



Information „Teure Charter“

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir senden Ihnen im Anhang einen Artikel, der Sie als verantwortungsbewusster Skipper interessieren wird. Es geht dabei um das leidige Thema der Skipper-Haftung für Sachschäden am gecharterten Schiff aus grober Fahrlässigkeit.

Wir möchten dabei darauf hinweisen, dass dieser Fall wieder einmal bewiesen hat, dass unsaubere und sogar trickreiche Formulierungen in Versicherungsbedingungen verheerende Schäden für den Skipper nach sich ziehen können.

Die Erkenntnis, die Sie aus diesem Artikel ziehen können:

Lassen Sie sich nicht von ein paar Euro Unterschied in den Prämien leiten. Das Billigste ist nicht immer das Beste. Zumindest nicht für den Skipper! Denn gewollt oder ungewollt schlechte Formulierungen in den Bedingungen können verheerende Folgen nach sich ziehen.

Die Skipper-Haftpflicht wurde von mir vor etwa 20 Jahren entwickelt, weil ich die potentiellen Gefahren gesehen habe. Es war extrem schwierig dazu einen Rückversicherer zu finden, der gerade das einschließen sollte, was normaler Weise jeder Versicherer ausschließt. Denn es gab damals noch keine Erfahrung über das Ausmaß dieses Risikos. Glücklicherweise gingen die ersten Jahre gut. Sonst gäbe es die Skipper-Haftpflicht heute nicht mehr.

Namhafte Firmen, die Jahre später sowohl den Namen als auch teilweise den Inhalt kopierten, hatten damals allerdings so Kleinigkeiten, wie die Deckung von Schäden am Schiff aus grober Fahrlässigkeit, stillschweigend weggelassen. „Da konnte dann nicht kommen was will“. Nur nach und nach wurde über die Jahre der Deckungsschutz von den Mitbewerbern nachgebessert. Aber eben nicht überall, wie sich zeigt.

Das Problem für uns besteht darin, dass die rechtlichen Sachverhalte mitunter sehr komplex sind und für den normalen Charterer in der Praxis nicht zu durchschauen. Die Produktbezeichnung „Skipper-Haftpflicht“ wurde von uns kreiert und von den Mitbewerbern übernommen. Und der normale Charter Skipper nimmt natürlich an, dass dort wo „Skipper-Haftpflicht“ draufsteht auch „Skipper-Haftpflicht“ drin ist. Eine Fehleinschätzung – wie der Artikel zeigt.

Leider trifft dies auch für andere Sparten zu. So ist z.B. auch ein Einschluss des Folgeschadenrisikos in der Skipper-Haftpflicht aus verschiedenen Gründen problematisch und u.E. unzureichend.

Sämtliche Konzepte unserer Charterversicherungen wurden von mir konzipiert und fast alle kopiert und verkaufsfördernder als bei uns dargestellt. Leider kann der normale Charterer, aufgrund des mitunter rechtlich komplizierten Sachverhaltes, die unterschiedliche Qualität der verschiedenen Angebote mit gleicher Produktbezeichnung in der Praxis nur schwer oder gar nicht beurteilen.

Als Gründer der Skipper-Haftpflichtversicherung und der anderen Charterversicherungen sehen wir es stets als unsere Aufgabe auf verkaufsfördernde Effekte zu verzichten. Darum gibt es bei uns auch bewusst keine „Rundum Sorglos Pakete“ mit denen „alles“ versichert ist. Wir möchten, dass unsere Kunden sich zumindest mit den wesentlichen Risikobereichen auseinandersetzen. Sie erhalten dazu auch die besten Informationen.



Die Skipper Haftpflicht - allerdings zu den richtigen Bedingungen - ist im Übrigen die wichtigste Versicherung. Denn es kann auch zum Totalschaden des Schiffes und zu erheblichen Forderungen bei Personenschäden an Crewmitgliedern kommen. Selbstverständlich übernimmt unsere Skipper-Haftpflicht auch die Anwalts- und Gerichtskosten zur Abwehr unberechtigter Forderungen. Damit nicht faule Kompromisse eingegangen werden müssen, weil man sich die berechnete Verteidigung nicht leisten kann.

Ein weiterer Risikokomplex sind auch der Chartervertrag selbst mit dem sich der Charterkunde mit verschiedenen Klauseln „freiwillig“ zu Haftungen verpflichtet, die durch keine Versicherung abgedeckt sind. Manche dieser Klauseln sind rechtlich nicht haltbar, andere schon.

Zur Minimierung dieses Risikos haben wir einen Charter-Standard-Vertrag unter dem Namen **„Yacht-Pool Charter Fairtrag“** entwickelt indem die Interessen des Vercharterers und des Charterers fair, ausgewogen und rechtlich sauber dargestellt werden.



Dr. Schöchl zum Thema
Faires Chartern & faire Charter-Verträge,
anlässlich des von Yacht-Pool organisierten
1. Europäischen Charter Forums

Faires-Chartern war auch Gegenstand eines Europäischen Charter Forums, das wir Ende November organisierten und an dem deutlich über 100 Charterfirmen teilnahmen. Ein guter Teil hat bereits erklärt, den Charter Fairtrag zu übernehmen. Diese Firmen werden in nächster Zeit auf unserer Homepage dargestellt.

Der Charter Fairtrag liegt in den gängigsten Fremdsprachen vor und kann von unseren Kunden kostenlos heruntergeladen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Friedrich Schöchl

TEURER CHARTERTÖRN

Eine SKIPPERHAFTPFLICHT-VERSICHERUNG hält nicht immer, was sie verspricht. Der Blick ins Kleingedruckte hilft, Überraschungen zu vermeiden

Skipper Andreas Blunk segelt mit seiner Crew auf einer gecharterten Yacht vor Sardinien. Als er mit zirka fünf Knoten Fahrt eine Ankerbucht anläuft, wird auf Sicht navigiert. Dicht unter Land rammt die Yacht einen großen Stein. Erst jetzt nimmt die Besatzung wahr, dass sich umliegend einige Steine befinden und die Wassertiefe über den Steinen nur zirka 0,5 Meter beträgt.

Skipper Blunk realisiert schnell, dass durch den Aufprall erheblicher Schaden entstanden ist, nicht nur am Kiel, sondern auch an der Inneneinrichtung des Schiffs. Ein Blick in den Chartervertrag beruhigt ihn jedoch, denn darin ist eine Skipperhaftpflicht-Versicherung enthalten. Doch nachdem der Schaden in Höhe von 50 000 Euro vom Yachtkasko-Versicherer des Vercharterers beglichen wurde, erhält Blunk Post vom Anwalt dieser Versicherung.

Er wird aufgefordert, der Versicherung den entstandenen Schaden zuzüglich Gutachter- und Anwaltskosten zu erstatten. Die Begründung: Blunk habe den Schaden **grob fahrlässig verursacht. Ungläubig studiert Blunk den Chartervertrag. Und tatsächlich findet er im Kleingedruckten die folgende Regelung: „Sämtliche Versicherungen decken nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführte Schäden.“**

Blunk kann es nicht fassen. Er hatte sich darauf verlassen, durch das in den Chartervertrag eingebundene Versicherungspaket genügend abgesichert zu sein.

DAZU DER RECHTSANWALT

Ist der Schaden grob fahrlässig verursacht worden, muss Skipper Blunk tatsächlich für den Schaden aufkommen. Denn nachdem der Kaskoversicherer für die Reparaturkosten aufgekommen ist, sind die Schadensersatzansprüche vom Vercharterer im Wege eines gesetzlichen Forderungsübergangs (§ 86 Abs. 1 Versicherungsvertragsgesetz) auf ihn übergegangen. Skipper Blunk muss



Wegweiser. In flachen Gewässern sollte ein Crewmitglied dem Steuermann assistieren

sich daher nun mit dem Kaskoversicherer des Schiffs auseinandersetzen.

Zwar ist im vorliegenden Fall durchaus fraglich, ob Skipper Blunk den Schaden tatsächlich grob fahrlässig verursacht hat. Ausgeschlossen ist das jedoch nicht. Ein Crewmitglied als Ausguck am Bug hätte im klaren Wasser den teils steinigen Grund möglicherweise rechtzeitig erkennen können. Zudem war die Yacht schon dicht unter Land und daher mit fünf Knoten relativ schnell.

Die Entscheidungen der Gerichte zur groben Fahrlässigkeit fallen sehr unterschiedlich aus und sind in Grenzfällen nicht vorhersehbar. Die eigentliche Problematik des Falls besteht deshalb darin, dass die im Charterpaket enthaltene Skipperhaftpflichtversicherung grob fahrlässig verursachte Schäden an der Charterschiff nicht abdeckt.

Leider gibt es keinen einheitlichen Standard, welchen wesentlichen Leistungsumfang eine Versicherung, die als „Skipperhaftpflichtversicherung“ angeboten wird, eigentlich haben muss. Es gilt vielmehr der Grundsatz der Vertragsfreiheit. Entsprechend unterschiedlich sind die Versicherungsbedingungen der diversen Anbieter von Skipperhaftpflichtversicherungen aus-

gestaltet. Wirklich gut sind nur solche Policen, die ausdrücklich auch für grob fahrlässiges Verhalten des Versicherungsnehmers eintreten wollen.

Auch die Regelungen im Chartervertrag sind im Hinblick auf das Risiko des Charterers sehr wichtig. Regelmäßig sind einfach fahrlässig verursachte Schäden, wie zum Beispiel Navigationsfehler, die jedem einmal passieren können, vom Kaskoschutz umfasst. Die Absicherung des Charterers über den Chartervertrag ist hingegen bei grob fahrlässigem Verschulden oft nicht gegeben.

Aus diesem Grund ist dringend dazu zu raten, die Skipperhaftpflichtversicherung vor Törnbeginn genau auf ihren Leistungsumfang zu überprüfen. Ohne eine Leistungspflicht bei grob fahrlässig verursachten Sachschäden am Schiff ist eine solche Police – wie der Fall Blunk zeigt – letztlich ihre Prämie nicht wert.

Bereits der behauptete Vorwurf einer groben Fahrlässigkeit zwingt dann häufig zu außergerichtlichen Vergleichslösungen, die schon recht teuer sein können, aber immer noch besser sind als ein Rechtsstreit über die volle Schadenssumme mit ungewissem Ausgang. Vor allem deshalb, weil bei einer Regressverteidigung auch ein eigener Rechtsschutzversicherer regelmäßig nicht einspringt – und damit zur eigentlichen Schadenssumme noch das Prozesskostenrisiko hinzukommt.

DER EXPERTE



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