



Welches Recht gilt?

In zwei Teilen widmet sich Prof. Dr. Schließmann den komplizierten Kaufverträgen von Superyachten. Im ersten Part beleuchtet er das anzuwendende Recht.

Der Bau einer Superyacht ist meist ein Projekt von mehreren Jahren Dauer mit einer Fülle involvierter Stakeholder, oft aus unterschiedlichen Nationen, die das Werk erstellen. Ein Abenteuer mit hohem Risiko für einen Eigner, der regelmäßig Abschlagszahlungen zu leisten hat und sich vor der Gefahr der Nicht- oder Fehlerhaftfertigung schützen muss – insbesondere dann, wenn die Leistungsbeziehungen international über mehrere Länder und Rechtssysteme laufen, die meist wenig kompatibel sind.

Worauf ist grundsätzlich zu achten?

Bei allen internationalen Geschäftsbeziehungen ist eine der zentralen Fragen die nach dem anzuwendenden Recht, denn dieses gibt den Regelungsrahmen mit allen Folgen vor. Blicken wir zunächst einmal kurz auf die Rechtssituation rund um den Erwerb einer Yacht in den USA. Das kontinental-europäische, vom Civil Law geprägte Recht in vielen EU-Staaten

kennt entgegen dem amerikanischen Rechtskreis 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.

Kommen US-Leistungsträger mit ins Spiel, so gelten meist die allgemeinen Regelungen des UCC (Uniform Code Council). Für das Zustandekommen von Verträgen verlangt das UCC, dass die Parteien zunächst eine Einigung (agreement) erzielen.

Treffen nun bei den Parteien zwei oder mehrere unterschiedliche nationale Rechtssysteme aufeinander, so haben die Parteien nach internationalem Recht eine Rechtswahlmöglichkeit. Erfolgt keine ausdrückliche vertragliche Rechtswahl, bestimmt sich das anwendbare

Yacht-Neubauten wie diese erstrecken sich über mehrere Jahre und verlangen genau definierte Kaufverträge.

Recht zumeist nach dem Übereinkommen von Rom über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht, ersetzt ab dem 17. Dezember 2009 durch EU-Rom I Verordnung. In einem interessanten Urteil aus dem Jahr 2010 wurden die Bestimmungen zum anwendbaren Recht auf internationale Werkverträge bei Fehlen einer Rechtswahl der Parteien präzisiert:

In dem zugrundeliegenden Rechtsstreit klagte eine französische Schiffsverwerft gegen ein in den Niederlanden ansässiges Unternehmen, welches sie zuvor mit der Lieferung und Montage von zwei Schiffsdecks auf zwei in Frankreich liegenden Schiffen beauftragt hatte. Das niederländische Unternehmen wurde insolvent, bevor es seine Leistungen vollständig erbracht hatte. Das französische Unternehmen wurde trotzdem im Rahmen eines einstweiligen Verfügungsverfahrens vor den französischen Gerichten zur Zahlung verurteilt. Im Hauptsacheverfahren machte das französische Unternehmen Schadensersatzansprüche gestützt auf das französische Recht geltend, welches aufgrund des Erfüllungsortes anwendbar sei.

Woher kommt die Leistung?

Die Gerichte lehnten die Anwendung des französischen Rechts ab. Mangels einer ausdrücklichen oder stillschweigenden Rechtswahl durch die Parteien unterliege nach der ROM I VO in diesem Fall der 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. Von dieser Ver-

mutungsregelung sei nur dann abzusehen, wenn nach der Gesamtheit der Umstände eine engere Verbindung mit einem anderen Staat festgestellt werden könne. Dementsprechend sei primär auf die charakteristische Leistung abzustellen, welche im Bau und der Lieferung der Schiffsdecks bestehe. Da das niederländische Unternehmen diese charakteristische Leistung in den Niederlanden zu erbringen hatte, sei das Recht der Niederlande anwendbar.

Übertragen auf den Fall, dass ein außereuropäischer, etwa ein US-amerikanischer, Eigner eine Yacht in der EU bauen lässt, zum Beispiel in Deutschland, wäre deutsches Recht anwendbar und darüber die speziellen Regelungen zum Werkvertrag gem. § 631 ff BGB.

Im Werkvertragsbereich gilt auch kein Einheitsrecht, das gemeinsame, übergeordnete Regelungen grenzüberschreitend vorgeben würde. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf (kurz: UN-Kaufrecht oder CISG) ist jedoch nicht auf Werkverträge anwendbar.

Der Vorteil der Geltung des Rechts eines EU-Staates, speziell Deutschlands, wäre die detaillierte Kodifizierung von Werkverträgen. Die Parteien brauchen daher nur individuelle Besonderheiten zu regeln und können sich weitgehend

auf das Gesetz stützen. Würden die Parteien einen Yacht-Bauvertrag dem amerikanischen Recht unterstellen, ergäben sich wegen der grundlegend unterschiedlichen Ansätze des US-amerikanischen und des kontinental-europäischen Vertragsrechts vor allem für die europäische Partei – damit die Werft – Risiken, die noch durch die umfangreiche Kasuistik des amerikanischen Vertragsrechts verstärkt werden. Das amerikanische Recht stellt in wesentlich stärkerem Maße auf den objektiven Erklärungswert ab, hinter dem selbst der anderweitig ermittelbare, übereinstimmende Parteiwille zurücktritt. Dies zeigt sich insbesondere an der amerikanischen „Parol Evidence Rule“, wonach Beweise über Verhandlungen und äußere Umstände vor oder bei Vertragsschluss, die geeignet sind, eine vom Erklärungsinhalt abweichende Auslegung zu begründen, generell ausgeschlossen sind.

Werkvertrag als Basis

Ich rate bei Yachtbauverträgen, ein ausgereiftes Recht mit dezidierten Regelungen zum Werkvertrag als Basis zu wählen und mit individuellen Vereinbarungen beziehungsweise Ausschlüssen zu ergänzen. Dies führt regelmäßig zur Balance der Parteiinteressen, denn der Yachtbauvertrag und die über Jahre bestehende Rechtsbeziehung sollte sich

aus einer Win-win-Situation ergeben, da ansonsten die Konflikte vorprogrammiert sind. Eine Patentlösung gibt es nicht, vielmehr muss jeder Einzelfall für sich geprüft und die passende Lösung gesucht werden.



DER AUTOR

Prof. Dr. Christoph Schließmann

ist Wirtschaftsanwalt für internationales Wirtschaftsrecht und Organisationsentwicklung in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren Unternehmen an der Schnittstelle von Wirtschaft & Recht. Seit 1996 ist er selbst als Skipper vorwiegend mit Motoryachten auf dem Mittelmeer unterwegs und überträgt sein Wissen und seine Erfahrung auf die Beratung von Yachtherstellern und -eignern.

www.der-yacht-anwalt.de



Neu von EXTEX: SOLAR – leuchtet nachts!

ORNAMENTUM
Fine Furnishings

Exklusiv-Vertretung
renommierter internationaler Einrichtungsmarken
Extex Luxury Outdoor Fabrics

Ornamentum Axel Veit Fine Furnishings
www.ornamentum.com
info@ornamentum.com
T. +49-30-3988 6475

