

YACHTRECHT INTERNATIONAL:

DER BREXIT

GRUNDLEGENDE VERÄNDERUNG DER YACHT-INDUSTRIE (TEIL II)

Das Seefahrerland Großbritannien verlässt die EU. Die Umsetzung des Brexit wird 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 Vereinigte Königreich (UK) ist nach dem Brexit Drittland im Verhältnis zur EU. MEER & YACHTEN widmet sich aus aktuellem Anlass in zwei Teilen den rechtlichen Konsequenzen für die internationale Yacht-Branche. In Teil 1 (MEER & YACHTEN 1-2019) widmeten wir uns dem juristischen Status Quo. In dieser Ausgabe (Teil 2) wird dieser anhand eines konkreten Fallbeispiels erläutert.

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.

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.

Wir wollen in unserer kleinen, zweiteiligen „Brexit-Rechts-Serie“ in Ausgabe 1 und 2 ein wenig Licht ins Dunkel bringen. Dazu ein Fallbeispiel:

Ein Yachteigner Y hat im Januar 2019 einen Standard-Kaufvertrag für den Kauf einer Yacht aus UK unterzeichnet. Der günstige Wechselkurs und das gute Angebot haben ihn dazu verleitet ganz rasch den Vertrag zu zeichnen. Der Vertrag sieht – obwohl auf einer Messe in Deutschland geschlossen – in der AGB englisches Recht und Gerichtsstand London vor. In Anbetracht des BREXIT wollte der Lieferant dem deutschen Käufer entgegenkommen und vereinbarte eine Lieferung im Mai 2019 mit der Incoterms 2010 „DDP“, also Lieferung nach Deutschland verzollt und versteuert.

Im Beispielsfall handelt es sich um ein B2C-Geschäft, wobei der Privat-Käufer, rechtlich Konsument, in einem EU Mitgliedsstaat ansässig ist, der Yacht-Verkäufer nach dem 29. März 2019 im Drittland.

a) ANSPRÜCHE DER UK-WERFT GEGEN DEN EU-KONSUMENTEN

Im Beispielsfall liegt eine Gerichtsstands-Vereinbarung vor. Es ist genau zu prüfen, ob diese wirksam ist bzw. auch unter Geltung der EU-Vorschriften gültig gewesen wäre. Nach der EuGVVO können Parteien den Gerichtsstand unter Beachtung bestimmter formaler Voraussetzungen auf ein Gericht oder auf Gerichte eines Mitgliedsstaats festlegen. Gemessen am Urteil des Bundesgerichtshofs vom 26.04.2018 scheitert eine mit einem Verbraucher mittels einer AGB vereinbarte internationale Gerichtsstands Vereinbarung nach der EuGVVO bereits an der notwendigen ausdrücklichen schriftlichen Bestätigung.

Wäre die Form erfüllt, könnte die Vereinbarung, da noch zu Geltungszeiten des EuGVVO getroffen, wirksam sein.

Mit dem Brexit ist künftig die Wirksamkeit von Gerichtsstands-Vereinbarungen zugunsten britischer Gerichte in Frage gestellt. Diese unterliegen fortan nämlich nicht mehr den Bestimmungen des europäischen Rechts, sondern den möglicherweise strengeren Vorschriften des lokalen englischen, schottischen oder nordirischen Rechts.

Im Fall gilt nach EU-Recht ohne gültige Gerichtsstands-Vereinbarung bei Verbrauchern generell die Besonderheit, dass der Verbraucher i.d.R nicht nur im Staat seines Wohnsitzes zu verklagen ist, sondern der Verbraucher selbst den Unternehmer unter bestimmten Umständen im Verbraucher-Wohnsitzstaat verklagen kann, wenn der Unternehmer in dem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet der Verbraucher seinen Wohnsitz hat, eine berufliche oder gewerbliche Tätigkeit ausübt oder eine solche auf irgendeinem Wege auf diesen Mitgliedstaat oder auf mehrere Mitgliedstaaten, einschließlich dieses Mitgliedstaates, ausrichtet und der Vertrag in den Bereich dieser Tätigkeit fällt.

Für den Fall eines Gerichtsverfahrens ist der Anwendungsbereich der EuGVVO gegeben, da der verklagte Käufer seinen Wohnsitz in einem EU-Mitgliedsstaat hat. Wo der Kläger seinen Sitz hat ist unerheblich. Im Fall könnte der Kläger zwischen dem allgemeinen Gerichtsstand des Käufers an dessen Wohnsitz oder aber, wenn ebenfalls in der EU, dem Gerichtsstand des Erfüllungsortes des vertraglichen Anspruchs wählen. Dieses als „Forum Shopping“ bezeichnete Wahlrecht im Falle konkurrierender internationaler Zuständigkeit verschiedener Gerichte ist dann besonders interessant, wenn die von den zur Wahl stehenden Gerichten angewendeten Rechtsvorschriften unterschiedlich sind.

➤ Hier kann das für den Kläger günstigste Recht gewählt werden. Im Fallbeispiel wären Wohnsitz bzw. Erfüllungsort in Deutschland.

ABWANDLUNG/HINWEIS:

Viele Yachteigner kaufen ihr Schiff via Gesellschaften, die per se Vollkaufleute sind. Hier gelten andere Regeln und nicht die den Verbraucher schützenden Bestimmungen mit der Folge, dass die Werft vor einem UK-Gericht klagen könnte.

In UK Prozesse zu führen ist nicht nur drei- bis zehnmal so teuer wie in Deutschland, sondern unterliegt ganz anderen Prozessregeln und Abläufen, als wir sie hierzulande kennen.

Spannend ist die Frage des materiellen Konflikt-Rechts: Innerhalb der EU ist das anwendbare Recht für vertragliche Schuldverhältnisse

in der sog. ROM I-Verordnung vereinheitlicht. Diese gilt im Fall bis zum Brexit. Da der Vertrag davor geschlossen wurde, unterliegt er – sofern keine Rechtswahl getroffen wurde – dem Recht des gewöhnlichen Aufenthaltes des Verbrauchers, sofern der Unternehmer seine berufliche oder gewerbliche Tätigkeit in dem Staat ausübt, in dem der Verbraucher seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, oder eine solche Tätigkeit auf irgendeine Weise auf diesen Staat oder mehrere Staaten einschließlich dieses Staates ausrichtet und der Vertrag in den Bereich dieser Tätigkeit fällt. Der Vertrag ist auf der Messe in Düsseldorf geschlossen. Die Regeln zur Gültigkeit von Rechtswahlvereinbarungen sind lockerer als die bei Gerichtsstandsvereinbarungen, so dass sich im Falle von der Vereinbarung englischen Rechts, jedoch mit dem Schutz zwingender Bestimmungen seines Aufenthaltsstaates entzogen. Eine Klausel im AGB, wonach auf den Vertrag das Recht des Sitzes des Unternehmers zur Anwendung kommt, ist aber missbräuchlich und daher unzulässig, wenn sie den Eindruck vermittelt, auf den Vertrag sei nur dieses Recht anwendbar, ohne den Verbraucher darüber zu informieren, dass er auch den Schutz der zwingenden Bestimmungen seines Aufenthaltsstaates genießt. Dies wäre genau zu prüfen.

- Im Ergebnis wäre der Gerichtsstand eine Klage in Deutschland unter Anwendung materiellen englischen Rechts unter Schutz zwingenden deutschen Rechts. In ähnlichen Fällen holen dann die Gerichte zu allen Rechtsfragen ein Gutachten über das anzuwendende englische Recht ein.

Hinweis: Bei B2B-Verträgen ging ich von der gültigen Rechtswahl des englischen Rechts aus. Für alle nach dem Brexit geschlossenen Verträge gilt jedoch:

Mangels europäischen oder internationalen Einheitsrechts das einschlägige Kollisionsrecht, kann nicht einmal für internationale Handelskaufverträge auf das UN-Kaufrecht (CISG) – soweit für Schiffe überhaupt anwendbar – zurückgegriffen werden, da das Vereinigte Königreich nach wie vor zu den wenigen Staaten der Welt gehört, die es nicht gezeichnet haben.

Fest steht aber, dass mit dem Brexit das frühere völkerrechtliche Übereinkommen von Rom 1980 wieder auflebt, dem alle verbleibenden EU-Mitgliedstaaten (bis auf Kroatien) und das austretende Vereinigte Königreich angehören. Die Rom I-VO enthält gegenüber dem Übereinkommen von Rom, in Relation zu den erheblichen Reformen des EUGVVO, nur relativ geringe Änderungen, da nur einige Verbesserungen vorgenommen- und ansonsten der Vor-Inhalt übernommen wurde. Wenn nach dem Brexit UK und die verbleibenden EU-Mitgliedstaaten wechselseitig anstelle der Rom I-VO wieder das Übereinkommen von Rom anwenden, ergibt sich keine große Veränderung. Trotz der erwähnten universellen Geltung des ROM I, das mitgliedstaatlichen Gerichten vorgibt, dass sie das anzuwendende Recht auch bei Berufung des Rechts eines Drittstaats

(künftig UK) nach der Verordnung zu bestimmen haben, ist für alle verbleibenden EU-Mitgliedstaaten das ältere und nach wie vor bestehende Übereinkommen von Rom im Verhältnis zum Vereinigten Königreich völkerrechtlich bindend und vorrangig.

Insoweit gelten auch für Verbraucher besondere Schutzrechte. Im Falle von Verbraucherverträgen wird i.d.R. an den gewöhnlichen Aufenthalt des Verbrauchers angeknüpft und ein nicht-dispositives „eigene Schutzniveau des Verbrauchers“, das dem Verbraucher auch im Falle einer gültigen Rechtswahl erhalten bleibt (Günstigkeitsvergleich), manifestiert.

Im Fallbeispiel würde der deutsche Käufer auch bei Vereinbarung englischen Rechts nicht nachteiliger zu behandeln sein, als es das deutsche Recht zulässt. Dies gilt vor allem über die Regelungen zum Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen, das im BGB über die AGB-Kontrolle deutlich restriktiver wirkt als es das UK-Recht kennt. Dazu kommt die Aufklärungspflicht der UK-Werft über den Mindestschutz nach Art. 6 Abs. 2 Rom-I-VO, sonst wäre ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 der Klauselrichtlinie 93/13/EWG gegeben.

b) ANSPRÜCHE DES EU-KONSUMENTEN GEGEN DIE UK-WERFT

Wie unter a) ausgeführt, wird der deutsche Käufer und Verbraucher die Werft an seinem Wohnsitzort verklagen können unter Anwendung materiellen englischen Rechts unter Schutz zwingenden deutschen Rechts. HINWEIS: Der Fall wurde mit einem Privat-Käufer gestaltet. Da viele Yachteigner gerade bei großen Yachten Gesellschaften zwischenschalten muss hier sehr genau die Rechtslage geprüft werden, denn diese sind per Gesetz Vollkaufleute und unterliegen anderen Regeln. Dies hieße für den Fall wahrscheinlich englisches Recht mit Gerichtsstand in England und im Falle eines Verfahrens nach dem 29.3. dort dann dem alleine geltenden Prozessrechts.

c) ZOLL- UND UMSATZSTEUER

„Geliefert verzollt“ bedeutet, dass der Verkäufer liefert, wenn er die zur Einfuhr freigemachte Ware dem Käufer auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit am benannten Bestimmungsort zur Verfügung stellt. Der Verkäufer trägt alle Kosten und Gefahren, die im Zusammenhang mit der Beförderung der Ware



Foto: Adobe Stock/Paul Maguire

bis zum Bestimmungsort stehen und hat die Verpflichtung, die Ware nicht nur für die Ausfuhr, sondern auch für die Einfuhr freizumachen, alle Abgaben sowohl für die Aus- als auch für die Einfuhr zu zahlen sowie alle Zollformalitäten zu erledigen. DDP stellt die Maximalverpflichtung für den Verkäufer dar.

Die UK Werft, die bisher innerhalb der EU eine zollfreie, innergemeinschaftliche Lieferung tätigte, bewirkt nun künftig eine Ausfuhrlieferung. Dazu benötigt sie den Belegnachweis (Ausgangsvermerk) für Umsatzsteuerzwecke und muss die Ausfuhr für Zollzwecke anmelden und abwickeln. Für die Überführung der UK Yacht in den zollrechtlich und steuerlich freien Verkehr der EU, benötigt die englische Werft einen indirekten Stellvertreter in der EU, was hohe Kosten verursacht, weil dieser haftet, wenn er überhaupt bereit zu diesem Service ist.

„DDP“ verlagert den Lieferorts gem. § 3 Abs. 8 UStG nach Deutschland, da die UK-Werft Schuldner der EUSt (§ 21 Abs. 2 UStG i. V. m. Art. 77 Abs. 3 UZK) ist. Für deren Abwicklung braucht sie in Deutschland einen Fiskalvertreter.

Für den Käufer aus der EU besteht bei der Gestaltung das Risiko, die Steuer nicht rüchholen zu können, da er sie nicht schuldet.

Wäre dagegen vereinbart worden, dass der Empfänger EUSt-Schuldner ist, dann wäre dieser auch Anmelder und Zollschuldner mit für ihn günstigeren Gestaltungsmöglichkeiten.

Die bisherige Yachtkaufpraxis mit UK Werften sah meist eine Lieferung „EXW“, also ex works, ab Werft vor. Dies wird künftig gar nicht mehr zu verkaufen sein, weil der Yachtkäufer sich dann um den kompletten Warenweg mit allen Verwaltungsaufgaben in einem Drittland selbst kümmern müsste.

Das bedeutet: Es gibt Handlungsbedarf im Vertragsrecht: Alle Yachtgeschäfte nebst Vertragssystematik, Lieferpraxis, Umsatzsteuer- und Zollrecht müssen auf den Prüfstand und weitgehend neu gestaltet werden.

Bei neuen Verträgen ist anzuraten Regelungen und Öffnungsklauseln, vor allem aber **Anpassungs- bzw. Sonderkündigungsklauseln** zu vereinbaren, die eine Anpassung der Konditionen für den Fall eines „harten“ Brexit ermöglichen, allen voran

- die Einführung von Zöllen,
- veränderte umsatzsteuerliche Bedingungen oder
- Incoterms (internationale Handelsklauseln) betreffend.



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

Wer in Vertragsbeziehungen steht, die bereits abgeschlossen waren, als UK im März 2017 den Austritt aus der EU angekündigt hat, sollte prüfen, ob die Möglichkeit besteht, eine Anpassung des Vertrages an die veränderten Umstände unter dem Gesichtspunkt des Wegfalls der Geschäftsgrundlage zu fordern. Bei laufenden Verträgen sollte geprüft werden, ob sie vor dem 29. März 2019 gekündigt werden und situationsgerecht neu vereinbart werden können.

Ein wichtiges Problem wird z. B. der Wegfall der CE-Bescheinigung für eine Yacht aus Großbritannien sein.

Eine gültige Rechtswahlklausel ist unbedingt vorzusehen, da nicht absehbar ist, welche Regelungen in Zukunft in UK gelten werden. Auch wenn für Schiffe i.d.R. nicht einschlägig, kann aber ausdrücklich das UN-Kaufrecht vereinbart werden, was durchaus eine gute Rechtsgrundlage liefert. Das Gleiche gilt für die **Gerichtsstandsklausel**.

Der Brexit wird künftig **Schiedsverfahren (die Anerkennung und Vollstreckung erfolgt dann nach der New York Convention aus dem Jahre 1958 – und damit unabhängig von einer EU-Mitgliedschaft)** vermehrt Beachtung schenken, da eine Anerkennung und Vollstreckung von Schiedssprüchen eine deutlich höhere Rechtssicherheit vermittelt, als dies bei ausländischen Urteilen (im Verhältnis zum UK) der Fall ist. **Die Vollstreckung von Schiedssprüchen ist auch nach dem Brexit ohne weiteres in Großbritannien – und umgekehrt in den meisten EU-Staaten – möglich.** &



Foto: Adobe Stock/luaveva



DIE LUXUSYACHT, DIE ALLES HAT.

HAT JETZT ALLES, UND MEHR.



Die Squadron 68 verbindet puren Luxus mit dem preisgekrönten Design von Alberto Mancini und wurde entwickelt, um Ihnen mehr zu bieten. Größer als sein Vorgänger, an Bord dieser brandneuen Flaggschiffyacht werden Sie feststellen, dass die Unterdeckunterkünfte gewachsen sind, ein größerer Salonbereich auf dem Hauptdeck und eine größere Flybridge. Und es gibt die Möglichkeit einer verlängerten VIP-Vorderkabine. Wenn die Squadron 68 beim Cannes Yachting Festival debütiert, werden Sie feststellen, dass sie Sie über alle Erwartungen hinausführt.

Entdecken Sie die neue Squadron 68 beim Cannes Yachting Festival, 10. bis 15. September 2019

Wenden Sie sich für weitere Informationen an Ihren lokalen Fairline-Händler.

fairline.com

YACHTING
FESTIVAL
CANNES

10-15 SEPT 2019