



YACHT-POOL

...mehr als eine Charter-Versicherung

**LESS RISK
MORE FUN**

relaxed chartern mit den
richtigen Versicherungen

neue hilfreiche Serviceleistungen

YACHT-POOL Flight-Service



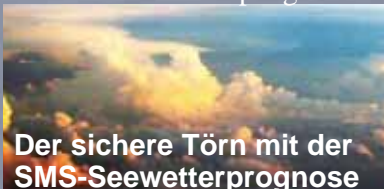
Günstige Flüge zu
Ihrer Charterbasis

YACHT-POOL Törnführer



Perfekte Törnplanung
leicht gemacht

SMS-Seewetterprognose



Der sichere Törn mit der
SMS-Seewetterprognose



Ihr Chartertörn in sicheren Händen



Charter-Versicherungen

Warum eine Haftpflicht-Versicherung?.....	2
Warum eine Unfall-Versicherung?.....	3
Warum eine Kautions-Versicherung?.....	4
Warum eine Folgeschaden-Versicherung?.....	4
Erläuterung zur Kautions-Versicherung.....	5
Vergleich der Kautions-Versicherung.....	6
Warum eine Rechtsschutz-Versicherung?.....	7
Warum eine Beschlagnahme-Versicherung?.....	7
Unterschiede zur Haftpflicht- und Kautions-Vers.....	8
Warum eine Charterrücktritts-Versicherung?.....	9
Was ist im Schadenfall zu tun?.....	9

YACHT-POOL Flight-Service

Was ist der YACHT-POOL Flight-Service und welche Vorteile werden geboten?.....	11
--	----

Der Charter-Fairtrag

Was beinhaltet der Charter-Fairtrag?.....	16
Welche Agentur bietet den Charter-Fairtrag an?.....	17

SMS-Seewetterprognose

Mehr Sicherheit für Ihren Törn durch die SMS-Seewetterprognose.....	14
Wie geht das?.....	14

Der Sicherungsschein

Was ist der Sicherungsschein?.....	18
Welche Agentur bietet den Sicherungsschein an?...19	19

Veröffentlichungen

<u>Wir über uns</u> Pioniergeist Veröffentlichung in Boote Nr.: 10/2004.....	20
<u>Skipperhaftpflicht-Versicherung</u> Warum eine Skipper-Haftpflicht-Versicherung „Die letzten beißen die Hunde... und das ist immer der Skipper“ (Seglerzeitung).....	21
Die Haftung des Skippers aus grober Fahrlässigkeit.....	23
Die Fingerfalle von Knythos.....	24
Haftung für Personenschäden 1 Million für Götz George.....	25
<u>Unberechtigte Haftungsansprüche</u> Haftungsausschluss des Skippers gegenüber den Crewmitgliedern.....	26

Impressum

Herausgeber und Text

Deutscher YACHT-POOL
Versicherungs- -Service GmbH

Design

Deutscher YACHT-POOL
Versicherungs- -Service GmbH.
Daniel I. K. Prusinski B. A.

Druck

Häuser KG, DruckDiscount24

Verlust von Fingern beim Belegen einer Klampe – wer haftet?.....27

Unfall-Versicherung

Unfall-Versicherung/Bergekosten und Unfallverhütung.....29

Rechtsschutz-Versicherung (Strafrecht)

Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durch zu nahes Befahren des Ufers.....30

Einchecken

Bevor Sie ein Charterschiff übernehmen, sollten Sie es überprüfen.....31

Kautions-Versicherung

Kautions-Versicherung von YACHT-POOL.....32

YACHT-Versicherung

Die Yacht-Versicherung von YACHT-POOL.....33

Sonstiges

Vorwort.....	1
Mails, die uns freuten.....	10
YACHT-POOL Törnführer.....	15
YACHT-POOL Literatur.....	12-13

Vorwort

LIEBE LESERINNEN,

LIEBER LESER,

Wer als Skipper die Verantwortung für die Führung eines Schiffes übernimmt, sieht sich mit einer Reihe von Rechtsbereichen konfrontiert, die er zu beachten hat und deren bewußte oder unbewußte Mißachtung sowohl strafrechtliche als auch haftungsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen kann.

Für den Charterskipper gelten die gleichen rechtlichen Bestimmungen wie für jeden anderen „Freizeitskipper“.

Der gravierende Unterschied zwischen der Haftung des „Freizeitskippers“ und des Berufskapitäns, deren Verantwortungsumfang dem Grunde nach identisch ist, besteht darin, dass der „Freizeitskipper“ und damit auch der Charterskipper für Personen- und/oder Sachschäden, die er (schuldhaft) verursacht, persönlich uneingeschränkt und uneinschränkbar haftet und zwar mit seinem gesamten gegenwärtigen und zukünftigen Vermögen.

Bei der Berufsschiffahrt ist dies für die Berufsschiffer jener Staaten, die das Brüsseler Übereinkommen von 1957 unterschrieben haben, anders:

Sie haften nämlich nur für Schäden bis zur Höhe des Zeitwertes und der Ladung ihres Schiffes.

Wenn ich hier schreibe, der Freizeitskipperhaftet für Schäden, die er „schuldhaft“ verursacht, so ist dies nur bedingt richtig.

Denn sofern sich die Unfälle in Hoheitsgewässern eines bestimmten Landes (also nicht auf internationalen Ge-

wässern) ereignen, gilt das jeweilige Landesrecht. Und da kann es durchaus sein, dass nicht Verschuldensprinzip, sondern das Gefährdungs-Haftungsprinzip oder das Verursachungs-Haftungsprinzip gilt.

Beim Verursachungs-Haftungsprinzip haftet der Skipper allein durch die Verursachung, ohne daß damit eine Schuld verbunden ist.

Gerade beim Charterskipper müssen wir fast immer davon ausgehen, dass wir es vorerst mit dem Recht, oftmals besser gesagt mit der Rechtsauffassung einer lokalen Behörde oder einem lokalen Gericht eines Auslandes zu tun haben.

Gerade bereits beim Rechtsbegriff „des guten Seemannbrauches“ sind wir damit sehr schnell bei subjektiven Wertungsfragen, die die Grenzen der „Schuldhaftigkeit“ des Skippers verschwimmen lassen. Und das ist in der Praxis ein hohes rechtliches Risiko des Skippers, weil er sich eben nicht auf ihm bekannte, klare Rechtsnormen verlassen und berufen kann.

Inwieweit der Skipper sich daher auf die freiwillige (und ggf. gesetzliche) Versicherung, die die Charterfirma abschließt (oder auch nicht) verlassen kann, ist unter diesem Gesichtspunkt des diffusen rechtlichen Rahmens, in dem sich der Skipper im konkreten Schadenfall befinden kann, und der Tatsache seiner uneingeschränkten und uneinschränkbar persönlichen Haftung, für ihn von eminenter Bedeutung.

Natürlich steht i.d.R. in den Charterbedingungen „... das Schiff ist haftpflicht- und kaskoversichert“. Aber zwangsläufig natürlich kein Wort über den Inhalt der Bedingungen, was in der Praxis auch gar nicht möglich ist.



Dr. Friedrich Schöchl, Geschäftsführer

Die meisten Charterschiffe sind auch irgendwie, irgendwo versichert. Aber die Bedingungen weisen mitunter erhebliche Mängel auf.

Der Charterkunde hat es in der Hand durch problembewusste Vorbereitung und saubere Analyse der rechtlich möglichen Fallstricke, weit vor dem Törnbeginn, den richtigen Kurs für einen rundum gelungenen und sorgenfreien Charterurlaub abzustecken.

Und dabei helfen wir Ihnen. Sei es durch unsere Versicherungsprodukte, sei es durch unsere Service-Leistungen wie z. B. die SMS-Seewetterprognose oder auch dem YACHT-POOL Flight-Service, der Ihnen günstige Flüge zu Ihrer Charterdestination anbietet. Gemäß unserem Motto:

YACHT-POOL
...mehr als eine Versicherung

Ihr Dr. Friedrich Schöchl

P.S.: Besuchen Sie uns auf unserer Homepage. Dort finden Sie weitere wichtige Informationen zum Thema Charnern.

Warum eine Skipper-Haftpflicht-Versicherung?

WEIL DER SKIPPER UNEINGESCHRÄNKT PERSÖNLICH HAFTET!

Grundsätzlich haftet der Skipper für Schäden, die er anderen schuldhaft zufügt, mit seinem gesamten gegenwärtigen und zukünftigen Vermögen – uneingeschränkt!

Im Chartervertrag steht zwar normalerweise, dass das gecharterte Schiff haftpflichtversichert ist. Sie wissen aber in der Regel nicht, in welcher Höhe.

In Spanien sind Deckungssummen von € 50 000,- durchaus üblich. Schiffe, die über Lloyds London versichert sind (dies ist in Griechenland und in der Türkei sehr häufig der Fall), sind mitunter nur bis zur Höhe des Schiffswertes (Zeitwert) versichert.

Je nach Schiffstyp sprechen wir dann evtl. über € 25 000,- oder €50 000,- oder was immer der Zeitwert ist. Dieser Wert ist immer zu gering, denn Ihre Haftung des Skippers ist unbeschränkt! **Unsere Skipper-Haftpflicht deckt dieses Risiko deshalb bis zu €10 Mio.!**

Haftungsansprüche der Crewmitglieder gegen den Skipper sind fast nie versichert. Auch dann nicht, wenn die Schiffe gemäß den in Deutschland üblichen „Allgemeinen Haftpflichtbedin-



gungen“ (AHB) versichert sind.

Sollte der Vercharterer seine Prämie nicht rechtzeitig bezahlt haben (was durchaus vorkommt), haben Sie als Skipper überhaupt keine Deckung.

Für Sachschäden, die Sie am Schiff selbst verursachen (auch Totalschäden!) haften Sie persönlich uneinge-

schränkt, wenn Ihr Handeln als „grobe Fahrlässigkeit“ beurteilt wird. „Ich handle nicht grob fahrlässig“, denken Sie vielleicht! Aber was „grobe Fahrlässigkeit“ ist, ist ein dehnbare

Begriff und wird möglicherweise von einem griechischen, türkischen oder kroatischen Gericht oder wo immer sich der Unfall ereignen mag, entschieden.

Das ist Ihr Risiko!

Ihre Privathaftpflicht-Versicherung zahlt für all diese Risiken nicht! Sie sollten dieses gesamte Haftungsrisiko nicht unbedacht auf sich nehmen. Dieses Problem ist (bei Prämienaufteilung auf 4 Personen) fast zum Preis eines Straftickets für einmal Falschparken mit unserer Skipper-Haftpflicht zu lösen.

Abweichend vom beigefügten Artikel „Die letzten beißen die Hunde...“ erhöhten wir unsere Deckungssumme für die Skipper-Haftpflicht-Ver-

sicherung zwischenzeitlich auf bis zu **€10 Mio.!**

Denn der verantwortliche Skipper haftet unbeschränkt.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Warum eine Skipper-Unfall-Versicherung ?

WEIL VIELE VERSICHERER GEFAHRENGENEIGTE SPORTARTEN AUSSCHLIESSEN!

„Ich habe ja eine Unfall-Versicherung“ werden Sie vielleicht denken. Die spezielle Skipper-Unfall-Versicherung haben wir aus folgendem Grund entwickelt:

Verschiedene Unfall-Versicherer schließen Unfälle aus „gefahrensgeneigten“ Sportarten aus (Tendenz steigend).

Sämtliche Unfall-Versicherungen decken Bergkosten (Abbergung von Personen vom Schiff) mit nur wenigen Tausend Euro. Für den Fall, dass nicht tatsächlich ein Personenunfall stattgefunden hat, erhalten Sie gar nichts.

Als Skipper können Sie nicht sicher sein, dass alle Crewmitglieder tatsächlich eine Unfall-Versicherung haben.

Im Falle eines Unfalles kann es zu einem Rechtsstreit zwischen Ihnen und dem geschädigten Crewmitglied kommen, in dem dann festgestellt wird, ob Sie als Skipper ein Verschulden (und damit eine Haftung) trifft oder nicht.

„Machen meine Crewmitglieder nicht, sind lauter alte Freunde von mir“, mögen Sie denken.

Realität ist, daß ggf. die Unfall-Versicherung, Kranken-Versicherung, Pensions-Versicherung oder wer auch sonst für die Kosten aus dem Unfall zu bezahlen hat, auf den Skipper Regress nehmen kann, wenn ihm Schuldhaftigkeit nachgewiesen werden kann.

Mit der Skipper-Unfall-Versicherung kann dieses Risiko neben der Skipper-Haftpflicht-Versicherung ausgeschaltet werden, weil sich darüber ggf. die Unfall-Versicherungsabtei-

lung mit der Haftpflicht-Abteilung der gleichen Gesellschaft streiten müßte, was wegen Sinnlosigkeit nicht geschehen wird.

Was aber ebenso wichtig ist: Die

alle Crewmitglieder oder nur für den Skipper allein abgeschlossen werden. Je nach Ihrer Wahl wird die Versicherungssumme im Schadenfall auf alle Crewmitglieder aufgeteilt oder steht



Skipper-Unfall-Versicherung übernimmt bis zu €60 000,- an Bergkosten. Und zwar auch dann, wenn gar kein Unfall passiert ist, wenn Sie aber in Seenot geraten sind und Hilfe herbeirufen müssen.

Für Bergehubschrauber werden in den Mittelmeerländern unter anderem bis zu €15 000,- pro Stunde verlangt!

Die Skipper-Unfall-Versicherung kann alternativ für den Skipper und

ausschließlich dem Skipper zu.

Wird der Versicherungsschutz für „Skipper & Crew“ gewählt, sind alle Crewmitglieder, die mit dem Skipper an Bord sind, automatisch mitversichert (eine namentliche Nennung der Crewmitglieder ist dazu nicht notwendig).

mehr Infos: www.yacht-pool.com

12 Monate Flatrate

Für eine Versicherungsprämie bezahlen und für 12 Monate prämienfrei versichert sein!
(Ausnahme: Charter-Rücktritts-Versicherung, sie gilt nur bis zum Ende des Chartertörns)

Warum eine Kautions-Versicherung?

WEIL DIE HARMONIE DER CREW EMPFINDLICH GESTÖRT WIRD, WENN VON EINEM EIN SCHADEN VERURSACHT WURDE UND ALLE DAFÜR ZAHLEN MÜSSEN.

Jeder erfahrene Skipper weiß, wie schnell die Harmonie der Crew empfindlich gestört ist, wenn von ihm oder einem Crewmitglied ein Schaden verursacht wurde und alle zur Kasse gebeten werden. So einig sich die Crew am Antritt der Charter auch war, so uneinig kann sie bei der handfesten Frage sein, warum alle für den

Schaden zahlen sollen, den nur einer verursacht hat.

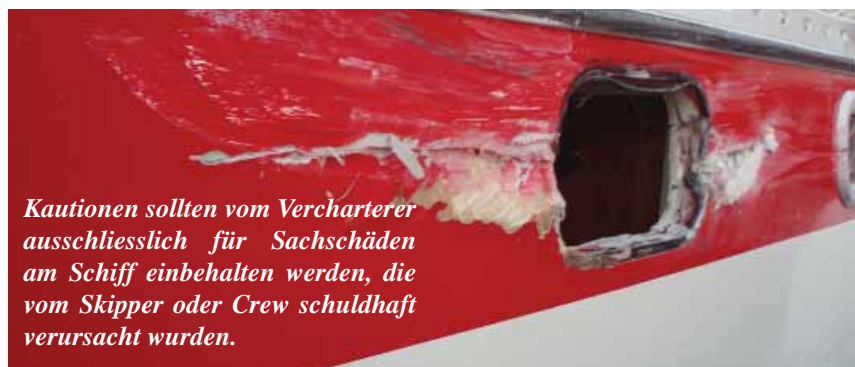
Das ist meist der Skipper selbst, aufgrund seiner Verantwortung als Schiffsführer.

Deshalb haben wir als erste Versicherung die YACHT-POOL Kautions-Versicherung ins Leben gerufen. Sie gilt nicht nur für eine

bestimmte Charter, sondern uneingeschränkt für ein ganzes Jahr – weltweit.

Sie können damit chartern, **wo Sie wollen, so oft Sie wollen, welches Schiff Sie wollen und solange Sie wollen.**

mehr Infos: www.yacht-pool.com



Kautionen sollten vom Vercharterer ausschliesslich für Sachschäden am Schiff einbehalten werden, die vom Skipper oder Crew schuldhaft verursacht wurden.

Bei verschiedenen Charterfirmen stellen wir aber fest, dass die Kaution auch für Haftpflichtschäden einbehalten wird, obwohl davon nichts im Chartervertrag steht und die Schäden normalerweise auch über die Haftpflicht des Schiffes abgedeckt sein sollten.

Wenn dies nicht so ist, ist dies vom Vercharterer nachzuweisen. Dann tritt die YACHT-POOL Skipper-Haftpflicht ein.

Warum eine Folgeschaden-Versicherung?

DAMIT SIE GEGEN DIE HAFTUNG DES AUSFALLS DER FOLGECHARTER GESCHÜTZT SIND!

Denn es kann passieren, dass Sie oder Ihre Crew an der gecharterten Yacht schuldhaft einen Schaden verursachen und deshalb die Yacht für die Folgecharter ganz oder teilweise ausfällt. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen oder der Vereinbarung (!) im Chartervertrag können Sie verpflichtet sein, den Schaden zu ersetzen.

Die Folgeschaden-Versicherung zahlt (gemäß YACHT-POOL Folgeschadenbedingungen) die berechtigten Schadensforderungen des Yachteigners ab dem vierten Ausfalltag. Auch diese Versicherung gilt nicht nur für eine bestimmte Charter, sondern gilt uneingeschränkt für ein ganzes Jahr -**weltweit!**

Sie können chartern, **wo Sie wollen, so oft Sie wollen, welches Schiff Sie wollen** (begrenzt mit der von Ihnen gewählten Länge), **und so lange Sie wollen.**

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Erläuterung zur Kautions-Versicherung?

Gemäß den YACHT-POOL Bedingungen für die Kautions-Versicherung werden berechnete Einbehalte der Kautions von uns erstattet, wenn sie vom Skipper und/oder der Crew verursacht wurden, und zwar bis zur Höhe der gewählten Versicherungssumme, die i. d. R. der Höhe des Selbstbehalts der Kasko-Versicherung entspricht. Liegt die Höhe des Schadens über dem Selbstbehalt, hat dies die Kasko des Eigners zu bezahlen. Die einbehaltenen Kautions sollte deshalb in der Regel den Selbstbehalt der Kasko-Versicherung nicht übersteigen.

Bitte achten Sie darauf, dass nur berechnete Einbehalte von Ihrer Kautions abgezogen werden!

Ungerechtfertigte Einbehalte treffen auf Schäden zu, die nicht durch schuldhaftes Handeln des Skippers oder seiner Crew verursacht wurden, sondern z.B. auf mangelhafte Konstruktion oder Materialermüdung zurückzuführen sind, wie Reißen der Vorstag ohne äußere Einwirkung, Reißen von Wanten oder der Ankerkette etc.. Bitte klären Sie in solchen Fällen mit dem Vercharterer, warum Sie für Schäden haften sollen, für die Sie keine Schuld trifft, und teilen Sie uns ggf. die Begründung mit.

Verhalten Sie sich so, als wären Sie nicht versichert und handeln Sie nicht leichtfertig. Dazu sind Sie gemäß Versicherungsvertragsgesetz verpflichtet. Das Versicherungsverhältnis ist eine interne Rechtsbeziehung zwischen Ihnen und dem Versicherer. Argumen-

tieren Sie damit nicht bei der Charterbasis, denn es könnte missverstanden werden und Ihren berechtigten Verhandlungsstandpunkt erschweren „... weil Sie ja eh versichert sind“. Bei nachhaltigen „Missverständnissen“ könnte dies langfristig zum Ausschluß bestimmter Charterfirmen von der Versicherungsdeckung führen.



Werden Schadenforderungen, die Sie nicht abwehren können, von Ihrer Kautions einbehalten, so lassen sie sich darüber vom Vercharterer eine Quittung und ggf. eine entsprechende Reparaturrechnung geben und senden Sie diese Quittung mit einem Schadenbericht, der von allen Crewmitgliedern unterzeichnet ist, unmittelbar nach Ih-

rer Ankunft zu Hause, ein. Empfangsberechtigter der Versicherungsleistung ist der in der Police genannte Versicherungsnehmer.

Achten Sie darauf, dass Ihre Kautions nur für Schäden an der gecharterten Yacht (so soll es in dem Chartervertrag stehen!) und nicht für Haftpflichtschäden greift. Dafür haftet primär die Haftpflicht-Versicherung der gecharterten Yacht und subsidiär ggf. die Skipper-Haftpflicht-Versicherung.

Bei Vertragsabschluss sollten Sie beachten und ggf. schriftlich klären:

- dass die hinterlegte Kautions ausschliesslich für Sachschäden einbehalten wird, die Sie oder Ihre Crew am Schiff verursacht haben und dass Schäden ggf. durch Reparaturbelege nachzuweisen sind,
- dass es für Haftpflicht-Schäden in der Regel keine Selbstbeteiligung gibt und daher die Kautions auch für Haftpflichtschäden nicht zur Verfügung steht.

Prüfen Sie, ob dies in Ihrem Chartervertrag eindeutig geklärt ist. Wenn Zweifel bestehen, machen Sie eine klärende Zusatzvereinbarung zu o.a. Punkten. Damit verhindern Sie evtl. spätere rechtliche Auseinandersetzungen.

Dies ist für Sie wichtig. Denn es kommt immer wieder vor, dass Kautions nach beliebigem Ermessen einbehalten werden. Und das ist dann ein rein vertragsrechtliches Problem.

(siehe dazu auch Charter-Fairtrag auf S.16)

Für eine Versicherungsprämie bezahlen und für 12 Monate prämienfrei versichert sein!
(Ausnahme: Charter-Rücktritts-Versicherung, sie gilt nur bis zum Ende des Chartertörns)

Vergleich der Kautions-Versicherungen

WEIL EINFACH ERSCHEINENDE ANGEBOTE NICHT IMMER DIE ERSTE WAHL SIND

Zum Thema Kautions-Versicherung schreibt die YACHT in Ihrer Ausgabe 11/06 im Artikel „Teure Extras: Verwirrende Versicherungsangebote“ Folgendes (auszugsweise Wiedergabe):

Mancher Anbieter, wie Hamburger Yachtversicherung oder Pantaenius, bieten nur noch Paket-Lösungen an. Sie kombinieren Policen für Reiserücktritt, Kautionsrisiko und Haftpflicht in verschiedenen Höhen. Wer nur die Kautionspolice oder die Haftpflicht will, ist da nicht gut aufgehoben, denn bei Pantaenius kostet allein das günstigste Paket mit Kautionschutz €250,-.

Besonders ins Gewicht fällt die Kautionsversicherung, da sie das größte Sparpotential birgt (durch die stark unterschiedlichen Angebote; Anm. YACHT-POOL). Mehr als 100% Preisunterschied sowie teils enorme Restrisiken aufgrund von der Crew zu hinterlegenden „Restkautionen“ sind üblich. Unterschieden werden muss, wer der

Anbieter ist – ein unabhängiger Versicherungsmakler wie z. B. Yacht-Pool... oder ein Flottenbetreiber, der die eigenen Schiffe selber absichern will. Letztere warten nicht nur mit extrem unterschiedlich teuren Verträgen auf. Auch

Schadenfall noch eine happige Selbstbeteiligung von bis zu €500,-. Das Ergebnis ist entsprechend deutlich: Die Police für denselben Törn bei namhaften Flottenbetreibern abgeschlossen ist doppelt so teuer wie bei Yacht-Pool...

Kautionsversicherungen Angebote von Flottenbetreibern und freien Anbietern im Vergleich.
Preisbeispiel für 14-tägige Charter einer 42-Fuß-Yacht, für die eine Kautions in Höhe von 1500 Euro fällig wäre

ANBIETER	BERECHNUNGSGRUNDLAGE	PREISBEISPIEL	EIGENANTEIL	ANMERKUNGEN
Yacht-Pool	Tarife je nach Kautionshöhe: bis 511 € = 51 €, bis 1025 € = 101 €, bis 1550 € = 129 €, bis 2050 € = 164 €, bis 2600 € = 204 €, bis 3050 € = 245 €	129 €	75 €	Kautions muss hinterlegt werden und wird im Schadensfall erst nachträglich erstattet. Police gilt ein Jahr, egal wie viele Törns. Selbstbeteiligung 5 % der Kautionshöhe bzw. einer niedrigeren Schadenshöhe, mindestens aber 50 €. Fun-Regatten sind versichert (pro Törn)
Pantaenius	Policenpakete je nach Kautionshöhe: bis 1500 € = 250 € (Silberpaket), bis 3000 € = 330 € (Goldpaket), bis 5000 € = 450 € (Premiumpaket)	250 €	75 €	Kautions muss hinterlegt werden und wird im Schadensfall erst nachträglich erstattet. Police gültig für einen Törn. Regattateilnahme ist versichert
Hamburger Yachtversicherung	Tarife je nach Kautionshöhe: bis 1000 € = 90 €, bis 2000 € = 175 €, bis 3000 € = 260 €	175 €	-	Kautions muss hinterlegt werden und wird im Schadensfall erstattet. Police gültig für einen Törn. Beiboot, Außenborder und Regatten sind nicht versichert
Bestsail	Tarife je nach Kautionshöhe: bis 1025 € = 90 €, bis 1535 € = 125 €, bis 2045 € = 150 €	125 €	250 €	Restkautions von 250 € muss hinterlegt werden. Police kann auch für Törns mit anderen Anbietern abgeschlossen werden
Sunsail	Versicherungstarif richtet sich nach Chartertagen und Schiffstyp. Kautionshöhe 3500 € für alle Yachten	280 €	500 €	Restkautions von 500 € muss hinterlegt werden. Schäden an Beiboot, Außenborder und GPS sind nicht mitversichert
Moorings	Versicherungstarif richtet sich nach Chartertagen und Schiffstyp: bis 42 Fuß 19 € pro Tag, darüber 27 € pro Tag	266 €	440 €	Police nur gültig für Moorings-Flotte. Teilnahme an Fun-Regatten muss extra versichert werden
Sun Charter	Versicherungstarif richtet sich nach Charterwochen. Die erste kostet 80 €, jede weitere 50 €. Kautionshöhe 1500 € für alle Yachten	130 €	200 €	In der Kautionsversicherung ist eine Skipper-Haftpflicht enthalten
Kiriacoulis	Versicherungstarif 100 € pro Charterwoche. Kautions rund 1000 bis 1500 €, gestaffelt nach Schiffsgröße	200 €	-	Police nur gültig für Kiriacoulis-Flotte. Dingi und Außenborder sind nicht mitversichert
Ecker Yachting	Versicherungstarif pauschal 120 €. Kautionshöhe 1000 € für alle Schiffe	120 €	-	Police nur gültig für Ecker-Flotte

die Berechnungsgrundlagen für die Prämienhöhe differieren stark. Die eine Firma orientiert sich an der Anzahl der Chartertage, die nächste an der Kautionshöhe, wieder andere verlangen Pauschalen. Neben dem reinen Preisvergleich, gilt es auf die Versicherungsbedingungen zu schauen. Viele Firmen verlangen trotz der von der Crew gezahlten Beiträge im

Das Restrisiko ist sogar sechsmal so groß. Weiterer Pluspunkt für Verträge des Maklers: Sie gelten nicht nur für einen Törn, sondern sind meist ein Jahr lang gültig. Ideal für alle die mehrmals binnen 12 Monaten auf Törn gehen. Allerdings haben sie auch einen Nachteil: Die Kautions muss in voller Höhe vor Törnbeginn hinterlegt werden und ist im Schadensfall zunächst weg. Erst nach der Rückkehr ersetzt sie der Versicherer. Das aber

klappt meist völlig problemlos. Manche Flottenbetreiber schließen in den Bedienungswerken ihrer Kautionsversicherungen den Schutz von Dingi und Außenborder aus!! Gerade die sind aber besonders anfällig für Schäden. Auch ein Grund, warum die Angebote der Yachtvermieter nicht gerade die erste Wahl sind.
mehr Infos: www.yacht-pool.de

Warum eine Rechtsschutz-Versicherung?

RECHT HABEN IST DAS EINE, RECHT BEKOMMEN DAS ANDERE.

Weil Sie nicht sicher sein können, nicht um Ihr gutes Recht streiten zu müssen. Dies kann auch jedem Crewmitglied passieren. Es kann aber auch die Crew insgesamt verklagt werden.

Daher sind mit dem Skipper-Rechtsschutz nicht nur der Skipper, sondern automatisch alle, die mit ihm unterwegs sind, versichert. Die Sache kann Brisanz bekommen, wenn z.B. wegen vermuteter oder tatsächlicher strafrechtlicher Tatbestände gegen den Skipper oder ein Crewmitglied von den lokalen Behörden vorgegangen wird. Dies kann sehr leicht in

Zusammenhang mit einem Unfall passieren. Dabei kann auch sehr schnell das Schiff an die Kette gelegt werden. Dies kann wiederum Konsequenzen in Bezug auf den Charterausfall haben. Als Skipper können Sie nicht sicher sein, dass jeder Ihrer Crewmitglieder eine Rechtsschutz-Versicherung hat, und wenn er eine hat, diese auch im Ausland greift. In Übersee (Karibik) greift z.B. so gut wie keine deutsche Rechtsschutz-Versicherung. Die Anwaltskosten sind im Ausland im Voraus zu hinterlegen und auch dann zu bezahlen, wenn Sie im Recht sind. Die

Skipper-Rechtsschutz-Versicherung gilt natürlich weltweit. Die Prämie ist, aufgeteilt auf die Crewmitglieder, vernachlässigbar gering.



WICHTIG: Die Rechtsschutzversicherung deckt keine Streitigkeiten aus dem Vertragsrecht, d. h. auch nicht aus dem Chartervertrag.

Wir empfehlen Ihnen deshalb den Abschluss Ihrer Charter auf Grundlage des von uns entwickelten Charter-Fairtrages (siehe Charter-Fairtrag).

Warum eine Beschlagnahme-Versicherung?

DAMIT IHR SCHIFF NICHT AN DIE KETTE MUSS!

Im Falle eines vermuteten oder tatsächlichen strafrechtlich relevanten Tatbestandes (z.B. im Zusammenhang mit einem Unfall) kann die örtliche Behörde das Schiff bis zur Klärung des Falles an die Kette legen.

Dies kann in Bezug auf die Weitercharterung Konsequenzen haben.



Durch die Beschlagnahme-Versicherung tritt der Versicherer mit einer Kaution bis zu €52 000,- in Vorleistung. Damit soll verhindert werden, dass das Schiff blockiert wird und sich daraus weitere negative Folgen für den Charterer ergeben.

Unterschied von Haftpflicht- und Kautions-Versicherung

EINE KLARE UNTERSCHIEDUNG IST WICHTIG FÜR SIE!

Ein **Charter-Kautionschaden** ist i. d. R. ein Schaden am gecharterten Schiff, der vom Skipper oder Crew **schuldhaft verursacht** wurde und der in der Regel unter der Höhe des Selbstbehalts der Kasko-Versicherung liegt.

Diese Schäden deckt die Kautions-Versicherung! Liegt die Höhe des Schadens über dem Selbstbehalt, zahlt die Kasko-Versicherung des Eigners.

Die **Haftpflicht-Versicherung des Yachteigners** greift für Sach- und Personenschäden, die Sie anderen schuldhaft zufügen. Was aber tatsächlich gedeckt ist und was nicht steht in den Haftpflichtbedingungen des Eigners, die Sie nicht kennen. Keine uns bekannte Haftpflicht-Versicherung deckt Schäden am gecharterten Schiff. Kaskoversicherer greifen für grobe

fahrlässige Schäden am Schiff auf den Skipper zurück.

Die **Skipper-Haftpflicht-Versicherung** deckt die (unbekannten) Lücken, die die Haftpflicht-Versicherung der Charteryacht aufweisen kann, z. B.:

- Schäden an der Yacht aufgrund grober Fahrlässigkeit (schützt Sie vor der Haftung gegenüber dem Kasko-Versicherer).
- Personenschäden an Crewmitgliedern
- Schäden an anderen Schiffen, soweit diese Schäden nicht durch die Haftpflicht der Charteryacht gedeckt sind, z. B.: weil die Prämie nicht rechtzeitig bezahlt wurde oder sonstige Ausschlüsse der Haftpflicht-Versicherung des Vercharterers Leistungen ausschließen (die Sie nicht kennen), wie beispielsweise Personenschäden an Crewmitgliedern o. ä.

mehr Infos unter: www.yacht-pool.com



**Eine klare Übersicht ist notwendig.
Beim Schiff, wie bei den Versicherungen.**

Warum eine Charter-Rücktritt-Versicherung

DAMIT SIE BEI AUSFALL DES SKIPPERS ODER CREWMITGLIEDS ABGESICHERT SIND.

Wenn der Skipper den Chartertörn z.B. wegen eigener oder Krankheit eines Familienmitgliedes nicht antreten kann und deshalb der Törn nicht stattfinden kann, werden die für Skipper und Crew anfallenden Kosten bezahlt.

Wenn ein Crewmitglied den Chartertörn z.B. wegen Krankheit oder Krankheit eines Familienmitgliedes

nicht antreten kann, so werden die für das Crewmitglied anteiligen Kosten bezahlt.

Wenn der Skipper ausfällt, kein entsprechender Ersatz beschafft werden kann und deshalb der Törn vorzeitig abgebrochen werden muss, so werden die Kosten für den nicht genutzten Teil der Charterung ersetzt, falls eine Wei-

tervercharterung nicht möglich ist.

Wenn zwei Personen gemeinsam gebucht haben und eine ausfällt, kann auch die zweite zurücktreten.

Gedeckt sind die Kosten für die Charter und die Flüge (sofern im Antrag angegeben).

Was ist zu tun bei einem Schaden?

DAMIT WIR ALLE IHRE SCHÄDEN SCHNELL BEARBEITEN KÖNNEN.

1. Bitte melden Sie Haftpflicht- und Kaskoschadenfälle unverzüglich beim Vercharterer an.

WICHTIG: In Kroatien sind alle Haftpflichtschäden beim Hafenkaptän anzuzeigen.

2. Bitte melden Sie den Schadenfall schriftlich per Mail, Fax oder Telefon bei YACHT-POOL.

3. Ein Diebstahl ist immer polizeilich zu melden.

4. Bitte sorgen Sie für Minderung des entstandenen Schadens und Abwendung weiterer Schäden.

Zur Schadenbearbeitung reichen Sie bitte bei YACHT-POOL folgende Unterlagen ein:

- Kopie des Führerscheins
- Kopie des Chartervertrages
- Kopie der Crewliste
- detaillierte Schadenschilderung (was, wann, wie, wo und warum) von allen Crewmitgliedern unterschrieben.

Bei **Haftpflichtschäden** (Kollisionsschäden) zusätzlich noch:

- Unfallbericht (mit Skizze: Segelführung, Windrichtung, Motor ein/aus, Kurse beider Yachten, Zeugen, etc.)
- Report Hafenkaptän, unbedingt notwendig!
- Versicherungsbestätigung Ihrer Yacht (ist im Navigationstisch) und des Gegners
- Bestätigung der Schadenmeldung an die Charterfirma

Bei **Kautionschäden** (Schäden am Charterschiff) zusätzlich noch:

- Beleg über den Einbehalt der Kautions
- Reparaturkostenrechnung oder Kostenvoranschlag
- bei Diebstahl - Vorlage der Polizeimeldung

Bei **Charter-Rücktrittskosten-Versicherung** zusätzlich noch:

- Arztbescheinigung (YACHT-POOL Vordruck)
- ggf. Flugstornobescheinigung
- ggf. Stornobescheinigung des Vercharterers, wenn der Törn wegen Skipperausfall storniert werden muss

Achtung: bei Nichtbeachtung kann die Leistungspflicht des Versicherers entfallen!

Mails, die uns freuten

VON UNSEREN KUNDEN, FÜR DIE NICHT ALLES SELBSTVERSTÄNDLICH IST.

Ich bedanke mich sehr für die unkomplizierte Abwicklung zu meiner Absicherung.

Ich werde auf See Ihrer Gedenken, garantiert, ab und zu (allaweil wär doch zuviel) und auch nicht erst, wenn ein Versicherungsfall droht - diesen abzuwenden lege ich mich dann besonders ins Zeug, damit Sie nicht nachher sagen könnten, was für einen „Schnarchzapfen von“ Skipper haben wir da versichert.

Ihnen alles Gute und dem Yachtpool viele gute Geschäfte, damit Sie uns Seglern erhalten bleiben.

*Herzlich SERVUS sagt Ihnen
Jürgen P.*

Ich bedanke mich ausdrücklich für Ihr Entgegenkommen und sage vielmals „Danke“, Gruss Karlheinz S.

*Danke !
ganz ehrlich: der service alles via email- wenn ich es wieder brauche, dann bei ihnen!
super service, vielen dank & schoenes wochenende!
Dr. med. Philipp. T.*

*Danke für Ihren freundlichen und flotten Service (Sie sehen, ich kann nicht nur maulen.....)!
Mit freundlichen Grüßen
Frank G.*

Vielen Dank für Ihre schnelle Antwort. Heute einmal ein Kompliment an Sie: Der Yacht-Pool Service ist einfach tadellos, schnell, freundlich und man bekommt ohne weiteres Nachhaken immer was man bestellt hat. :) Vielen Dank, das nächste mal gerne wieder mit ihnen.

Einen schönen Nachmittag wünscht Ihnen, Markus B.

Ich bedanke mich für die rasche und unkomplizierte Bearbeitung. Die Überweisung ist eingetroffen.

Ich bin sehr zufrieden mit Ihrem Service!

*Vielen Dank für Ihre Bemühungen!
Liebe Grüße aus Franken, Torsten P.*

*Hiermit möchte ich mich für die schnelle und problemlose Bearbeitung meines Kautionssschaden bedanken.
Mit freundlichen Grüßen
Armin K.*

*Recht herzlichen Dank für die super schnelle Antwort.
Mit freundlichen Grüßen für ein schöne Wochenende,
Detlef M.*

*Vielen Dank für die schnelle und unkomplizierte Regelung!
Gruß Frank E.*

Hervorragend. Nächstes Jahr brauche ich wieder eine Versicherung.

Weil es so unkompliziert ist sich bei Ihnen zu versichern, werde ich auf jeden Fall wieder bei ihnen versichern!

*Danke und eine schöne Woche noch.
Mit freundlichen Grüßen,
Thomas A.*

*Ging ja wieder super schnell!!
Vielen Dank! Grüße, Uwe W.*

Vielen Dank für Ihre kulante, unkomplizierte und kurzfristige Bearbeitung. Bevor wir wieder das nächste Mal auf See unterwegs sein werden, werden auf Sie zurückkommen.

*Mit freundlichen Grüßen
Carsten R.*

*Danke fuer die schnelle Reaktion und die unbuerokratische Abwicklung.
freundliche Gruesse
Josef H.*

*Was für ein toller Service, herzlichen Dank!
Matthias S.*

*Ich möchte mich nochmals ausdrücklich für die freundliche und jederzeit professionelle Betreuung bedanken!
Gerne melde ich mich bei Bedarf wieder bei Ihnen.
MfG Tobias K.*

YACHT-POOL Flight-Service

TEURE FLÜGE ZUR CHARTERBASIS MÜSSEN NICHT SEIN.

War es in der Vergangenheit noch so, dass die Flugpreise klar geregelt waren, so wurde diese Situation von einem stark umkämpften Markt abgelöst.

Trotzdem werden die Flüge in der Hochsaison, wenn es zum eigenen Schiff geht, immer teurer, während Medien dem Verbraucher vermitteln, dass die Flüge gar nichts mehr kosten oder bestenfalls €49,-.

Wir haben deshalb ein Expertenteam für Flugticket an Bord geholt und damit auch das Know How im Umgang mit dem sich rasant verändernden Flugmarkt.

Wir sind damit in der Lage, für Sie die jeweils günstigsten Flüge zu Ihrem Schiff zu organisieren. Wir haben dazu Zugriff auf alle Fluglinien weltweit und auf alle Veranstalter, Nego- und Gruppentarife, alle Charter- und No Frill Fluggesellschaften.

Wir können deshalb das günstigste (Internet eingeschlossen) verfügbare Flugangebot zu Ihrem Schiff in kürzester Zeit für Sie erstellen.

Natürlich auch Ihre sonstigen Flüge!

Profitieren Sie von den Sondervereinbarungen, die wir mit Fluggesellschaften getroffen haben und testen Sie uns mit einem unverbindlichen kostenlosen Angebot. Wir überzeugen Sie gerne.

Annähernd 4000 Skipper und Crews haben sich im letzten Jahr für uns entschieden.



Um Ihre Anfrage problemlos zu gestalten, senden Sie uns einfach eine Mail, ein Fax oder rufen Sie uns einfach an.

Am schnellsten erhalten Sie Ihr Angebot, wenn Sie unser Formular unter www.yachtpoolflights.de ausfüllen.

Je früher Sie Ihre Flüge mit uns planen, desto günstiger bekommen wir die Preise.

Kontakt

Yacht-Pool Flight-Service GbR
Sternbergstr. 3 | 63768 Hösbach
info@yachtpoolflights.de
Tel.: 00 49 60 21 150 750 00
Fax.: 00 49 60 21 150 750 99
Geschäftsführer: Stefan Knauf

Mails, über die wir uns freuen

Sie sind ein Genie, da mir von Lufthansa ein deutlich teureres Ticket genannt worden ist. Mit herzlichem Dank Prof. Dr. Dr. h.c. mult Wolfgang Holzgreve, MBA Universitätsklinikum Freiburg

ich wollte mich nochmals für Ihren hervorragenden Service und Kompetenz bedanken. Ihre Preise waren deutlich günstiger als es unsere Recherchen im Internet ergaben. Wir empfehlen Sie und Ihr Team weiter und werden wieder bei Ihnen buchen. Dr. Reinhard Drdla, Donau Chemie AG, Österreich

vielen Dank für die Bestätigung. Da ich nun seit so vielen Jahren mit Ihnen zu tun habe, ist es einmal an der Zeit Ihnen meine uneingeschränkte Anerkennung zu übermitteln. Ihre Kompetenz ist hervorragend. Gerade im Internet Zeitalter bin ich immer wieder über Ihre günstigen Preise überrascht. Ihnen und Ihrem Unternehmen weiterhin viel Erfolg. Beste Grüße Prof. Dr. Leander Bathon, B&B GBR, Glatzbach

vielen Dank für Ihren wieder einmal perfekten Service. Wie wir es bereits telefonisch besprochen haben, bestätigt es auch unser Controlling. Die Reisekosten unserer Models konnten in den letzten 15 Monaten unser Zusammenarbeit signifikant gesenkt werden. Eine nie gekannte Kompetenz gepaart mit einem überdurchschnittlichen Dienstleistungsgedanken vermittelt uns jederzeit die Sicherheit nirgendwo besser aufgehoben zu sein als bei Ihnen und Ihrem Team. Sven Luzio, direktor of sales, WOMEN management Paris

vielen Dank für Ihr Angebot. Der von Ihnen angebotene Flug war bei Ihnen tatsächlich 281 Euro günstiger als im Internet. Einmal mehr haben Sie Ihr schon mittlerweile legendäres Fachwissen unter Beweis gestellt. Mit freundlichen Grüßen Herr B. Leiter Projektsteuerung, Cavotec Fladung GmbH

Alles Bestens wie immer. Seit vielen Jahren buche ich nun meine geschäftliche und private Flugreisen über Sie. Es ist Ihre Kompetenz, die Flexibilität aber vor allem natürlich der günstige Preis und der Super-Service. Es wäre zu wünschen, das Dienstleistung immer so verstanden würde. Mit freundlichen Grüßen Prof. Dr. Hans Biener

Die Haftung des Skippers

DAMIT SIE IHRE HAFTUNG KENNEN UND WISSEN, WIE SIE DIESE VERMEIDEN KÖNNEN

In unserer täglichen Praxis werden wir immer wieder mit rechtlichen Problemen und dabei insbesondere mit Haftungsfragen konfrontiert.

Nicht wenige davon sind sehr komplex und damit auch mitunter kompliziert. Insbesondere, wenn sie im Ausland stattfinden. Denn viele Rechtsbereiche können dabei eine Rolle spielen.

Davon ist auch die Charterbranche berührt. Dies trifft sowohl für den Charterskipper (und seine Crew) zu, wie auch für die Agentur und Flottenbetreiber vor Ort.

Immer wieder sehen wir dabei auch rechtliche Auseinandersetzungen, die aus mangelnder rechtlicher Information, mitunter bei allen Beteiligten, entstehen. Viele Nerven und Anwaltskosten, die man sich sparen könnte, sind manchmal die Folge.

Wir haben uns deshalb bemüht, die rechtlich relevanten Bestimmungen der verschiedenen Rechtsbereiche in verständlicher Form darzustellen, so dass auch nicht so juristisch Bewanderte die kritischen Punkte erkennen können, um sich daran mit ihren weite-

ren Handlungen orientieren zu können. Die jeweiligen Hinweise auf die entsprechenden Rechtsquellen sollen dabei dem Leser, der in einzelnen Detailfragen noch tiefer gehen will, eine praktische Hilfestellung sein. Die dabei behandelten Themen entnehmen Sie bitte dem Inhaltsverzeichnis.

Dr. Friedrich Schöchel

Die Haftung des Skippers
seine Rechte / seine Pflichten



Spezielle Risiken der Freizeitschifffahrt

YACHT-POOL
INTERNATIONAL

...mehr Wissen, mehr Sicherheit

Der Rechtsexperte der YACHT Herr Dr. Wychodil, hat die Arbeit kritisch beurteilt. Sein Statement:

Der Autor hat mit seiner Publikation eine Grundlage geschaffen, die die vielfachen Fragestellungen mit juristischer Tiefe erörtern. Der Leser findet einen systematischen Einstieg in die rechtlichen Themen. Dabei lässt der Autor deutlich werden, dass er selbst ein Kenner der Praxis ist. Er zeigt u. a. (mit Recht) auf, dass der Verweis auf die Haftpflicht-Versicherung der Charter-Yacht keine abschliessende Sicherheit ist und behandelt mit dem **CHARTER-FAIRTRAG** die interessensgerechte Gestaltung von Charterverträgen.

Wir würden uns freuen, Ihnen damit einen weiteren Service zu Ihrer Rechtssicherheit leisten zu können.

Zu beziehen ist das Buch:

- per Internet:

www.yacht-pool.com

- per Fax oder Post:

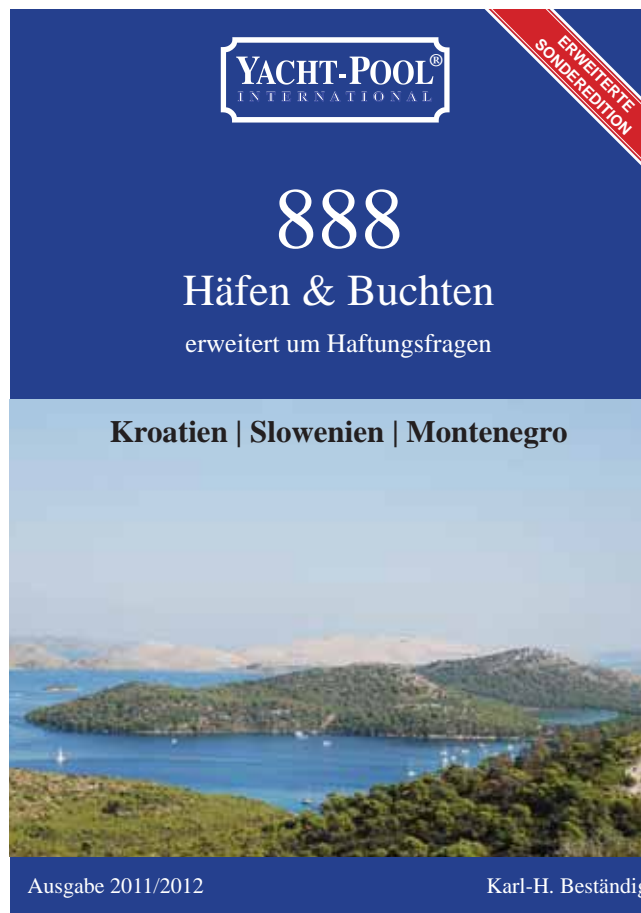
mit beiliegendem Formular

888 Häfen & Buchten

DER YACHT-POOL ATLAS FÜR KROATIEN | SLOWENIEN | MONTENEGRO

Wir möchten Sie darüber informieren, dass wir mit Herrn Karl-Heinz Beständig, der sich seit 23 Jahren mit der Aufbereitung von Seekarten für kroatische Gewässer beschäftigt und sich dabei einen erstklassigen Ruf geschaffen hat, eine Kooperation eingegangen sind. Wir sehen darin einen Synergieeffekt zu Gunsten unserer Kunden, die kroatische Gewässer befahren, weil damit sowohl seine Informationen als auch die Informationen von Yacht-Pool in eine komprimierte Informationsquelle zusammenfließen können.

In dieser ersten, nun um die Informationen von Yacht-Pool erweiterten Ausgabe, sind nun auch die Seekarten in Farbe gedruckt.



In dieser erweiterten Ausgabe werden auch wichtige aktuelle rechtliche Aspekte und versicherungsrelevante Fragen behandelt.

Diese nautische Publikation 888 Häfen und Buchten in Kroatien, Slowenien, Montenegro kann bei uns bestellt werden:

Zu beziehen ist das Buch unter:

- per Internet:
www.yacht-pool.com

- per Fax:
mit beiliegendem Formular

Alle Publikationen können: per Internet über www.yacht-pool.com, per e-mail: info@yacht-pool.de, per Fax +49 89 6095973 oder per Telefon unter +49/89/ 609 37 77 bestellt werden.

SMS-Seewetterprognose

SICHER CHARTERN MIT DEN BESTMÖGLICHEN WETTERDATEN,
SIE ZAHLEN NICHT MEHR ALS WIRKLICH NÖTIG!

Eine gute Information über die Entwicklung des Wetters ist eine unerlässliche Voraussetzung für jeden verantwortungsvollen Skipper. Weil wir aber auch wissen, wie der Tagesablauf eingeschränkt wird, um zu einer bestimmten Zeit den Wetterbericht abzuhören und wie ärgerlich es ist, wenn die Übertragung gestört wird, bieten wir Ihnen die Wetterprognose auf eine zeitgemäße Weise an, die an Zuverlässigkeit und Komfort nicht übertroffen werden kann.

In Kooperation mit einem internationalen Netzwerk von Wetterdiensten haben wir unter der Führung der Zentrale für Meteorologie und Geodynamik ein perfektes Informationssystem entwickelt.

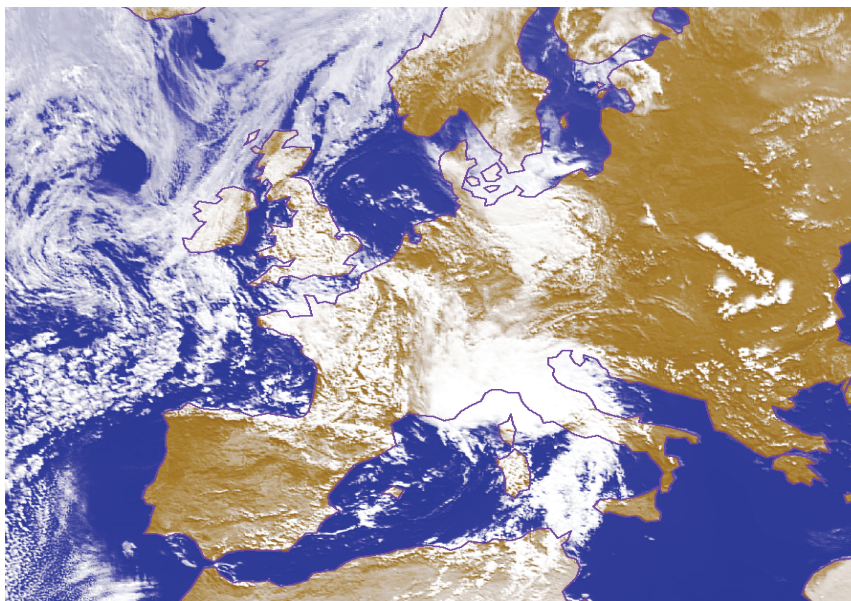


Foto: ZAMG

Wie geht das?

EINFACH, SCHNELL UND UP-TO-DATE.

Sie füllen einfach den Antrag „YACHT-POOL SMS-Seewetterprognose“ aus und informieren uns damit, für welchen Zeitraum und für welches Gebiet Sie die SMS-Seewetterprognose brauchen.

Im Antrag multiplizieren Sie die angegebene Tagesrate mit der Anzahl

der von Ihnen benötigten Tage und wissen den exakten Preis für Ihren individuellen Törn.

Sie erhalten dann 2x täglich automatisch per SMS die aktuelle 36-Stunden-Prognose für Ihr Fahrtgebiet punktgenau auf Ihr Handy über alle Mobilfunknetze.



Weitere Informationen zur Seewetterprognose finden Sie auf unserer Homepage: www.yacht-pool.com

Der YACHT-POOL Törnführer

PLANEN SIE IHREN TÖRN, LASSEN SIE SICH DABEI AUTOMATISCH IHRE SEEMEILEN BERECHNEN UND TEILEN SIE IHRE ERFAHRUNGEN MIT ANDEREN SKIPPERN.

Auf dieser Plattform haben Sie die Möglichkeit Ihren zukünftigen Törn zu planen. Mit Hilfe von Google Maps sind auch Nahaufnahmen der geplanten Ankerbuchten der Marinas möglich. Zusätzlich kann nicht nur der geplante Törn optisch eingezeichnet werden, sondern es können auch ganz einfach die entsprechenden Seemeilen der geplanten Törns berechnet werden..

In Ergänzung dazu können Sie Ihre Törnerfahrung auf dieser Plattform hinterlegen und anderen Skippern damit nützliche Hinweise geben, beispielsweise durch Bilder oder auch schriftliche Angaben.

Was wir allerdings nicht wünschen sind Beschwerden über Charteragenturen und/oder Charterfirmen, weil dazu immer beide Seiten zu hören sind und wir

diese Plattform nicht zu einem Diskussionsforum machen wollen.
Die Benutzung ist kostenlos!

Sie finden ihn auf unserer Homepage:
<http://www.yachtpool-toernfuehrer.de>



Was ist der Charter-Fairtrag

EIN WEITERER SICHERHEITSASPEKT UM SIE ZU SCHÜTZEN!

Als Marktführer auf dem Gebiet der Versicherung von allen Arten der Risiken, denen der Charterer ausgesetzt ist, haben wir jährlich mehr als 1000 Schadenfälle zu bearbeiten.

Immer wieder tauchen dabei auch Fragen der Haftung auf, die sowohl den Charterer als auch die Agentur oder den Vercharterer treffen können.

In diesen Fällen kommen die Formulierungen der Klauseln des Chartervertrages ins Spiel. Und immer wieder haben wir dabei feststellen müssen, dass gewisse Punkte nicht klar genug geregelt sind oder dass sie in einer Form geregelt sind, die den gesetzlich zwingenden Bestimmungen der „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ widersprechen.

Dies führt in vielen Fällen zu einem illusionären Sicherheitsgefühl der Vercharterer oder der Agenturen.

Die weitere Folge sind mitunter teure rechtliche Auseinandersetzungen und Enttäuschungen, wenn das Gericht eine für die Vercharterer/ Agentur scheinbar „klare Vereinbarung“ nicht anerkennt, weil sie in der gewählten Form nicht rechtskräftig ist. Aber auch Formulierungen, die Interpretationsspielräume lassen, können zu diesem unerwünschten Ergebnis führen.

Nicht immer warnen die Anwälte frühzeitig vor den Risiken oder vor der von vornherein klaren Aussichtslosigkeit. Was immer auch der Grund dafür sein mag.

Eine weitere für die Zukunft sicher untragbare Praxis besteht darin, dass es durchaus nicht unüblich ist, dass der

Charterer bei der Agentur einen Vertrag unterzeichnet und dann einen weiteren beim Einchecken an der Basis in der Landessprache, günstigstenfalls in Englisch, unterzeichnen muss.

Inwieweit dieser Vertrag dem entspricht, den der Kunde bei der Agentur unterzeichnet hat, bleibt offen. Ebenso bleibt offen inwieweit der Kunde überhaupt versteht was er unterschreibt.

Dabei ergibt sich natürlich auch die Frage inwieweit die gesetzlichen Re



FAIRNESS

gelungen diese Methode decken.

Dies im Einzelfall gerichtlich zu klären, kann allerdings weder im Interesse des Vercharterers, noch der Agentur oder des Charterers liegen.

Aus unserer täglichen Praxis können wir nur bestätigen, dass das Interesse aller Beteiligten an einer vor Antritt der Charter erfolgten Vereinbarung besteht, die für die Beteiligten:

- klar verständlich mit
- eindeutigen Formulierungen
- und wortgleich dem Vercharterer, der Agentur und dem Charterer jeweils in seiner Landessprache vorliegt.

Die Lösung war die Entwicklung eines „Standard-Vertrages“, der in angemessener und fairer Weise die Verantwortung zwischen Vercharterer und Charterer und damit auch für die dazwischen stehende Agentur so klar wie möglich regelt.

Es wurde ein Vertrag entwickelt, der diesen Anforderungen so weit wie möglich nahe kommt und an 40 „Juristen-Skipper“ (Anwälte, Richter, Staatsanwälte u.a.) versandt und um deren kritische Stellungnahme als Praktiker und evtl. sogar Betroffene gebeten. Und soweit unter dem Gesichtspunkt der Ausgewogenheit der berechtigten Anliegen des Vercharterers und des Charterers gerechtfertigt, wurden die entsprechenden Anmerkungen eingearbeitet.

Das Resultat war ein „Standard-Vertrag“ von dem wir überzeugt sind, dass er breitesten Konsens aller Beteiligten findet und vermeidbare und unsinnige, kostspielige rechtliche Auseinandersetzungen minimiert oder am besten ganz ausschließt.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Warum ein Sicherungsschein?

DIE YACHT (17/07) SCHREIBT:

„YACHT-POOL GILT IN DER BRANCHE ALS BENCHMARK IN SACHEN KUNDENSCHUTZ“ Zitat Ende

Die wirtschaftlichen Verhältnisse sind weltweit schwieriger geworden. Die Anzahl der Insolvenzen haben in den letzten Jahr in der BRD den Höchststand seit Ende des Krieges erreicht. Davon blieb natürlich auch die Charterbranche nicht verschont. Die Insolvenzen (Konkurse), wie z.B. der Firmen Bullinger Yachting (E), Dromon (GR), Antibe Charter (F), Loch 2000 (F), Dehler Charter (D), Hetzel (D), Wim Charter (A) oder die des weltweit operierenden Charterriesen Stardust (F), Sail the Fun (D), Freimmo (D), Steffi's Segelcharter (D), Prim Yachtcup (GR), Yachting Central (F), Charter Central und Alcudia (E) und BluBalu (A) haben uns das deutlich gezeigt. Eine wasser-dichte Absicherung der Kundenanzahlungen ist deshalb fair, legitim und heute dringender als je zuvor notwendig. Dieses Thema hat sich zunehmend verschärft, denn die geforderten Anzahlungen haben sich in den letzten Jahren stetig erhöht und damit steigt auch das Risiko des Charterers, der in Vorleistung geht. Wir haben deshalb einen Sicherungsschein entwickelt, der dem Charterkunden ein Höchstmaß an Sicherheit für das vorausbezahlte Geld für den

Fall bietet, dass die Charteragentur oder die Charterfirma vor Ort vor Antritt der Charter zahlungsunfähig wird und damit Ihre Anzahlung verloren ist. Die Entwicklung dieses speziellen YACHT-POOL Sicherungsscheines war dringend erforderlich, da die meisten ausländischen Charterveranstalter über eine derartige Absicherung nicht verfügen und einige herkömmliche Sicherungsscheine in Deutschland nur das Insolvenzrisiko des inländischen Veranstalters (!) abdecken. Wichtig zu wissen ist, dass i.d.R. eine Agentur nicht der Veranstalter ist! Es passiert

Die Lösung des Problems: der „YACHT-POOL Sicherungsschein“. Denn, wir haben einen Sicherungsschein geschaffen, der sowohl die Zahlungsunfähigkeit der Charteragentur, als auch die Zahlungsunfähigkeit der Charterfirma vor Ort abdeckt, an die die Gelder der Kunden evtl. schon weitergeleitet wurden. Damit haben Sie:

die **richtige Sicherheit** Ihre Charterzahlung nicht zu verlieren.

Sowohl die Charteragenturen, als auch die Charterfirmen vor Ort werden von uns auf Ihre Bonität überprüft, bevor wir diese Bürgschaft für sie abgeben können!

Nur geprüfte und von uns für gut und wirtschaftlich gesund beurteilte Agenturen haben unseren „YACHT-POOL Sicherungsschein“ zur Absicherung der Charteranzahlungen aus den gegebenen Gründen in ihr Programm aufgenommen.

Nehmen Sie diesen Punkt nicht auf die leichte Schulter, sondern verlangen Sie bei Ihrer Agentur den „YACHT-POOL Sicherungsschein“, damit der Charterspaß nicht endet, bevor die Charter beginnt.

Charter-Preis Absicherung
Vers.-Nummer: 0 777 888
Chartervertragsnummer:

Dieser Sicherungsschein ist nur gültig für den o.g. Chartervertrag und Buchungen, die **frühestens** bei der unten angeführten versicherten Firma bis zum **31.12.2008** erfolgen. Für jede Charter ist ein **eigener** Sicherungsschein erforderlich.

Abgesichert werden Anzahlungen gemäß umseitiger Bürgschaft für Yacht-Charter bzw. Reiseanzahlungen an Charteragenturen (nachfolgend Firma genannt) und Charterveranstalter.

Versicherte Firma:
Quality Charter
Security Street 888
SY 777 - YACHT-POOL Harbor

Unterschrift des Ausstellers:

YACHT-POOL INTERNATIONAL

Ansprüche sind unverzüglich zu richten an:
Deutscher Yacht-Pool
Versicherungs-Service GmbH
Schlitzstrasse 9
D- 85521 Ottobrunn/München
Tel: 089 609 37 77
Fax: 089 609 59 73
info@yacht-pool.de

deshalb, dass bei dieser Konstellation die von Ihnen zu Recht erwartete Absicherung Ihrer Anzahlung von vorn herein gar nicht gegeben ist (siehe dazu Artikel: „Der Schein der Sicherheit“ Palstek 1/02), obwohl Sie vielleicht einen „Sicherungsschein“ bekommen, der aber i.d.R. nur für Reiseveranstalter gilt und nicht für Charteragenturen.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Welche Agentur bietet den YACHT-POOL Sicherungsschein an?

Ia Yachtcharter Wenhardt	Fahrtensegler Yachtcharter	SarresSchockemöhle
ASYachting	Global Yachting	TOP Adria
Achterspring Yachtcharter	Grobbink Yachtcharter	Traumsegeln Berlin
Aichfeld Yachting	Hildebrand Yachttechnik	Trend Sailing
BAVAdria Yachting	Maestros Yachting	Trend Travel und Yachting
Brabetz Yachting	Mayer Yachten e. U.	Viel Wasser Urlaub
Bootsreisen Ventelou	Master Yachting	Yachting 2000
Costa Maritim	NauticTours	Yaaty Charter
Charterwelt	Nicolas Consult & Yacht	Yates Alemanes
CM Charter Mallorca	Pinkuin Yachtcharter	Zitroone Yachtcharter
Charter Transparenz	Pitter Yachting	
COSMOS Yachting	Poseidon Yacht Charter	
Dagen Yachtcharter	Reviercharter / Ventelou	
Denk Yachtcharter	S. A. L. T.	
Ecker Yachting	SAIL&FUN	
Euroboats Charter Ltd.	SAILpoint	
Euro Yachtcharter	Schäfer Charter	
Fischer Team Yachtcharter	Sportbootschule Ziegler	
Fitzinger Yachtcharter	Skorpios Charter	
Franken und Meer	So Long Yachting	

Wichtiger Hinweis:

Die Liste ändert sich ständig.
Unsere aktuelle Liste finden Sie
auf unserer Homepage.
www.yacht-pool.com

30 Jahre Pioniergeist

YACHT-POOL Ein Yacht-Versicherer mit Blick für Markt- und Deckungslücken

Er könnte sich natürlich auch zu Ruhe setzen und sich seinem Hobby hingeben: Dr. Friedrich Schöchel, Gründer und Chef der international tätigen Yacht-Versicherungs-



Um keine neue Idee verlegen:
YACHT-POOL-Chef Dr. Friedrich Schöchel.

firma YACHT-POOL mit Hauptsitz in Ottobrunn bei München. Doch wer geglaubt hat, der passionierte Skipper ruht sich nun auf dem Erreichten aus, der irrt. Während sich seine beiden Brüder (Schöchel Yachtbau, Mattsee/Österreich) mit dem Bau von Segelyachten einen Namen machten, avancierte er zu einem der führenden Yacht-Versicherer in Deutschland. Getreu dem Firmenlogo auch international: YACHT-POOL verfügt heute über Niederlassungen in acht europäischen Ländern (siehe obige Karte). Dieses Jahr eröffnete Schöchel gleich drei neue Filialen. Motiv für die Expansion: Alte und künftige Kunden können im Schadenfall vor Ort besser betreut werden. Und neue Projekte reizen ihn auch nach fast 30 Jahren YACHT-POOL noch immer.

Zu den Anfängen: Während seines Studiums arbeitete Friedrich Schöchel in der Werft seiner Brüder mit. Nicht als Bootsbauer, sondern entsprechend seinem Fach als "betriebswirtschaftliche Abteilung". Das "Prädikatsexamen" in der Tasche, wollte er

nun etwas "Gscheites" machen. "Das unkonventionell Neue zog mich immer besonders an", erinnert sich Schöchel. So heuerte er 1973 bei der ersten deutschen Leasinggesellschaft (Immobilien) an, eine Branche, die damals kaum noch geboren war. Nach einigen Jahren wechselte er das Unternehmen und wurde Chef der VR-Leasing-Gesellschaft der Volks- und Raiffeisenbanken.

Damals eine kleine Firma mit einer Hand voll Leute. 1994 zählte VR Leasing nach mehreren Zukäufen mehr als 700 Beschäftigte. Nach erfolgsgegrößerer Pionierarbeit wollte es Schöchel nun "etwas ruhiger haben" und zog sich auf sein Hobby zurück: "YACHTING". Die Verbindung zur "Bootsgesellschaft" hatte er ohnehin über all die Jahre gehalten. Nicht nur über seine Brüder, sondern auch über den YACHT-POOL, den er 1976 gegründet und parallel zu einem Hauptberuf nach und nach aufgebaut hatte. Pioniergeist auch hier: Nachdem Schöchel mitbekommen hatte, zu welch unannehmbaren Bedingungen die Kunden der Schöchel-Werft versichert waren, schrieb er seine ersten eigenen Bedingungen. "So, wie sie meiner Meinung nach der Bootseigner erwarten darf." Sie waren vorerst nur für Sunbeam-Kunden gedacht und wurde in den Folgejahren in mehr oder weniger geänderter Form nach und nach auch von anderen Versicherungsanbietern übernommen. YACHT-POOL gehörte zu den ersten, die in der Kaskoversicherung die "Allgefahrendeckung" einführen.

Erfinder der Skipperhaftpflicht
Nach seinem Abschied vom Leasing entfaltete Dr. Frie-



Expansion: YACHT-POOL besitzt nun acht Niederlassungen in Europa

drich Schöchel seine Kreativität voll auf dem Versicherungsmarkt. Nicht nur auf dem Gebiet der Yacht-Versicherung entdeckte er "so viele Lücken, die es zu schliessen galt", sondern auch in der Sparte der Charter:

Er erfand und entwickelte die Skipperhaftpflicht. Mit einer solchen Versicherung reagierte Schöchel in der Tat als Erster auf erhebliche



versteckte Risiken, denen ein Skipper eines Charterbootes und möglicherweise die gesamte Crew ausgesetzt sind. So wissen sie in der Regel weder, ob für das gemietete Boot Versicherungsschutz besteht (hat der Vercharterer seine Prämie rechtzeitig bezahlt?), noch ob die Deckungssumme ausreicht. Fakt ist aber: Der Skipper haftet als Schiffsführer für Personen- und/oder Sachschäden, die er anderen schuldhaft zufügt, uneingeschränkt und persönlich -also mit seinem gesamten gegenwärtigen und zukünftigen Vermögen.

Negative Erfahrungen von Charterern lieferten Schöchel fortan weitere Ideen für neue Produkte: Heute bietet YACHT-POOL ein Paket von sieben Charterversicherungen an: Skipper-Haftpflicht-, Unfall-, Rechtsschutz-, Beschlagnahme,

Kautions-, Folgeschaden- und Charter- Rücktritt-Versicherung.

Und ist damit unangefochten Marktführer in Europa. Mit jeder dieser Versicherungen, die nicht im Paket abgeschlossen werden müssen, sondern je nach Risikoeinschätzung des Skippers beliebig gewählt werden können, werden Risiken abgedeckt, die vielfach für den Charterer gar nicht so offensichtlich sind und deshalb mitunter schwer erkennbar.

Die Philosophie von YACHT-POOL folgt all den Jahren dem Prinzip, dass alle erkennbaren Gefahren für den Skipper und der Crew soweit wie möglich abgedeckt werden. So war YACHT-POOL der erste der für den Skipper auch die Haftung für Schäden am Schiff, die aus "grober Fahrlässigkeit" entstehen abdeckt.

Der Grund soweit zu gehen: "Weil wir aus unserer Praxis festgestellt haben, dass mit diesem Begriff sowohl von ausländischen Yachtversicherern, als auch von Charterfirmen leichtfertig umgegangen wird und der Skipper und u. U. die Crew in ein Prozess verwickelt wird, wo sie möglicherweise zudem mit ausländischen Recht konfrontiert sind. Und diesen "Spas" wollten wir dem Skipper abnehmen, in dem wir seine rechtliche Verteidigung übernehmen", begründet Schöchel diesen weitgehenden Versicherungsschutz.



Den letzten beißen die Hunde ...

... und das ist immer der Skipper. Zumindest bei Haftungsfragen. Soll heißen: Besteht für schuldhaft verursachte Schäden kein Versicherungsschutz, haftet der Schiffsführer. Charterer sind sich dieses Risikos selten bewusst, meint Dr. Friedrich Schöchel im Interview.



Charterskipper und Chartercrews tragen Risiken, über deren Folgen sie sich oft nicht bewusst sind. Dr. Friedrich Schöchel, Gründer und Chef der Firma Yacht-Pool, hat sich der Rechtsproblematik von Haftungsfragen in vielen Fachveröffentlichungen angenommen. Dr. Schöchel zeigt in seinem Interview mit nautica die Risikofaktoren für Charterskipper auf, erklärt, worauf man beim Chartern „haftungstechnisch“ achten muss und wie man sich entsprechend absichern kann.

nautica: Herr Dr. Schöchel, Yacht-Pool und andere Assecuranzen empfehlen dem Charterer und Charterskipper spezielle Versicherungen. Braucht er die wirklich?

Dr. Schöchel: Aber natürlich. Und dafür gibt es eine Vielzahl von Gründen. Nur ein Beispiel: Stellen Sie sich vor, der Eigentümer des Charterschiffes hat die Prämie für die Schiffshaftpflichtversicherung nicht rechtzeitig bezahlt. In diesem Fall besteht ein ernstes, sozusagen verstecktes Risiko, dem der Charterskipper und möglicherweise die gesamte Crew ausgesetzt sind. So etwas kommt in der Praxis durchaus vor, wie sich aus der Liste der säumigen Zahler bei den Versicherungen ergibt. Um dieses Risiko möglichst gering zu halten, wurde in einigen Ländern eine Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung eingeführt. In den meisten Ländern ist dies allerdings nicht der Fall.

nautica: Wieso? Übliche Charterverträge sichern dem Charterer zu, dass die gecharterte Yacht sowohl haftpflicht- als auch kaskoversichert ist. Mit dieser Zusage ist der Charterer doch aus dem Schneider.

Dr. Schöchel: Solche Formulierungen sind zwar durchaus üblich, lösen aber nicht das Problem. Grundsätzlich gilt: Der Skipper haftet als Schiffsführer unbeschränkt und persönlich für Personen- und/oder Sachschäden, die er anderen schuldhaft zufügt – also mit seinem gesamten gegenwärtigen und zukünftigen Vermögen. Die Haftpflichtversicherung, die für das Charterschiff abgeschlossen wird, soll den Charterskipper vor diesem Risiko schützen, also etwaige finanzielle Schäden aus Haftungsansprüchen Dritter erset-

zen. Wenn aber der Eigentümer des Schiffes die Prämie nicht rechtzeitig bezahlt hat, kann der Versicherer unter Umständen von der Leistung frei sein. Der verantwortliche Schiffsführer haftet aber dennoch mit seinem gesamten Vermögen.

nautica: Aber wenn eine Charteragentur im Chartervertrag zusichert, dass das Schiff haftpflichtversichert ist, haftet dann nicht die Charteragentur für diese Zusage?

Dr. Schöchel: Das kommt darauf an, ob die Charteragentur wirklich nur Agentur ist – also den Chartervertrag zwischen der Charterfirma und dem Charterer nur vermittelt – oder ob sie als Veranstalter anzusehen ist. Ob eine „Agentur“ als Veranstalter zu werten ist oder nicht, hängt von verschiedenen Kriterien ab, die aufzuzählen hier zu weit führen würde. Doch selbst wenn es sich um einen „Veranstalter“ handelt, besteht immer noch die Gefahr, dass dieser die Schadenersatzforderung des Geschädigten nicht erfüllen kann, weil er beispielsweise wirtschaftlich zu schwach ist. Gerade in solchen Zeiten hält die Charterfirma die Prämien ja auch zurück.

nautica: Nennen Sie doch einmal eine Zahl. Über welche Haftungssummen sprechen wir hier?

Dr. Schöchel: Dieses Risiko sollte nicht unterschätzt werden, denn insbesondere bei Personenschäden erreichen die Haftungssummen schnell Höhen, die für manchen Skipper den finanziellen Ruin bedeuten können. Wir bieten unsere Skipperhaftpflichtversicherung mit einer Haftungssumme von über 2,5 Millionen Euro an.

nautica: Wenn aber die Prämie vom Yachteigner rechtzeitig bezahlt wurde, wovon bei seriösen Vercharterern ausgegangen werden kann, sollte doch zumindest dann die Welt für die Chartercrew in Ordnung sein.

Dr. Schöchel: Leider nein. Ein weiteres Problem besteht darin, dass der Satz im Chartervertrag: „...das Schiff ist haftpflichtversichert“ viel zu wenig aussagt. Die Chartercrew hat in der Praxis vor allem bei Schiffen, die im Ausland liegen, kaum eine Chance, sich ein Bild über den tatsächlichen Umfang des Versicherungsschutzes zu verschaffen – also darüber, was in welcher Höhe

abgedeckt ist und was nicht. Die Haftpflichtbedingungen fallen in einzelnen Ländern höchst unterschiedlich aus. So schreibt die gesetzliche Haftpflicht beispielsweise in Spanien eine Mindestdeckung von 200.000 Euro vor, in Kroatien von 190.000 Euro für Personen und 190.000 Euro für Sachschäden. Das halte ich für viel zu niedrig. Ich kenne auch eine Reihe von Policen, bei denen die Haftungssumme auf den Wert des Schiffes begrenzt wurde – bei Lloyds eine durchaus gängige Praxis. Und dann gibt es auch noch jede Menge anderer Einschränkungen in den Bedingungen. So hat ein österreichischer Club mal 30 Schiffe in Kroatien gechartert, um eine Clubregatta zu segeln. Hinterher haben wir bemerkt, dass in der kroatischen Police das Regattarisiko ausdrücklich ausgeschlossen war. De facto bestand also kein Versicherungsschutz. Oder das Fahrtgebiet wird auf die 12-Meilen-Zone begrenzt. Hinzu kommen unter Umständen erhebliche Selbstbehalte des Charterskippers, von denen im Chartervertrag keine Rede war.

nautica: Dass der Charterskipper für Schäden an fremdem Eigentum haftet, ist klar. Inwieweit haftet er denn für Schäden, die er am Charterschiff verursacht?

Dr. Schöchel: Schäden am Charterschiff sind in der Regel durch den Abschluss einer Kaskoversicherung abgedeckt, die normalerweise im Chartervertrag ebenfalls zugesagt wird.

nautica: Und was ist, wenn die Kaskoprämie ebenfalls nicht rechtzeitig bezahlt wurde?

Dr. Schöchel: Da sind Skipper und Crew weniger gefährdet. Denn es wurde ihnen durch den Chartervertrag der Abschluss einer Kaskoversicherung zugesagt. Wenn diese Versicherung für die Charterfirma nicht greift, so ist das deren Verschulden. Sie kann den Skipper oder die Crew nicht in Haftung nehmen.

nautica: Gibt es noch weitere Fallstricke, die Charterskipper und -crew kennen sollten?

Dr. Schöchel: Mitunter findet man in individuellen Verträgen zwischen Vercharterer und Charterer die Vereinbarung, dass die Chartercrew für alle Schäden haftet, die nicht von der Versicherung bezahlt werden. Wenn der Charterer dieser Vereinbarung zustimmt, so ist ihm dringend zu raten, sich über den Umfang der Kaskoversicherung Klarheit zu verschaffen. Denn was die Kasko nicht deckt, hat er im Schadensfall selbst zu bezahlen. Davor schützt ihn auch keine Haftpflichtversicherung. Die Haftpflicht deckt nur die gesetzliche Haftung – aber nicht die, die der Charterer freiwillig eingeht. Wie weit aufgrund der Regelungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen eine solche Vereinbarung tatsächlich wirksam ist, wäre allerdings jeweils zu prüfen und ist höchst fraglich.

nautica: Wie sieht der Versicherungsschutz bei Personenschäden aus?

Dr. Schöchl: Das muss man differenziert betrachten. Für den Versicherer gilt die Crew als „Gefahrensgemeinschaft“. Der Charterskipper und jedes Crewmitglied genießen daher grundsätzlich Versicherungsschutz für Schäden, die Dritten vom Skipper oder einem Crewmitglied schuldhaft zugefügt werden. Für Schäden, die sich Crewmitglieder untereinander oder der Skipper einem Crewmitglied zufügen, leistet die Haftpflichtversicherung allerdings vielfach keinen Schutz, weil die Versicherung Versicherungsschutz für die „gemeinsam Versicherten“ untereinander ausschließt. Es sei denn, dass dies in einem Zusatz ganz explizit vereinbart ist. Wir haben diesen Zusatz deshalb ausdrücklich aufgenommen.

nautica: Was ist mit der Privathaftpflichtversicherung, die ja die meisten von uns haben?

Dr. Schöchl: Die Privathaftpflichtversicherung greift hier überhaupt nicht, weil dort Risiken aus dem Führen von Freizeitschiffen mit Motor gänzlich ausgeschlossen sind. Deshalb wurde überhaupt eine spezielle Skipper-Haftpflichtversicherung entwickelt.

nautica: Ist der Skipper dann wenigstens mit dieser Skipperhaftpflichtversicherung aus dem Schneider?

Dr. Schöchl: Meistens, zumindest sofern der

Schaden am Charterschiff nicht „grob fahrlässig“ herbeigeführt wurde. Auch in diesen Fällen können Skipper und Crew in die Haftung genommen werden. Denn die Abdeckung dieses Risikos ist bei fast allen Kasko-Versicherern ausgeschlossen. Auf alle Fälle hat der Kasko-Versicherer dann ein Rückgriffsrecht auf den Verantwortlichen.

nautica: Wann liegt „grobe Fahrlässigkeit“ vor und wer beurteilt das?

Dr. Schöchl: In der Regel kommt es in „kritischen“ Fällen zu einer Beurteilung durch Gutachten sowie ggf. zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung. Das ist mitunter sehr problematisch, weil schon durch die Beurteilung eines Hafenkapitäns, der ja Behörde ist, eine rechtliche Klärung ins Rollen gebracht werden kann. Kommt es dann zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung, können schon die Prozess- und Verteidigungskosten einen Charterskipper schnell finanziell ins „Schwimmen“ bringen.


nautica: Kommen Fälle „grobe Fahrlässigkeit“ häufig vor?

Dr. Schöchl: Nein, sonst wären die Versicherungsprämien überhaupt nicht mehr zu bezahlen. Aber wenn der Fall eintritt, dann geht es meist um sehr hohe Schäden – zum Beispiel den Verlust eines Schiffes. Hier hat Yacht-Pool eingehakt und die Skipper-Haftpflichtversicherung bei

„grober Fahrlässigkeit“ ausdrücklich auf Schäden am Schiff erweitert – sowohl für die Crew-Mitglieder als auch für den Skipper.

nautica: Kann auch ein Crewmitglied in Haftung genommen werden oder haftet immer der Skipper für alles?

Dr. Schöchl: Im Prinzip hat der Schiffsführer, also der Skipper, die Verantwortung für das Schiff und kann daher auch immer in die Haftung genommen werden, wenn er seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Es sind aber auch Fälle denkbar, wo der Schaden nicht auf grobes Fehlverhalten des Skippers zurückzuführen ist, sondern das Fehlverhalten im Verantwortungsbereich eines Crewmitgliedes liegt. Ein Beispiel: Der Skipper ordnet an, einen bestimmten Kurs zu fahren. Und weil die Reise über mehrere Tage geht, muss er auch mal in die Koje zum Schlafen. Der Rudergänger fährt währenddessen nun in vollem Bewusstsein eine „Abkürzung“ durch ein ihm bekanntes Gebiet von Untiefen, das der Skipper durch die Kursvorgabe umsegeln wollte. Läuft das Schiff dann auf, kann die grob fahrlässige Handlung beim Crew-Mitglied am Ruder liegen und nicht beim Skipper, der seine ihm zumutbaren Aufgaben erfüllt hat.

nautica: Herr Dr. Schöchl, wir danken für das Gespräch. 

YACHT-POOL INTERNATIONAL

... zu Ihrer finanziellen Sicherheit:

DIE RICHTIGEN CHARTER-VERSICHERUNGEN

Deutschland	Österreich	Schweiz
D-85521 Ottobrunn	A-5163 Mattsee	CH-8610 Uster
Schützenstr. 9	Münsterholzstr. 242	Zelgstrasse 61
Tel: 089/609 37 77/ 78	Tel: 0043/6217/ 5510	Tel: 0041/1941 49 51
Fax: 089/609 59 73	Fax: 0043/6217/ 7460	Fax: 0041/1942 29 77

www.yacht-pool.com

**Skipper-Haftpflicht-, Charter-Rücktritt-, Skipper-Unfall-,
Rechtsschutz-, Beschlagnahme, Kautions-
und Folgeschadenversicherung**

Die Haftung des Skippers aus grober Fahrlässigkeit

NICHT ÜBERALL IST SKIPPER-HAFTPFLICHT DRIN, WO SKIPPERHAFTPFLICHT DRAUFSTEHT

Von einer Segelschule wurde der Skipper Meier angeheuert, um mit einer Gruppe von Segelschein-Anwärtern einen Törn zu segeln.

Er segelte entlang der kroatischen Küste und ging über Nacht in einer traumhaften Bucht bei nahezu windstiller See vor Anker.

Während der Nacht jedoch kam Wind auf, der genau in die Bucht blies. Der Anker begann bedenklich zu schlieren, der Skipper weckte seine Crew und gab Order, sich zum Auslaufen bereit zu machen. Eine grundsätzlich richtige Entscheidung.

Zum Verhängnis wurde dem Skipper allerdings seine vermeintliche Routine und seine guten Kenntnisse des Reviers, denn er war sich sicher zu wissen, wo genau die der Bucht vorgelagerte Insel steuerbord querab lag. Er hält sich deshalb gut backbord und benutzte weder die Seekarte noch das GPS, um seine Position während des Auslaufens festzustellen, denn er wähnte sich ja sicher, ausreichend Abstand zur Insel zu haben. Nach ca. einer Stunde Segeln gab es einen riesigen Knall. Er war aufgelaufen. Und zwar genau auf dieser Insel, denn er hatte die Strömung nicht entsprechend berücksichtigt. 10 Minuten später war das Schiff gesunken.

Totalschaden € 200.000. Der Kaskoversicherer lehnte die Regulierung aufgrund grober Fahrlässigkeit des Skippers zurecht ab. Die Skipper-Haftpflicht-Versicherung von YACHT-POOL wurde eintrittspflichtig, denn

sie deckt auch Schäden an der Yacht, die aufgrund grober Fahrlässigkeit entstehen. Die Forderungen der Segelschule gegen den Skipper waren somit versicherungsmäßig gedeckt.

Auch hier ein wichtiger Hinweis auf „die kleinen Unterschiede mit großer Wirkung“.

Denn Wettbewerbsanbieter lassen mitunter unauffällig wichtige Risiken in ihrer Deckung aus und schließen die Haftung für Schäden am Schiff gänzlich aus.

Gefährlich für den Skipper, der nur die Überschrift liest. Denn als Überschrift steht bei allen Anbietern „Skipper-Haftpflicht-Versicherung“. Aber nicht immer ist Skipper-Haftpflicht-Versicherung darin, wo Skipper-Haftpflicht-Versicherung draufsteht.

Der Skipper ist deshalb gut beraten, sich beim Vergleich nicht nur von der Prämie leiten zu lassen, sondern auch genau zu schauen, was er dafür bekommt.

Bei YACHT-POOL fiel uns nichts mehr auf, was noch gedeckt werden sollte, bei anderen Anbietern sehr wohl.

mehr Infos: www.yacht-pool.com



Die Finger-Falle von Kythnos

SKIPPERS ALBTRAUM: 6 MILLIONEN MARK FÜR EINE VERLORENE DAUMENKUPPE

Die „Manha de Carnaval“ ist auf dem Weg von der Adria in die Ägäis. Als ihr Skipper, selbst Unfall-Chirurg, an jenem 18. Juni den Hafen von Loutra an der Nordostküste der Insel Kythnos ansteuert, ahnt er noch nichts von dem Unheil, das ihn von diesem Tag an noch über Jahre verfolgen sollte.

Bei Seitenwind zwischen 4 und 5 Beaufort manövriert Berghold die 13-m-Yacht rückwärts auf eine freie Anlegestelle an der Hafemole zu. Etwa 50m vor der Mole wirft seine Lebensgefährtin den Buganker, die beiden Heckkleinen sind bereits vorbereitet. Als das Heck nur noch etwa einen Meter entfernt ist, stoppt Berghold die Yacht, kuppelt den Motor aus und will gerade mit Steuerbordleine auf die Mole übersteigen, um sie an einem Poller zu befestigen. Da taucht – in dem ansonsten menschenleeren Hafen – plötzlich ein Mann auf und bedeutet dem Skipper mit einer Handbewegung, ihm die Leine zuzuwerfen. Es ist der Fischer Dimitrios Louris (53).

Normalerweise schlägt Berghold solche Angebote bei Unbekannten aus. Wegen des Seitenwindes und in der Annahme, dass es sich hier um einen erfahrenen und versierten Berufsfischer handelt, nimmt er diesmal aber an.

Ein Fehler wie sich bald zeigen sollte. Denn von Routine keine Spur. Langsam und umständlich, so die Beobachtung des Skippers, versucht der Einheimische einen Knoten zu knüpfen. Da passiert es. Durch eine seitliche

Windböe driftet die Yacht plötzlich nach steuerbord, die Leine spannt und der Knoten zieht sich in dem Moment zu als Louris offensichtlich einen Finger darin hat. Der Grieche springt auf, läuft mit blutendem Daumen zu seinem Fischerboot. Der Skipper eilt mit einem Notarztsack herbei, doch Louris hat sich inzwischen den Daumen selbst mit einem Stofftuch verbunden und lehnt die Hilfe des Skippers und Arztes ab.

Stattdessen verständigt er die Hafenebehörde und ruft ein Taxi, das ihn zum wenige Kilometer entfernten örtlichen Arzt bringt. Der Skipper begleitet den Fischer. Zunächst machen sie sich gegenseitig heftige Vorwürfe. Doch dann bringt Dimitrios Louris die Haftpflichtversicherung des Skippers ins Spiel. Der Skipper hatte dem Griechen die YACHT-POOLPolice mit einem Deckungsrahmen von 2 Mio. DM unmittelbar nach dem Unfall gezeigt. Louris schlägt vor, gegenüber den Behörden eine Version zu konstruieren, nach der es zu dem Unfall nur deswegen gekommen sei, weil der Skipper trotz seines angeblichen Zurufs den Schalthebel statt in den Rückwärtsgang in den Vorwärtsgang gelegt hätte. Der Fischer droht dem Skipper mit Schwierigkeiten, falls er nicht diese Version zu Protokoll gebe.

Über den Wahrheitsgehalt seiner Schilderungen hat der Skipper eine eidesstattliche Erklärung abgegeben. Die angekündigten Schwierigkeiten bekommt der Skipper.

Während sich Dimitrios Louris per Hubschrauber in eine Athener Klinik fliegen lässt, wird der österreichische Arzt 20 Stunden lang vom Hafenkaptän vernommen, seine Yacht beschlagnahmt, ebenso die Reisepässe der Crew.

Wiederholt telefoniert der Hafenkaptän mit Louris, der ausrichten lässt, dass die Sache erledigt wäre, wenn binnen zwei Tagen in seinem Krankenzimmer in Athen ein Koffer mit zwei Millionen US-Dollar deponiert werde. Auch das kommt für den Eigentümer der „Manha de Carnaval“ nicht in Frage.

Als sich die Lage des Skippers zunehmend verschlechtert, meldet sich unverhofft ein Zeuge, der die Aussage des Österreichers über den Unfallhergang bestätigt. Es ist der Kellner einer nahe gelegenen Taverne, der das Geschehen von der Terrasse aus beobachtet hat. Doch der Hafenkaptän nimmt dessen Augenzeugenbericht nicht zu Protokoll. Stattdessen macht er in seiner Anzeige an die Staatsanwaltschaft Berghold alleine für den Unfall verantwortlich.

Folge: Gegen den Skipper wird ein Strafverfahren eingeleitet, in dem ihn das Landesgericht Syros am 4. Mai 1998 wegen fahrlässiger Körperverletzung zu einer Haftstrafe von acht Monaten auf Bewährung verurteilt. Der österreichische Arzt ist damit nicht nur vorbestraft, das Urteil kann sich auch negativ auf einen Zivilprozess auswirken, den Berghold obendrein am Hals

hat: Sage und schreibe 6 Millionen DM Schadenersatz und Schmerzensgeld fordert Louris für den Verlust des Nagelglieds seines rechten Daumens. Die Fischereigewerkschaft bescheinigte ihm deswegen Berufsunfähigkeit. Für den Skipper steht die Existenz auf dem Spiel. Denn durch die Versicherung wäre lediglich etwa ein Drittel der Forderungen gedeckt. Wegen drohender Pfändungen hat der Skipper mittlerweile sein gesamtes Vermögen auf seine Lebensgefährtin überschrieben.

Rund 170.000 DM Gerichtskosten und Anwaltshonorare hat die Haftpflicht-Versicherung laut YACHTPOOL Geschäftsführer Dr. Friedrich Schöchl

im Laufe der vier Jahre andauernden Auseinandersetzungen übernommen. Und ein Ende war nicht in Sicht. Gegen das Urteil im Strafverfahren hat der Skipper Berufung eingelegt. Im Zivilprozess fiel dann letztlich die Entscheidung über Schadenersatz und Schmerzensgeld. Es wurde mit DM 80.000 festgelegt.

Wegen zahlreicher Ungereimtheiten (niemand in Loutra hatte Louris Wunde gesehen und in die Krankenakte aus der Athener Klinik konnte kein Einblick genommen werden) nährte auf Seiten des Versicherers den ungeheuren Verdacht, dass sich der Fischer möglicherweise bereits früher verletzt hatte. Er hielt sogar eine bewusste

Selbstverstümmelung für denkbar. Wie sich später herausstellte hatte der Fischer schon im Jahr vor diesem Ereignis (nach Zeugenaussagen) einen Unfall, wo er sich den Finger verletzte. Möglich, dass die eingeklagte Verletzung schon von damals stammt.

Das Ergebnis: ohne Haftpflicht-Versicherung hätte es für den Skipper finanziell schlimm ausgesehen, obwohl der Fischer mit seiner astronomischen Forderung nicht durchkam.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

1 Million für Götz George

BEI SCHADENERSATZ FÜR VERDIENSTAUSFALL KANN DER FISKUS MITKASSIEREN

Vier Jahre nach seinem Badeurlaub vor der Küste Sardinien konnte Götz George mit einer Entschädigung von DM 1,1 Millionen rechnen.

Der 61-jährige Götz George (mehrfach ausgezeichnete Schauspieler) war nahe der Isola Ruia von einem Motorboot überfahren worden. Dabei hatte ihm die Schraube den Fuß aufgeschlitzt und das Knie verletzt. Drei

Monate war George ans Bett gebunden und musste mehrfach operiert werden. In erster Instanz war dem Verletzten eine Mitschuld von 30 % zugesprochen worden, in zweiter Instanz wurde die volle Schuld beim Motorbootfahrer gesehen und Götz George eine Entschädigung in voller Höhe von DM 1,1 Millionen zugesprochen. Den Teil der Entschädigung, den Götz

George allerdings für den Ersatz seines Verdienstaufalles bekam, muß er mit dem Finanzamt teilen, weil dieser Teil steuerlich wie sonstiges Einkommen behandelt wurde.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

YACHT-POOL Crewvertrag
 Zu finden auf unserer Home-
 page unter: www.yacht-pool.com
 (Service/Crewvertrag).

Haftungsausschluss zwischen Crewmitgliedern

DIE LÖSUNG: DER YACHT-POOL CREWVERTRAG UND DIE SKIPPER-HAFTPFLICHT-VERSICHERUNG

Um Haftungsansprüche der Crewmitglieder untereinander insbesondere aber von Crewmitgliedern gegenüber dem Skipper auszuschließen, werden vielfach sogenannte Crewverträge abgeschlossen.

Dies ist sinnvoll, die Wirkung solcher Verträge ist allerdings begrenzt, was vielen Skippern nicht bekannt ist. Ein wichtiger Punkt dabei ist, dass sich der Skipper nicht von jeglicher Verantwortung freizeichnen lassen kann. Insbesondere wirken solche vertraglichen Vereinbarungen nicht gegen Dritte, d.h. z.B. gegen die Ehefrau oder die Kinder des Verunglückten. Wenn der Skipper schuldhaft einen Unfall eines seiner Crewmitglieder verursacht, so bleibt er z.B. gegenüber dessen Ehefrau, dessen Kinder evtl. auch Kranken- und Unfall-Versicherung in der Haftung. Gegen die damit verbundenen Kosten schützt ihn nur eine Skipper-Haftpflicht-Versicherung, die auch diese Fälle abdeckt, wie dies bei YACHT-POOL der Fall ist.

Früher konnte sich der Skipper tatsächlich mit einem entsprechenden Crew-Vertrag von jeder Haftung befreien, außer gegen die Haftungsansprüche der Crew-Mitglieder aufgrund „grober Fahrlässigkeit“ oder vorsätzlichen Handelns.

Aber gegen Ansprüche aus zweifelsfrei fahrlässigem Handeln konnte sich der Skipper durch einen Formularvertrag, wie er u. a. von YACHT-POOL und der Kreuzerabteilung herausgegeben wurde, schützen.

Dies ist aufgrund der Schuldrechtsreform von 2002 allerdings nun nicht mehr möglich. Denn der Gesetzgeber hat damit die so genannten Mustervorlagen - dem Recht, wie es für die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (§§ 305 ff BGB) gilt – gleichgestellt. Dies hat zur Folge, dass Ausschlüsse „für Schäden aus der Verletzung des

The image shows a form titled 'CREWVERTRAG' from YACHT-POOL. It contains several sections:

- I. Schiffsführung:** Includes fields for Skipper's name, address, phone, and email.
- II. Charterdatum und Charterfahrtgebiet:** Includes fields for charter date, start/end times, and location.
- III. Kosten:** A table listing various costs such as 'Charterpreis (inkl. Skippers Haftpflichtversicherung)', 'Flughafen, andere Kosten', 'Hafen und Liegegebühren', 'Kraft und Betriebsstoffe', 'Bordverpflegung', 'Kaskoversicherung (wenn nicht versichert)', and 'Chartererspezifische Versicherungen gem. Police "YACHT-POOL Charterversicherungen"'. Each item has a corresponding 'EURO' field.
- IV. Grundlage:** Contains numbered text explaining the contract's purpose and liability.

Lebens, des Körpers oder der Gesundheit“ unwirksam sind (§ 309 Ziffer 7 a BGB). Ebenso unwirksam ist der Ausschluss für materielle Schäden, die auf grobe Fahrlässigkeit zurück zu führen sind. Wirksam ausgeschlossen werden können in den „Musterverträgen für Mitsiegler“ nur fahrlässige Pflichtverletzungen, die weder körperliche noch gesundheitliche Schäden zur Folge haben. Diese Ausschlüsse können nur mit einer individuellen Vereinbarung erfolgen.

Sollten auch Personenschäden infolge grober Fahrlässigkeit ausgeschlossen werden, muss dies aufgrund eines für jeden Törn eigens vereinbarten Vertrages erfolgen.

Der individuelle Charakter muss dabei eindeutig sein. Der Vertrag sollte am besten handschriftlich erfolgen und Textwiederholungen, die für mehrere Törns gleich sind, sollten dabei vermieden werden.

Denn daraus kann im Ernstfall ein Formularvertrag abgeleitet werden.

Ein Mustervertrag darf allerdings dann verwendet werden, wenn es sich tatsächlich um einen einmaligen Törn handelt und dies unbestreitbar ist.

Dr. Heyko Wychodil, Segler und Anwalt der Yacht-Zeitschrift, schreibt dazu (in YACHT Nr. 15/2005) sinngemäß:

„Der Crewvertrag regelt die Haftungsansprüche gegenüber den Crewmitgliedern, aber nicht von Dritten. D. h., dass beispielsweise Angehörige, die Haftungsansprüche gegenüber einem Schadensverursacher geltend machen können, dass dieser auch hierfür haftet. Das können z. B. sein: Ehefrau, die Kinder, die Kranken- oder Pensionsversicherung.“

Und deswegen löst der Crewvertrag den Haftungsausschluss für den Skipper nur bedingt.

Die Lösung:
 YACHT-POOL Crewvertrag und die Skipper-Haftpflicht-Versicherung.

Verlust von Fingern beim Belegen einer Klampe – wer haftet?

SKIPPER-HAFTPFLICHT- UND SKIPPER-UNFALL-VERSICHERUNG, BEIDES IST NOTWENDIG

YACHT-POOL empfiehlt bereits seit jeher jedem erfahrenen Skipper, beides abzuschließen, eine Skipper-Haftpflicht-Versicherung und eine Skipper-Unfall-Versicherung, die Versicherungsschutz jeweils für ihn selbst, aber auch für die übrigen Crewmitglieder als mitversicherte Personen bieten.

Weshalb es so wichtig und daher jedem Skipper dringend anzuraten ist, diese Versicherungen zusammen abzuschließen, verdeutlicht folgender Fall, der sich leider in der Praxis und auf sehr tragische Weise in deutschen Gewässern an der Ostseeküste ereignet hat:

Ein Skipper lief mit seiner Crew unter Motor in einen Yachthafen ein, dessen Liegeplätze – wie in diesem Revier üblich – in Form einzelner Boxen bestehen, die vorn und achtern an der Steuerbord- und Backbordseite durch jeweils einen in den Hafengrund eingelassenen und senkrecht emporgelassenen Dalben begrenzt sind.

Da an dem betreffenden Tag nach Angaben des Skippers Windstärken um 6 Beaufort aufgetreten sind, gestaltete sich das Einfahren in die ausgewählte Box recht schwierig. Der Wind versetzte die Yacht bei diesem Hafenanöber rasch nach backbord, so dass der Skipper bereits beim Einfahren in die Box einem Crewmitglied die Anweisung gab, den zuvor an steuerbord achtern um den Dalben gelegten Festmacher auf der Klampe zu belegen; dadurch sollte das weitere Driften auf die

backbordseitigen Dalben verhindert bzw. verlangsamt werden. Nachdem das Crewmitglied die Festmacherleine von der falschen Seite um die Klampe gelegt hatte, löste sich diese wieder, so dass rasch versucht wurde, die Klampe erneut und diesmal richtig zu belegen. Der Skipper bekam dies alles jedoch nicht mit und gab – in der Annahme, dass die Yacht an steuerbord achtern „fest“ sei – Schub nach vorne, um weitere Abdrift zu verhindern und die übrigen 3 Festmacher gefahrlos anbringen zu können. Das betroffene Crewmitglied hatte aber zu dieser Zeit das wiederholte Belegen der Klampe noch nicht erfolgreich beendet, gleichzeitig kam wieder ordentlich „Zug“ auf den Festmacher. Hierbei gerieten 4 Finger der rechten Hand zwischen Klampe und Festmacherleine und wurden infolge des enormen Drucks bis zum Knöchelgelenk abgetrennt. Trotz sofort eingeleiteter Rettungsmaßnahmen konnten die abgetrennten Finger nicht wieder mit der Hand verbunden werden.

Bei der Beurteilung dieses tragischen Sachverhalts hinsichtlich möglicherweise sich ergebender Schadensersatzansprüche auf Invaliditätsleistungen taucht im Ergebnis zwangsläufig immer wieder die Frage auf, „wer denn hierfür gerade steht“, also für das Geschehene die Verantwortung zu übernehmen hat, „Schuld“ trägt und haftet. Auf den vorliegenden Fall übertragen können folgende Fragen von Bedeutung sein:

- Ist dem Skipper bereits vorzuwerfen, dass er es unterlassen hat, im Hafen zu wenden und schräg gegen den Wind in die Box einzufahren, anstelle direkt mit eher achterlichem Wind?
- Ist der Skipper in nicht ausreichendem Maße seinen Einweisungs- und Instruktionspflichten gegenüber dem betroffenen Crewmitglied in Bezug auf das Belegen einer Klampe (auch unter „Zug“) nachgekommen?
- In welchem Umfang und in welchen Situationen muss der Skipper auf welche spezifischen nautischen Gefahren hinweisen?
- Liegt überhaupt ein dem Skipper vorwerfbarer Verstoß gegen die „gute Seemannschaft“ oder bestimmte geforderte nautische Verhaltensweisen vor?
- Ist das Verhalten (aktives Tun durch Einlegen des Vorwärtsgangs oder pflichtwidriges Unterlassen durch ausgebliebene/mangelhafte Einweisung) des Skippers überhaupt für die eingetretene Verletzung und/oder den entstandenen Schaden ursächlich geworden?
- Hat das Crewmitglied selbst pflichtwidrig gehandelt, weil es entgegen den Grundsätzen allgemeiner Lebenserfahrung („nie Finger zwischen Gegenstände legen oder bekommen, auf die starke Kräfte einwirken können“)

- gehandelt hat und dies auch hätte erkennen müssen?
- Ist der Fall dem „allgemeinen Lebensrisiko“ des Crewmitglieds zuzuordnen oder haben sich in Form des Winddrucks die besonderen Gefahren des (Hochsee-) Segelns bzw. allgemein des Wassersports verwirklicht?
- War das Crewmitglied bereits so erfahren, dass es sich der Gefahr bewusst sein musste und diese angesichts des recht starken Windes auch hätte erkennen müssen?

Aus diesen Beispielsfragen wird zunächst deutlich, dass für die Beurteilung der Haftung nur eines entscheidend ist, nämlich die Frage danach, welche Person – der Geschädigte selbst oder ein anderer – schuldhaft gehandelt hat.

Im weiteren Verlauf eines solchen Falles aber wird erst richtig deutlich, wie schwierig die Beurteilung und Klärung dieser Frage in Wirklichkeit ist.

Da es in der Folge von Fällen wie dem vorliegenden mit schwereren Verletzungen und Körperschäden in der Regel gerade auch darum geht, wer

die meist recht hohen entstehenden finanziellen Entschädigungs-/ Schadenersatz-/ Invaliditätsleistungen zu erbringen hat, steht häufig erst nach langwierigen und aufreibenden Gerichtsprozessen durch eine gerichtliche Entscheidung fest, wer welche Schuld trägt und welche Geldsummen zu leisten hat.

In einem Fall wie dem gerade geschilderten ist es daher für Sie als Skipper und für Ihre Crew ganz wichtig, beide hier wesentlichen Versicherungen, die YACHT-POOL Skipper-Haftpflicht-Versicherung und die YACHT-POOL Skipper-Unfall-Versicherung für sich und Ihre gesamte Crew abgeschlossen zu haben.

Sie müssten dann nämlich nicht befürchten, mit dem Betroffenen einen Rechtsstreit über die Frage führen zu müssen, ob Sie ihn z.B. auf die besonderen Gefahren des Belegens einer Klampe unter Zug hätten aufmerksam machen müssen und dann ggf. haften würden oder ob er diese Gefahr als Crewmitglied nach allgemeiner Lebenserfahrung hätte erkennen müssen; denn in diesem Fall müsste sich darüber ggf. die Unfall-Versicherungsabteilung mit der Haftpflicht-Abteilung

der gleichen Gesellschaft streiten – was wegen Sinnlosigkeit nicht geschehen wird!

Beachten Sie bitte auch unbedingt, dass mit der Wahl des Versicherungsschutzes „Skipper & Crew“ im Rahmen der Skipper-Unfall-Versicherung alle Crewmitglieder, die mit dem Skipper an Bord sind, automatisch mitversichert sind (eine namentliche Nennung ist nicht erforderlich!).

Im Rahmen der Skipper-Haftpflicht-Versicherung ist bereits bedingungsgemäß auch das Haftungsrisiko jedes einzelnen Crewmitglieds des Versicherungsnehmers sowie im Rahmen des Vertrages eben auch gerade berechnete Haftpflichtansprüche der Crewmitglieder untereinander mitversichert.

Der Skipper selbst und alle berechtigten Crewmitglieder sind hiermit umfassend abgesichert!

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Unfall-Versicherung

Bergekosten und Unfallverhütung

AUCH DIE UNFALLVERHÜTUNG UND DIE BERGEKOSTEN SOLLTEN VERSICHERT SEIN

Folgender Fall ereignete sich vor der Küste Mallorcas. Der Katamaran „My Way“ legte bei Windstärke 3 - 4 von der Insel Menorca ab, um nach Mallorca zu segeln. Der Wetterbericht meldete, dass gegen Abend mit Auffrischen des Windes aus NW-Richtung bis 7 Bft zu rechnen sei. Da es von Menorca bis Mallorca ca. 35 Seemeilen sind und der Katamaran zwischen 8 und 10 Kn segelte, wurde mit einer Fahrzeit von 4 - 5 Stunden gerechnet. Da man um 10 Uhr abgelegt hatte, rechnete man um 15 Uhr in Mallorca einzulaufen. Nach 3 Stunden hatte allerdings der Wind stark aufgefrischt und um 13.30 Uhr wehte es bereits mit 9 - 10 Bft und es hatte sich eine Welle von 6 - 7 Metern aufgebaut. Der Versuch, in Porto Christo einzulaufen, war wegen der inzwischen hohen Wellen nicht mehr möglich. Der Skipper beschloss, das Manöver abbrechen und den Sturm auf hoher See abzuwettern und die Nacht durchzusegeln. Die Segelfläche wurde auf 4 - 5 qm verkleinert, die Fahrt betrug 10Kn. Plötzlich war die gesamte Stromversorgung zusammengebrochen. Ein Motor war ausgefallen und - wie man etwas später feststellte - war auch der zweite Motor nicht mehr zu starten. Das Schiff war deshalb nur mehr bedingt manövrierfähig. Man setzte einen Mayday-Ruf ab.

Nach einiger Zeit erschien ein Suchflugzeug und gab Zeichen.

Ein Rettungshubschrauber kam, um eine Abbergung der Mannschaft aus der Luft vorzunehmen, was aber wegen des hohen Wellenganges und der Gefahr,

dass sich das Bergeseil in den Wanten und Staken verhängt, nicht möglich war. Es wurde deshalb ein Seenotkreuzer angefordert, der den Katamaran in den Hafen von Pto. Andraitx schleppete. Glücklicherweise verlief alles ohne Personenschaden. Die Bergungskosten wurden allerdings dem Skipper in Höhe von € 25.000 in Rechnung gestellt. Der Skipper hatte glücklicherweise bei YACHT-POOL eine Unfallversicherung abgeschlossen, die auch dann leistungspflichtig ist, wenn kein Unfall passiert, aber - wie in diesem Fall - Maßnahmen getroffen werden müssen, um die Gefahr eines Unfalles zu vermeiden.

Das Problem war damit aber nicht erledigt. Denn aufgrund der Untersuchung von YACHT-POOL stellte sich heraus, dass das gecharterte Schiff nicht gegen das Charter-Risiko versichert war, obwohl gerade in Spanien für Charter-schiffe nicht nur die Pflicht zur Haftpflicht-Versicherung, sondern auch zur Unfall-Versicherung besteht.

Der Fall ist bei Gericht anhängig, die Verteidigung des Skippers und die Kosten des Rechtsstreites wurden von YACHT-POOL übernommen, weil auch diese durch die abgeschlossene Unfall-Versicherung gedeckt sind. Der Prozess, den der Vercharterer in Gang setzte, wurde zwischenzeitlich zur Gänze zugunsten des Skippers entschieden. Die Unfall-Versicherung wird von den Skippern vielfach unterschätzt, weil nicht erkannt wird, dass damit - wie dieses Beispiel zeigt - auch die ganze Problematik der Bergekosten für die

Abbergung von verletzten Crewmitgliedern oder - wie in diesem Fall - des ganzen Schiffes gedeckt ist.

Dies decken die herkömmlichen Unfallversicherungen i. d. R. nicht in dem notwendigen Umfang. Wie bei den herkömmlichen Unfall-Versicherungen überhaupt die Bergekosten ganz generell in Bezug auf die Gegebenheiten beim Yachtsport bei weitem zu gering sind. Und da ist ein weiterer Punkt, den der Skipper beachten sollte:

Kommt z.B. der Großbaum über und trifft ein Crewmitglied am Kopf, mit der Folge einer Gehirnblutung und den tragischen weiteren Folgen, dann stellt sich für den Skipper in solchen Fällen die Frage, ob ihn ein Verschulden trifft (weil er z.B. den Großbaum nicht mit einem Bullenstander gesichert hat) oder nicht.

Er muss zur Klärung der Frage zumindest eventuell einen Prozess über sich ergehen lassen, den der Geschädigte selbst oder seine Angehörigen oder seine Kranken-Versicherung anstreben. Hat er eine Skipper-Haftpflicht-Versicherung und eine Skipper-Unfall-Versicherung kann er sich diese Belastung ersparen, denn für den Versicherer, der sowohl das Unfallrisiko als auch das Haftpflichtrisiko versichert hat, ist es unerheblich, ob der Skipper Schuld ist oder nicht. Er muss zahlen entweder aus dem Titel der Haftpflicht (bei Schuld) oder aus dem Titel der Unfall-Versicherung (denn die gilt immer für alle Crewmitglieder) unabhängig vom Verschulden des Skippers.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Rechtsschutz

Gefährdung der öffentlichen Sicherheit

RECHTSSCHUTZ SCHÜTZT SIE AUCH VOR BERECHTIGTEN UND UNBERECHTIGTEN MASSNAHMEN DER ÖFFENTLICHEN HAND IM INLAND UND IM AUSLAND.

Der Schweizer Skipper Hürli hatte mit seiner Crew seinen zweiwöchigen Törn so gut wie beendet und da er sehr frühzeitig zu seinem Ausgangspunkt zurückkehrte, hatte er noch genügend Zeit, um bei Windstärke 2 in Schleichfahrt nahe dem Ufer der griechischen Küste entlang zu segeln. Dabei geriet er auf eine Sandbank und wurde von einem Motorboot einige Meter frei geschleppt, damit die Fahrt fortgesetzt werden konnte. Bei der Charterbasis angekommen, meldete er dieses Ereignis. Das Schiff wurde herausgehoben und besichtigt. Keinerlei Schaden war festzustellen.

1 1/2 Jahre später erhält Herr Hürli einen Brief der griechischen Staatsanwaltschaft, von der er wegen Gefährdung der öffentlichen Sicherheit angeklagt wurde.

Der Gerichtstermin in Athen war innerhalb der nächsten 4 Wochen angesetzt. Glücklicherweise hatte der Skipper eine Rechtsschutz-Versicherung bei YACHT-POOL, die auch solche Fälle abdeckt. Der Skipper wollte die Verhandlung durchziehen.

Erstens weil er sich unschuldig fühlte und zweitens, weil er sich kein Abwesenheitsurteil einhandeln wollte, denn er beabsichtigte, auch zukünftig wie-

der in Griechenland zu chartern und wollte daher für sich persönlich klare Verhältnisse schaffen. Von YACHT-POOL wurde ihm ein Anwalt besorgt, eine Verteidigungsschrift aufgesetzt und bei Gericht eingereicht. Persönliches Erscheinen des Skippers war vom Gericht angeordnet. Der Skipper flog zur Verhandlung nach Athen und wurde freigesprochen. Kosten der ganzen Aktion: ca. €10.000, die vom Versicherer vollständig übernommen wurden.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Einchecken: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser!

DENN VORSORGE IST DIE BESTE VERSICHERUNG.

Für jeden verantwortlichen Yachtführer ist es ein Muß, vor Beginn eines Törns eine Sicherheitseinweisung durchzuführen. Insbesondere wenn unsichere Mitsegler dabei sind.

Checkliste im Detail:

- Rettungswesten: Die Funktionsweise muß erklärt werden. Sie müssen geprüft und
- individuell eingestellt werden. Jedes Crewmitglied soll wissen, wo seine „Schwimmweste“ verstaut ist.
- Lifebelts: Die Crewmitglieder müssen eingewiesen werden, wo die Lifebelts einzuhängen sind. Jeder Gurt muß auf die individuellen Größen der Crewmitglieder eingestellt werden.
- Mann-über-Bord Manöver: Die Möglichkeiten des Bergens in verschiedenen Situationen sollen vorher durchbesprochen werden und wenn möglich mit einer Boje oder Fender geübt werden.
- Hilfsmotor: Am besten sollte jedes Crewmitglied den Motor bedienen können. Insbesondere sollen die Crewmitglieder wissen, wie der Motor gestartet und gestoppt wird und wie der Schalthebel (Vorwärts- und Rückwärtsgang) bedient wird. Der Aufbewahrungsort für den Motorschlüssel ist festzulegen.
- Notpinne: Klären, wo die Notpinne verstaut ist, wie man sie aus dem Stauraum herausbekommt und wie sie in Funktion gebracht werden kann.
Achtung: Es gibt gerade bei diesem Punkt abenteuerliche Konstruktionen!
- Arbeitsverteilung: Die Arbeitsverteilung der Crewmitglieder soll klar geregelt sein. Für die Segel- und Hafenanöver, die Bedienung des laufenden Gutes, der Winschen, Winskurbeln und dergleichen.
- Fender: Es muß geklärt und geübt werden, wo Fender richtiger Weise gesetzt werden sollen und wie sie zu belegen sind.
- Notmesser: An einem zentralen Punkt deponieren.
- Löscheinrichtung sowie das Setzen eines Sturmsegels sind zu besprechen.
- Anker: Die Bedienung soll vor dem Auslaufen geklärt sein.
- Feuerlöscher, Notsignale, Verbandskasten: Die Platzierung sollte jedem Crewmitglied bekannt sein.
- Funk: Jedes Mitglied sollte darüber informiert sein, wie das Gerät bedient wird und im Ernstfall ein Notruf abgesetzt werden kann.
- Funktion der Bordtoilette und Seeventile sollten jedem Crewmitglied bekannt sein.
- Lentsysteme: Überprüfen und die Funktion der Crew erläutern.
- Absperrung der Sicherheitsventile und der Gasanlage: Überprüfen und erläutern.
- Elektrik: Überprüfen und erläutern.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Kautions-Versicherung von YACHT-POOL grenzt Schwarze Schafe aus!

Die Firma YACHT-POOL, die sich seit Jahren einen ausgezeichneten Namen auf dem Gebiet der Versicherung von Charterskippern und Crews gemacht hat, bietet seit einem Jahr auch eine vom Vercharterer unabhängige Kautions-Versicherung an. Kautions-Versicherungen können mitunter auch bei manchen Charterfirmen selbst abgeschlossen werden. In der Regel richtet sich der Preis nach der Anzahl der gecharterten Tage und natürlich gibt es - von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich - Einschränkungen, also Schäden, bei denen die „Versicherung“ nicht greift. Bei dieser Art der „Versicherung“ steht normalerweise auch kein Versicherungsunternehmen dahinter. Vielmehr wird die Versicherung von Charterunternehmen sozusagen in Eigenregie angeboten.

Mitunter kommt es auch vor, dass es gar keine klaren Aussagen gibt über das, was versichert ist und was nicht. Klare geschriebene Bedingungen sind nur selten zu finden. Das Angebot von YACHT-POOL unterscheidet sich da sehr wohltuend.

Die Kautions-Versicherung von YACHT-POOL gilt weltweit und zwar für einen Zeitraum von 12 Monaten ab Abschluss. In diesen 12 Monaten kann der Skipper so oft chartern, wie er will.

Es ist dabei egal, welches Schiff er chartert oder welches Revier er befährt. Das heißt, wer im Herbst in der Karibik chartert und im darauf folgenden Sommer im Mittelmeer, ist mit dieser nur einmal bezahlten Jahresprämie auch dafür versichert. Aber auch für den, der nur einmal in 12 Monaten chartert, ist der Preis sehr vernünftig. Und was steht im „Kleingedruckten“? „Kleingedrucktes gibt es bei

uns nicht, denn wir haben nichts, was für den Kunden nicht wichtig wäre. Und deshalb schreiben wir alles groß und deutlich, denn wir sind sehr stolz auf unser Angebot und es ist für uns sehr wichtig, dass der Kunde unser Angebot in vollem Ausmaß erkennt. Denn das Ausmaß unserer Versicherung geht sehr weit. So gibt es praktisch keine Einschränkungen für den Ersatz berechtigt einbehaltener Kautionen, außer der Schaden wird aufgrund „grober Fahrlässigkeit“ oder „Vorsatz“ verursacht“ (O-Ton Dr. Schöch/ Geschäftsführer von YACHT-POOL).

Der Selbstbehalt für eine ersatzpflichtige Kaution beträgt höchstens 5% der Kaution oder des tatsächlichen niedrigeren Schadens, mindestens jedoch € 50,00. Selbstverständlich sind damit auch das schuldhaft zerrissene Segel, das gestohlene oder verlorene Beiboot oder der Außenborder mitversichert, denn kein Schaden, für den die Kaution gemäß den Bedingungen des Chartervertrages einbehalten werden darf, ist ausgeschlossen, solange er nicht „grobfahrlässig“ oder gar „vorsätzlich“ erfolgt.

Wie sieht nun die Erfahrung mit diesem Pionierprodukt nach einigen Jahren aus? „Wir haben damit gerechnet, dass die Schadensquote sehr hoch sein wird. Dies ist auch in der Praxis eingetreten. Denn die verlangten Kautionen werden immer höher, weil mitunter auch die gecharterten Schiffe immer größer und teurer werden. Eine interessante Erkenntnis hat sich nach diesem ersten Jahr auch dahingehend ergeben, dass die Schäden in der weit überwiegenden Mehrzahl nicht auf Sorglosigkeit der Skipper zurückzuführen sind, sondern mitunter auf eine gewisse Unerfahrenheit und auf Schäden, die

eben beim Betrieb eines Charterschiffes „naturgemäß“ entstehen.

Mit der Charter-Versicherung grenzt YACHT-POOL die schwarzen Schafe ein. Ein anderes Thema ist die Tatsache, dass sich nicht alle Stationsleiter der Charterbasen weltweit gleich kundenfreundlich verhalten und dass leider auch zur Kenntnis genommen werden musste, dass mitunter Kautionen unberechtigt oder in unberechtigter Höhe einbehalten werden. In solchen Fällen wird den Kunden vom YACHT-POOL empfohlen, sich vorerst an die inländische Buchungsagentur zu wenden, um eine einvernehmliche Regelung herbeizuführen.

Zur Kontrolle unberechtigter Einbehalte wurde vom YACHT-POOL ein sehr genaues Statistikprogramm angelegt, in dem alle von der Versicherung bezahlten Kautionen erfasst und ausgewertet werden. Mit diesem Programm werden auch die Stationen erfasst, bei denen Kautionen offensichtlich ungerechtfertigt einbehalten werden. Wo dies notwendig ist, werden als weiterer Schritt mit den entsprechenden Charterunternehmen geeignete Gespräche geführt.

Sollte dabei auf Uneinsichtigkeit gestoßen werden (was bisher noch nicht vorkam), so sieht das Programm vor, diese Unternehmen aus dem Deckungsschutz auszuschließen. Beim YACHT-POOL, der mittlerweile so gut wie mit allen namhaften Charterunternehmen in Kontakt steht, geht man allerdings davon aus, dass es dazu nicht kommen wird, weil sich bis heute alle Konfliktfälle in irgendeiner Form befriedigend lösen ließen.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

YACHT-Versicherungen seit 1976 - auf richtigem Kurs

Seit Gründung von YACHT-POOL Versicherungs-Service ist es unser Ziel die besten Bedingungen auf dem Gebiet der Yacht-Versicherung zu entwickeln.

Egal ob das Fahrtgebiet nur ein bestimmtes Binnenrevier ist oder eine Route um den Globus, oder weltweit. Egal, ob es sich um eine Jolle oder um eine Mega-Yacht mit Besatzung handelt.

Für eine effiziente Leistung ist umfangreiches Know-how des Yachtbaus, des Seerechts, der Seemannschaft und des Versicherungsrechts notwendig. Hochqualifizierte Mitarbeiter dieser Fachbereiche sind die Stärke von YACHT-POOL.

„YACHT-POOL“, darunter verstehen wir einen Interessen-Pool unserer Versicherungsnehmer, seien sie nun Yachteigner oder Skipper, die ein Schiff chartern.

Die Idee wurde aus der Erkenntnis geboren, dass im Konfliktfall der Einzel-

ne einer großen Versicherungsgesellschaft oft recht machtlos gegenübersteht. Durch die vielen Tausende von Yachteignern und Skippern, die in ganz Europa im YACHT-POOL zu-



sammen geschlossen sind, bekommt auch der Einzelne das notwendige wirtschaftliche Gewicht und die entsprechend fachkompetente Unterstützung bei der richtigen Wahl seines

Versicherungsumfanges und bei der Regulierung des Schadens. Die Schäden werden grundsätzlich von neutralen Sachverständigen festgestellt, die von YACHT-POOL akzeptiert sind – und nicht nur von Mitarbeitern des Versicherers.

Die Logik der Konzeption, unser Engagement und die positive Erfahrung unserer Kunden haben uns zu dem gemacht, was wir sind: Einer der führenden Yacht- und Skipperversicherer. Namhafte Versicherungskonzerne, die bereit und in der Lage sind, das Risiko zu den von YACHT-POOL vorgegebenen Bedingungen und Prämien zu übernehmen, arbeiten als langjährige Partner mit uns zusammen.

Wir würden uns freuen, auch Sie von den YACHT-POOL-Vorteilen des überzeugen zu können.

Fordern Sie weitere Informationen oder gleich ein konkretes unverbindliches Angebot für Ihr persönliches Anliegen an.

mehr Infos: www.yacht-pool.com

Sie finden uns auch auf den großen Internationalen Messen

DÜSSELDORF
FREDERICIA
PALMA
ZAGREB
TULLN



PORTOROZ
SPLIT
ATHEN
KOPENHAGEN
u. a.

Weitere Fragen beantworten Ihnen unsere Teams:

YACHT-POOL DEUTSCHLAND

Schützenstraße 9
D - 85521 Ottobrunn
Tel.: 00 49 89 60 93 777
Fax: 00 49 89 60 95 973
info@yacht-pool.de

YACHT-POOL ÖSTERREICH

Münsterholzstraße 45
A-5163 Mattsee
Tel.: 0043 6217 5510
Fax: 0043 6217 7460
E-Mail: info@yacht-pool.at

YACHT-POOL SCHWEIZ

Freiestraße 25
CH-8610 Uster
Tel.: 0041 44 941 49 57
Fax: 0041 44 942 45 26
E-Mail: info@yacht-pool.ch

YACHT-POOL TÜRKEI

Dogus Marina 14
TR-48360 Turgutreis/Bodrum
Tel.: 00 90 252 382 8487
Fax: 00 90 252 382 8491
E-Mail: info@yacht-pool.tr

YACHT-POOL DÄNEMARK

Vinkelvej 9
DK-6100 Haderslev
Tel.: 0045 70 228070
Fax: 0045 70 228060
E-Mail: info@yacht-pool.dk

YACHT-POOL KROATIEN

S. Rajka 38
HR-52440 Porec
Tel.: 00385 52 432230
Fax: 00385 52 432230
E-Mail: info@yacht-pool.com.hr

YACHT-POOL FINNLAND

Mäyräojantie 103
FI- 04380 Tuusula
Tel.: 00 358 40 589 4961
info@yacht-pool.fi

YACHT-POOL BALEARES

C. Monjas 22
E- 07470 Pto. Pollensa
Tel.: 00 34 971 867332
Fax: 00 34 971 867255
info@yacht-pool.es

YACHT-POOL Ibiza

Puerto Deportivo - Varadero Nav 1
E-07840 St. Eulalia
Tel.: ++34(971) 330021
Fax: ++34(971) 331950
e-mail: bosege@terra.es

www.yacht-pool.com