

Giftige Klauseln und Kostenfallen lauern in manchen AGB der Vercharterer

Das unterschätzte Risiko der

Chartern liegt im Trend. Doch wer ein Schiff für den Urlaub bucht, der sollte darauf achten, dass er gut abgesichert ist bzw. seinen Vercharterer und dessen AGB sorgsam aussucht. Denn YACHT-POOL, der führende Versicherer für Skipper und Charteryachten, sieht einen bedenklichen Trend – zu Lasten der Charterkunden. Dr. Friedrich Schöch, Geschäftsführer von YACHT-POOL, berichtet: „Harter Preiskampf und steigender Kostendruck in der Charterbranche werfen deutliche Schatten. Dasmögen zwar nur Einzelfälle sein, aber ein imageschädigender Nebeneffekt dabei ist, dass alle Player in der Branche darunter leiden, weil Negativfälle heutzutage schnell ein großes Echo finden.“ Anscheinend hat die Rabattschlacht der letzten Jahre ihre Spuren hinterlassen und manche Flotten- und Werftbetreiber haben wohl entdeckt, dass sie auf Kosten der Charterkunden weitere Einnahmen generieren können. „Wir erhalten zunehmend Berichte von Skippern, die sich ausgenutzt fühlen, da sie die festgestellten Schäden nicht zu vertreten haben. Das reicht von Fehlfunktionen von Autopiloten, ausgerissenen Ankerwischen und nicht startenden Motoren bis zu undichten Fenstern. Auch bekommen wir Berichte, in denen manche Rechnungsposition vom Kunden angezweifelt wird: Eine Schramme am Ruder belastet die Bordkasse bei einem Vercharterer mit 250 Euro; bei einem anderen wird ein vergleichbarer Schaden für über 1.500 Euro repariert“, so Schöch weiter.

Doch für welche Schäden am Schiff haftet der Skipper nun wirklich – und in welcher Höhe? Eine einfache Frage, auf die es unzählige Antworten gibt. Denn fast jeder Flottenbetreiber hat seine eigenen AGB. Einheitlich ist da nur eins: Oft bekommt der Skipper die AGB erst beim Einchecken zur Unterschrift vorgelegt – und dann teilweise nur in Landessprache. Vor Ort hat der Charterkunden praktisch keine Chance, über die einzelnen Klauseln zu diskutieren. Er wird sie akzeptieren und hoffen, dass alles gut geht, denn seiner Crew zu sagen, „diese Haftung kann ich nicht tragen“, ist in der Praxis dem Skipper unmöglich. Das wissen allerdings auch die Vercharterer. Da



Chartern liegt im Trend. Doch Obacht: Einige schwarze Schafe unter den Vercharterern haben „giftige“ Klauseln in ihren AGB. Daher sollte man die Vertragswerke schon vor Antritt der Reise prüfen.

Foto: jakezc - fotolia

ist es ein schwacher Trost, dass viele der „giftigen Klauseln“, wie Dr. Schöch sie nennt, vor Gericht kaum Bestand haben dürften.

Hier einige Beispiele, die für Skipper und Crew „giftig“ sind:

- „Es wird darauf hingewiesen, dass der Abschluss einer Kasko-Versicherung durch den Vermieter zu keiner Haftungsfreistellung des Mieters für diejenigen Schäden führt, die von der Versicherung nicht übernommen werden.“

Hier haftet der Charterer für alles, was der ihm unbekannt Kaskoversicherer nach unbekanntem Bedingungen nicht bezahlt. Und zwar ohne Obergrenze bis zum Schiffswert! Ein Blindflug mit Gefahr des finanziellen Schiffbruchs.

- Ein namhafter Vercharterer in der Karibik und Asien schreibt in seinen AGB: „Charterer agrees not to sail during the night“. Weiter: „If for whatever reason the yacht is returned not in the same condition in which it was delivered, XX-Charter reserves the right to charge the charterers deposit“.

Der Skipper, der diesen Vertrag unterschreibt, riskiert seinen gesamten Versicherungsschutz wegen Vertragsverletzung, wenn er bis Einbruch der Dunkelheit keinen sicheren Ankerplatz gefunden hat und haftet auch sonst für alle Abweichungen des Schiffes vom Übergabezustand. So kann ein Blitzeinschlag mit Zerstörung der Elektronik, ein Schaden aus Materialermüdung oder schlechter Wartung die Chartercrew schnell die Kautionskosten – und die beträgt heute in Übersee schnell 10.000 Euro und mehr!

- Ein Vercharterer aus Kroatien sagt es noch deutlicher – unerwartet für den Skipper, aber nicht unüblich: „Exceptions not covered by deposit are mentioned in this contract: Dinghy, outboard engine, sails and windows damages are not included. Every loss or damage will be payed in base on the check out“.

Diese Schäden sind zwar durch jede übliche Schiffskasko gedeckt – aber natürlich ist es einfacher, den Charterkunden zu belasten – und zwar ohne Begrenzung auf die Kautions! Hier können für Schäden an Segeln, Fenstern, dem

Charter-Skipper

Dinghy oder dem Außenborder einige Tausend Euro Belastung auf die Bordkasse zukommen.

- Ein deutscher Flottenbetreiber vereinbart in seinem Rückgabeprotokoll: „Alle Yachten werden nach Rückkehr von einer Taucherfirma abgetaucht und auf Kiel- und andere Schäden geprüft. Sollten sich hierbei Schäden herausstellen, werden diese später in Rechnung gestellt.“

Die betroffene Chartercrew reiste gut gelaunt und nichts ahnend nach Hause. Umso größer war dann der Schreck, als später (fünf Tage nach dem Törn!) eine Rechnung über 1.000 Euro ins Haus flatterte, gleich mit der Mitteilung, dass die 1.000 Euro schon von der Kreditkarte eingezogen wurden! Auch wenn man sich keines Verschuldens bewusst ist – was für Chancen hat man da als Skipper noch im Nachhinein?

- Ein niederländischer Vercharterer schreibt in seine Verträge: „Die Kaution beträgt 1.000 Euro und ist in bar bei der Yacht-Übernahme zu hinterlegen. Die Vollkasko- und Haftpflichtversicherung enthält eine Selbstbeteiligung von 1.000 Euro pro Schadensfall.“

Ja, Sie haben richtig gelesen: Selbstbeteiligung für Kaskoschäden und auch für die Haftpflicht – und zwar pro Schaden!

- Ein vor allem im tyrrhenischem Meer bekannter italienischer Flottenbetreiber schreibt in seinen AGB dem Skipper vor: „In allen Fällen nicht zur See zu fahren bei Windstärke sechs und darüber und jedes Mal, wenn der nautische Wetterbericht Gefahren für die Navigation vorhersagt. Eine Nichtbeachtung dieser Verpflichtung führt dazu, dass dem Mieter die volle Verantwortung für eventuell am Boot entstandene Schäden zugesprochen wird.“

Hier verliert der Skipper jeden Versicherungsschutz, sobald der Windmesser mehr als 22 Knoten zeigt! Die Formulierung „Gefahr für die Navigation“ ist völlig schwammig – zu Lasten des Skippers! Wer schon einmal einen nautischen Wetterbericht gehört hat, weiß, dass fast immer vor irgendwelchen Gefahren gewarnt wird. Wer gemäß dieser AGB alles richtig machen will, muss seinen Segelurlaub im Hafen verbringen!

- Der gleiche Vercharterer verlangt von seinen Kunden, auch diese toxische Klausel zu akzeptieren „Bei Nichteinhaltung der vorstehenden Rückgabeverpflichtung muss der Mieter eine Abfindung in Höhe des Charterpreises für eine Woche für das gleiche Boot zahlen, sowie eine Entschädigung für erlittenen wirtschaftlichen Schaden.“

Laut „Rückgabeverpflichtung“ muss der Mieter am Freitag um 18:00 Uhr in der Marina sein. Wenn er um 18:30 Uhr eintrifft, hat er die „Rückgabeverpflichtung“ nicht eingehalten und der Vercharterer ist ermächtigt, eine volle Wochen-Charter plus Entschädigung in Rechnung zu stellen. Eine faire Vertragsbedingung zu diesem Punkt sieht eine vernünftige, zeitlich gestaffelte Entschädigung vor.

Diese Beispiele ließen sich seitenweise fortführen. Hätten Sie die Brisanz in den AGB der Vercharterer erkannt?

Auch wenn die weitaus überwiegende Zahl der Vercharterer seriös und kundenorientiert arbeitet, wird diese Haftungsproblematik von vielen Skippern unterschätzt. Die Skipper erkennen die Tragweite dessen, was sie freiwillig unterschreiben, nicht und sind sich der Konsequenzen der unscheinbaren Klauseln nicht bewusst:

Spätestens bei teuren Sachschäden und Personenschäden hat es der Skipper nämlich nicht mehr mit dem freundlichen Vercharterer zu tun, den er vielleicht seit Jahren kennt. Dann ist entscheidend, was ein Gericht oder eine gegnerische Versicherung aus den AGB herauslesen kann. Denn juristische Gegner werden natürlich jede rechtlich erlaubte Möglichkeit nutzen, um den Skipper zur Kasse zu bitten.

Wer jetzt meint, die Lösung sei, diese nachteiligen Klauseln einfach nicht anzuerkennen, macht noch mehr falsch. Dr. Friedrich Schöchl von YACHT-POOL dazu: „Aus Angst vor giftigen Klauseln sagen uns manche Kunden, dass sie gar nichts mehr unterschreiben. Das ist natürlich erst recht keine Lösung, denn dann haftet der Charter-Skipper nach den lokalen Gesetzen für alle Schäden am Schiff und gegenüber Dritten, denn schließlich gibt es weder eine Zusage des



boot Düsseldorf
20. - 28.01.2018
 Starten Sie mit neuen Segeln in die neue Saison 2018! Wir beraten Sie gerne an unserem Elvström-Messestand in Halle 11 Stand F21

SIMONEIT
SAIL & SERVICE



EPEX TECHNOLOGY

ELVSTRÖM
SAILS

CROWNED
SAILING

Masten und Reffsysteme
 Segel- und Riggservice
 Yachtausrüstung
 Decksbeschläge
 Bootsplanen

SIMONEIT SAIL & SERVICE GmbH
 Elvström Sailpoint Norddeutschland
 23730 Neustadt • Sierksdorfer Straße 21
 Tel. 04561 8573 • Fax 04561 2785
 info@simoneit-sails.de

Angebot / Anfrage

Vercharterers über Kasko-schutz noch über irgendeine Haftpflicht-versicherung. Es führt kein Weg daran vorbei, die Rechte und Pflichten beider Parteien müssen klar, ausführlich und fair geregelt sein. Daran erkennt man, ob der Vercharterer der Richtige für einen ist“ Was kann der Charterkunde tun, damit der nächste Urlaub nicht im finanziellen Fiasko endet?



Dr. Friedrich Schöchl, Geschäftsführer von YACHT-POOL, verweist für einen sorgenfreien Urlaub auf den Charter-Fairtrag, dervon YACHT-POOL in Zusammenarbeit mit Dr. Wychodil entwickelt wurde.

- Gehen Sie auf Nummer sicher: Fragen Sie Ihre Agentur oder Ihren Vercharterer nach den internationalen Bedingungen des Charter-Fairtrages. Dieses Vertragswerk wurde von YACHT-POOL in Zusammenarbeit mit Dr. Wychodil entwickelt und berücksichtigt fair und ausgewogen die Interessen von Charterskippern und Vercharterern. Antrag und Bedingungen sind in allen wichtigen Sprachen absolut identisch und stehen kostenlos unter www.yacht-pool.de/unterlagen_zum_chartervertrag.0.html zum Download bereit.
- Falls der Vercharterer den Fairtrag nicht akzeptiert: Vorsicht! Prüfen Sie die AGB vor (!) der Unterschrift auf „giftige Klauseln“. So manche Klausel mag so unfair sein, dass sie rechtlich ungültig ist – aber will und kann sich der Skipper einen solchen Prozess irgendwo im südlichen Ausland leisten? Im Zweifelsfall lieber einen Vercharterer mit fairen Konditionen wählen.
- Beim Einchecken: lassen Sie sich Zeit und checken Sie gründlich ob Vorschäden vorhanden sind. Gibt es Unterwasser-Fotos nach dem letzten Törn? Haben diese einen Zeitstempel? Dokumentieren Sie alle Vorschäden schriftlich und lassen Sie sich diese im Check-In-Protokoll abzeichnen.

- Beim Auschecken: auch wenn alle nach Hause wollen: Ruhe und Gelassenheit sind jetzt bares Geld wert. Warten Sie auf das OK des Tauchers und lassen Sie sich das Rückgabeprotokoll bestätigen. Sind Sie mit festgestellten Schäden nicht einverstanden, verfassen Sie eine Gegendarstellung. Vermerken Sie diese im Protokoll mit Unterschrift des Co-Skippers.
- Im Schadenfall: bleiben Sie sachlich und selbstbewusst. Schäden sind für das Personal in der Basis an der Tagesordnung. Es wird anerkannt, wenn sich der Skipper an der Lösung des Problems konstruktiv beteiligt. Besprechen Sie mit der Basisleitung, wie der Schaden schnell und kostengünstig behoben werden kann. Muss das Schiff zum Ausbau des beschädigten Ruders gekrant werden – oder kann ein Taucher das Ruder ausbauen? Muss die Reparatur gleich erfolgen – oder nach der Saison bei den routinemäßigen Wartungsarbeiten? So spart man den 600 Euro teuren Kranvorgang!
- Legen Sie nicht ohne den richtigen Versicherungsschutz ab! Rundum-Sorglos-Pakete gegen alles, was kommt, gibt es jedoch nicht, denn nicht alle Folgen von „giftigen“ Klauseln sind versicherbar. Existenziell wichtig ist die richtige Skipperhaftpflicht-Versicherung, wie sie beispielsweise YACHT-POOL anbietet. Sie schützt unter anderem auch vor den finanziellen Folgen, wenn der Kaskoversicherer die Behauptung aufstellt, dass der Schaden von Skipper oder Crew grob fahrlässig verursacht wurde. Dann ist der Kaskoversicherer – je nach Landesgesetz – ganz oder teilweise von seiner Leistungspflicht befreit. Der Skipper alleine haftet jedoch in vollem Umfang der Kosten, die bei einem Totalschaden des Schiffes in die Hunderttausende gehen können.

Eine namhafte Anzahl von Charterfirmen akzeptiert die Bedingungen des Charter-Fairtrages bereits. Jeder Charter-Skipper kann mit seiner Nachfrage einen wichtigen Teil zur Verbreitung dieses Vertragswerkes beitragen und sich damit gegen unfaires Gebaren im Chartergeschäft wehren.

Fragen Sie Ihre Agentur oder Ihren Vercharterer nach den internationalen YACHT-POOL-Bedingungen des Charter-Fairtrages und gönnen Sie sich und Ihrer Crew einen entspannten Törn ohne bittere Überraschungen!



- Yachtwerft – Meisterbetrieb
- Erfolgreicher Gebrauchthoothandel
- 6.500 qm Winterlagerhallenfläche
- 600 qm separates Mastenlager
- 250 qm beheizte Werkstattthalle
- Stellplätze für 200 Yachten & Boote
- Sehr saubere und gepflegte Hallen
- Persönlicher Service 7 Tage/Woche

YACHTVERTRIEB



- Offizieller DEHLER Vertriebspartner
- DEHLER Yachtausstellung
- DEHLER Service & After-Sales
- Yachtausrüstung & Aufbereitung
- Individuelle Anpassungen



- HANSE Service Center westl. Ostsee
- Offizieller HANSE Vertriebspartner
- HANSE Yachtausstellung
- Yacht Optimierungen
- Individuelle Anpassungen

Yachtzentrum Damp GmbH & Co. KG
 Pamirring 2 · 24351 Damp
 Tel.: 0 43 52 / 54 33
info@yachtzentrum-damp.de