 1 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest für Seeschiffe mit Arrest belegt werden. Aus diesem Grund erscheint es zweckmäßig, zuerst auf die Rechtsgrundlagen der Seeforderung und auf den Kreis der von ihr passiv legitimierten Personen einzugehen.

Der Begriff Seeforderung wird im Internationalen Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den Arrest für Seeschiffe definiert. Im Allgemeinen handelt es sich um Forderungen im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb, den Eigentums-, Besitz- und Nutzungsverhältnissen, der Besatzung, der beförderten Ladung, den Verschmutzungsschäden und Hafenleistungen. Die einzelnen Rechtsverhältnisse, aus denen sich eine Seeforderung ergeben könnte, werden im Übereinkommen erschöpfend aufgezählt. Die Gerichte achten besonders streng auf das Bestehen eines solchen Rechtsverhältnisses.

An zweiter Stelle soll geklärt werden welcher Personenkreis Beklagter zu einer Seeforderung sein könnte. In der Regel ist als Beklagter der Schiffsbesitzer passiv legitimiert, also die Person, die das Schiff in seinem eigenen Namen betreibt, ungeachtet ob er Schiffseigentümer ist oder das Schiff auf einer anderen Rechtsgrundlage benutzt (Bareboat-Charter-Vertrag, Time-Charter-Vertrag usw.). So kann der Schiffssagent kein Beklagter zu einer Seeforderung sein, ungeachtet ob die Gründe nach dem Internationalen Übereinkommen vorliegen, da diese Person den Schiffsbesitzer vor den Hafenbehörden wie auch vor allen sonstigen zuständigen Behörden, natürlichen und juristischen Personen in Bulgarien vertritt. Gem. Art. 222 des Handelsschiffahrtsgesetzbuchs unternimmt der Schiffssagent alle Handlungen im Namen und auf Rechnung des Schiffsbesitzers d. h. es handelt sich dabei um eine direkte Vertretungsbefugnis, wobei alle Folgen sich direkt für den Vertretenen ergeben und im Unterschied zu der indirekten Vertretungsbefugnis nicht in den rechtlichen Zuständigkeitsbereich des Schiffssagenten fallen. Nach dem geltenden Recht kann der Schiffssagent auf Anordnung des Schiffsbesitzers Geschäfte im Zusammenhang mit dem Aufenthalt des Schiffes im Hafen abschließen. Dies aber bedeutet nicht, dass der Schiffssagent Schuldner in einem zweiparteilichen Rechtsverhältnis sein kann, in dem er direkter Vertreter der einen Partei ist<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>In diesem Sinne lautet das Urteil Nr. 1100 vom 03.12.2013 in Berufungssachen Az.188/2013 des Landgerichts Varna

An erster Stelle handelt es sich dabei um die Personen, die zum Zeitpunkt des Entstehens der Seeforderung Schiffseigentümer sind, unter der Voraussetzung, dass sie für diese Seeforderung haftbar und zum Zeitpunkt des Schiffsarrests Schiffseigentümer sind. Ein Schiffsarrest kann für jedes andere Schiff oder für mehrere Schiffe zugelassen werden, die zum Zeitpunkt der Belegung mit Schiffsarrest Eigentum der Person sind, die im Hinblick auf die Seeforderung haftbar gemacht werden kann und zum Zeitpunkt des Entstehens der Seeforderung Eigentümer, Bareboat-Charterer, Time-Charterer oder Charterer für eine bestimmte Fahrt des Schiffes war, das Gegenstand der Seeforderung ist.

Ein Schiffsarrest wird auch für Schiffe zugelassen, für die der Bareboat-Charterer beim Entstehen der Seeforderung haftbar gemacht werden kann und zum Zeitpunkt der Belegung mit Schiffsarrest Bareboat-Charterer oder Schiffseigentümer ist.

Zulässig ist ein Schiffsarrest auch gegenüber Personen, die für auf Sachenrechten oder dinglichen Lasten begründete Seeforderungen haften.

Auf alle Fälle wird der Arrest eines Schiffes, das nicht Eigentum einer für die Seeforderung haftenden Person ist, nur dann bewilligt, wenn nach dem Recht des Staates, in dem der Schiffsarrest beantragt wurde, es erlaubt, die Entscheidung zu der Seeforderung durch vom Gericht beschlossenen Verkauf oder Zwangsveräußerung zu vollstrecken.

Was das anwendbare materielle Recht angeht, werden gem. Art. 9, 12, 13 und 23 des Handelsschiffahrtsgesetzbuchs nach dem Recht des Staates, dessen Flagge das Schiff führt (Flaggengesetz), die Rechtsgrundlage und der Haftungsumfang des Schiffsbesitzers, die Rechtslage der Schiffsbesatzung und die Beziehungen zwischen den Schiffsbesatzungsmitgliedern und dem Schiffsbesitzer wie auch die Beziehungen, die sich aus Ereignissen oder Handlungen ergeben, die sich auf dem Schiff oder im Zusammenhang mit ihm auf offener See oder auf einer Wasserstraße, auf der kein Staat Hoheitsrechte ausübt, geregelt. Wenn ein internationaler Vertrag, zu dem Bulgarien Partei ist, Regeln setzt, die von dem Handelsschiffahrtsgesetzbuch abweichen, kommen die Regeln des internationalen Vertrags zur Anwendung. Zugleich findet auf das Eigentumsrecht und die sonstigen Sachenrechte auf Schiffe, auf den Erwerb, die Änderung und die Übertragung solcher Rechte wie auch auf die Eintragung ins Schiffsregister das Hauptregistergesetz Anwendung, und die Form des Vertrags, mit dem Eigentumsrechte übertragen oder Sachenrechte auf ein Schiff begründet werden, wird durch das geltende Recht am Ort des Vertragsabschlusses geregelt.

Abschließend sei vermerkt, dass in den Fällen der Anspruchssicherung durch Schiffsarrest schnelles Handeln geboten ist, da die Gefahr besteht, dass das Schiff den jeweiligen bulgarischen Hafen verlässt und dadurch die Belegung mit Schiffsarrest ausbleibt. Aus diesem Grund ist die rechtzeitige Untersuchung mehrerer wichtiger Aspekte erforderlich. Erstens ist zu prüfen ob eine Seeforderung im Sinne von Art. 1 des Internationalen Übereinkommens vorliegt. Zweitens ist das Rechtsverhältnis zwischen dem Gläubiger und dem allfälligen Beklagten zu klären: ist der Beklagte zu der Seeforderung passiv legitimiert d. h. gehört er zum Kreis der Personen, für die der Schiffsarrest als Schiffssicherungsmaßnahme zulässig wäre. Die Klärung dieser Sachverhalte gewährleistet den schnellen und effizienten Schiffsarrest als Maßnahme zur Sicherung der Forderungen der Gläubiger aus bestehenden oder künftigen Seeforderungen, wobei gleichzeitig das Risiko eines unbegründeten Schiffsarrests, aus dem sich für den Schiffsbesitzer ein enormer Schaden ergeben könnte, maximal eingeschränkt wird.