

# WER ZAHLT, WENN DAS RIGG VON OBEN KOMMT?

*Muss die Versicherung für Schäden nach MASTBRUCH aufkommen, oder kann sie sich auf Verschleiß berufen, der nicht vom Schutz umfasst ist?*

**K**laus Wichmann segelt eine 30 Jahre alte, zwölf Meter lange Segelyacht, die er vor 15 Jahren vom Ersteigner für 130 000 Euro erworben hat. Dieser Wert wurde auch der Yacht-Kaskoversicherung zugrunde gelegt. Im Sommer 2020 kam im Kleinen Belt völlig unerwartet der Mast von oben – der Schaden war erheblich. Klaus Wichmann meldete die Havarie seiner Yacht-Kaskoversicherung, die einen Gutachter beauftragte. Dessen Einschätzung war eindeutig: Die Verstakung sei überaltert, ein Unterwant gerissen. Das Schiff befinde sich in einem sehr gepflegten Zustand, das Rigg zeige aber deutliche Altersspuren. Insbesondere die Prüfung der Wanten habe von außen nicht erkennbare Brüche ergeben. Die Yacht-Kaskoversicherung lehnt die Leistung daraufhin vollständig ab. Eigner Klaus Wichmann ist verärgert. Seit 15 Jahren hat er sein Schiff gepflegt und die Prämien stets bezahlt. Und nun soll er die Kosten für ein neues Rigg selber tragen?

## DAZU DER RECHTSANWALT

Gerade Schäden am Rigg bereiten auf älteren Yachten versicherungsrechtlich häufig Probleme. Denn der Yacht-Kaskoversicherer verweigert vollkommen zu Recht die Leistung, wenn es sich um einen sogenannten „Allmählichkeitsschaden“ handelt.

Daran ändert auch die heute übliche „Allgefahrendeckung“ nichts, da auch bei einem solchen Versicherungsschutz alle Schäden, die durch Alterung – also Verschleiß –, Materialermüdung, Rost, Oxidation und dergleichen entstanden sind, nicht von der Yacht-Kaskoversicherung gedeckt sind. Das ergibt sich regelmäßig aus den Ausschlussgründen der Versicherungsbedingungen. Das Problem in der Praxis besteht darin, dass Riggschäden durch Alter und

Materialermüdung auf einer gepflegten Yacht nicht vermutet werden und sich meist auch nur gutachterlich feststellen lassen.

Wenn das Rigg von oben kommt, gibt es meist Kollateralschäden an den Segeln und am Rumpf



Der Umgang mit diesem Problem ist bei den Yacht-Kaskoversicherern sehr unterschiedlich. Es hat sich aber der Grundsatz gefestigt, dass die Wanten und die Verstakung alle zehn Jahre, allerspätestens alle 15 Jahre, ausgetauscht werden sollten, abhängig vom Seegebiet und der tatsächlichen Nutzung des Schiffes.

Der Käufer einer gebrauchten Segelyacht sollte daher entweder selbst eine gutachterliche Prüfung des Riggs veranlassen und seinem Versicherer das Ergebnis vorlegen oder eine Riggsanierung in Auftrag geben und dem Versicherer die Dokumentation darüber zukommen lassen.

Wenn ein Rigg in dieser Weise vertraglich erfasst ist, würde auch ein Mastbruch wegen eines Handhabungsfehlers, beispielsweise bei einer Patenthalse, versichert sein; denn ein Allmählichkeitsschaden wäre dann nicht anzunehmen. Zudem wäre der Versicherer bei einer Allgefahrendeckung beweisschuldig für das Vorliegen eines Ausschlussgrundes wegen einer Materialermüdung oder Überalterung.

In jedem Falle sollte es der Versicherungsnehmer vermeiden, eine zu hohe Prämie zu zahlen für die vermeintliche Absicherung eines Riggs, für das im

Schadensfall – wie bei Eigner Klaus Wichmann – mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ohnehin keine Leistung des Versicherers erfolgen wird.

Unter Umständen macht es sogar Sinn, den Versicherungsantrag von vornherein nur auf das Schiff unter Ausschluss des Riggs zu beziehen. Es fällt dann jährlich eine geringere Prämie an, sodass die ersparten Aufwendungen in eine spätere Riggsanierung investiert werden können.

Wegen der Vielzahl von Bestandskunden ist nicht zu erwarten, dass der Versicherer den Aufwand betreiben wird, den Versicherungsnehmer auf mögliche Einsparpotenziale hinzuweisen. In einem laufenden Vertragsverhältnis ist es dem Versicherer auch gar nicht möglich, den Zustand des versicherten Schiffes regelmäßig zu überprüfen und den Yacht-Kaskoversicherungsvertrag anzupassen. Letztlich ist aber gerade die Mangelfreiheit des Riggs vor allem eine Frage der Sicherheit an Bord für den Schiffsführer und dessen Crew.

Unabhängig davon, ob ein Riggschaden letztlich zu Ansprüchen aus dem Versicherungsvertrag führt, sollte daher jeder Eigner dafür sorgen, dass sich der Mast und das stehende Gut stets in einem funktionsfähigen und voll belastbaren Zustand befinden. In diesem Zusammenhang liefern die zahlreichen Feststellungen von Sachverständigen in vergleichbaren Fällen brauchbare Anhaltspunkte. Diese legen die Erneuerung des stehenden Gutes eben alle zehn Jahre nahe.

## DER EXPERTE



Dr. Heyko Wychodil – der Hamburger Anwalt und Segler nimmt in der YACHT regelmäßig Stellung zu Rechtsangelegenheiten rund um den Segelsport

## Die Beurteilung des besten Versicherungsangebotes ist schwierig...

denn in Wahrheit kommt es dabei nicht nur auf den Preis der Prämie an, sondern ebenso natürlich auch auf das Wording der Bedingungen und bei weitem wirklich nicht last not least auf das Verhalten des Versicherers im Schadenfall.

Leistungsträger und damit letztlich der, der den Schaden zu bezahlen hat ist immer ein Versicherungskonzern bei manchen auch gleichzeitig mehrere, was die Sache nicht unbedingt erleichtert. Entscheidend für Sie ist aber auf alle Fälle auf welcher Seite der Vermittler steht, der letztlich Ihre Interessen vertreten sollte.

Und wie das in der Praxis aussieht möchten wir Ihnen mit folgendem ganz aktuellen Fall eines vom Versicherer abgelehnten Mastbruches näherbringen, erschienen im beigefügten Artikel der [YACHT 3-2021](#).

(Vergleichbare Beispiele haben wir auch immer wieder im Bereich der Motorboote.)

## Wer zahlt, wenn das Rigg von oben kommt...

heißt der Titel des Artikels. Es geht dabei um einen Mastbruch aufgrund einer gerissenen Unterwant und in der Folge um eine brisante Versicherungsfrage.

Hier der Sachverhalt in verkürzter Form:

Der betroffene Eigner hatte sein gebrauchtes Schiff vor 15 Jahren in gutem Zustand gekauft und es seither stets gepflegt und in gutem Zustand gehalten. Auch am Rigg waren keine äußeren Spuren von Beschädigungen erkennbar. Doch plötzlich riss die Unterwant und der Mast fiel. Wie gewöhnlich war der daraus folgende Schaden erheblich. Das Schiff war „normal“ Kaskoversichert. Ergo wurde der Schaden gemeldet und von einem Gutachter besichtigt.

Der stellte deutliche „Alterungsspuren“ fest. **Der Versicherer lehnte damit den Schaden ab.**

Der Versicherer bezog sich dabei (gemäß seiner Bedingungen) auf den Ausschluss von sogenannten „Allmählichkeitsschäden“. Also Schäden, die durch Alterung,- also Verschleiß Materialermüdung, Rost, Oxidation u.d.gl. entstehen, was soweit nachvollziehbar und zu Recht erfolgen kann.

Problematisch wird die Sache, wenn dies auf das Rigg angewendet wird. Denn die Haltbarkeit des Riggs ist von außen für den normalen Nutzer nicht zu erkennen und zu beurteilen. Dies kann, wenn überhaupt, nur nachträglich von einem Gutachter erfolgen und ist im Falle einer „Allgefahrendeckung“ (Umkehr der Beweislast) als Schadensursache vom Versicherer auch entsprechend zu beweisen! Rigg Hersteller gehen ganz allgemein davon aus, dass das Rigg etwa alle 10-15 Jahre getauscht werden soll. Ein Gesetz oder sonstige Vorschriften gibt es dazu nicht.

Der Eigner, der sein Schiff liebte und meinte es stets nach bestem Wissen in Schuss gehalten zu haben, und sich mit der „Allfahrenversicherung“ gut versichert glaubte, war über seine Versicherung an die er Jahrelang brav seine Prämie bezahlt hatte sehr enttäuscht und verärgert. Dazu unsere Sicht der Dinge:

## Allgefahrendeckung in Gefahr Ablehnung des Mastbruch-Schadens trotz Allgefahrendeckung: Nicht alles was rechtens ist, ist auch richtig.

Und bevor jetzt gleich ein Shitstorm von den „Rechthabern“ ausbricht, die behaupten das Recht steht nun mal über allem und alles und was nicht verboten ist, ist eben erlaubt, möchte ich noch sagen, was ich meine:

Ich darf dabei zum besseren Verständnis etwas ausholen. Wer sich mit der Historie der Entwicklung von Yacht-Pool beschäftigt hat weiß, dass Yacht-Pool vor 45 Jahren gegründet wurde, und zwar aus Ärger über Versicherungen. Als Mitglied der Familie Schöchel (Sunbeam) musste ich damals feststellen, dass die zu jener Zeit übliche

Einzelgefahrendeckung in den Kaskobedingungen bei unseren Sunbeam-Kunden im Schadenfall immer wieder zu Enttäuschungen, Frustrationen und Ärger führten und geradezu Wasser auf die Mühlen des damals, ganz generellen negativen Image der Versicherungen war.

Versicherungsverträge sind mitunter rechtlich nicht ganz einfache Verträge. Und bei den damals üblichen „Einzelgefahrendeckungen“, war es zwar rechtlich recht eindeutig und klar, dass natürlich nur das versichert war, was eben in diesen Verträgen als versicherte Risiken aufgezählt war. Nicht so eindeutig klar war es allerdings den Versicherungsnehmern. Denn die konnte die Breite der möglichen Schäden gar nicht überblicken. Und wenn das Reißen von Segeln nicht aufgezählt war, dann waren eben Segel auch nicht versichert. Und wenn Feuer aufgezählt war, dann waren eben Schmorschäden (weil kein Feuer) nicht versichert. Und das alles war eben den Versicherten bei Vertragsabschluss in keinsten Weise klar. Im Übrigen auch nicht dem netten Versicherungs-Agenten, der sich um die übrigen Versicherungen seines Kunden kümmerte. Bis es zum Schaden kam und der Justitiar beiden erklärte warum der eingetreten Schaden nicht versichert war.

Das ärgerte mich furchtbar.

Und darum wollte ich auch mit Versicherungen nichts zu tun haben, schon des Images wegen. Denn ich sah hier mit Recht wiederholt das Gebot der Fairness verletzt.

Dem wollte ich aber zumindest für unsere Kunden Abhilfe verschaffen. Ich setzte mich hin und schrieb für unsere Kunden eigene Kasko-Bedingungen, in auch für Laien verständlicher Form.

Eine der wesentlichsten Klauseln war damals - vor 45 Jahren - die „revolutionäre“ Einführung der „Allgefahrendeckung“ in die Kaskobedingungen.

Diese Klausel wurde im Laufe der Jahre so gut wie von allen Versicherern - zumindest im deutschen Sprachraum - übernommen. Zuletzt nach etwa 40 Jahren auch vom deutschen Marktführer, und im Rahmen einer eigenen Pressekonferenz auf der Messe boot der Fachpresse als zeitgemäße Innovation, wenn auch etwas spät - vorgestellt und von ihr besonders gewürdigt. Eine Klausel, die nun Markt war.

Als ich die Allgefahrendeckung einführte, dachte ich, damit im Sinne der Klarheit und im Sinne der Versicherungsnehmer den Unfug unverständlicher Klauseln beseitigt zu haben. Und um weitere „Waffengleichheit“ im asymmetrischen Kräfteverhältnis zwischen Versicherungsnehmern und Versicherer zu schaffen, gründete ich den „YACHT-POOL“.

Gedacht als einen "Pool der Versicherungsnehmer“, als wirtschaftliches Gegengewicht zu dem immer wirtschaftlich stärkeren Versicherer. Diese Konzeption wuchs schnell über den Kreis der Sunbeam-Kunden hinaus und YACHT-POOL entwickelte sich unbeabsichtigt - denn eigentlich wollte ich „etwas Gescheites“ machen und mit Versicherungen nichts zu tun zu haben - in einer Eigendynamik zu einem immer stärker werdenden Player im Bereich der Yachtversicherer.

Ich glaubte mit „meiner Allgefahrendeckung“ alle Probleme gelöst zu haben. Und auf breiter Front gesehen, war das auch der Fall.

Aber eben nicht für alle Fälle, wie der aktuelle Artikel „Wenn das Rigg von oben kommt“ in der „Yacht 3-2021 zeigt. Ein treffendes Beispiel, wie von manchen Versicherern durch interpretationsoffene „giftige Klauseln“ der Sinn der Allgefahrendeckung wieder ausgehebelt und damit die „Allgefahrendeckung“ zu einem Irrlicht gemacht wird.

Natürlich gibt es Fälle von Materialermüdungen und Wartungsvernachlässigungen, die man nicht dem Versicherer anlasten kann und von der Deckung ausschließen muss - auch das eine Frage der Fairness. In diesem Fall gegenüber dem Versicherer.

Aber was Fairness ist, da scheiden sich offensichtlich die Geister von Versicherung zu Versicherung. Dass das Rigg alle 10 Jahre gewechselt werden sollte ist im Allgemeinen lebensfremd und im Speziellen im Wesentlichen eine Frage des verwendeten Materials und der Beanspruchung des Schiffes. Bei einem Charterschiff anders als bei einem Binnenschiff im Salzkammergut. Und auf Grund der unterschiedlichen Qualitäten der Drahtseile und der unterschiedlichsten Beanspruchungen, waren auch wir in all den Jahren mit einer Reihe von Mastbrüchen aller Art konfrontiert.

Ja, mitunter hätte man vielleicht auch in einigen Fällen Materialermüdung einwenden können. Es gab in all diesen Jahren allerdings keinen einzigen Fall, wo von unserem Versicherer aus diesem Grund eine Schadenregulierung abgelehnt oder reduziert worden wäre. Und damit dies von unserem Versicherer nicht nur aus Good-Will erfolgt, wurden in unseren Bedingungen auch **Folgeschäden aus Materialermüdung und Konstruktionsfehlern ausdrücklich klar eingeschlossen.**

Der durchschnittliche Boots - oder Yachteigner ist nicht in der Lage die Stabilität des Riggs zu beurteilen. Es entspricht dem absoluten Normalverhalten, dass wahrscheinlich tausende Segelboote und Segelyachten auf allen Gewässern unterwegs sind, deren Rigg älter als 10 Jahre ist. Deshalb kann in diesem Fall übrigens auch in keinster Weise von grober Fahrlässigkeit gesprochen werden. Ja, es ist eine richtige Empfehlung das Rigg immer zu überprüfen und je nach Beanspruchung auch in den genannten Zeiträumen ggf. zu wechseln, wenn dies notwendig erscheint. Denn es geht ja auch um die persönliche Sicherheit. Denn nicht immer fällt der Mast dorthin, wo niemand ist.

Das Rigg nicht ständig entsprechend zu kontrollieren mag vielleicht eine gewisse Fahrlässigkeit sein -aber dass eben genau diese versichert ist, **davon sollte der Versicherungsnehmer ausgehen können.**

Und dass bei Licht betrachtet ein großer Teil der Schäden, wenn nicht der größte, unter Fahrlässigkeit eingeordnet werden kann, sollte jedem erfahrenen Yacht-Versicherer bekannt sein. Natürlich ist jeder Schadenfall für sich zu beurteilen. Und gerade deshalb ist es für den Versicherten wichtig einen Vertreter seiner Anliegen zu haben, der sowohl in der Lage und vor allem Willens ist, seine Interessen gegenüber dem Versicherer zu vertreten. **Da kann dann auch kommen was man nicht will.**

Und deshalb plädieren wir dafür, dass - wenn schon die Materialermüdung mit der ungeeigneten Methode der Nutzungszeit begründet wird - in den Bedingungen dann klar vereinbart werden sollte, dass z.B. Schäden durch Bruch von Verstagungen, die älter als X Jahre sind, nicht ersetzt werden. Das wäre fair, bewahrt die Versicherungsnehmer vor unerwarteten Überraschungen und Frust und den Versicherer vor Reputationsverlust. Das wichtigste Kapital eines Versicherers.

Denn Versicherungsverträge sind zwar de jure ein Rechtsgeschäft, de facto aber vielmehr ein Vertrauensverhältnis.

Dr. Friedrich Schöchl

## **Mastbruch – Aktuelle Erfahrung eines YACHT-POOL Kunden**

Mit Interesse habe ich den Artikel „Wenn das Rigg runterkommt, wer bezahlt“ in der Ausgabe 3/2021 gelesen.

Es war erst vor kurzer Zeit, als auch ich einen Mastbruch aufgrund einer gerissenen Want hatte. Ich hatte mein 16 Jahre altes Schiff immer in Schuss gehalten und auch jährlich Segel und Rigg beim Service auf sicherheitsrelevante Punkte überprüfen lassen. Dass ich die Verstagung wegen des Alters tauschen sollte, hat nie jemand dieser Fachleute gesagt.

Der von der Versicherung beauftragte Schadengutachter stellte allerdings in seinem Gutachten fest, dass er auf Grund des Alters des Riggs von Materialermüdung ausgehe und es stellte sich die grundsätzliche Frage einer Entschädigung.

Für mich ein Schock. Ich rief bei meinem Versicherer YACHT-POOL an und bekam die erlösende Antwort. Die Beurteilung des Gutachters ist die eine Sache, was in unseren Bedingungen steht eine andere. Der Schaden wurde rasch bezahlt. Denn in den Bedingungen war dieser Sachverhalt eindeutig und klar zu meinen Gunsten geregelt. Die Bedingungen habe ich offen gestanden vorher gar nicht so genau gelesen. Ich habe offensichtlich Glück gehabt. Und daraus gelernt, dass es anscheinend nicht nur wichtig ist zu lesen, was man unterschreibt, sondern auch bei wem und sich nicht nur von vollmundiger Werbung und großen Namen blenden lässt. Es wäre den Yacht-Lesern sicher geholfen, wenn sie bei Schadenablehnungen solcher Art auch den betroffenen Versicherer nennen würde. Mit YACHT-POOL hat ich jedenfalls einen seriösen Partner.

Ferdinand Stücklschwaiger, Salzburg