

# Schiffsarreste in Skandinavien

RA Heiko Bloch



## Schiffsarreste – unvermeidlich?

- Bei einem Wert über 180 million gt (total tonnage), Owners' mutual tonnage zur Zeit 114.3 million gt sind Arrest**situationen**, einer Meldung folgend, dass ein Arrest beabsichtigt wird, für die Mitglieder von Gard unvermeidlich.
- Die spannendere Frage ist, ob **Schiffsarreste** unvermeidlich sind. Dies bedarf noch weiterer Erläuterung
- Kürzliche Meldung RULE B – ALL'S NOT LOST – AN ALTERNATIVE – **SECURITY ARRESTS IN SOUTH AFRICA**
- Das Bedürfnis nach Sicherheit und der Wunsch Fälle in bestimmten Gerichtständen entscheiden zu lassen
- Unterschiedlichkeiten in Skandinavien
- Arreste in fallbezogenem Zusammenhang und damit verbundenen Maßgaben des **P&I Club Handling**



## Gard's Statutes & Rules, Rule 88

- ***"The Association shall be under no obligation to provide any guarantee, certificate, bail or other security or undertaking ('security') for or on behalf of a Member, or to pay the costs of such provision."***
- ***"The Association may at its discretion provide security or pay the cost of such provision in relation to liabilities within the scope of a Member's cover, and may recover any costs incurred thereby from the Member."***
- **"The Member shall indemnify the Association for any liability the Association may incur to a third party under or in connection with any security issued by the Association for or on behalf of the Member and for any payment made by the Association to a third party for or on behalf of the Member (irrespective of whether that liability was incurred, or that payment was made during or after the period of the Member's insurance by the Association), save to the extent that, had that third party pursued its claims in respect of the relevant liability against the Member rather than against the Association, or had that payment been made by the Member rather than by the Association, the Member would have been entitled to reimbursement pursuant to these Rules."**



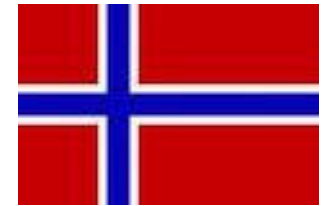
# Norwegen

Collision General Grot-Rowecki and ECE

Security USD 14 MIO

Entscheidung Norwegian Supreme Court Lugano Konvention geht den Bestimmungen nationalen Rechts vor und die Errichtung eines Haftungsfonds ist als Entscheidung im Sinne der Lugano Konvention Art. 25, 26 anzuerkennen (Maersk I & II Entscheidung Europäischer Gerichtshof 14. Oktober 2004 (ECJ C-39/02) bzw. Dansk Højesteret (233/1998)

Der in Frankreich errichtete Haftungsfonds nach LLMC 1976 unter USD 4.5 MIO war daher anzuerkennen





# Wissenswertes

Ein Club Letter of Undertaking kann wertvoller sein als ein Arrest!

Arrestkonvention 1952, umgesetzt durch und vorrangig geltend NorskSjøLoven (Kapitel 4)

- 92 Anspruch wegen Kosten einer Wrackbeseitigung (außerhalb der Arrestkonvention)

1999 Konvention lediglich gezeichnet, nicht ratifiziert

Vieles ist ähnlich wie in Deutschland, insbesondere müssen die Voraussetzungen einer einstelligen Verfügung vorliegen, Arrestgrund!



# Praktisches

- Prüfung des Vorliegens eines Arrestgrundes im Ermessen des Gerichts, Risiko der Antragsablehnung
- Möglichkeit der Antragstellung (ex parte Verfahren) nur zur Erhalt einer Sicherheit
- Kein Verfahren in der Hauptsache zwingend
- Antrag an das für den Bezirk zuständige Gericht, in dem der Hafen liegt, den das Schiff anläuft, wahlweise Wohnsitz des Antragsgegners, falls dieser seinen Sitz in Norwegen hat
- Dokumentation (skandinavische Sprache oder zumindest in Englisch (keine Anwaltsvollmacht erforderlich) erhöht Erfolgsaussichten (nicht zwingend erforderlich)
- Schiff muss nicht schon eingelaufen sein, 24 Stunden Zeitfenster
- Örtliche Polizei wird üblicherweise Schiffspapiere beschlagnahmen, aber Bewegung in territorialen Gewässern kann möglich gemacht werden.
- Kosten ca. EUR 250- 350
- Sicherheitsleistung vom Antragsteller kann auch Hafengebühren umfassen
- Auf Antrag des Schiffseigners kann ein mündliches Verfahren, üblicherweise innerhalb weniger Tage, veranlasst werden
- Registerarrest möglich (keine Bindung an die Ansprüche nach § 92)



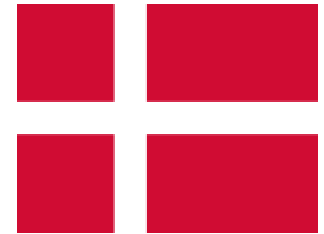
# Schweden



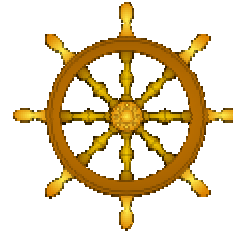
- Günstiger (etwa ein Fünftel des in Norwegen zu veranschlagenden Betrages), eventuell wird sogar ein Kostenerstattungsanspruch zuerkannt
- Entscheidung wird durch Gerichtsvollzieher bekanntgegeben
- Es kann für die Reichweite des Arrestes wichtig sein, ob das Schiff im Liner Trade verkehrt
- Arrestgrund muss vorliegen außer bei Ansprüchen die aus einem Pfandrecht geltend gemacht werden (parallel zu norwegischen Bestimmungen)
- Wie in Norwegen Brüssel I und Lugano Konventionen und bezüglich der Anerkennung und Durchsetzung von Schiedsurteilen die New Yorker Konvention einschlägig



# Dänemark



- Kapitel 4 des Seehandelsrechtsgesetzes und Kapitel 56 des Justizverwaltungsgesetzes (wichtige Normen §§ 478, 627), wenn kein seerechtlicher Anspruch im Sinne der Arrestkonvention vorliegt, nicht beantragt wird, das Schiff an die Kette zu legen oder der Arrest bezüglich Ladung oder Bunker ausgeübt wird



- Nicht nur das Bestehen eines Anspruches genügt, der Eigner muss auch haftbar für diesen sein. Hauptsacheverfahren innerhalb einer Woche
- Dokumentation notwendig
- Wenn Arrest nach Justizverwaltungsgesetz durchgeführt wird, kann das Gericht ohne Beschränkung die Höhe der Sicherheitsleistung bestimmen





## Praktisches

- Wird ein Anspruch gegen eine Person oder Gesellschaft außerhalb der EU geltend gemacht, kann Jurisdiktion begründet werden, wenn das Schiff in Dänemark ist (Arrest zur Begründung eines Gerichtsstands überflüssig)
- Kosten: geringe Grundgebühr aber an der Anspruchshöhe ausgerichtete Gebühren werden im weiteren Verfahren fällig (bei hohem Streitwert nicht günstig)
- Rechnungen zur Anspruchshöhe müssen eingereicht werden, davon hängen schließlich Gerichtsgebühren ab
- Notwendiges Hauptsacheverfahren nach kurzer Zeit, dänischer Gerichtsstand eine Woche, sonst zwei



# Finnland



- Kapitel 4 des Seerechtsgesetzes von 1994
- Dokumentation muss vorliegen
- 1 Monatsfrist zur Anstreben des Hauptsacheverfahrens
- Wenn der Antragsgegner seinen Sitz in Finnland hat oder das Schiff unter finnischer Flagge fährt oder der zugrundeliegende Anspruch öffentlichrechtlicher Natur ist richtet sich der Verfahrensablauf nicht nach dem finnischen Seerecht sondern nach der Zivilverfahrensordnung 4/1734, siebtes Kapitel
- Wird der Anspruch als besonders gut begründet erachtet und weist der Anspruchsteller nach, keine Sicherheit leisten zu können besteht die eher theoretische Möglichkeit eine Ausnahme vom Erfordernis der Sicherheitsleistung gewährt zu bekommen
- Bei Geltendmachung von pfandrechten ist nicht erforderlich, dass der Eigner auch Schuldner ist



# Welchen Beitrag kann Gard leisten?

- Mit Ressourcen zur Verfügung zu stehen
- Scandinavian Heritage GLOBAL REACH
- Expertise
- Lösungen
- Werte

