



# Keine Grauzonen mehr

Wer hat vor dem Urlaub schon Zeit und Lust, sich mit den Klauseln des Chartervertrages auseinander zu setzen? Dabei lauert im Kleingedruckten oft Potenzial für einen handfesten Rechtsstreit. Das Unternehmen Yacht-Pool hat jetzt einen kostenlosen Mustervertrag namens „Fairtrag“ entwickelt. Ein Gespräch mit Yacht-Pool-Geschäftsführer Dr. Friedrich Schöchel über die Probleme herkömmlicher Verträge und die Vorteile des „Fairtrages“

Interview: Lina Nagel

**segeln:** Was schätzen Sie: Wie viele verschiedene Charterverträge gibt es zur Zeit allein in Deutschland?

**Schöchel:** Wir haben festgestellt, dass fast jede Agentur und jede Charterfirma ihren eigenen Vertrag hat, wobei untereinander kräftig abgeschrieben wird.

**segeln:** Wo liegen nun die Probleme bei den herkömmlichen Verträgen?

**Schöchel:** Die Probleme sind bei genauerer Betrachtung sehr vielfältig und sie alle aufzuzählen würde sicher den Rahmen sprengen. Deshalb nur beispielhaft eines der gravierenden Probleme: es kommt in der Praxis durchaus vor, dass z.B. der Charterer in Deutschland bei der Agentur einen Vertrag unterschreibt und mit dem Flottenbetreiber vor Ort einen weiteren Vertrag abschließt.

**segeln:** Welches Recht gilt denn dann?

**Schöchel:** Wenn der Charterer nur einen Vertrag bei der deutschen Agentur und keinen weiteren unterschreibt, gilt deutsches Recht. Wenn er aber vor Ort einen anderen Vertrag unterschreibt, dann gilt



Yacht-Pool-Geschäftsführer Dr. Friedrich Schöchel

möglicherweise auf einmal als Gerichtsstand Kroatien oder Griechenland. Das ist aber nur eines der Probleme, dessen sich der Vercharterer nicht bewusst ist, weil er vielfach die Verträge vor Ort gar nicht lesen kann, auch wenn sie in Englisch sind: Denn nicht jeder Skipper ist so perfekt, dass er auch englische Vertragstexte lesen und verstehen kann.

**segeln:** Was haben Sie inhaltlich an den in der Praxis gängigen Verträgen zu bemängeln?

**Schöchel:** Wir haben über hundert Verträge geprüft und festgestellt, dass so gut wie keiner dieser Verträge, schon allein in Hinblick auf die in den EU-Ländern zwingend vorgeschriebenen gesetzlichen Bestimmungen der „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“, fehlerfrei waren.

Das heißt: Agenturen und Flottenbetreiber dürfen in ihre Verträge zwar schreiben,

was sie wollen, aber längst nicht alles hat rechtlich im Ernstfall auch Bestand. Das ist natürlich auch für die Agenturen und die Flottenbetreiber vielfach unbewusst ein Risiko, denn sie wiegen sich in einer gewissen Rechtssicherheit, die tatsächlich nicht gegeben ist.

Zum Teil stehen sehr interessante Klauseln in den Verträgen. Da steht dann zum Beispiel: „Alles was die Versicherung nicht zahlt, muss der Charterer bezahlen.“ Eine solche Klausel widerspricht vollkommen den Bestimmungen der „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“, weil der Kunde überhaupt nicht weiß, was für Versicherungen der Flottenbetreiber abgeschlossen hat und was in diesen Versicherungsbedingungen an Ausschlüssen und Einschränkungen steht.

**segeln:** Versicherungsfragen sind oft der Knackpunkt, wenn Charterer und



**Vercharterer sich streiten?**

**Schöchl:** Ja, mitunter wird im Chartervertrag überhaupt keine Aussage über die Haftpflichtversicherung des Schiffes getroffen oder, wenn doch, dann nicht über die Höhe der Deckungssumme etc. Es kommt deshalb auch durchaus vor, dass der Charterer über den Deckungsumfang der Haftpflichtversicherung gar nichts weiß. Er weiß vielfach nicht, ob sich die Deckung nur auf Personenschäden oder nur auf Sachschäden bezieht. Viele Kunden wissen auch nicht, dass in einigen Ländern die Charterfirmen Haftpflichtversicherungen vereinbaren, bei denen ein Selbstbehalt vereinbart wird, der dann im Zweifel zu Lasten des Charterers geht.

Wir hatten so einen Fall in der Karibik: Das Schiff war zwar haftpflichtversichert, aber nirgendwo stand, dass zwei Prozent der Deckungssumme als Selbstbehalt vereinbart sind. Klingt nicht nach viel, waren in diesem Fall aber lockere 25.000 Euro, die vorerst auf den Charterer zukamen, der tatsächlich einen Haftpflichtschaden verursachte. Es kam zu einer Auseinandersetzung zwischen Charterer und Agentur, denn der Charterer wurde über diese – für ihn ungewöhnliche – Regelung nicht entsprechend informiert. Ein Beratungsproblem der Agentur stand im Raum. Wir haben unter Zuhilfenahme aller Beteiligten einen Kompromiss gefunden. Die Frage, ob der Schaden zu Lasten der Agentur oder des Charterers gegangen wäre, blieb deshalb offen. Einen Rechtsstreit hätte es ansonsten aber mit Sicherheit gegeben.

**segeln: Auf den ersten Blick fällt beim „Charter-Fairtrag“ der Umfang der „Allgemeinen Bedingungen“ auf.**

**Schöchl:** Durch die klaren Formulierungen, welche Rechte und welche Pflichten bei jedem der Beteiligten liegen, wollen wir Streitereien zwischen Charterern, Flottenbetreibern und Agenturen von vornherein minimieren.

Und das hat zur Folge, dass unser Vertrag länger ist als „normale“ Verträge: denn die neutralen Punkte, die wir aus unserer Praxis gelernt haben, sprechen wir in den „Allgemeinen Vertragsbedingungen“ detailliert an, um nicht im Nachhinein über Interpretationen von Nichtgesagtem oder nicht sauber formuliertem Streitereien entstehen zu lassen, die dann mit irgendwelchen Kompromissen und dem Risiko von hohen, aber unnötigen Anwaltskosten auf beiden Seiten enden.

**segeln: Welche Vorteile hat der Charterer durch den „Charter-Fairtrag“ ?**

**Schöchl:** Charterer, Agentur und Flottenbetreiber haben einen Vorteil, weil alle Beteiligten den wortgleichen Vertrag haben. Und damit genügt es, wenn der Vertrag nur einmal bei der Agentur unterschrieben wird. Einen weiteren Vertrag zu unterschreiben ist nicht mehr notwendig: In der Praxis lassen sich verschiedene Charterfirmen - auch aus einer gewissen Unsicherheit heraus - einen weiteren Vertrag unterschreiben, weil sie sicher sein wollen, dass der Kunde bei der Agentur einen Vertrag unterschrieben hat, der mit ihrem eigenen identisch ist.

Wir haben deshalb unseren Vertrag ins Kroatische, ins Englische, Französische und Italienische übersetzt, damit wir überall die das gleiche „wording“ haben.

**„Wir haben über 100 Verträge geprüft. So gut wie keiner von ihnen war fehlerfrei.“**

So kann die Charterfirma beruhigt sein. Sie weiß, was in dem Vertrag steht, in ihrer Sprache.

**segeln: Was steht im Wesentlichen in dem Vertrag?**

**Schöchl:** Zum Beispiel garantieren Vercharterer oder Flottenbetreiber im „Fairtrag“ dem Charterer, dass das Schiff mindestens bis zu einer Million Euro haftpflichtversichert ist, und zwar ohne Selbstbeteiligung, pauschal gegen Personen und Sachschäden. Ein ganz wichtiger Punkt! Auch die Kautionsversicherung ist klar geregelt: Wann dürfen Kautionen einbehalten werden und wann nicht? Das ist oft eine Grauzone, die klar geregelt sein soll. So wurden z.B. von manchen Charterfirmen auch Kautionen für die Haftpflichtschäden einbehalten, was in Deutschland nicht üblich ist, im Ausland aber durchaus vorkommt und in den Verträgen meist nicht klar geregelt ist. In unserem Vertrag ist das Thema Kautions sehr klar geregelt, insbesondere, dass die hinterlegte Kautions nicht für Haftpflichtschäden gilt.

**segeln: Wie viele Agenturen sind schon dabei?**

**Schöchl:** Jetzt aus dem Kopf gesagt: In Deutschland sind wir irgendwo bei 25 bis 30, und es sind hierarchisch die Top-Agenturen, und bei den externen Charterfirmen haben wir so circa 50.

**segeln: Wie reagieren die Charterunternehmen?**

**Schöchl:** Die Zustimmung ist dort am größten, wo wir selber gut informieren und die entsprechende Aufklärung bieten konnten. Und wo wir den Charterfirmen und Agenturen klar darlegen konnten, dass der Vertrag auch für sie von Vorteil ist, weil Punkte, die vielfach nicht klar geregelt und in der Praxis Ursache für Streit und Auseinandersetzungen waren, nun klar geregelt werden.

Das hat z.B. die kroatischen Vercharterer sehr überzeugt: In diesem Land ist die Zustimmung am größten, obwohl wir es für den schwierigsten Markt gehalten haben. Wir sind mit unserer Niederlassung seit 15 Jahren dort vertreten und wissen deshalb, wovon wir reden. Bei den anderen, die weit verstreut sind, da müssen uns auch hin und wieder die Agenturen in unserer Aufklärungsarbeit unterstützen.

Aus unserer langjährigen Praxis sind wir sicher, dass unser „Fairtrag“ sehr ausgewogen ist. Wir haben bisher in unseren Beispielen von dem Korrekturbedarf der Rechte des Skippers beziehungsweise der zwingenden rechtlichen Vorschriften gesprochen. Es würde aber dem Worte „fair“ widersprechen, wenn daraus abgeleitet werden würde: „Alle Rechte nur dem Skipper“. Denn objektiv ist es eben eine Tatsache, dass die Yachten, die heutzutage gechartert werden, immer größer und teurer werden und damit auch die Verantwortung des Skippers steigt, dem so ein Vermögenswert anvertraut wird.

**segeln: Was sollte der Charterer tun, wenn ein Charterunternehmen den „Fairtrag“ nicht anbietet?**

**Schöchl:** Der Charterer sollte sich die Argumente anhören, warum die Charterfirma diesen Vertrag nicht anbietet. Sie wird ihm vielleicht sagen, dass sie selbst einen viel besseren hat und es bleibt dann dem Kunden überlassen, ob er nicht besser den „schlechteren“ von Yacht-Pool wählt (lacht). ⚓

Auf [www.segelnmagazin.de](http://www.segelnmagazin.de) können Sie den Fairtrag herunterladen.