

MEGAYACHTEN

Wassersporttagung des GDV

07.-09.02.2001

Bremen-Vegesack

Dipl.-Ing. Holger Flindt

WÜBA, Niederlassung Hamburg

Inhalt:

- 1. Allgemeines**
- 2. Versicherung von Megayachten**
- 3. Sicherheitsstandards / Klassifikation**
- 4. Reeder / Eigner und Besatzung**
- 5. Schäden / Reparaturkosten**
- 6. Zusammenfassung**

1. Allgemeines

Unter Megayachten verstehen wir aus Versicherersicht, Großyachten deren Versicherungssumme DM 10 Mio. übersteigen. Die eigentliche Begriffsdefinition von Mega, DM 1 Mio, ist heute eher als „normale“ Standardyacht zu sehen, da diese Größenkategorie längst zum Bereich der Serienschiffe mit großer Fertigungsstückzahl gehört.

Bei Megayachten handelt es sich überwiegend um sehr exklusiv ausgestattete Großyachten, deren Länge zum Teil bis weit über hundert Meter reicht. Bei einer kürzlich veröffentlichten Vorstellung der Top 100, der größten Motoryachten, erreicht die Größte ihrer Gattung immerhin eine Länge von 147 m. Die kleinste Yacht war hier „nur noch“ 54 m lang.

Megayachten zeichnen sich nicht nur durch ihre Größe und exklusive Ausstattung aus. Der technische Ausrüstungsstandard ist sehr hoch und übertrifft nicht selten den der Seeberufsschiffahrt. Zur Zeit sind ca. 6.000 Megayachten in Fahrt und es werden ca. 350 – 400 jährlich neu gebaut, bzw. Ex-Berufsschiffe umgebaut. Von einer Übersättigung des Marktes ist zur Zeit nichts zu spüren, im Gegenteil, die Branche boomt.

Bei den Besatzungen handelt es sich in der Regel um fest angestellte Seeleute, die zum Teil aus der gewerblichen Seefahrt stammen.

Die Nutzung der Yachten ist unterschiedlich. Einige werden rein privat genutzt und andere stehen dem Chartermarkt zur Verfügung. Hier wird dann unterschieden, ob die Yachten mit oder ohne Besatzung, oder nur nautisch/technischem Personal gechartert werden.

Die Yachten sind überwiegend in den Schönwetterzonen zu finden und operieren häufig in weltweiter Fahrt.

2. Versicherung von Megayachten

Als einer der größten Wassersportversicherer in Deutschland beschäftigen wir uns unter anderem auch mit der Versicherung von Megayachten. Überwiegend beteiligen wir uns an der Kaskodeckung dieser Objekte. Die Versicherung erfolgt in der Regel nach Standard-Yachtkaskobedingungen mit geschriebenen Bedingungen. Die Maschinenanlage ist üblicherweise im vollen Deckungsumfang integriert. Ein anderes häufig anzutreffendes Deckungskonzept sind die ADS mit den DTV-Kaskoklauseln, die hier in diesem Kreis hinreichend bekannt sein dürften.

Eigner-/Reedereiseitig ist oft eine Police gewünscht, die möglichst umfassend ist. Sie soll Kaskodeckung, Interesse, P&I / Haftpflichtdeckung, LOH und Unfall- und Krankenversicherung der Besatzung beinhalten. Hier sind die Versicherungsmakler gefragt, das gewünschte Deckungskonzept zusammen zustellen und den Bedürfnissen des Kunden anzupassen.

Aus der Sicht des Kaskoversicherers ist zu bemerken, dass die Risikobewertung und damit die Prämienfindung sich als sehr schwierig darstellen kann, da sie von vielen Variablen abhängt.

Von wesentlicher Bedeutung sind hier Alter und Typ des Schiffes, die Art und Weise der Nutzung und das Fahrtgebiet. Die Bewertung/Besichtigung einer Yacht durch einen Sachverständigen sollte insbesondere bei älteren Schiffen oder Umbauten von Ex-Seeberufsschiffen in jedem Fall vorgenommen werden. Der technische Standard auf den luxuriösen Spielzeugen unserer Kunden ist in vielen Fällen sehr hoch. Dennoch sind in diversen Bereichen, wie z.B. der Elektrik, sicherheitsrelevanten Anlagen oder Ausrüstung, Mängel vorhanden. Auch die Professionalität der Besatzung spielt bei der Risikobewertung eine Rolle.

Versicherungsnehmer und Makler müssen sich vor Augen halten, dass es sich bei Megayachten um ausgewachsene Seeschiffe handelt, die auch dementsprechend behandelt werden. Leider ist weder bei den Flaggenstaaten, noch bei den Klassifikationsgesellschaften dafür gesorgt, dass der Sicherheitsstandard auf allen Yachten (größer 24 m) auf einem kontrollierten Niveau gehalten wird. Erst bei gewerbsmäßiger Nutzung ist eine gewisse Kontrolle gegeben. Der Versicherer ist hier in vielen Fällen selbst gefordert, die Initiative zu ergreifen. In einem stark expandierenden Marktsegment wie diesem, ist noch viel Entwicklungsarbeit zu leisten. Wie im folgenden gezeigt wird, sind Megayachten ein äußerst sensibler Bereich. Dies gilt sowohl bei der Antragsannahme, Vertragsabschluss, als auch bei der Schadenabwicklung. Sowohl das empfindliche Klientel, als auch vergleichsweise sehr hohe Reparaturkosten bei Schadenfällen machen Megayachten versicherungstechnisch zu einem schwierigen Geschäftsfeld, das sich mit dem Wassersportstandardgeschäft in keiner Weise vergleichen läßt. Es erfordert qualifizierte Underwriter und Schadensachbearbeiter, die sich in diesem Bereich zu Hause fühlen. In unserem Hause werden die Sachbearbeiter der entsprechenden Abteilungen von drei Experten unterstützt, die auch Übernahmebesichtigungen durchführen oder die Schadenaufnahme und Bearbeitung vor Ort begleiten. Unverständlicherweise ist das Prämienniveau der Megayachten auf einem Level angelangt, das als nicht ausreichend und nicht riskogerecht bewertet werden muss. Auch die Höhe der Franchisen sind bei vielen Yachten schlichtweg unterdimensioniert. Die Zeichnungsmaßstäbe sind diesbezüglich überarbeitungswürdig. Die Versicherer müssen hier Stärke zeigen, um in Deutschland wieder auf ein auskömmliches Prämienniveau zurückzukehren.

Zu den Bedingungen ist zu bemerken, dass diese sehr stark differieren. In den meisten Fällen sind die maschinellen Einrichtungen in die Deckung voll integriert. Die einzelnen Bedingungswerke sind gewöhnliche Wassersportbedingungen, oder zum Teil aus der Berufsschiffahrt abgeleitet. Teilweise werden auch die ADS zugrunde gelegt. Die Aufsplittung von Kasko und Interessendeckung ist in diesem Zusammenhang nicht selten.

3. Sicherheitsstandards / Klassifikation

Die Sicherheit auf Yachten obliegt in erster Linie dem Betreiber. Erst bei gewerblicher Nutzung macht der jeweilige Flaggenstaat Auflagen, die der Reeder in Form von Zertifikaten nachweisen muss. Die Bestimmungen können hier sehr unterschiedlich sein. Die britischen Kanalinseln z.B. schreiben bei Yachten, die länger als 24 m und für weniger als 12 Passagiere ausgelegt sind, keine Klasse einer Klassifikationsgesellschaft vor. Hier genügt ein Zertifikat der MCA (Maritime and Coastguard Agency). Die Gesellschaft übernimmt ähnliche Aufgaben und Funktionen wie die Klasse und die Seeberufsgenossenschaft in Personalunion.

Jede Yacht, die zu reinen privaten Zwecken genutzt wird, unterliegt keiner sicherheitstechnischen Kontrolle des Flaggenstaates. Die Einschaltung einer Klassifikationsgesellschaft ist in diesem Fall ausschließlich vom Eigner abhängig und dieser legt auch fest, in welchem Umfang, bzw. welche Bereiche der Yacht klassifiziert werden sollen. Weiterhin sind keine Vorschriften, die die Sicherheit der Yacht betreffen nach SOLAS (Safety of life at sea) bindend zugrunde gelegt.

Seitens der Klassifikationsgesellschaften werden in der letzten Zeit Schritte unternommen, Konzepte zu entwickeln, die auf Megayachten zugeschnitten sind und somit vom Klientel angenommen werden. Bisher wurden, sofern diese Yachten unter Aufsicht einer Klasse gebaut wurden, die Bauvorschriften von vergleichbaren Seeberufsschiffen zugrunde gelegt. Hier war häufig der Konflikt mit dem Eigner vorprogrammiert.

Es ist sicher vorstellbar, dass niemand auf seiner Superluxusyacht Leuchtstreifen auf dem Fußboden oder auf jedem Deck eine Musterrolle und Generalplan an den Wänden hängen haben möchte. Dieses wären sicher nur kleinere Übel, aber bei der Verwendung von Baumaterialien, Raumaufteilung und ähnlichem, problematisiert sich die Lage zuweilen schon. Es ist dementsprechend auch kein Wunder, wenn sich die Eignerschaft nach entsprechenden Schlupflöchern umsieht. Aus Versicherersicht ist es anzustreben, ein kontrolliertes Sicherheitskonzept bei der Gattung Megayachten zu installieren, das sowohl die Eignerschaft, die Interessen des Flaggenstaates, als auch die Versicherer zufrieden stellt. Es sollten technisch zu vertretende Kompromisse gefunden werden, die beide Seiten zufriedenstellen.

Die Klassifikationsgesellschaften bewegen sich in die richtige Richtung. Die Zusammenarbeit mit diesen Gesellschaften sollte von den Versicherern mehr gefördert werden, auch unter Einbeziehung der Erfahrungen von freien Sachverständigen oder des VHT (hervorgegangen aus VHA/VBS).

4. Reeder / Eigner und Besatzung

Die Eigner von Megayachten stellen ein höchst empfindliches Klientel dar. Die Schiffe sind sehr häufig wichtige Statussymbole und werden neben den eigenen Urlaubsreisen, in vielen Fällen für Geschäftspartner als Unterbringung bei Verhandlungen oder ähnliches genutzt. Die eingesetzte Besatzung spielt hierbei eine wichtige Rolle. Die Fähigkeiten des Bedienungspersonal sind für den Versicherer von untergeordneter Interesse. Im Gegensatz hierzu spielt die nautische und technische Schiffsführung für den Versicherer eine enorm wichtige Rolle und wird in einigen Policen sogar festgeschrieben. Das heißt, der Eigner / Reeder muss dem Versicherer anzeigen, wer mit welchen Qualifikationen mit der Schiffsführung betraut ist. Die Problematik der Schiffsführung ergibt sich aus der Tatsache, dass früher die Yachten wesentlich kleiner und der technische Anspruch an die Besatzungen geringer war. Viele Skipper mussten ihre Qualifikationen den größer werdenden Schiffen und Aufgaben anpassen. Nicht alle Besatzungen stammen aus der Berufsschiffahrt, so dass viel Wissen nur selbst angeeignet wurde. Es kann als zweifelhaft angesehen werden, ob alle nautischen und technischen Offiziere mit entsprechenden Patenten ihren Dienst verrichten.

Die entsprechende Qualifikation allein genügt aber nicht. Der Erfahrungsschatz, mit anderen Worten der maritime Lebenslauf, sind von entscheidender Bedeutung. Auch wenn der jeweilige Offizier aus der Berufsschiffahrt stammt, ist das nicht der Nachweis seiner Fähigkeiten. Nicht jeder, der als nautischer Offizier den Umgang mit Frachtschiffen gewohnt ist, kann z.B. auch mit größeren Segelyachten fachgerecht umgehen.

Es bleibt also festzuhalten, dass der Versicherer oder Makler bei der Risikobewertung auch die Besatzung mit einbeziehen sollte.

5. Schäden / Reparaturkosten

Bei Schäden auf Megayachten ist ein sehr deutlicher Unterschied zur Berufsschiffahrt festzustellen. Die Reparaturkosten weichen wesentlich von denen auf beispielsweise Fracht- oder Passagierschiffen ab. Leichte Kollisionen beim Festmachen führen z.B. zu aufwendigeren Außenhautarbeiten, da die Oberflächenbeschaffenheit im Yachtstandard um ein vielfaches höher zu bewerten ist. Gleiches gilt sehr häufig auch für den Innenausbau.

In Zahlen bedeutet das, dass ein Quadratmeter Innenausbau auf einer Luxusyacht zwischen 15 und 25 TDM kostet.

Aufgrund des sehr hohen Auslastungsgrad der Großyachtwerften liegt das Lohnstundenniveau sehr weit oben. Die Werften haben es nicht nötig, sich auf einen harten Preiskampf einzulassen. Die Gewinnanteile sind dementsprechend hoch. Zur Zeit herrscht im Megayachtbereich ein Defizit an Baukapazität. Das führt nicht nur zu hohen Neubaukosten, sondern auch zu einer ungewöhnlichen Wertstabilität der Objekte. Gleiches gilt für das Niveau der Charraten und damit zu sehr hohen Nutzungsverlusten, die vom Versicherer bei Kollisionsfällen zu tragen sind. Merkantile Minderwerte, die in der Berufsschiffahrt eigentlich so gut wie unbekannt sind, spielen bei Megayachten für den Ersatz an Dritte ebenfalls eine wesentliche Rolle. Das Niveau verhält sich hier wie die übrigen Kosten und ist somit ebenfalls sehr hoch.

Die Havarieeintrittswahrscheinlichkeit ist bei Megayachten vom Prinzip her nicht so hoch wie bei Seeberufsschiffen, da die Einsatzzeiten wesentlich geringer sind und die Schiffe in der Regel in begünstigten Klimazonen unterwegs sind und Schwerwetterschäden eher zur Seltenheit gehören. Die aber weit höheren Reparaturkosten bei vergleichbaren Havarieereignissen machen Megayachten zu einer Risikogruppe, die bei einer Prämien / Schadenbewertung schlechter abschneiden als Berufsschiffe. In der Praxis wird diesem Umstand allerdings kaum Rechnung getragen.

Versichererseitig ist es erforderlich, stärker präventiv tätig zu werden, d.h. Werttaxierung und Altschadenabgrenzung durch Übernahmebesichtigung und risikogerechte Prämiengestaltung, mit angepaßten Franchisen auf dem Markt durchzusetzen. Weiter ist es erforderlich größere Schadenfälle vor Ort und in der Bearbeitung aktiv zu begleiten.

6. Zusammenfassung

Unter bestimmten Voraussetzungen können Megayachten versichert werden und versicherungstechnisch Ertrag erwirtschaften. Grundvoraussetzung ist hierfür ein gesundes Prämienniveau, wie es zur Zeit weder auf dem deutschen, noch auf dem internationalen Markt existent ist. Die Versicherer müssen sich bei der Risikoprüfung wesentlich aktiver zeigen. Übernahmebesichtigungen sollten durchgeführt werden, um den technischen Zustand des Schiffes aufzunehmen und sich Klarheit über die Professionalität der Besatzung zu überzeugen. Der realistische Zeitwert des Objektes kann auch nur im Rahmen einer solchen Besichtigung festgestellt werden. Von sogenannten Neuwertpolicen ist abzuraten. Es sollte dem Versicherungsnehmer „nicht nahe gelegt“ werden die Yacht, bei nicht rentablen Veräußerungsmöglichkeiten, einem Totalverlust zuzuführen. Viele Fachmakler

übernehmen die Schadenbearbeitung im Auftrag der Versicherer. In größeren Schadenfällen ist die Begleitung der Bearbeitung durch einen versierten Sachbearbeiter des Versicherers erforderlich. Die Bearbeitung sollte nur in sehr enger Zusammenarbeit mit dem führenden Versicherer stattfinden, um sich so rechtzeitig über die gemeinsamen Ziele abzustimmen. Wie überall in der Versicherungswirtschaft ist für ein Spartensegment, dass mit einem positiven Ertragsergebnis abschließen soll, ein gesunder Bestand mit entsprechendem Volumen erforderlich, um auch, neben den Standardschäden, einige Großschäden verkraften zu können. Nur in der Gemeinschaft können die Versicherer hier zu einem Prämienniveau zurückkehren, in dem sich langfristig Ertrag erwirtschaften lässt.