

# Blauer Ozean im Rechtsmarkt



*Die Festsetzung von großen Yachten russischer Oligarchen infolge der Sanktionen wegen des Ukraine-Kriegs hat die Schiffe auch in den juristischen Fokus gerückt. Ein Blick hinter die Kulissen der mondänen Yacht-Welt zeigt, wie komplex die rechtlichen Fragestellungen in diesem Bereich sind. Wir haben hierüber mit Rechtsanwalt Prof. Dr. Christoph Schließmann gesprochen, der seit vielen Jahren überwiegend im Yacht-Recht tätig ist.*

**NJW:** Wie kam es zu Ihrer außergewöhnlichen Spezialisierung?

**Schließmann:** Sie ist das Ergebnis einer Reihe von Ereignissen und persönlichen unternehmerischen Entscheidungen. Ich stamme aus einer Unternehmerfamilie und habe mich in Studium und Praxis immer an der Schnittstelle von Wirtschaft und Recht bewegt. Als Anwalt habe ich mich mit Gründung meiner Kanzlei Anfang der 90er darauf ausgerichtet, Unternehmen bei ihrer erfolgreichen und rechtssicheren Geschäftsentwicklung zu begleiten. Die Initialzündung für die Spezialisierung gab ein Mandant, mit dem ich das Interesse an Meer, Yachten und Segeln teilte, der von mir beim Kauf zweier Marinas in Kroatien beraten werden wollte. Daraus erwuchsen Folgemandate im Yachting. Dabei zeigte sich, dass die Kombination aus meiner Ausrichtung im Wirtschaftsrecht mit dem Know-how in der Marine-Welt selten und wertvoll ist. Dies führte bei mir zu der Erkenntnis, dass die Fokussierung auf die Begleitung von Yacht-Projekten in allen rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Fragen ein interessanter „blauer Ozean“ inmitten des umkämpften Rechtsmarkts sein könnte.

**NJW:** Sind Sie selbst Segler oder Bootseigner? Und ist das Voraussetzung, um „in der Szene“ Fuß zu fassen?

**Schließmann:** Ich bin seit vielen Jahren mit Motor- wie Segelbooten unterwegs und habe einige Skipperlizenzen. Es wäre vermutlich schwer, in der Branche ohne diesen Background mitzureden. Die maritime Welt ist eine sehr besondere mit eigenen Spielregeln und Abläufen. Man braucht den praktischen Hintergrund auch für die sehr spezifische Rechtsberatung.

Einen Yacht-Bauvertrag mit allen Spezifizierungen eines großen Schiffes und vor allem mit der Notwendigkeit der laufenden Bau-Meilenstein-Compliance sowie der Regelung von Gewährleistungen und Garantien auf manchmal über 200 Seiten könnte man ohne diesen Hintergrund kaum bewältigen.

**NJW:** Ihr Kanzleisitz ist Frankfurt am Main. Würde sich bei dieser Spezialisierung nicht eher ein maritimer Standort anbieten?

**Schließmann:** Frankfurt ist ideal, denn wir sitzen mitten in Europa an einem Business-Hub mit einem großen Flughafen, der mich international optimal vernetzt. Und mit dem Main und dem nahen Rhein haben wir ja auch viel Wasser vor der Tür. Die Yacht-Projekte laufen weltweit mit einem Fokus auf den gesamten Mittelmeerraum. Ein praktisches Beispiel: Die Yacht eines deutschen Mandanten wurde von einem holländischen Naval Architect entwickelt, von einer italienischen Werft als Unikat gebaut. Gehalten und betrieben wird die kommerziell nach Malta-Code gebaute und beflaggte Yacht von einer internationalen Reederei-Struktur. Die Charters finden im gesamten Mittelmeerraum bis zur Türkei und in die Karibik statt. Reisen ist also ein Teil des Jobs und das geht von Frankfurt aus viel besser als von einem maritimen Standort wie etwa Kiel.

**NJW:** Wer sind Ihre Mandanten?

**Schließmann:** Unsere Mandanten sind meist vermögende Personen, die privat oder gewerblich im Yachting investieren wollen, aber auch Werften, Zulieferbetriebe oder Händler.

**NJW:** Was erwarten die von einem „Yacht-Anwalt“?

**Schließmann:** Privateigner wollen meist von der hochkomplexen Thematik rund um Kauf, Bau und Betrieb ihrer Yacht gar keine Details wissen. Sie wollen ihre Yacht mit ihren Gästen problemfrei genießen. Alle Aufgaben dahinter werden delegiert. Und wir übernehmen diese wie ein Yacht-Family-Office. Gewerbliche Klienten, wie etwa Charterunternehmen, wollen ihr Business erfolgreich und rechtssicher führen und gute Erträge erzielen. Sie brauchen einen Partner, der sie in allen relevanten Fragen zum Geschäftserfolg begleitet

**NJW:** Rechtsberatung ist also nur ein Bereich in einer umfassenden Begleitung?

**Schließmann:** Ja, wir bauen zum Beispiel für Klienten ganze Charter- und Yacht-Sharing Modelle auf und begleiten diese im Tagesgeschäft. Außerdem bauen wir Holding- oder Reedereistrukturen auf, die wir auch vor Ort laufend verwalten und steuern. Ich bin daher oft auch als Prokurist oder Direktor tätig und reise an den Sitz des Geschehens und führe dort die Geschäfte.

**NJW:** Mit welchen Rechtsfragen hat ein „Yacht-Anwalt“ typischerweise zu tun?

**Schließmann:** Man muss sich eine große Yacht vorstellen wie ein schwimmendes Unternehmen, das sich in ständig wechselnden Rechtsgebieten bewegt. Hier gibt es viele Schnittstellen und auch Konflikte im internationalen Recht. Jedes Mandat ist ein Projekt und wenn gewollt begleiten wir eine Yacht oft über Jahre durch alle Lebenszyklen und während ihres gesamten Betriebs. Meist beginnt es mit dem Kauf oder Bau, manchmal über zwei bis drei Jahre mit allen Komplikationen, die man sich bei solch einem schwimmenden Hotel vorstellen kann. Dazu kommt am Anfang die Gestaltung der passenden rechtlich-steuerlichen Eignerstruktur, denn vor allem große Yachten, die auch im Charter genutzt werden, werden meist über besondere unternehmerische Konstruktionen gehalten und betrieben.

**NJW:** Und worum geht es beim Yacht-Betrieb?

**Schließmann:** Alleine die internationalen Sicherheitsvorschriften rund um Yachten sind sehr umfangreich. Ein besonders wichtiges Feld, gerade bei Charter-Yachten ist das internationale Umsatzsteuer- und Zollrecht. Zudem haben wir Yachten mit Crews aus zwölf Ländern in Betrieb, da gibt es laufend arbeitsrechtliche Themen, vor allem auch im Zusammenhang mit internationalem Seefahrer-Recht. Hinzu kommt das gesamte Procurement rund um die Versorgung der Yacht, die Service- und Wartungsverträge. Dazu noch Haftungs- und Versicherungsfragen. Im schlimmsten Fall Havarien bis zum Sinken der Yacht. Auch das ist uns leider schon passiert,

*Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann ist Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht und für Arbeitsrecht in Frankfurt a.M. Nach der Ausbildung in Deutschland, der Schweiz, den USA und UK gründete er 1994 die Kanzlei CPS Schließmann Wirtschaftsanwälte, die auf Rechts- und Strategieberatung von Unternehmen fokussiert ist und seit inzwischen 15 Jahren überwiegend auch im Yachtrecht berät. Schließmann ist Honorarprofessor für Wirtschaft und Recht an der Universität Salzburg.*

2019 sank ein 12 Mio. Euro teures Schiff nach Übernahme noch während der Jungfernfahrt vor Sardinien aufgrund eines Defekts und ungünstigster Umstände.

**NJW:** Sie bieten auch Sprechstunden in Häfen an.

**Schließmann:** Unser Schwerpunkt liegt inzwischen in Kroatien und ich bin sehr oft im August in Split und Umgebung für Mandanten und Interessenten vor Ort erreichbar. Cannes, Monaco sind im September auch zu den Messen angesagt. Mallorca und sonstige Treffpunkte nach Vereinbarung.

**NJW:** Wie teuer war die wertvollste Yacht, zu der Sie bisher rechtlich beraten haben?

**Schließmann:** Wir konzentrieren uns auf große Yachten, meist zwischen ca. 20 und 50 Meter, aber wir haben auch schon eine 85-Meter-Yacht mit einem Investitionsvolumen von über 200 Mio. Euro betreut. Das war bisher das teuerste Schiff.

**NJW:** Gerade stehen die Yachten russischer Oligarchen im Visier westlicher Behörden. Wirkt sich das auf Ihre Beratungspraxis aus?

**Schließmann:** Wir haben keine russischen Mandanten. Ich wurde aber, als diese Themen und Fragestellungen aufkamen, von einigen Redaktionen zum Thema interviewt. Deshalb habe ich mich mit den Rechtsgrundlagen der Beschlagnahme von Yachten russischer Oligarchen näher befasst.

**NJW:** Einige Schiffe sind in diversen Häfen festgesetzt, auch in Deutschland. Brauchen jetzt auch Behörden Rechtsberatung im Yacht-Recht?

**Schließmann:** Mein Eindruck ist, dass sie mit dem Thema überfordert sind und auf die Politik warten, was zu tun ist. Es geht hier auch weniger um Yacht-Recht als um die Fragen der Eigentumsentziehung, das Objekt ist dabei eher nebensächlich. •

---

Interview: Tobias Freudenberg