

YACHTRECHT INTERNATIONAL:

DER BREXIT

GRUNDLEGENDE VERÄNDERUNG DER YACHT-INDUSTRIE

Das Seefahrerland Großbritannien verlässt die EU. Das ist zum Zeitpunkt der Verfassung dieses Artikels am 1. Februar 2019 nicht zu bezweifelnden Umsetzung des BREXIT das wirtschaftliche und rechtliche Leben in der EU entscheidend verändern. Die Veränderungen betreffen die Arbeitnehmer-Freizügigkeit, die Niederlassungs- und Kapitalverkehrsfreiheit und den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr. Das britische Parlament hat zwar dafür gestimmt, dass für den BREXIT-Deal die Irland-Frage nachverhandelt werden soll. Doch geforderte Neuverhandlung lehnt die EU ab – wieder einmal. Ohne Backstop soll es kein Austrittsabkommen geben. Das Vereinigte Königreich (UK) ist nach dem 29. März 2019 – dem Datum, an dem nach jetziger Planung der BREXIT vollzogen wird – DRITTLAND im Verhältnis zur EU. MEER & YACHTEN widmet sich aus aktuellem Anlass in zwei Teilen den rechtlichen Konsequenzen für die internationale Yacht-Branche. Teil 1 (in diesem Heft): Darstellung des juristischen Status Quo. Teil 2 (MEER & YACHTEN 2-2019): Erläuterungen anhand eines konkreten Fallbeispiels).

TEXT_Prof. Dr. Christoph Schließmann

Gerade die internationale Yachtindustrie wurde sehr stark durch den globalen britischen Einfluss sowie als Seefahrernation und das Common Law mit seiner in vielen Bereichen anderen Logik als das Civil Law Kontinentaleuropas, geprägt. Dieser Einfluss wird nun deutlich abnehmen. Viele sind noch im „Tal der Ahnungslosen“, und die Orientierungslosigkeit nimmt eher zu. Viele kommen erstmals mit Zollfragen in Berührung und unterschätzen die anstehenden Aufgaben und deren Komplexität. Wir wollen in unserer kleinen, zweiteiligen „Brexit-Rechts-Serie“ in diesem und dem nächsten Heft ein wenig Licht ins Dunkel bringen.

1. VERTRAGS- BEZIEHUNGEN UND VOLLSTRECKUNG

Mit dem BREXIT werden die Rechtsbeziehungen, vor allem die Exekution schuldrechtlicher Beziehungen und die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen im internationalen Rechtsverkehr zwischen den verbleibenden Mitgliedsstaaten der EU und dem Vereinigten Königreich aller Voraussicht nach deutlich schwieriger und langandauernder werden.

Generell ist daher zu raten:

1. Keine neuen Verträge und Geschäftsbeziehungen unter alten Rechtsregeln oder englischem Recht mit Gerichtsstand England eingehen, die über den 29. März 2019 hinaus wirken. Keine Common Law Verträge ohne eingehende Prüfung unterzeichnen!
2. Jeder, der ein Urteil aus dem Vereinigten Königreich in der EU oder ein Urteil aus einem der verbleibenden Mitgliedsstaaten im Vereinigten Königreich vollstrecken möchte, sollte zumindest ein entsprechendes Verfahren vor dem Ablauf des 29.03.2019 einleiten.
3. Wer offene Forderungen gegen Rechtspersonen im Vereinigten Königreich hat (z.B. offene sowie streitige Gewährleistungs- oder Garantieansprüche rund um Yachten), sollte vor Klageerhebung prüfen, an welchem Ort ein Urteil gegebenenfalls vollstreckt werden müsste und ob die Vollstreckbarkeit nach dem Austritt des UK voraussichtlich gewährleistet ist. In der Regel ist angesichts durchschnittlicher Verfahrensdauer zumindest im Falle komplexer Verfahren vor den deutschen Gerichten selbst bei sofortiger Klageeinreichung nicht mehr mit einer rechtskräftigen Entscheidung vor dem 29.03.2019 zu rechnen.

Grenzüberschreitende internationale Sachverhalte innerhalb der EU werden von unmittelbar anwendbaren Verordnungen geregelt, deren Wirkung im Verhältnis der verbleibenden Mitgliedsstaaten zum Vereinigten Königreich mit dessen Austritt grundsätzlich entfallen. Derzeit ist unklar, ob und in welcher Weise die Vorschriften der Verordnungen ersetzt werden. Anderes könnte nur in einem „Deal-BREXIT“ im Wege eines Austrittsabkommens geschehen. Eine wechselseitige Anerkennung und Vollstreckung lässt sich eben nur wechselseitig und darum nur im Austrittsabkommen vereinbaren, was ja im Moment offen ist.

Das zentrale Rechtsinstrument des europäischen Zivilprozesses ist die „EUGVVO“ oder „Brüssel Ia-VO“. Diese enthält unter anderem Vorschriften über die internationale Zuständigkeit der Gerichte, die Anforderungen an Gerichtsstandsvereinbarungen und die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen.

Mit dem BREXIT entfällt die Brüssel Ia-VO/EuGVVO, was im Hinblick auf die Anerkennung und Vollstreckung von Urteilen gravierende Folgen hat.

- Nach dem BREXIT lebt das alte Brüsseler Übereinkommen von 1968 automatisch wieder auf und bindet die Gerichte des ausgetretenen Vereinigten Königreichs, wenn sie über die internationale Zuständigkeit und Vollstreckung im Verhältnis zu den 14 „älteren“ verbleibenden EU-Mitgliedsstaaten entscheiden, die Vertragsstaaten des Brüsseler Übereinkommens sind (u.a. Deutschland). Nur hinsichtlich der 13 „jüngeren“ verbleibenden EU-Mitgliedsstaaten, die 2004 oder später der EU beigetreten und nicht mehr Vertragsstaaten des Brüsseler Übereinkommens geworden sind, kann das ausgetretene Vereinigte Königreich sein autonomes IZVR anwenden. Hauptauswirkungen der EuGVÜ von 1968 wird sich vermutlich auf den Bereich der Anerkennung und Vollstreckung englischer (und umgekehrt deutscher Urteile) beschränken.
- Deutschland und UK haben zwar bereits 1960 das deutsch-britische Abkommen über die gegenseitige Anerkennung und Vollstreckung von gerichtlichen Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen geschlossen. Der Inhalt dieses Abkommens hat aber wenig gemein mit dem Regelwerk der EuGVVO und kann dieses daher nicht ersetzen.

Mit dem Entfall der EuGVVO würden alte UK Regeln z.B. zur Rechtshängigkeit und insbesondere „Torpedoklagen“ in Form von missbräuchlichen negativen Feststellungsklagen wieder aufleben, vor denen die EuGVVO schützte.

Derzeit erkennen die Mitgliedsstaaten Urteile der anderen Mitgliedsstaaten an, ohne dass es dafür eines sogenannten Exequatur



Verfahrens bedarf. Die Anerkennung basiert auf dem gegenseitigen Vertrauen der EU-Mitgliedsstaaten und denselben Regeln, denen sie unterliegen. Es genügt die Vorlage bestimmter Unterlagen aus dem Urteilsstaat bei der zuständigen Vollstreckungsbehörde im Anerkennungsstaat, wodurch die Vollstreckung eines Urteils aus dem EU-Ausland fast so schnell wie ein nationales zu vollstrecken ist. Ein nach dem 29.3. notwendiges Exequatur Verfahren, in welcher Form auch immer, würde aber die Vollstreckung von Urteilen im Vergleich zum aktuellen Rechtsstand extrem erschweren. Ohne hier auf Einzelheiten einzugehen sei betont, dass der Weg zur Vollstreckung eines Titels in UK extrem aufwändig und teuer wird.

Mit dem Wegfall der EuGVVO besteht die Gefahr etwaig wieder auflebender „anti-suit-injunctions“ mit der nach dem englischen Recht dem Prozessgegner untersagt wird, in Bezug auf einen bestimmten Streitgegenstand ein Parallelverfahren einzuleiten.

Zweck einer solchen „anti-suit injunction“ ist im Wesentlichen zu verhindern, dass eine der Parteien unter Verstoß gegen eine Gerichtsstands-Vereinbarung vor einem ausländischen Gericht klagt. Kommt es beim BREXIT nicht zu anderen Regelungen (Soft Deal), würde zwischen Deutschland und UK ersatzweise auch das deutsch-britische Abkommen gelten, was zumindest Regelungen zur Vollstreckung von Urteilen auf eine Zahlung bestimmter Geldsumme umfasst, was wiederum der vorherig aufwändigen Registrierung bei zuständigen UK-Gerichten bedarf. Dazu kennt das Abkommen mehr Gründe für die Versagung der Anerkennung die in der EUGVVO aufgeführten.

Im Ergebnis ist das Risiko sehr groß, dass einem Urteil eines Gerichts eines in der EU verbleibenden Staates nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU die Anerkennung und Vollstreckung versagt wird.

2. YACHT- UND WARENKÄUFE AUS ENGLAND

UK ist nach BREXIT theoretisch weder an die MwStSystRL noch den Zollkodex (UZK) oder an EuGH-Entscheidungen gebunden. Das Ausscheiden aus der Zollunion führt zur Anwendung der Zollbestimmungen und zollrelevanten Ein- und Ausfuhren. Auch exportkontrollrechtlich wird es zu neuen Genehmigungsverfahren kommen. In Bezug auf das Ursprungszeugnis einer Ware, gelten britische Yachten nicht mehr als EU-Ware.

Zufällig fand während der boot 2019 in Düsseldorf eine interessante Veranstaltung des INTERNATIONAL VAT CONFERENCE CLUB. E.V. (IVCC) zum BREXIT statt, bei dem der BREXIT und seine Folgen im Umsatzsteuer- und Zollrecht intensiv diskutiert wurden. Hier einige Ergebnisse:

Mehrwertsteuerrechtlich bedeutet das:

- Mit Austritt wird UK grundsätzlich „Drittland“ i.S.d. MwStSystRL
- Bisher innergemeinschaftliche Lieferungen werden zu Ausfuhren
- Bisher innergemeinschaftlichen Erwerbe werden zu Einfuhren
- Diese Folgen könnten theoretisch durch Abkommen für Zwecke der MwSt. umgangen werden
- Doch etwaiges Freihandelsabkommen mit UK kann aber keine Auswirkungen auf mehrwertsteuerrechtlichen Status haben
- Es gibt keinen Amtshilfeverkehr nach EU-Recht mehr (Abkommen möglich)
- In einigen Mitgliedstaaten besteht für UK-Unternehmer zukünftig nicht mehr die Möglichkeit einer direkten Registrierung

Foto: Adobe Stock/ Iuaveva

- Die Bestellung eines Fiskalvertreters ist erforderlich
- Die Vorsteuervergütung für UK-Unternehmer entfällt
- UK-Unternehmen fallen aus dem MIAS-System heraus
- Auch ein Freihandelsabkommen mit UK hat keine Auswirkungen auf mehrwertsteuerrechtlichen Status

Zollrechtlich bedeutet das:

- UK wird nicht mehr Mitglied der Zollunion sein
- Der Zollkodex UZK ist in UK nicht mehr unmittelbar geltendes Recht
- UK-Unternehmen sind grundsätzlich nicht mehr im Zollgebiet der Union ansässig
- Regelmäßig indirekte Stellvertretung für Bewilligungen und Abgabe von Zollanmeldungen wird in der Zollunion erforderlich
- Es gelten: Ausfuhren, Einfuhren, vorübergehende Verwendung

Hieraus ergeben sich folgende Ratschläge zum Handlungsbedarf:

a) Status quo – Überprüfung und Handlungsbedarf für aktuelle Verträge:

- Welche Incoterms wurden vereinbart?
- Wie sind die Waren zollrechtlich zu behandeln?
- Wer überführt die Waren in den freien Verkehr?
- Wer trägt Steuern und Zölle?
- Wie sehen weitere Geschäftsbeziehungen aus?
- Werden gerade Verträge verhandelt, die obige Fragen betreffen?

b) Dringende beispielhafte Aufgaben:

- Verhandlung mit Geschäftspartner, um wirtschaftliche Folgen zu verteilen oder Bedingungen für Geschäft zu verändern (z. B. anderer Incoterms 2010 und damit Preis, d.h. wer trägt Zölle und Steuern und wer abwickelt).
- Prüfung umsatzsteuerlicher und zollrechtlicher Handhabung nach bisherigem Status
- Prüfung, ob zukünftiger Status (z. B. Einfuhr erforderlich) zu Änderungen bei der rechtlichen Bewertung führt
- Prüfung der Notwendigkeit indirekter Stellvertretung
- Leistungsortverlagerung nach § 3 Abs. 8 UStG

3. YACHTEIGNER AUS UK IN DER EU

Für sie gilt künftig das Recht der umsatzsteuerfreien vorübergehenden Verwendung. Im Verfahren der vorübergehenden Verwendung können Personen, die außerhalb des Zollgebietes der Gemeinschaft ansässig sind, Yachten aus Nicht-EU-Ländern sowie

solche im Eigentum von Nicht-EU-Bürgern unter vollständiger Einfuhrabgabenbefreiung in das Zollgebiet und dessen Hoheitsgewässer verbringen, sofern die Schiffe für private Zwecke genutzt werden, während ihrer Verwendung nicht verändert werden und anschließend in demselben Zustand wie bei der Einfuhr wieder ausgeführt werden, vorübergehend bzw. befristet im Zollgebiet der EU verwendet werden und von vornherein zur Wiederausfuhr aus dem Zollgebiet bestimmt sind.

Die Yacht unter englischer Flagge wird vorübergehend in die EU und nicht in einen ihrer Mitgliedstaaten eingeführt. Deshalb kann es innerhalb der gestatteten achtzehnmonatigen Frist von einem Mitgliedstaat in einen anderen bewegt werden, ohne dass hierzu weitere Zollformalitäten nötig wären. Wenn die Yacht das Gebiet nicht vor Ablauf dieser 18-Monats-Frist verlässt, fallen Zölle und Mehrwertsteuer an. Abfertigungszollstelle wird als Überwachungszollstelle regelmäßig nach Ablauf der bewilligten Verwendungsfrist den Nachweis der Ausklarierung der Yacht verlangen. Nach der Beendigung des Verfahrens der vorübergehenden Verwendung, also der Wiederausfuhr der Yacht aus dem Zollgebiet der EU, kann im Anschluss daran die Yacht wieder für einen weiteren 18-Monatszeitraum in die EU zurückkehren, es beginnt dann ein neuer Zeitraum der vorübergehenden Verwendung.

Yachten britischer Eigner, die bereits EU versteuert sind und in der EU liegen, verlieren den Steuerstatus nicht, solange sie nicht länger als drei Jahre außerhalb der EU sind.

4. ARBEIT: CREW AUS ENGLAND IN DER EU

Der BREXIT wird zu Einschränkungen bei der Arbeitnehmerfreizügigkeit Tätigkeiten nach dem 29. März führen. Crewmitglieder aus Großbritannien gelten dann in der EU als Drittstaatenangehörige ohne Arbeitnehmerfreizügigkeit und EU-Crewmitglieder in Großbritannien unterliegen dann den dortigen aufenthaltsrechtlichen Bestimmungen.

Handlungsbedarf: EU-Arbeitgeber (Schiffe unter EU Flagge) sollten prüfen, ob Crewmitgliedern absehbar nach eben diesen britischen neuen Aufenthaltsbestimmungen eine EU-Einbürgerung möglich ist oder ob dann nach den neuen britischen Regeln Visa, Aufenthaltsgenehmigung und Aufenthaltspapiere notwendig werden. Unklar ist auch, wie sich dies auf bereits in der EU tätigen Briten auswirken wird.


5. EINFLUSS BRITISCHER YACHT-REGELUNGEN

Große Yachten aus UK werden heute meist nach den Vorschriften von MCA gebaut. Immer öfter werden auch Yachten anderer Flaggen auch nach dieser Vorschrift gebaut, die sich nahezu zu einem Standard, angeglichen an SOLAS (Safety Of Life At Sea), entwickelt hat. Wie der BREXIT deren Bedeutung und Anwendung außerhalb des UK beeinflusst, kann noch nicht abgesehen werden. Ich persönlich glaube nicht, dass sich hier viel ändern wird, auch, was die positive Anerkennung von RYA Zertifikaten betrifft.

6. GRAVIERENDE STRUKTURELL-GESELLSCHAFTS-RECHTLICHE ÄNDERUNGEN

Unternehmen, vor allem in der maritimen Industrie, die in Kontinentaleuropa in der Rechtsform englischen Rechts betrieben werden, verlieren mit der Rechtskraft des EU-Austritts ihre Niederlassungsfreiheit in der EU. Die aktuell anzuwendende „Gründungstheorie“ erlaubt mit geringen Hürden in England gegründeten Limiteds ohne Problem ausschließlich nur z. B. in Deutschland betrieben zu werden. Ist Großbritannien dagegen „Drittland“, können die EU Staaten auf die „Sitztheorie“ zurückgreifen, was zur Folge hat, dass englische Limiteds dann nach dem Rechts des Ortes der Geschäftsausübung als dann scheinausländische Kapitalgesellschaften zu Personengesellschaften umqualifiziert werden und die persönliche Haftung eintritt. Auch Europäische Aktiengesellschaften mit Sitz in der EU können ihre Rechtsgrundlage verlieren.

Handlungsbedarf: Unternehmen nach englischen Recht mit Haupttätigkeit in EU Ländern müssen daher über einen Rechtsformwechsel in den jeweiligen EU-Land nachdenken oder sicherstellen, dass dann die tatsächliche Verwaltung und Führung des Unternehmens in England ist, was aber markstrategisch meist nicht gewollt ist.

FAZIT: Großbritannien ist ein Beispiel dafür, welche Tragödie vor allem politischer und wirtschaftlicher Art passieren kann, wenn ohne Prüfung und Weitsicht Instrumente der direkten Demokratie genutzt werden. Selbst Fachleute können das volle Ausmaß der Folgen und des Handlungsbedarfs nur ahnen, aber derzeit noch nicht abschließend aufzeigen. 



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 int. Yachtmagazine und übernahm mit MEER&YACHTEN-Ausgabe 2-2018 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.

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu

Teil 2 unserer kleinen Serie zu den rechtlichen Folgen des Brexit lesen Sie in unserer Internationales Yachtrecht-Kolumne in MEER & YACHTEN 2-2019.



Solar powered electric propulsion

Lucurious living and limitless traveling
Clean, silent and self-efficient
100% powered by solar ingenuity



www.silent-yachts.com - office@silent-yachts.com