

ICH PLANE DEN KAUF EINER YACHT

WAS MUSS ICH BEACHTEN?

In unserer Internationalen Yachtrechts-Kolumne erläutert Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann, Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht in Frankfurt am Main, exklusiv für die Leser von MEER & YACHTEN, was potentielle Käufer einer Superyacht (vor dem Kauf) beachten sollten – Strukturierte Orientierung und Checklisten für Entscheider – mit 4-Felder-Matrix ($\leq 24\text{ m}$ / $> 24\text{ m} \times$ privat / kommerziell)

Der Kauf einer (Super-)Yacht ist kein Einzelkauf, sondern ein Projekt mit parallelen Arbeitspaketen: Recht und Steuern, Technik, Finanzierung, Versicherung, Crew, Liegeplatz und laufender Betrieb. Wer früh strukturiert, spart Geld, Zeit und Nerven.

Dieser Beitrag basiert auf meiner Beratungspraxis seit über 15 Jahren und liefert eine 4-Felder-Matrix (Größe × Nutzung), klare Schritt-für-Schritt-Leitplanken und Checklisten, die sich in der Praxis bewährt haben.

Fünf Leitgedanken

- 1.** Strategie vor Objekt. Ihr Nutzungsprofil (Fahrgebiete, Gästezahl, geplanter Charteranteil, Privatsphäre, Saisonfenster) bestimmt alle Folgeentscheidungen.
- 2.** Struktur vor Zahlung. Flagge, Eigentümer-Vehikel (SPV = Special Purpose Vehicle), Umsatzsteuer (VAT = Value Added Tax) und Zoll, Registrierung und Klassifizierung greifen ineinander.

3. Due Diligence kompromisslos. Technik und Recht/Steuern müssen vor einem LOI (Letter of Intent) bzw. Kaufvertrag bzw. MoA geklärt werden.

4. Betriebsfähigkeit entscheidet. Crew, Management, Versicherungen und Compliance sind die Haupttreiber der Lebenszykluskosten.

5. Kein Dogma bei Kaufen/Chartern und Neu/Gebraucht. Die richtige Route hängt von Zeitachse, Risikoprofil und Nutzungsverhalten ab.

Warum die 24-Meter-Grenze praktisch den Takt vorgibt

Um 24 m (oft LLL = Load Line Length, nicht LOA = Length Overall) verläuft in vielen Flaggen- und Klasseregeln eine Zäsur:

- Unter 24 m gelten meist Small Commercial Vessel-Codes bzw. nationale Kleinfahrzeugregeln.
- Ab 24 m greifen Großyacht-Regime wie der LY-Code (Large Yacht Code)

der REG (Red Ensign Group) mit strenger Vorgaben zu Bau, Ausrüstung, Crew und Dokumentation. Bei kommerzieller Nutzung (Charter) kommen – abhängig von Größe und Fahrtgebiet – die Arbeits-/Sicherheitsregime MLC 2006 (Maritime Labour Convention), ISM (International Safety Management Code) und ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) hinzu. Wichtig: Schwellen und Ausgestaltung variieren je Flagge/Klasse – im Projekt wird immer fallgenau geprüft.

Weitere Schwellen zur Einordnung:

- > 12 Passagiere: SOLAS-„Passenger Ship“ – in der Praxis oft PYC (bis 36 Passagiere).
- ~ 500 GT (Richtgröße Bruttoraumzahl): häufig Auslöser für MLC/ISM/ISPS (bei kommerzieller, internationaler Fahrt).
- 24 m LLL: oft Trennlinie Klein- vs. Großyachtregime. ☐

(Anm. d. Red.: Teil II und III dieses Beitrages erscheinen in MEER&YACHTEN 2-26 und 3-26).

Die CPS-4-Felder-Matrix: ≤ 24 m / > 24 m × privat / kommerziell

Jede Yacht ist ein Einzelfall (Flagge/Klasse/Revier).

Die Matrix schärft die Erwartung.

Feld	Typischer Rahmen	Regulatorik & Technik	Crew & Betrieb	Steuer (EU) & Zoll	Geeignet für
A: ≤ 24 m privat	Familiennutzung, spontane Trips	Private Registrierung; nationale „Small Craft“-Regeln; keine kommerzielle „Coding“	Kleine Crew oder Owner-operated; SOPs = Standard Operating Procedures sinnvoll	EU-Einfuhr mit VAT schafft Unionsstatus; keine EU-Charter. Nicht-Eigner: Temporary Admission (zeitlich begrenzt)	Einstieg mit hoher Flexibilität und niedriger Compliance-Last
B: ≤ 24 m kommerziell	Wochen-/Tagescharter	Small Commercial Vessel-Codes; Sicherheits-/Inspektionspflichten	Mindest-Crew nach Code/STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping); einfache Management-Strukturen	VAT: Leistungsort bei kurzfristiger Vermietung; Vorsteuer nur bei echter Unternehmereigenschaft; Eigennutzung strikt trennen	Kostenteilkompensation durch Charter – bei realistischer Auslastung
C: > 24 m privat	Komfort, Reichweite, Privatsphäre	Großyacht-Regelwerk (z.B. LY/REG) sinnvoll; private Registrierung; Class (Klassifikationsgesellschaft) empfohlen	Professionelle Crew; freiwillige ISM/MLC-Standards erhöhen Sicherheit	EU-Einfuhr/VAT oder Non-EU-Status je Revier; keine EU-Charter	Anspruchsvolle Eigentümer mit Fokus auf Ruhe, Komfort, Souveränität
D: > 24 m kommerziell	Professioneller Charterbetrieb	Großyacht-Regime + je nach Schwelle MLC/ISM/ISPS; bei > 12 Passagieren PYC (Passenger Yacht Code)	Vollprofessionelles Management, Audits, KPIs = Key Performance Indicators	Vorsteuer/VAT nur bei echter gewerblicher Organisation und sauberem Belegwesen	Globalen Charterbetrieb mit Qualitäts- & Profitfokus

Mini-Glossar

- APA:** _____ Advance Provisioning Allowance (Bordkasse des Charterers)
- BOS:** _____ Bill of Sale (Eigentumsübertragungsurkunde)
- CAPEX/OPEX:** _____ Capital/Operating Expenditures (Invest/Betrieb)
- CMMS:** _____ Computerized Maintenance Management System
- CCTV:** _____ Closed-Circuit Television (Videoüberwachung)
- ISM/ISPS/MLC:** _____ International Safety Management / International Ship and Port Facility Security /
_____ Maritime Labour Convention
- K&R:** _____ Kidnap & Ransom (Entführungs-/Lösegeldversicherung)
- KPIs/SLAs:** _____ Key Performance Indicators / Service Level Agreements
- LLL/LOA:** _____ Load Line Length / Length Overall
- LY/REG/PYC:** _____ Large Yacht Code / Red Ensign Group / Passenger Yacht Code
- MFA:** _____ Multi-Factor Authentication
- MMSI:** _____ Maritime Mobile Service Identity
- MoA/LOI/NBO:** _____ Memorandum of Agreement / Letter of Intent / Non-Binding Offer
- PDA:** _____ Protocol of Delivery & Acceptance
- PPS/NDT/HVAC:** _____ Pre-Purchase Survey / Non-Destructive Testing / Heizung-Lüftung-Klima
- PSC:** _____ Port State Control
- SCR/DPF/OPS:** _____ Selective Catalytic Reduction / Diesel Particulate Filter / Onshore Power Supply
- SEA:** _____ Seafarers' Employment Agreement
- STCW:** _____ Standards of Training, Certification and Watchkeeping
- VAT:** _____ Value Added Tax (Umsatzsteuer)
- VSAT:** _____ Very Small Aperture Terminal (Sat-Kommunikation)



Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann

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 betreut seit 2018 exklusiv für MEER & YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“..



der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu