

YACHTRECHT INTERNATIONAL:

RECHTSFRAGEN

RUND UM REFITS VON MODERNEN UND HISTORISCHEN YACHTEN

In den vergangenen Jahren haben wir einige Yacht-Refits begleitet und überwacht. Spannende Materie und oft komplexer als angenommen. Aus diesem Erfahrungsschatz möchte ich einige besonders beachtenswerte Aspekte näher beleuchten und vor allem einen Scheinwerfer auf historische Yachten und deren Wiederherstellung richten (siehe auch den Beitrag in diesem Heft über das Refit der klassischen JENETTA, einer 12mR-Yacht, die nach weitgehender Verrottung und Absinken in Flensburg aktuell zu einem zweiten Leben erweckt wird).



Was muss bei einem Refit bzw. einer Restaurierung wie etwa bei der JENETTA (Foto; siehe Beitrag über die 12mR-Yacht in diesem Heft) beachtet werden? Insbesondere, wenn es sich dabei um ein „Total-Refit“ handelt, welches streng genommen einem kompletten Neubau gleichkommt? Und handelt es sich bei einer solchen umfassenden Komplett-Sanierung eigentlich noch um das Original? Fragen wie diesen widmet sich unsere Rechts-Kolumne in Teil zwei.

1. REFIT-PROJEKTE IM ALLGEMEINEN

Den für ein Refit passenden und zuverlässig solventen Partner zu finden, damit am Ende die gewünschte Qualität möglichst reibungslos erreicht wird, ist das erste Gebot für ein solches Projekt. Vertrauen ist gut, genaue Regelung besser: Umfangreichere Refit-Projekte erfordern eine detaillierte Analyse und Festlegung der Refit-Ziele, der Qualitätsaspekte (insbesondere bei z.B. historischen Booten, bei denen es auf den Originalitäts-Faktor ankommt) und Rahmenfaktoren sowie der voraussichtlichen Aufgabenpakete.

Wenn wir solche Projekte begleiten, liegt hier ein Schwerpunkt der Vertragsarbeit, denn an diesem vertraglich verankerten Ziel-

und Pflichtenheft orientieren sich die gesamte Projekt-Compliance, Zwischen- und Endabnahme sowie Abschlags- und Schlusszahlungen bzw. Erfüllungs- und Mängelrechte. Ggf. werden für alle Abschlagszahlungen im Gegenzug durch eine Performance-Bank-Garantie abgesichert. Im Gegensatz zu Schiffs-Neubauten steht das Refit-Schiff im Eigentum des Bestellers der Werkleistung und vereinbarte Abschlagszahlungen in Relation zum geschaffenen Refit-Wert. Dennoch fehlt eine Grundsicherung z.B. in der Insolvenz des Werkunternehmers, wo der Eigner mit einer zerlegten Yacht zurückbliebe und das Werk als Ganzes in Frage stünde. Meist ist es dann sehr schwer – und/oder teuer – einen Ersatz zu finden, der in das Werk einsteigt.

Auch wenn bei jedem Refit mehr oder weniger Bauteile mit zu liefern sind, liegt der Schwerpunkt der Aufgaben in der Herstellung eines „Werkes“, was in Jurisdiktionen, die diesen Vertragstypus kennen – z.B. deutsches Recht – einen gegenseitigen entgeltlichen Vertrag bedeutet, bei dem sich der Werkunternehmer ver-

pflichtet, für den Besteller ein Werk, einen Zielerfolg, herzustellen und der Besteller im Gegenzug verpflichtet ist, eine Vergütung zu entrichten. Kern-Charakter der Werkleistung ist die Vorleistungspflicht des Erstellers einerseits und die Abnahme des Werkes als vertragsgerechte Erfüllung andererseits. Daher kommt dem Prüfungs- und Abnahmeprozess gerade bei einem umfangreicheren Refit grundlegende Bedeutung zu.

Das deutsche Werkvertragsrecht wurde zum Beginn 2018 umfangreich modifiziert. Wenn ich hier das Werkvertragsrecht in Grundzügen in den Mittelpunkt stelle, so deswegen, weil es auch bei internationalen Werkleistungen unter Nutzung von Common Law basierten Verträgen Rechtsgrundlage sein kann, vor allem dann, wenn der Besteller privater Verbraucher mit Sitz in Deutschland ist.

Das neue modifizierte Werkvertragsrecht gilt für Verträge, die ab dem 1. Januar 2018 geschlossen werden oder wurden, selbst

wenn diesen ein Angebot aus der Zeit davor zugrunde lag. Verträge, die bis einschließlich zum 31. Dezember 2017 geschlossen wurden, richten sich nach dem bis dahin bestehenden Recht. Einige neue allgemeine Vorschriften für den Werkvertrag sind: Abschlagszahlungen können nach neuem Recht – anstatt in Höhe des Wertzuwachses beim Besteller – in Höhe des Wertes der erbrachten und nach dem Vertrag geschuldeten Leistungen verlangt werden, was gerade bei Yacht-Refits zu ausgewogeneren Leistungs-Vergütungs-Relationen führt.

Erstmals wird für Besteller und Werkunternehmer ein Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund vorgesehen. Und bzgl. der im Werkvertragsrecht zentralen Bedeutung der „Abnahme des Werkes“ tritt eine Abnahmefiktion dann ein, wenn der Besteller sich binnen einer vom Werkunternehmer nach Fertigstellung gesetzten angemessenen Frist entweder überhaupt nicht zu dem Abnahmeverlangen äußert oder wenn er die Abnahme ohne Benennung von Mängeln verweigert.



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 internationale 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 (MEER & YACHTEN Ausgabe 2-2018).

der-yacht-anwalt.de
superyachtforum.eu

Prof. Dr. Schließmann ist auch Initiator des „Yachticum“ in Lech am Arlberg vom 11. bis 13.1.2019, das sich an Yachteigner wendet und Begegnung, Austausch, Networking und Info in ungezwungener, gemüthlicher Atmosphäre bietet. Dazu mehr in MEER & YACHTEN 4-2018.

Für Verbraucher-Besteller – viele Yachteigner, die Refits in Auftrag geben sind dies - gilt dies aber nur, wenn der Werkunternehmer diese zusammen mit der Abnahmeaufforderung auf die Folgen einer fehlenden Angabe von Mängeln in Textform hingewiesen hat. Der Besteller kann die Fiktion der Abnahme dadurch verhindern, dass er innerhalb der gesetzten Frist mindestens einen konkreten Mangel rügt. Dabei kommt es auch nicht darauf an, ob der gerügte Mangel tatsächlich besteht bzw. ob es sich bei dem Mangel um einen wesentlichen oder unwesentlichen Mangel handelt.

Bei verweigerter Abnahme sah sich der Werkunternehmer bisher in Beweisnot über entstandene Beschädigungen oder Mängel an der Werkleistung. Verweigert der Besteller die Abnahme unter Angabe von Mängeln, hat er nach neuem Recht auf Verlangen des Werkunternehmers an einer gemeinsamen Feststellung des Zustands des Werks mitzuwirken. Diese gemeinsame Zustandsfeststellung soll von beiden Vertragsparteien unterschrieben und mit der Angabe des Tages der Feststellung versehen werden. Der Werkunternehmer kann die Zustandsfeststellung dann einseitig vornehmen, wenn der Besteller ohne anerkannte Exkulpation an einem vereinbarten Termin oder einem vom Bauunternehmer unter Wahrung einer angemessenen Frist bestimmten Termin nicht teilnimmt.

Soweit das Refit besonderen Planungs- und Überwachungsleistungen unterliegt, sieht das neue Werkvertragsrecht Sonderregelungen für (Naval)Architekten- und Ingenieurverträge in §§ 650p ff. vor.

Im Falle der Ablieferung eines mangelhaften Werkes hat der Besteller folgende Rechte: Recht auf Nacherfüllung, Selbstvornahme und Aufwendungsersatz, Rücktritt vom Vertrag, Minderung der Vergütung, Schadensersatz. Im Unterschied zum Kaufrecht kann beim Werkvertrag im Rahmen der Nacherfüllung der Unternehmer wählen, ob er den Mangel beseitigen oder ein neues Werk errichten will.

Der Bundesgerichtshof hat in drei neueren Entscheidungen zur Frage Stellung genommen (BGH, Urt. v. 19.01.2017 – VII ZR 193/15; Urt. v. 19.01.2017 – VII ZR 235/15; Urt. v. 19.01.2017 – VII ZR 301/13), ob der Besteller eines Werkes Mängelrechte bereits vor dessen Abnahme geltend machen kann oder bis zur Herstellung und Abnahme warten muss. Ergebnis: Der Besteller muss grundsätzlich bis nach Abnahme des Werks warten, es sei denn, dass das Vertragsverhältnis bereits in ein Abrechnungsverhältnis übergegangen ist, z.B. wenn der Besteller ausdrücklich oder konkludent zum Ausdruck gebracht hat, unter keinen Umständen mehr mit dem

Unternehmer, der ihm das Werk als fertiggestellt zur Abnahme angeboten hat, zusammenarbeiten wolle.

Der BGH begründet seine Entscheidung damit, dass es Recht des Werkunternehmers sei, bis zur Abnahme frei wählen zu können, wie er den Anspruch des Bestellers auf mangelfreie Herstellung erfüllt. Könnte der Besteller hier vorher eingreifen, würden diese Freiheiten gestört. Dazu tritt mit Abnahme des Werkes die Fälligkeit des Werklohns ein, die Leistungsgefahr geht auf den Besteller über und es kommt zur Umkehr der Beweislast für das Vorliegen von Mängeln.

Der Besteller ist aber bis zur Abnahme nicht rechtslos. Rechte können ihm aus dem allgemeinen Leistungsstörungenrecht zur Seite stehen, wie das Recht zum Schadensersatz neben der Leistung, zum Schadensersatz statt der Leistung, zum Schadensersatz wegen Verzögerung der Leistung, zum Rücktritt, zur Kündigung aus wichtigem Grund – im neuen Werkvertragsrecht explizit geregelt – oder bei wesentlichen Mängeln das Recht zur Verweigerung von Abschlagszahlungen.

über den internationalen Warenkauf (kurz: UN-Kaufrecht oder CISG) ist nicht auf Werkverträge anwendbar.

Im US-amerikanischen Recht z.B., das nur wenig harmonisiertes US-Bundesrecht kennt, wendet die neuere amerikanische Rechtsprechung weitgehend die allgemeinen Regelungen des UCC (Uniform Commercial Code) entsprechend auf Werk- und Bauleistungen an. Für das Zustandekommen eines Vertrages verlangt das UCC, dass die Parteien zunächst eine Einigung (agreement) erzielen. Bei erkennbaren Abschlusswillen der Parteien liegt ein rechtsverbindlicher Vertrag (contract) vor.

Einer der grundlegendsten Unterschiede zwischen dem Common Law (also dem angelsächsischen Rechtskreis, zu dem UK und USA gehören) und dem hoch kodifizierten kontinentaleuropäischen Vertragsrecht, das zum Civil Law-Kreis gehört, besteht darin, dass das Common Law in wesentlich stärkerem Maße auf den objektiven Erklärungswert abstellt, hinter dem selbst der anderweitig ermittelbare, übereinstimmende Parteiwille zurücktritt. Dies zeigt sich insbesondere an der „Parol Evidence Rule“, wonach

im angelsächsischen Rechtskreis Beweise über Verhandlungen und äußere Umstände vor oder bei Vertragsschluss, die geeignet sind, eine vom objektiven Erklärungsinhalt abweichende Auslegung zu begründen, generell ausgeschlossen sind.

Treffen Parteien zweier unterschiedlicher nationaler Rechts-

systeme aufeinander, so haben die Parteien nach internationalem Recht eine Rechtswahlmöglichkeit. Erfolgt keine ausdrückliche vertragliche Rechtswahl, bestimmt sich das anwendbare Recht zumeist nach der EU-Rom I Verordnung. Mangels einer ausdrücklichen oder stillschweigenden Rechtswahl durch die Parteien unterliege ein Vertrag dem Recht des Staates, mit dem er die engste Verbindung aufweist. Diese bestehe grundsätzlich mit dem Staat, in dem die Partei, welche die charakteristische Leistung zu erbringen hat, im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses ihren gewöhnlichen Aufenthalt oder ihre Hauptverwaltung hat, meist also der Sitz des Refit-Werkunternehmers.

Besonderem Schutz unterstehen auch international Verbraucher: Ungeachtet einer möglichen Rechtswahl bei internationalen Sachverhalten berührt die Rechtswahl der Parteien nicht die Anwendung derjenigen Bestimmungen des Rechts dieses anderen Staa-

2. SPANNEND WIRD DAS THEMA REFIT IM INTERNATIONALEN KONTEXT

Welches Recht ist anwendbar und welche Konditionen gelten damit? Vor welchem Gericht müsste im Falle von Streitigkeiten gestritten werden? Kennt dieses Rechts überhaupt analoge Spezialregelungen zum Werkvertragsrecht wie das deutsche Recht?

Das kontinental-europäische, vom Civil Law geprägte Recht in vielen EU-Staaten kennt eine sehr differenzierte gesetzliche Regelung der einzelnen Vertragstypen. Das Recht ist hoch kodifiziert und kennt feinste Vertragstypen und deren Nuancen. So ist der Werkvertrag als eigener Vertragstypus geregelt, bei dem der Erfolg einer Werkleistung – also hier das Schiff in einem klar definierten Zielzustand – geschuldet und die Folgen von Leistungsstörungen genau geregelt sind.

Es gibt kein grenzüberschreitendes einheitliches Werkvertragsrecht. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge

tes, von denen nicht durch Vereinbarung abgewichen werden kann, wenn – wie hier – alle anderen Elemente des Sachverhalts zum Zeitpunkt der Rechtswahl in einem anderen als demjenigen Staat (z.B. Deutschland) belegen, dessen Recht gewählt wurde. Ein Vertrag, den eine natürliche Person zu einem Zweck, der nicht ihrer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit zugerechnet werden kann („Verbraucher“), mit einer anderen Person geschlossen hat, die in Ausübung ihrer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit handelt („Unternehmer“), unterliegt dem Recht des Staates, in dem der Verbraucher seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, 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 irgend einer Weise auf diesen Staat oder auf mehrere Staaten, einschließlich dieses Staates, ausgerichtet, und der Vertrag in den Bereich dieser Tätigkeit fällt.

In vielen internationalen Fällen kommt es entgegen vertraglicher Vereinbarungen – oft werden Common Law Vertragsmuster nach englischem Recht verwendet – zur Anwendung des Rechts des Wohnsitzstaates des Verbraucher-Bestellers.

3. REFIT-Projekte von HISTORISCHEN YACHTEN

Historische Yachten sind ein besonderes Refit-Thema. Im Gegensatz zu Oldtimern gibt es für Yachten keine gesetzliche „30-Jahre“ Schwelle ab der – analog zum „H“ Kennzeichen - die Erhebung in den Adelsstand historischen Kulturgutes möglich wäre. Viele Yachten sind „einmalig“ gebaut und damit mit Stapellauf „nicht mehr in Produktion“. Ob sie jemals historisches Kulturgut werden, hängt von einer Einzelfallbetrachtung ab.

Ein möglicher Anhaltspunkt bei der Suche nach einer Definition einer „Oldtimer-Yacht“ kann im int. Zollrecht zu Position 9705 gefunden werden: Dazu gehören Sammlerkraft- und -luftfahrzeuge von geschichtlichem oder völkerkundlichem Wert, die sich in ihrem Originalzustand befinden, d. h., an denen keine wesentlichen Änderungen an zentralen Bauteilen vorgenommen wurden. Instandsetzung und Wiederaufbau ist zulässig, defekte oder verschlissene Teile, Zubehör und Einheiten können ersetzt worden sein, sofern sich das Fahrzeug in historisch einwandfreiem Zustand befindet.

Modernisierte oder umgebaute Kraft- und Luftfahrzeuge sind ausgeschlossen; soweit im Fall von Kraftfahrzeugen diese mindestens 30, im Fall von Luftfahrzeugen diese mindestens 50 Jahre alt sind oder ein Fahrzeug einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen, können solch historische Fahrzeuge aus Drittländern zollfrei und mit reduzierter Einfuhrumsatzsteuer in die EU eingeführt werden. Wasserfahrzeuge sind hier erstaunlicherweise nicht explizit erwähnt.

Dennoch – so das Hauptzollamt Hamburg – wird die Position 9705 analog auch auf historische Yachten mit der Maßgabe angewendet, dass diese a) 30 Jahre alt sind, b) in einer Einzelfallbetrachtung besondere historische Bedeutung haben und sich im weitgehend ursprünglichen Zustand befinden.

Unter international tätigen Boots-Sachverständigen werden die „30 Jahre“ als inoffizielles Mindestalter für klassische bzw. historische Yachten genannt, die als schützenswert schwimmendes Kulturgut mit Geschichte anerkannt werden: Yachten als Zeugnisse einer früheren Zeit und einer zeittypischen Formgebung im weitgehend originalen Zustand als Kontrast zum zeitgenössischen Bootsbau, wo Yachten immer seltener aus den Händen von Bootsbaumeistern, dafür immer häufiger aus perfekt rationalisierten Fertigungsprozessen mit hohen Zulieferanteilen kommen.

„The fact is that classic yachts are generally custom constructions and all of them have their own story and history. I do not know of any hard and fast rule to define either classic or original as it is very much a case-by-case situation that is determined by the market. It is safe to say, in my opinion, that to retain an 'original' title a refitted classic yacht would require that all works carried out should follow the same lines, materials and skills/ techniques employed at the time of the original build. This means that in terms of design and quality any refit should remain as faithful as possible to the original build“, so Kurt Gutteridge aus Malta. „Historisches Kulturgut über 30 Jahre“ und „Original-Zustand“ sind also das zentrale Begriffspaar. Beim Refit einer klassisch-historischen Yacht und deren Erhaltung bzw. Wiederherstellung muss dieses Begriffspaar für die (fortgesetzte) Anerkennung als historisches Kulturgut im „Originalzustand“ Regelungszentrum eines professionellen Refit-Vertrages und seiner Durchführungsüberwachung sein.

Im Gegensatz zu Automobil-Oldtimern, bei denen manche einen „Zustand 1“ aufweisen, weil sie nie gefahren wurden, sondern Aus-

stattungsstücke waren, sind Yachten regelmäßig intensiv gebraucht und weisen nicht nur Alterungserscheinungen auf, sondern aufgrund der aggressiven Materie, in der sie sich bewegen (bei schlechter Pflege und Fürsorge) auch schnell massive Verrottungserscheinungen. So auch die im Heft vorgestellte JENETTA. „Original“ ist also nicht als unberührter, ursprünglicher Neuzustand ohne Veränderung, Benutzung, Verwitterung, Patinierung zu definieren.

Das deutsche Recht spricht dann von „Originalzustand“, wenn das Fahrzeug in der vorliegenden Ausführung und Ausstattung vom Hersteller so produziert wurde oder die vom Hersteller produzierte Fahrzeugbaureihe die vorliegende Ausführung und Ausstattung umfasste oder in der Fahrzeug-ABE die vorliegende Ausführung und Ausstattung typisiert war.

Der TÜV erkennt Fahrzeuge als original historisch an, die vor mindestens 30 Jahren zugelassen wurden, weitestgehend dem Originalzustand ohne Modernisierung und Umbau entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen. Eine fachgerechte Nachlackierung in Originalfarbe – und damit ist nicht nur der Farbton, sondern auch die chemische Zusammensetzung gemeint – würde vom TÜV als Originalzustand erkannt werden. Ähnlich verhält es sich mit anderen Bauteilen. Der Motor muss in ursprünglicher Originalausführung oder aus der Baureihe sein. Nicht erteilt wird ein H-Kennzeichen, wenn Komponenten aus einer deutlich jüngeren Epoche verbaut sind. Ein Schaden muss fachgerecht ohne Restschäden oder Auffälligkeiten repariert und lediglich zeitgenössische Teile verwendet worden sein, so dass der Gesamteindruck aus der ursprünglichen Zeit nicht beeinträchtigt wird.

Diese Maßstäbe lassen sich mangels analoger Durchführungsregelungen im historischen Schiffsbau, auch auf Schiffs-Oldtimer anwenden. Soweit historische Schiffe gewerblich eingesetzt werden, eine THOR HEYERDAHL, eine ETHEL VON BRIXHAM oder ALEXANDER VON HUMBOLDT z.B. gelten die Sicherheitsanforderungen der Personenbeförderung, was bzgl. der Sicherheitsauflagen baulicher Art wie auch Ausbildung der Besatzungsmitglieder keinen Schonstatus für schwimmende Antiquitäten rechtfertigt. Im gewerblichen Einsatz bekommen aber auch automobiler Oldtimer kein „H“-Kennzeichen ...



VERLAG

QUARTO Media GmbH
Wiesendamm 9, 22305 Hamburg
www.meerundyachten.de
info@meerundyachten.de

Herausgeber Martina John, Martina Julius-Warning

Chefredakteur Matt Müncheberg

REDAKTION & FOTOGRAFIE

ARTS-Unlimited, Jeff Brown/Breed Media, Lex M. Carter, Toby Hodges, Philipp Könenberg, Matt Müncheberg, Gabriele Sotu, Ina Steinhusen

ArtDIREKTION Anke Thiele
Grafik Katja Hansen, Nina Okumuş

Chefin vom Dienst Anett Hillers
hillers@meerundyachten.de

Verantwortlich ANZEIGEN
Martina Julius-Warning
Tel. +49 (0) 40/533 088 80
m.warning@quartomedia.com

Verlagsvertretung Benelux Mark Meelker
Tel. +31715140848
advertentie@numij.nl

VERTRIEB

DPV Vertriebsservice GmbH
Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg,
Tel. +49 (0) 40/468 60 51 93, Fax +49 (0) 40/37 84 59 56 77

ABO-BESTELLUNGEN UND LIEFERUNGSREKLAMATIONEN

Abo-Service MEER&YACHTEN, Postfach 1003 31, D-20002 Hamburg, Tel. +49 (0) 40/468605197, Fax. 040/3784595677, abo@meerundyachten.de, Bezugspreis Inland für vier Ausgaben EURO 28,00 (inkl. 7% MwSt.). Bei Nichtbelieferung ohne Verlagsverschulden oder wegen Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Nachdruck in Wort und Bild, auch auszugsweise, nur mit Erlaubnis von QUARTO Media GmbH, ISSN 1158-0437. Gerichtsstand Hamburg. Keine Gewähr für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildsendungen. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut oder Auszug veröffentlicht werden.

Bei QUARTO Media erscheint:

