

Yacht

§

KLEINGEDRUCKTES MIT FATALEN FOLGEN

*Zu einem Chartervertrag gehören auch die **AGBs** der Agentur und des Flottenbetreibers. Darin sind unzählige Details geregelt – mitunter sehr zum **NACHTEIL** der Segler. Worauf man unbedingt achten sollte*

W

er einen Chartervertrag unterschrittsreif vor sich liegen hat, wird in der Regel eher an die schönen bevorstehenden Segeltage denken

denn an mögliche Schadensfälle und Haftungsrisiken, die er mit der Signatur eingeht. Entsprechend gering ist bei den meisten Charterern die Motivation, vor Vertragsabschluss die oft seitenlangen und eigentlich unzumutbar winzig klein gedruckten Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) zu studieren. Obendrein schicken diverse Agenturen und Flottenbetreiber diese dem Kunden nicht schon mit dem ersten Angebot zu, sondern erst dann, wenn dessen Entscheidung zur Buchung bereits gefallen ist.

Die Folge: Die meisten Skipper setzen ihren Namen selbst dann unter den Vertrag, wenn sie ein ungutes Gefühl in der Magengegend haben. „Wird schon gut gehen“, lautet die Devise. Um es fairerweise gleich vorweg zu sagen: In bestimmt 90 Prozent aller Fälle tut es das auch. Doch was, wenn man unter die anderen zehn Prozent fällt?

Denn es gibt sie durchaus, die Chartertörns, die gründlich schief laufen. In der Redaktion und auch beim YACHT-Rechtsexperten Dr. Heyko Wychodil melden sich jedes Jahr Segler, die Streit mit ihrem Vercharterer haben. Meist dreht sich der Ärger um Defekte oder Schäden am Schiff während des Törns, oder aber es geht um die Kautions.

„Viele Kunden sind dann überrascht, wenn sie mit den Details ihres Chartervertrags konfrontiert werden. Dort steht zum Beispiel, dass fehlende oder defekte Ausrüs-

tung, die nicht sicherheitsrelevant ist, zu keinerlei Abzügen der Chartergebühr berechtigt. Da kann dann die Ankerwinde streiken, das Bugstrahlruder fehlen, das Segel reißen – Geld gibt es allenfalls nur aus Kulanz zurück“, so Anwalt Wychodil.

A

ndere Kunden werden von Ausschlüssen in der Kaskoversicherung kalt erwischt. Wird etwa das Dingi samt Außenborder gestohlen, muss mitunter nicht die Versicherung, sondern der Kunde dafür zahlen. Und zwar im Zweifel über die Kautionshöhe hinaus und selbst dann, wenn er eine Kautionsversicherung abgeschlossen hat.

Manche Firmen nehmen sogar Schäden an den Segeln oder Luken aus der Kasko-deckung heraus – was bei drei, vier Jahre alten Tüchern schnell einen Totalschaden bedeuten kann, der nicht mehr zu reparieren ist. Für das neue Segel wird dann gern mal der Kunde zur Kasse gebeten.

Generell lässt sich feststellen, dass in vielen Charterverträgen der Kunde tendenziell, in manchen auch eindeutig schlechter ge-

SO MANCHER VERTRAG KANN FÜR KUNDEN RICHTIG TEUER WERDEN

BRISANTE KLAUSELN

stellt wird als die Charterfirma. Etwa, indem diese sich vorbehält, den Übergabezeitpunkt an den Kunden um vier bis sechs Stunden überschreiten zu dürfen. Der erste Segeltag fällt damit unter Umständen komplett aus. Im Gegenzug hingegen wird der Kunde oftmals bei einer mehr als ein bis drei Stunden verspäteten Rückgabe zu drastischen Strafen verdonnert (siehe Infos rechts).

Kommt es zu Streitigkeiten mit dem Vercharterer, lohnt eine gerichtliche Auseinandersetzung für den Kunden meist nicht. Im Gegenteil. Sitzt die Firma im Ausland, muss vor dortigen Gerichten gestritten werden. Das aber wird durch Anwälte, Übersetzungen und Anreisen zu Anhörungen so teuer, dass das wirtschaftliche Risiko oft weit höher als der Streitwert ist. Das wissen natürlich auch die Charterfirmen und sehen Reklamationen daher meist gelassen entgegen.

Von ihrer deutschen Charteragentur, über die sie den Törn gebucht haben, können geschädigte Kunden keinen Regress verlangen. „Juristisch sind die in der Regel gar nicht zuständig, Anspruchsgegner ist immer der Flottenbetreiber“, so der Rechtsexperte Wychodil.

Dennoch sind es häufig die Agenten, die ihren Kunden aus der Patsche helfen. Und sei es nur, dass sie eine Entschädigung für sie erstreiten. Als Agentur haben sie gegenüber den Charterfirmen vor Ort eine bessere Verhandlungsbasis als ein einzelner Segler. Allein das ist mithin ein gutes Argument, bei der Yachtcharter den Weg über eine etablierte Agentur einzuschlagen, statt direkt beim Anbieter im Ausland zu buchen.

Manchmal indes hilft nur noch der öffentliche Druck. Vor allem, wenn es um Vertragsklauseln geht, die einen Kunden nicht lediglich benachteiligen, sondern erhebliche finanzielle Folgen haben können. Meist stecken Haftungsbeschränkungen oder -ausschlüsse dahinter, die sich in den AGBs der Vercharterer verbergen. Bei größeren Schäden können die schnell ins Geld gehen.

So im Falle eines Charterers, der 2017 an der deutschen Ostseeküste auf Törn ging. Nachdem einer seiner Mitsegler bei einem Anlegemanöver einen teuren Schaden verursachte, wickelte er diesen ordnungsgemäß mit dem Vercharterer ab: Seine Kautionswurde einbehalten, für beide Seiten war der Fall damit erledigt. →



1. Versicherungsausschlüsse

Nicht selten werden in den AGBs Beiboote, Außenborder oder sogar Segel aus der Kaskoversicherung der Yacht ausgeschlossen. Wird dann das Dingi beschädigt oder dessen Motor gestohlen, was durchaus vorkommt, hilft selbst eine Kautionsversicherung nicht; der Kunde wird zur Kasse gebeten. Mit Vorsicht sind zudem Gumpi-Paragrafen zu genießen wie etwa der, dass Schäden durch „rücksichtsloses Verhalten“ von der Versicherung nicht gedeckt sind.

2. Erweiterte Haftung des Kunden

„Die Kasko-Versicherung des Vermieters führt zu keiner Haftungsfreistellung des Mieters für Schäden, die von der Versicherung nicht gedeckt sind.“ Wer auf eine solche Formulierung stößt, sollte woanders buchen. Vor allem, wenn nicht klar ist, welche Art Schäden konkret gemeint sind. Müsste ein Charterer zum Beispiel nach einem Schaden an der Yacht voll für Umwelt-, Bergungs- oder Folgeschäden aufkommen, könnte ihn dies in den Ruin treiben. Leider gibt es den genannten Passus so oder ähnlich in vielen AGBs.

3. Auslaufverbote

Insbesondere in italienischen Charterverträgen ist ein Auslaufen „bei herrschenden oder angesagten Windstärken ab 6 Beaufort“ untersagt. Wer dennoch die Leinen loswirft, übernimmt „die volle Verantwortung für alle entstandenen Schäden“, spricht, man segelt dann ohne Versicherungsschutz! Fehlt der letztgenannte Zusatz, ist die Klausel unkritischer. Oft ist indes unklar, ob sie auch für angesagte Böen gilt. Vor allem: In Italien kommt man meist nicht um das Auslaufverbot herum, da es dort Standard ist. Am besten hält man sich daran.

4. Verminderter Schadenersatz

„Die Rückerstattung von Geldbeträgen bei defekter oder fehlender Ausrüstung sowie Ausfällen durch technische Probleme wird ausgeschlossen.“ Also keine Hoffnung auf Erstattung, wenn gebuchte Extras nicht an Bord sind, nicht funktionieren oder das Boot unterwegs für eine längere Reparatur im Hafen bleiben muss.

5. Unfaire Übergabemodalitäten

Bringt ein Kunde die Yacht zu spät zurück, kostet das ab

ein bis drei Stunden oft die Gebühr für einen kompletten Chartertag. Danach wird es manchmal um ein Vielfaches teurer. Die Charterfirmen hingegen räumen sich in den AGBs für die Bereitstellung der Yacht oftmals eine Frist von bis zu sechs Stunden ein, die sie vom vereinbarten Übergabezeitpunkt abweichen dürfen.

6. Kautionsungleich Selbstbehalt

Vorsicht vor Formulierungen wie „Die Höhe der Kautions kann von der Höhe der in der Kaskoversicherung geltenden Selbstbeteiligung abweichen“. Dann ist der Charterer gegebenenfalls über seine Kautions hinaus für Schäden am Schiff haftbar.

7. Mangelhafte Navi-Ausrüstung

„Haftung für Schäden aufgrund inaktueller, fehlender oder veränderter nautischer Hilfsmaterialien wie Seekarten, Handbücher, Plotter, Autopilot oder Radar lehnt der Vercharterer ab.“ Setzt also ein Skipper das Schiff beispielsweise auf Grund, weil die Papierkarte nicht aktuell oder der Kartenchip im Plotter alt war, trägt er den entstandenen Schaden im Zweifelsfall komplett allein.

Allerdings nicht für den Kaskoversicherer der Charteryacht. Der berief sich auf eine Klausel im Chartervertrag, wonach der Kunde die Charterfirma von Ansprüchen Dritter freizuhalten hat, die aus seiner Charter resultieren. Sprich, er sollte der Versicherung den regulierten Schaden über seine Kautions hinaus komplett erstatten.

Erst als der Kunde die YACHT einschaltete, ruderte die Versicherung zurück und verzichtete „aus Kulanz“ auf ihre Forderung. Auch vor Gericht hätte die Klausel vermutlich keinen Bestand gehabt, schätzt Rechtsanwalt Wygodil. Doch, wie gesagt, welcher Segler zieht schon den Gang vor den Kadi in Erwägung, wenn ihm die Forderung eines Versicherungskonzerns ins Haus flattert?

Oft finden sich auch Auslauf- oder Segelverbote in den AGBs, die bei Nichtbeachtung ein Erlöschen des Versicherungsschutzes nach sich ziehen. So untersagen viele Flottenbetreiber ihren Kunden, bei herrschenden oder auch nur angesagten Winden ab 6 oder 7 Beaufort den Hafen zu verlassen. Sieben Windstärken können manche Skipper vielleicht noch nachvollziehen, aber sechs sind in einigen Revieren, wie den griechischen Kykladen zur Meltemi-Zeit, an der Tagesordnung und sollten für ein hochseefähiges Schiff mit erfahrener Crew kein Problem sein.

Wer so etwas unterschreibt, muss sich also des Risikos bewusst sein, das er auf sich nimmt, wenn er bei zu viel Wind segelt – oder eben einen Hafentag einlegen. Blöd nur, wenn man dann unter Zeitdruck gerät.

KOMMT DER FAIRE STANDARD-VERTRAG?

Vor neun Jahren gab es den Versuch, einen erwiesenermaßen ausgewogenen Standard-Chartervertrag branchenweit zu etablieren: den „Faircharter“-Vertrag der Firma Yacht-Pool. Der setzte sich jedoch nicht flächendeckend durch. Kunden können allerdings ihre Agentur explizit danach fragen; besonders in Kroatien gibt es einige Anbieter, die damit vertraut sind. Darüber hinaus arbeiten derzeit die beiden deutschen Charterverbände, der Arbeitskreis Charter (AKC) des Bundesverbands für Wassersportwirtschaft und die Vereinigung Deutscher Yachtcharter-Unternehmer (VDC), an einem eigenen Standardvertrag für Flottenbetreiber. Der AKC will seinen auf der Boot in Düsseldorf vorstellen und dann mit europäischen Partnern diskutieren. Damit könnte sich die Situation für Charterkunden entscheidend verbessern.



In der Karibik sind wiederum Nachtfahrverbote sehr häufig im Kleingedruckten verankert, manchmal sogar mit exakten Zeitangaben, wie „die Nutzung des Bootes beschränkt sich auf 7 bis 17 Uhr täglich“. Ausnahmen müssen meist vom Flottenbetreiber genehmigt werden.

Ebenfalls typisch Karibik: Vor Ort gibt es oft Ziele, die kurzerhand von den Bootsversicherern aufgrund zu vieler Grundberührungen zu No-go-Zonen erklärt werden. Aber auch Häfen mit viel Schwell werden gern vom Fahrtgebiet ausgenommen. Wehe, wer vor Törntritt seinen Vertrag nicht gründlich gelesen hat! Im Zweifel ist er unversichert. Denn nicht immer weisen die Basisleiter auf die Befahrensverbote hin.

Ein anders gelagertes Problem existiert in Italien und Griechenland. Dort verweisen Flottenbetreiber darauf, dass ihnen der Staat einen Standardvertrag vorschreibt, den jeder unterschreiben müsse. Obwohl einige Firmen dies zumindest für Griechenland bestreiten, sind diese Verträge weit verbreitet.

Manchmal werden sie allerdings erst vor Ort dem dann zurecht verdutzten Kunden zur Unterschrift vorgelegt. Und das dann wahrscheinlich in der Landessprache oder allenfalls in einer englischen Übersetzung.

Eine gute Agentur macht ihre Kunden auf solche Ausnahmen aufmerksam und schickt ihnen im Idealfall unaufgefordert bei der Buchung bereits diesen Standardvertrag wenigstens auf Englisch, besser noch auf Deutsch zu. In der Praxis tun das aber nur wenige Agenturen, da der Aufwand bei Hunderten von Flottenbetreibern sehr hoch ist. Denn die Standardklauseln sind oft noch von den Charterfirmen um eigene Paragraphen ergänzt.

Per se werden in den griechischen und italienischen Verträgen den Crews relativ viele Pflichten auferlegt. Und es finden sich auch regelrecht antiquierte Regelungen, wie etwa die, dass man den Eigner der Yacht regelmäßig über den Verlauf des Törns informieren soll. Daran hält sich in der Praxis niemand mehr. Umso bedauerlicher, dass diese Rahmenverträge nicht von den dortigen Gesetzgebern überarbeitet werden.

EXPERTEN-RAT

Und es geht noch schlimmer. In einem der Verträge, die die YACHT überprüft hat, fand sich die Formulierung: „Die Selbstbeteiligung pro Schadensfall ist vom Mieter zu tragen und kann von der geleisteten Kautionsabweichen.“ Heißt, dass man im Zweifel nicht nur mit einer Kautions von 1000 oder 2000 Euro in der Kreide steht, sondern darüber hinaus mit einer in der Kaskoversicherung des Schiffs enthaltenen Selbstbeteiligung von 3000 oder 4000 Euro oder noch weit mehr.

Solche und ähnliche Fälle beobachtet die deutsche Firma Yacht-Pool häufig, wie deren Inhaber Dr. Friedrich Schöchel berichtet. Einmal habe eine Versicherung versucht, von einem Charterskipper, der bei einer Patenthalse die Steuersäule mit der Lose der Großschot aus dem Deck riss, 40 000 Euro zurückzufordern. Begründung: Es handele sich um einen „Betriebsschaden, der nicht über die Boots-kasko gedeckt sei“. Erst nach hartnäckigem Widerstand, so Schöchel, habe der Versicherer auf die Forderung verzichtet.

Bei Yacht-Pool landeten zudem viele Verträge auf dem Tisch, die dem Kunden eine weitreichende Haftung zuschieben. „Das fängt an bei einer Selbstbeteiligung auch für die Haftpflichtpolice – man zahlt also bei einer Kollision zweimal 1000 Euro Selbstbehalt, für Kasko und Haftpflicht“, so Schöchel. „Und es endet bei pauschalen Haftungsübernahmen seitens des Kunden. Dem werden dann im Fall des Falles sämtliche Schäden zugeschrieben, die nicht von der Kaskoversicherung gedeckt sind.“

Schöchel ärgert sich seit langem über solche Verträge. Vor Jahren wollte er ein von ihm ausgearbeitetes Standardvertragswerk am Markt etablieren (s. linke Seite unten). Das sei laut Dr. Heyko Wychodil auch in der Tat für beide Seiten – Charterer und Vercharterer – ausgewogen. Allerdings haben sich nur relativ wenige Vercharterer auf diesen Vertrag eingelassen. Bis heute arbeiten nur eine Handvoll größere Firmen damit, wie etwa Pitter Yachting, sowie rund 20 kleinere Flottenbetreiber.

Nun aber könnte noch einmal Bewegung in die Sache kommen, haben sich jüngst doch auch die beiden großen deutschen Charterverbände des Themas angenommen. Sowohl der Arbeitskreis Charter als auch die Vereinigung Deutscher Yacht-Char-

Der Blick in die AGBs kostet nicht allzu viel Zeit und ist die beste PRÄVENTION

Fast jeder Chartervertrag enthält Klauseln, die Kunden nicht gefallen dürften. Dann kommt es auf die richtige Abwägung der Risiken an. Wichtig ist zunächst, zwischen den Bedingungen der Charteragentur und denen des Flottenbetreibers zu unterscheiden – sie sind oft nicht identisch. Prüfen Sie beide auf ihre Ausgewogenheit. Stoßen Sie auf viele sehr ausführliche Klauseln, die den Kunden offensichtlich benachteiligen, sollten Sie misstrauisch werden. Kritisch wird es besonders dann, wenn weitreichende, pauschale Haftungsübernahmen des Kunden formuliert werden, die jedwede Risiken besonders auch für Folgeschäden auf ihn abwälzen. Solche Verträge sollten Sie eher meiden. Ideal ist es dagegen, wenn die Haftung klar auf die Höhe der Kautions begrenzt wird. Die Frage ist, was Skipper tun sollen, wenn sie unerwünschte Klauseln finden. Diskussionen mit Flottenbetreibern über Details ihrer AGBs sind in der Regel sinnlos. Definieren Sie also letztlich für sich, wo Ihre persönlichen Grenzen liegen. Sind die überschritten, die Agentur um ein anderes Angebot bitten – der Markt bietet meist mehr als genug Auswahl!



Anwalt Dr. Heyko Wychodil beschäftigt sich seit Jahren mit Rechtsfragen rund ums Segeln und Charters

terunternehmen lassen zurzeit einen Standardvertrag erarbeiten.

„Wenn möglich, soll der sogar das Problem lösen, dass der Kunde stets zwei AGBs zugeschickt bekommt, die der Agentur und die des Flottenbetreibers“, so der VDC-Vorsitzende Jan Hegerfeld. „Der neue Vertrag wird etwas weniger umfangreich als der Faircharter-Vertrag von Yacht-Pool. Auf diese Weise soll er für mehr Agenturen und Flottenbetreiber akzeptabel sein.“ Sobald die Entwürfe von VDC und AKC vorliegen, wird die YACHT sie vorstellen und von Anwalt Wychodil bewerten lassen.

Grundsätzlich kritisch sieht Boots- und Charterversicherungsanbieter Pantaenius solch ein Vorhaben. Marketing-Direktorin Anna Baum sagt: „Aus Jahrzehnten der Schadenbearbeitung im Charterbereich wissen wir, dass es unter Flottenbetreibern, wie anderswo auch, schwarze Schafe gibt. Aus Kundensicht wäre die Etablierung eines einheitlichen Vertragswerks für Yachtcharter also sicherlich ein attraktiver Gedanke.“ In der Praxis, so Baum, werde ein solches Vorhaben jedoch international kaum durchsetzbar sein. „Erfahrungsgemäß lassen sich ausländische Charterfirmen nicht einfach andere Vertragsbedingungen diktieren.“

Viele Chartercrews umgehen das Problem und schließen eine Kautionsversicherung ab. Tatsächlich schützt diese in Teilen; doch bei Ausschlüssen in der Kaskoversicherung springt auch sie nicht ein. Sinnvoll ist im Zweifelsfall eher eine Skipperhaftpflicht-Versicherung, insbesondere eine, die selbst bei grober Fahrlässigkeit zahlt.

In diese Richtung argumentiert auch Anna Baum. Aus ihrer Sicht existiere die einzig wirklich zuverlässige Absicherung gegen zweifelhaft oder nachteilige Klauseln für den Charterkunden und seine Crew ausschließlich in Form einer entsprechenden Charterversicherung.

Die andere Alternative wäre dagegen, sich als Kunde die Mühe zu machen, die vorgelegten Charterverträge und AGBs gründlich zu lesen und im Zweifel bei der Agentur auf ein Angebot mit fairen Vertragsbedingungen zu pochen. Auf diese Weise lässt sich potenzieller Ärger schon von Anfang an weitgehend vermeiden.

DIVERSE FALLSTRICKE KANN AUCH EIN JURISTISCHER LAIE ERKENNEN

ANDREAS FRITSCH