

Was passiert, wenn ...

... der Chartervertrag platzt, das Schiff nicht da ist, ein Schaden eintritt? Wichtige Tipps zur

Der Startschuss zur Messesaison hat wieder den Run segelung-riger Charterer auf die Agenturen mit ihren Angeboten für die nächste Saison ausgelöst. Sie vergleichen Preise, wählen Ziele aus, besprechen Vertragsbedingungen und leisten schließlich die entscheidenden Unterschriften. Für manche Skipper beginnt schon in dieser frühen Phase der Urlaubsplanung die Unsicherheit: Sind die Geschäftsbedingungen meines Vertragspartners in Ordnung, muss ich wirklich so früh die Chartersumme bezahlen, und lohnen sich die allenthalben angebotenen Zusatzversicherungen überhaupt? Noch konkreter können die Unsicherheiten werden, wenn die Reise wirklich losgehen soll und es vor Ort dann nicht ganz so läuft, wie man es sich erhofft hat: Schiff nicht da, Ausrüstung unvollständig, Mängel an Bord oder gar ein Schaden während des Törns verleiden den teuer bezahlten Urlaub.

Aus der Erfahrung vieler hundert Leseranfragen pro Jahr wissen wir, dass diverse Segler sich über mögliche Folgen ihrer Vertragsabschlüsse erst klar werden, wenn bereits etwas schief gelaufen ist. Manche Fragen haben sich dabei als echte Dauerbrenner entpuppt. Die Antworten können als nützliche Orientierung für einen sorgenlosen Start des nächsten Segelurlaubs dienen.

Ich soll nach Unterzeichnung des Chartervertrags schon lange vor Törnbeginn die gesamte Chartergebühr überweisen. Ist dieses Vorgehen in der Branche eigentlich üblich?

Leider ja. Im Gegensatz zur gängigen Praxis im Tourismusmarkt (z. B. Ferienhäuser) ist es in der Charterbranche gängig, dass schon bei Vertragsabschluss 30 bis 50 Prozent der Chartersumme fällig werden, der Rest oft schon vier bis sechs Wochen vor Törnbeginn. Ausnahmen sind selten, aber möglich. Fragen Sie nach Individualregelungen; manche An- ▷

Der Vertrag: Gründliches Lesen schützt vor Überraschungen



Charter

ag Ostsee





Einweisung einer Crew in das neue Schiff: Für viele Segler, die nie Eigner waren, kann das eine Stresssituation werden

bieter gehen auf spätere Zahlungstermine oder eine Staffelnung der Überweisungen durchaus ein.

Wie kann ich mein Geld absichern, für den Fall, dass der Vercharterer Pleite geht?

Der Chartermarkt bewegt sich hier nach wie vor in einer Grauzone. Manche Anbieter stellen dem Kunden freiwillig einen so genannten Sicherungsschein aus, andere nicht. Das Papier garantiert über eine Versicherung, dass Sie Ihr Geld zurückerhalten, falls der Anbieter vor Antritt der Reise in Konkurs geht. Aber: Die Agenturen, die Ihnen die Charter in Deutschland vermittelt haben, sind im Gegensatz zu den gängigen Pauschalreiseanbietern nicht verpflichtet, den Schein auszustellen. Sie sind eben nicht Reiseveranstalter, sondern nur „Vermittler“ zwischen dem Kunden und dem Charterbasis-Betreiber im Ausland. Viele Kunden sind sich über diese Trennung der Vertragspartner nicht im Klaren. Nur wenn eine Agentur Leistungen wie Flüge, Transfer oder gar Rahmenprogramm anbietet, kommt sie dem Status als Reiseveranstalter nahe.

Außerdem wird grundsätzlich kein Geld ersetzt, wenn die Chartersumme

schon weiter an den Charterflottenbetreiber überwiesen wurde. Ausnahme: Charterunternehmen, die Mitglied im VDC (Vereinigung Deutscher Charterunternehmen) sind, haben eine Extraversicherung, die auch die Gelder des Basisbetreibers mitversichert!

Fragen Sie also nach dem Sicherungsschein, er kann bares Geld wert sein!

Was für Risiken decken eigentlich die Versicherungen ab, die ich mit dem Chartervertrag abgeschlossen habe?

Über den Vercharterer werden fast immer zwei Hauptrisiken versichert: Mögliche Schäden, die Sie an der Charterschiff verursachen, und solche, die Sie an Booten oder Personen Dritter durch Kollision oder Ähnliches möglicherweise verantworten müssen. Letztere deckt die so genannte Boothaftpflichtversicherung, während die Kaskoversicherung für Schäden geradesteht, die Sie am gecharterten Schiff verursacht haben. Obligatorisch ist dabei eine Selbstbeteiligung, die Sie als direktes Risiko tragen müssen.

Die Höhe der versicherten Haftpflichtsumme ergibt sich aus dem Versicherungsvertrag und wird in der Regel

im Chartervertrag mit angegeben. Als Mindestsumme für Haftpflicht empfehlen die großen Anbieter vier Millionen Mark und bieten selbst teilweise noch deutlich höhere Deckungssummen an. Ganz wichtig ist jedoch, dass eine Versicherung überhaupt besteht, da der Vercharterer (oft eine GmbH) in Konkurs gehen kann. Im Schadensfall würden Sie dann ohne Versicherung auf dem Löwenanteil des Schadens sitzen bleiben.

Die beiden Hauptrisiken sind damit zwar gedeckt, es gibt aber einige wichtige Ausnahmen im Versicherungsschutz, über die man sich im Klaren sein sollte. Nicht gedeckt sind zum Beispiel finanzielle Folgeschäden für den Vercharterer, weil der die beschädigte Yacht für die Dauer der Reparatur nicht vermieten kann. Dies wäre nur dann möglich, wenn Ihr Charteranbieter sich vertraglich ausdrücklich vorbehält, Sie über die gezahlte Kautions hinaus in Regress zu nehmen, falls ihm während der Reparatur Einnahmen entgehen. Solche Hinweise finden Sie in den meist kleingedruckten Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Anbieters.

Von der Haftpflicht generell ausgenommen sind außerdem vorsätzlich und

grob fahrlässig (Alkoholmissbrauch!) verursachte Schäden.

Meine Charteragentur empfiehlt mir, zusätzlichen Versicherungsschutz abzuschließen. Ist das wirklich nötig?

Mittlerweile bieten die Versicherer einen Wust von Zusatzversicherungen und Policen-Paketen an: Skipper-Haftpflicht, Kautionsversicherung, Folgeschäden-deckung, Beschlagnahmeversicherung etc. Kosten und Nutzen sollte man gut abwägen, denn hier werden schnell ein paar Hunderter ausgegeben, die nicht wirklich zwingend nötig sind.

Die am häufigsten in Anspruch genommene Zusatzversicherung ist die Skipper-Haftpflicht. Sie springt – wie die Bootshaftpflicht – bei Schäden ein, die Sie bei Dritten verursachen. Sie abzuschließen kann sinnvoll sein, da Sie nicht wirklich überprüfen können, ob die Bootshaftpflicht auch besteht (etwa ob die Versicherungsbeiträge bezahlt wurden). So decken Sie das Risiko ab, dass eine Versicherung gar nicht abgeschlossen wurde und sich der Anbieter vielleicht gar in die Insolvenz verabschiedet.

Außerdem haben Sie als Charterer in den seltensten Fällen Einblick in die Policen der Haftpflichtversicherung Ihrer Charterschiff. Welcher Segler verlangt schon, dass ihm die Versicherungsbedingungen zugefaxt werden, damit er noch mehr Kleingedrucktes durchforsten kann?

ausfallen aufgrund von längerfristigen Reparaturen abdeckt. Sie ist nur sinnvoll, wenn Ihr Vercharterer sich diesen Regress auch ausdrücklich vorbehalten hat, da Sie als Skipper nur in diesem Fall belangt werden können.

Angeboten wird auch eine Charter-Kautionsversicherung, die einspringt, wenn der Vercharterer Ihre Kautions zurückbehält, was besonders bei sehr hohen Beträgen (etwa bei Fun-Regatten) empfehlenswert sein kann.

Die Beschlagnahmeversicherung zahlt die Kautions, die bei Beschlagnahme der Charterschiff zu hinterlegen ist.

Andere Versicherungen sind alte Bekannte aus der Reisebranche: Die Auslandsreise-Krankenversicherung deckt beispielsweise den Rücktransport aus dem außereuropäischen Ausland; Reiserücktrittsversicherungen zahlen, wenn der Törn aus wichtigen, unvorhergesehenen Gründen (z. B. Krankheit) nicht angetreten werden kann. Letztere kann Sinn machen, wenn die Chartergebühr sehr hoch ist oder wenn der Törn mit nur einem einzigen möglichen Skipper steht und fällt.

Eine spezielle Rechtsschutzversicherung deckt Kosten von Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Führung einer Yacht ab. Sie kann sinnvoll für Charterer in Übersee sein, da andere Rechtsschutzversicherungen hier oft nicht gelten.

Welche Segelscheine brauche ich?

In fast allen Revieren müssen Sie den amtlich vorgeschriebenen Sportbootführerschein-See haben, die Vercharterer verlangen aber häufig zusätzlich den BR-Schein des DSV. Es gibt jedoch Reviere, in denen kein Segelschein vorgeschrieben ist, beispielsweise Karibik, Frankreich, Thailand oder Seychellen. Manche Charteranbieter verlangen für Törns dort nur Seemeilennachweise oder die schriftliche Versicherung, dass der Skipper über ausreichende Segelerfahrung verfügt. Theoretisch geht's in diesen Revieren also auch ohne Schein.

Chartern ohne Führerschein – was für ein Risiko gehe ich da ein?

So verlockend es auch erscheint, ohne Segelschein die Leinen loszuwerfen, der Skipper geht ein höheres Risiko ein – selbst wenn der Charteranbieter den „scheinlosen“ Schiffsführer versichert. Es bleibt die Gefahr, dass ihm im Schadensfall grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen wird und die Versicherung nicht zahlt. Gerade aufgrund seiner Unerfahrenheit steigt dieses Risiko. Falls es zu Unfällen mit Personenschäden kommt, hat der Skipper möglicherweise sogar strafrechtliche Konsequenzen zu tragen. Denn allein das Segeln ohne Führerschein kann vom Gericht als Sorgfaltspflichtverletzung gewertet werden und zur strafrechtlichen Haftung beispielsweise wegen ▶

Schlüsselsituation Übernahme: Das Procedere birgt justitiable Auswirkungen

Da in manchen Verträgen jedoch festgelegt ist, dass der Versicherungsschutz nur innerhalb der 12-Meilen-Zone gilt, Fun-Regatten ausschließt oder Ähnliches, kann man im Schadensfall böse Überraschungen erleben.

Die Skipper-Haftpflicht wird teils für einzelne Törns, teils jahresweise angeboten, manchmal sind im Paket weitere Leistungen (Auslandsreise-Krankenversicherung, Reiserücktrittsversicherung, Unfallversicherung u. a.) mit enthalten.

Von allen Zusatzversicherungen ist die Skipper-Haftpflicht am ehesten zu empfehlen – zumindest, wenn Sie auf Nummer sicher gehen wollen.

Weiteren Versicherungsschutz sollten Sie kritisch abwägen. Da gibt es zum Beispiel noch die Folgeschadenversicherung, die das Risiko von Regress nach Charter-



Top oder Flop? Den Zustand einer Charterschiff schnell einzuschätzen fällt schwer



Knackpunkt Rückgabe: Was tun, wenn der Taucher unverschuldete Schäden vermeldet?

fahrlässiger Körperverletzung führen. Denn nach deutschem Recht muss ein Deutscher, der eine Yacht führt, den amtlich vorgeschriebenen Segelschein haben, ganz egal, wo er segelt. Relevant wird dies letztlich nur im Schadensfall, kann dann aber die erwähnten Haftungsfolgen nach sich ziehen. Fazit: Das hohe Haftungsrisiko sollte nur eingehen, wer sich aufgrund seiner Erfahrung auch wirklich im Stande sieht, eine Yacht zu führen. Im Zweifel: lieber erst mal mitsegeln.

Ich bin an der Charterbasis angekommen, aber das Schiff ist nicht da. Wie lange muss ich warten?

Mein Schiff kommt nicht, muss ich ein „schlechteres“ Ersatzschiff akzeptieren?

Ebenfalls im Standardrepertoire der Verträge enthalten sind Klauseln, dass der Vercharterer ein „ähnliches“ oder „vergleichbares“ Ersatzschiff zur Verfügung stellen kann. Das sollten Sie annehmen, denn die Ablehnung kann von Gerichten als Vertragsbruch gewertet werden. Sinnvoller ist es, bei einem nicht gleichwertigen Ersatzschiff nachträglich zu versuchen, einen Teil der Charter zurückerstattet zu bekommen (die so genannte Minderung).

Was mache ich, wenn die Wartezeit auf das Charterschiff erfolglos abläuft und mir kein

Ihnen wird nur die Chartersumme erstattet, und Sie bleiben auf Ihren Reisekosten sitzen. Die YACHT hat Charterverträge einiger Anbieter stichprobenhaft untersucht, die meisten hatten eine derartige Klausel aufgenommen. Da diese Klauseln zulässig sind, ist der Charterkunde hier „gekniffen“. Ein Rechtsstreit könnte sich trotz der Klausel lohnen, wenn den Vercharterer am Nichtbereitstellen grobe Fahrlässigkeit trifft – was wohl nur selten der Fall sein dürfte. Einziger Ausweg: Sie chartern dort, wo eine solche Klausel fehlt, oder drängen darauf, dass dieser Passus gestrichen wird. Solche Streichungen (in beiden Verträgen, Ihrem und dem Durchschlag!) sind zulässig.

Wie verhalte ich mich, wenn Ausrüstung fehlt oder das Schiff Mängel aufweist?

Bei fehlender Ausrüstung stehen die Chancen auf Geldersatz in der Regel schlecht. Die meisten Charterverträge enthalten die Klausel, dass fehlende Ausrüstung nicht zur Minderung des Charterpreises berechtigt. Sie können allerdings trotzdem eine Minderung durchsetzen, wenn die Klausel „überraschend“ war. Das kann insbesondere dann der Fall sein, wenn Ihnen im Vertrag, z. B. in Ausrüstungslisten, ausdrücklich die Ausrüstung zugesagt wurde. Dann kann es überraschend sein, dass bei Fehlen keine Ansprüche bestehen. Das Gericht klärt in diesem Fall die Ersatzwürdigkeit des Mangels, also ob es sich nicht bloß um eine geringfügige Abweichung handelt.

Bei mangelhaftem Zustand der Charterschiff sollten Sie un-

Rottes Tauwerk: Wie geht man mit kleinen Mängeln um?

Die Wartezeit ist praktisch immer im Kleingedruckten der Charterverträge festgeschrieben. Gängige Wartezeiten sind 24 bis 48 Stunden, bei manchen Verträgen auch nach geplanter Törndauer differenziert. Die deutschen Gerichte haben sich mit dieser Frage schon ausführlich beschäftigen müssen. Ihre Faustformel: Ein Tag Wartezeit pro Urlaubswoche ist zumutbar.

Ersatzschiff rechtzeitig angeboten wird?

Zunächst sollten Sie dem Vercharterer eine letzte Frist mit Ablehnungsandrohung setzen. Veranschlagen Sie dafür etwa einen weiteren Tag. Sind Sie bis dahin immer noch ohne Schiff, haben Sie das Recht, Schadensersatz zu verlangen. Häufig wird im Kleingedruckten der Verträge Ihr Anspruch für diesen Fall auf den Charterpreis begrenzt. Im Klartext:

bedingt ein Übergabeprotokoll anfertigen, in dem alle Mängel aufgelistet sind. Sind die Mängel indiskutabel, sollten Sie auf Abhilfe drängen. Ganz wichtig ist, dass das Protokoll vom Vercharterer unterschrieben wird.

Wenn Sie so vorgehen, steigen Ihre Chancen, im Streitfall einen Teil der Chartergebühr als so genannte Minderung zurückzuerhalten. Wenn die Yacht jedoch seeuntüchtig ist, haben Sie in je-



**Oft ver-
schmäht, aber
Bares wert:
Sicherungs-
schein**



**In Deutsch-
land Pflicht
auch für
Charterer:
Logbuch**

dem Fall das Recht, das Schiff abzulehnen. Regelmäßig sehen die Charterverträge dies auch ausdrücklich vor. Die Gretchenfrage dabei ist natürlich: Wann ist das Schiff seeuntüchtig? Eine Frage, die sich leider nicht pauschal beantworten lässt und unter anderem auch von der Größe der Yacht abhängt. Je größer das Schiff, desto wichtiger wird beispielsweise der Motor. Meist müssen schon mehrere wesentliche Mängel zusammenkommen, damit Seeuntüchtigkeit attestiert werden kann.

Wenn Sie das Schiff für seeuntüchtig halten, müssen Sie zunächst dem Vercharterer die Möglichkeit geben, nachzubessern, zum Beispiel fehlende Ausrüstung (Rettungsmittel etc.) an Bord zu bringen. Gelingt dies nicht und scheidet eine Einigung, sollten Sie Beweise sichern (Fotos) und Zeugen suchen, etwa den Skipper der Nachbaryacht. Sie müssen dann im Nachhinein versuchen, die Chartergebühr durch einen Anwalt oder sogar über Gericht einzuklagen.

Trotz dieser Probleme sollten Sie keinesfalls mit einem Boot auslaufen, das Sie für seeuntüchtig halten. Wenn Sie nämlich mit einer erkennbar seeuntüchtigen Yacht in See stechen, handeln Sie grob fahrlässig. In einem solchen Fall zahlt die Versicherung nicht mehr, und Sie haften neben dem Vercharterer für alle Schäden. Dabei können Sie sich so- ▷

gar als Angeklagter vor dem Strafgericht wiederfinden.

Ich will vom Chartervertrag zurücktreten. Was passiert jetzt?

Auch dieser Punkt findet sich oft im Kleingedruckten der Charterverträge. Viele Anbieter haben ein ausgefeiltes System, nach dem die Stornogebühr in Stufen ansteigt, je näher der Törn rückt. In der Regel steigen die Kosten schnell an, und spätestens vier Wochen vor Abfahrt

reich des Zulässigen. Dazu kommt möglicherweise weiterer Schadensersatz für Nachfolgecrews, die nicht aufs Schiff warten wollen und – nach Ablauf der Wartezeit – von der Charter zurücktreten. Vorsicht bei der Törnplanung: Ungünstige Witterungsbedingungen werden ausdrücklich nicht als Verspätungsgrund akzeptiert!

Im Kleingedruckten in meinem Chartervertrag beschränkt der Vercharterer seine Haf-

turen sparen, können mit günstigen Preisen locken. Beim Chartern im Ausland sollten Sie jedoch die damit verbundenen Risiken kennen.

Wenn Sie direkt beim Anbieter im Ausland chartern, sitzt Ihr Vertragspartner eben auch dort – und wenn das Schiff nicht zur Verfügung steht oder in schlechtem Zustand ist und der Vercharterer aufstur schaltet, müssten Sie einen Prozess im Ausland führen. Das lohnt sich aufgrund der gewaltigen Übersetzungs-, An-

Bruch an Bord: Die Versicherungen bezahlen längst nicht alle Schäden



Alptraum eines jeden Charterskippers: kapitale Schäden an der gemieteten Yacht

ist meist die gesamte Summe futsch. Solche Klauseln sind zulässig. Der Charteranbieter muss allerdings nachweisen, dass er sich tatsächlich darum bemüht hat, das Schiff anderweitig an den Mann zu bringen. Gelingt dies, so wird nur eine Bearbeitungsgebühr fällig, die aber je nach Zeitpunkt der Stornierung deftig sein kann. Gelingt keine Ersatzcharter, wird fast immer die gesamte Chartersumme fällig.

Ich schaffe es nicht, meine Charteryacht rechtzeitig zurück in den Hafen zu bringen. Was kommt jetzt auf mich zu?

Das wird zweifellos teuer. In den Verträgen werden unpunktliche Rückkehrer mit harten Vertragsstrafen belegt. 50 bis 100 Mark pro angefangener Stunde (!) oder die doppelte Chartergebühr für jeden angefangenen Chartertag sind keine Seltenheit. Diese Summen liegen im Be-

tung. Kann er das so einfach machen?

Eine Haftungsbegrenzung des Vercharterers auf die doppelte (manchmal auch dreifache) Chartergebühr findet sich recht häufig in den Vertragswerken. Solche Klauseln sind wirksam, es sei denn, auch die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit wird ausgeschlossen. Paradoxe Weise ist die praktisch ebenfalls vorkommende Klausel, dass der Charteranbieter überhaupt nicht haftet, für Sie viel günstiger. Diese Formulierung ist wegen Verstoßes gegen das AGB-Gesetz null und nichtig, sodass der Vercharterer voll haftet – gerade das, was er eigentlich vermeiden wollte.

Ich habe ein besonders günstiges Charterangebot über einen Direktanbieter im Ausland. Soll ich direkt buchen?

Angebote von Firmen aus dem Ausland, die sich den „Umweg“ über Agen-

walts- und Reisekosten fast nie. Das Prozessrisiko ist bei den (verhältnismäßig) geringen Streitwerten außerdem recht groß.

Aber was viele Skipper nicht wissen: Dieses Risiko tragen sie bei einer durch eine Agentur vermittelten Charter fast immer genauso! Denn als Vermittler ist die Agentur nicht für Versäumnisse des Anbieters vor Ort haftbar zu machen, es sei denn, sie hat neben der Charter noch Flüge, Transfers etc. organisiert. Dann stufen manche Gerichte die Agentur doch als Reiseveranstalter ein (siehe Frage zum Sicherungsschein).

Was für Papiere müssen bei einer Charteryacht an Bord sein? Und: Muss ich das kontrollieren?

Im eigenen Interesse sollten Sie dringend prüfen, ob die erforderlichen Papiere an Bord sind. Es kommt immer wieder einmal vor, dass Polizei oder Zoll Yachten kontrollieren und dann wegen fehlender Chartergenehmigungen, Gebührennachweisen oder Ähnlichem saftige Strafen diktieren oder das Schiff sogar an die Kette legen. In Deutschland müssen das Bootszeugnis, ein gültiger Chartervertrag, Schiffspapiere, ggf. Eigentumsnachweis und eine Genehmigung der Funksprechanlage an Bord sein.

Ansonsten sind die Regelungen von Land zu Land sehr unterschiedlich. Aufstellungen der erforderlichen Papiere für die Balearen/Spanien, Kroatien, Italien, Türkei, Frankreich, Griechenland, Dänemark und die Niederlande finden Sie in den Yacht-Heften 21, 22 und 25/1999 (bestellbar über den Leserdienst).

Muss ich beim Chartern in Deutschland, wo mittlerweile Logbuchpflicht herrscht, tatsächlich Logbuch führen?

Im Prinzip ja. Allerdings sind die Anforderungen sehr lax, ein Logbuch mit detaillierten Eintragungen zu allen Fragen der Schiffsführung wird nicht ausdrücklich verlangt.

Auch Eintragungen auf Seekarten und Notizen auf losen Zetteln können Teil der Logbuchführung sein. Die maßgeblichen Gesetze sind recht allgemein gehalten. Außerdem gilt das Prinzip der Selbstkontrolle. Der Schiffsführer muss selbst entscheiden, in welcher Form er die geeigneten Eintragungen vornimmt, die „für die Sicherheit in der Seefahrt von besonderer Bedeutung sind“ (§ 6 Abs. 3 Schiffssicherheitsgesetz). Welche sind das? Leider Fehlanzeige beim Gesetzgeber. In einem Merkblatt des Bundesverkehrsministeriums heißt es lapidar: „Sie werden feststellen, dass ... geeignete vorgedruckte Bücher erhebliche Vorteile aufweisen können.“ Fazit: Führen Sie lieber wirklich täglich Logbuch, schließlich kann Sie das auch im Schadensfall ganz erheblich entlasten.

Wie verhalte ich mich bei einem technischen Defekt oder verschleißbedingten Ausfällen während des Törns?

Für diesen Fall müssen Sie selbst in das Kleingedruckte Ihres Chartervertrages schauen. Auch hierfür ist es sinnvoll, den Vertrag zum Törn mitzunehmen. Die Regelungen, die hier getroffen werden, weichen nämlich im Detail oft voneinander ab.

Meist können Sie kleinere, insbesondere verschleißbedingte Schäden (defekter Impeller, kleinere Segelreparatur, gerissenes Tauwerk) ohne Rücksprache selbst reparieren lassen und erhalten gegen Vorlage der Quittung dann Ihre Auslage erstattet.

Die Grenze für diese Kleinstreparaturen schwankt jedoch von

Anbieter zu Anbieter erheblich. Häufig werden Summen zwischen 200 und 550 Mark festgelegt, aber auch Grenzen von nur 100 Mark kommen vor.

Bei größeren Schäden müssen Sie zunächst den Vercharterer informieren und das weitere Vorgehen mit ihm abstimmen. Manche Anbieter verlangen die sofortige Benachrichtigung bei allen Schäden. Sinnvoll (und häufig im Vertrag vorgeschrieben) ist es, Beweise zu sichern, um nachzuweisen, dass Sie keine Schuld am Schaden trifft. Beispielsweise sollten Sie ausgebaute Verschleißteile aufheben oder Fotos vor der Reparatur anfertigen.

Ich habe einen kleineren Schaden an der Yacht verursacht, und der Vercharterer behält meine gesamte Kautions ein. Ist das rechtens?

In der Regel muss eine Verhältnismäßigkeit zwischen Schaden und eingehaltener Kautionssumme bestehen. Da Folgeschäden aber oft erst bei der Reparatur zu erkennen sind, behalten viele Verchar-

terer die gesamte Kautions ein und rechnen später ab. Ganz klar geregelt ist dagegen: Gibt es keinen Mangel, muss der Vercharterer sofort die einbehaltene Summe zurückzahlen.

Philip Link