



Flagge, Steuer, Erbe

Ein neuer Aspekt in BOOTE EXCLUSIV: Wirtschaft und Recht. Prof. Dr. Christoph Schließmann gibt an dieser Stelle Eignern künftig Denkanstöße.

Die völkerrechtliche Anerkennung der Einzelstaatenlosigkeit des Meeres führte zum Kontrollrecht aller Staaten in Bezug auf das Befahren des Meeres. Daraus wiederum resultiert die Nachweispflicht der Staatszugehörigkeit eines Schiffes. Deren Wahl entscheidet über eine Fülle von rechtlichen und finanziellen Konsequenzen, die sorgfältig analysiert und geplant gehören, um nicht gewollte und

oft irreparable Fehler – hier greife ich einige Themen auf und vertiefe diese in späteren Kolumnen – zu vermeiden. Grundsätzlich können beziehungsweise müssen alle zur Seefahrt bestimmten Schiffe (Seeschiffe) die Bundesflagge führen, deren Eigentümer Deutsche sind und die ihren Wohnsitz im Geltungsbereich des Grundgesetzes haben. Sind die Eigner juristische Personen – die Gründung einer Reederei kann vor

allem bei Eignern, die aus persönlichen wie wirtschaftlichen Gesichtspunkten nach außen nicht auftreten wollen, vorteilhaft sein –, muss die Mehrheit ihrer vertretungsberechtigten Organe Deutsche sein. Als „Seeschiffe“ gelten solche, die berechtigt oder verpflichtet sind, die deutsche Bundesflagge zu führen und folglich in das Schiffsregister bei dem Amtsgericht eingetragen werden, in dessen Registerbezirk sich der Heimathafen oder der Heimatort des Schiffes befindet. Der deutsche Eigner eines Seeschiffes ist zur Eintragung im Schiffsregister verpflichtet, wenn die Rumpflänge 15 Meter beträgt. Fehlt ein Heimathafen oder soll das Schiff von einem ausländischen Ort aus betrieben werden, ist die Wahl des Schiffsregisters freigestellt. In vielen anderen Ländern werden entsprechende Schiffsregister mit öffentlichem Glauben geführt. Ein größeres Schiff ist damit wie eine schwimmende Immobilie mit „Grundbucheintrag“ und dient der Publizität im Sinne des Sachenrechts: Es regelt beziehungsweise dokumentiert die Staatsangehörigkeit des Schiffes sowie seine sachenrechtlichen Verhältnisse.

Das Erbe professionell regeln

Mit der Staatsangehörigkeit verbunden ist auch die Frage der erbschaftsrechtlichen und vor allem erbschaftssteuerlichen Konsequenzen, die bei einer großen Yacht eine wichtige Rolle für die Nachlassplanung spielen. Die so beliebte Registrierung in Spanien mit Liegeplatz auf Mallorca bedingt spanisches Erbrecht. Mangels Doppelbesteuerungsabkommen mit Deutschland kann es im Erbfolge zu einer doppelten Besteuerung der teuren Yacht kommen, die deren Wert regelrecht aufzehrt. Bei maximalen Freibeträgen von etwa 15 000 Euro pro Person und bis zu 81 Prozent Erbschaftssteuer auf den aktuellen

Verkehrswert von Vermögenswerten führt dies über die spanische Steuer praktisch zur Yachtenteignung im Todesfall. Hier ist eine professionelle Gestaltung dringend geboten. Durch die Wahl der Staatszugehörigkeit wie auch der Person des Schiffseigners – etwa durch Gründung einer Trägergesellschaft – kann hier viel gestaltet werden.

Obacht bei der Umsatzsteuer

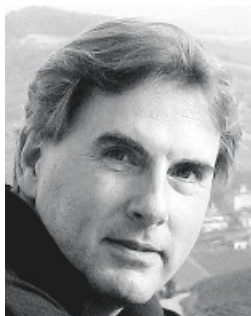
Seit 1989 gibt es in Deutschland ein internationales Seeschiffregister (Zweitregister), das erlaubt, die deutsche Flagge zu führen und dennoch die Besatzung außerhalb des deutschen Arbeitsrechts zu beschäftigen. Für Eigner mit größerer Crew ist vor allem dies ein wichtiger Planungsaspekt. Während nach dem deutschen Handelsgesetzbuch als Reeder gilt, wer Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes ist, was bei einer Yacht zur rein privaten Nutzung nicht der Fall ist, definiert das Sozialgesetzbuch IV den Reeder ganz generell als Eigentümer von Seeschiffen und Seeleute als Arbeitnehmer, die an Bord von Seeschiffen während der Reise im Rahmen des Schiffsbetriebes beschäftigt sind, mit Ausnahme der Lotsen. Damit gelten sozialrechtliche Vorschriften auch für die Beschäftigung auf einer privaten, nicht kommerziell betriebenen Yacht. Im Arbeitsrecht gilt zum Beispiel das Kündigungsschutzrecht für Arbeitsverhältnisse auf Seeschiffen.

Hochsensibel sind umsatzsteuerliche Aspekte im Zusammenhang mit dem Yachtkauf. So hat der Bundesfinanzhof zum innergemeinschaftlichen Erwerb einer neuen, ausschließlich für nicht unternehmerische Zwecke genutzten 27-Meter-Yacht in der Revision entschieden, dass die Beförderung einer Yacht nach deren Erwerb beendet ist, wenn die Yacht ihren Bestimmungsort erreicht hat. Der Eigner bestellte in

„Die Beförderung einer Yacht endet am angegebenen Bestimmungsort“

Finnland eine neue Yacht, welche dort im Juni des Jahres 0 an deren Kapitän übergeben wurde. Die Rechnung an den Eigner wies keine Umsatzsteuer aus. In den Zollabfertigungspapieren der Yacht wurde als Bestimmungsland Deutschland angegeben. Die sogenannte „Ausklarierung“ dokumentiert, dass das Schiff auf eigenem Kiel über Stockholm, Kiel, Southampton, Gibraltar, Cannes, Sardinien und Gran Canaria in die Karibik fuhr. Außerdem enthielt die Ausklarierung den Hinweis: „The ship departs Kiel via Stockholm.“ Das Schiff wurde in das deutsche Schiffsregister eingetragen und führte die deutsche Flagge. Es befand sich zwei Tage in Kiel und danach in den Monaten Juli bis November des Jahres 0 in verschiedenen Häfen des Mittelmeers, in den Monaten Dezember bis März des Folgejahres 1 auf Martinique, St. Lucia, Antigua und St. Maarten. Danach kam die Yacht über die Azoren und Gibraltar nach Frankreich im Dezember 1 wieder in deutsche Hoheitsgewässer. Aufgrund einer Kontrollmitteilung der finnischen Steuerverwaltung wurde

durch Bescheid Umsatzsteuer für einen innergemeinschaftlichen Erwerb eines neuen Fahrzeugs festgesetzt. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Yacht im Juni 0 in Deutschland innergemeinschaftlich erworben wurde. Bestimmungsland der Yacht im Sinne des deutschen Umsatzsteuerrechts sei Deutschland gewesen, auch wenn das Schiff über Stockholm und Kiel schließlich in die Karibik gesegelt sei. Auf das jeweilige Bestimmungsland sei aus den Gesamtumständen und aus Indizien zu schließen. Nach diesen sei der Ort des Endes der Beförderung nicht der in der Ausklarierung genannte Endpunkt der Fahrt, sondern Deutschland. Der Bundesfinanzhof argumentierte, dass die Yacht erklärungsgemäß einen deutschen Heimathafen hatte und dies Indiz für das Bestimmungsland sei. Interessant ist, dass der Bundesfinanzhof sogar am Ende des Urteils darauf hinweist, dass es der Angabe eines inländischen Heimathafens weder flaggenrechtlich noch schiffsregisterrechtlich bedurft hätte und die Angabe eines ausländischen „Registerhafens“ zulässig gewesen wäre.



AUTOR

Prof. Dr. Christoph Schließmann

ist Wirtschaftsanwalt und -berater in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren vor allem Produktionsunternehmen an der Schnittstelle von Wirtschaft & Recht. Seit 1996 ist er selbst mit vielen Törns vorwiegend auf dem Mittelmeer unterwegs und überträgt sein Wissen und seine Erfahrung auf die Beratung von Yachtherstellern und -eignern.