

GDV Wassersporttagung  
vom 10. bis 12. November 2004

**Der Charterer - das unbekannte Risiko (anhand ausgewählter Schäden)**

Stefan Zucker/Torsten Goericke

Zucker & Partner, Hamburg

**Der Charterer-**  
**das unbekannte Risiko**

Inhalt

1. Charter / Allgemein	23
2. Bareboat Charter	25
2.1 Der Charterer	25
2.2 Typische Yachten	26
2.3 Die Charter	27
2.4 Ausbildung und Erfahrung eines Charterskippers	27
2.5 Typische Schäden / Risiken	28
2.6 Risiko Charterbais	30
2.7 Zustand der Charterschiffe	31
2.8 Charterregatten	32
2.9 Fazit Bareboatcharter	33
3. Kojencharter	33
4. Flottillencharter	34
5. Charter und Skipper	35
6. Charter-Trends und Entwicklungen	35
7. Zusammenfassung	36



## 1.0 Chartern / Allgemein

Unter Chartern versteht man in der Wassersportbranche im Allgemeinen das Mieten eines Wassersportfahrzeuges zu Freizeitzwecken. Im Lexikon findet man unter **Charta:**

lateinisch »Pergament«, »Urkunde«, die  
einen Vertrag über die Beschaffung von Transportraum schließt

Den Beginn der Transportraumvermietung, also des Charterns, findet man in den Anfängen der 60er Jahre.

In Deutschland entwickelte sich der Wassersport mehr und mehr zum Volkssport und die Nachfrage nach „Leihyachten“ stieg. Zunächst verstand man unter Yachtcharter den „Verleih“ privater Segelyachten an Freunde oder Bekannte gegen ein gewisses Entgelt zur eigenen Kostendeckung. Erst nach einiger Zeit bildeten sich erste kleingewerbliche Firmen, die eigene Yachten vercharterten.

Aus einigen dieser kleingewerblichen Firmen sind heute zum Teil weltweit operierende Unternehmen geworden, in Deutschland teilweise organisiert unter dem Dach der Vereinigung Deutscher Yacht-Charter Unternehmen e.V. (VDC). Firmen wie Sunsail oder Moorings zählen im Bereich des Bareboatcharterns (Kapitel 2) zu den Größten. In ihrem Angebot befinden sich bis zu 1000 Yachten verteilt, in 40 Segelrevieren in weltweit über 20 Ländern (Angaben Sunsail). Die Gesamtgröße des weltweiten und auch des deutschen Chartermarktes ist nur ungenau in Zahlen zu fassen. Dies liegt zum einen an der bis jetzt fehlenden weltweiten Organisation (es gibt Bestrebungen des VDC, einen europaweiten Verband zu gründen („European Board of Yacht Association“). Zum anderen beruht diese Schwierigkeit aber auch auf der Vielzahl kleiner und nicht erfassbarer Vercharterunternehmen. Auch heute noch verchartern viele Eigner ihre Yachten in kleinen, teilselbstständigen Tätigkeiten, um einen Teil Ihrer Kosten decken zu können.



Bavaria 32

Ebenso enorm wie die Entwicklung der Charterunternehmen verlaufen ist, haben sich auch die zur Charter angebotenen Yachten verändert. Nicht nur, dass die Produktpalette der Serienhersteller sich durch spezielle Charterversionen ihrer einzelnen Typen dem wachsenden Chartermarkt angepasst hat.



Auch die Größe der Yachten, ihre Ausstattung und das Angebot an Komfort und Luxus steigt ständig. So wie man bei der Firma Sunsail eine 32 Fuß Bavaria, ca. 10 Meter, für eine Woche in Kroatien für 1.200 € chartern kann, so bietet die Firma MIRABELLA YACHTS LTD exklusive Yachten von 40 Metern bis 75 (!) Metern Länge an. Die Charrate der Größten, der Mirabella V, Anfang diesen Jahres vom Stapel gelaufen, beträgt 250.000 US-\$ per Woche, die Baukosten der Mirabella V schätzt man auf über 50 Mio US-\$.



Mirabella V

Gechartert wird meist in den vier üblichen Charterformen.

- a) Beim so genannten **Bareboat Chartern**, der häufigsten und hier auch in den Vordergrund gestellten Möglichkeit des Charterns, (Kapitel 2) werden Yachten ohne Crew und Schiffsführer an Selbstfahrer ausgeliehen.
- b) Bei hochwertigeren und größeren Yachten wird meist **mit Skipper** (Kapitel 3), oft auch **mit größerer Crew**, verchartert.
- c) Als so genannter **Kojencharterer** (Kapitel 4) mietet man einen Platz auf einer Yacht, die für gewöhnlich mit Skipper besetzt ist und mit mehreren Chartergästen auf Törn geht.
- d) Bei einer Charter innerhalb eines **Flottillentörns** wird eine Gruppe von mehreren Yachten zusammengestellt. Angeführt von einem „Mutterschiff“, welches mit Skipper und zum Teil erfahrener Crew besetzt ist, segelt diese Flotte Tagestörns, wobei bei einigen Vercharterern die Yachten innerhalb der Gruppe sogar vom Führerscheinzwang befreit sein können. (Kapitel 5)



Charter Reviere Weltweit

Verchartert wird mittlerweile auf der ganzen Welt. Zählten bis vor einigen Jahren, laut einer Umfrage der Zeitschrift YACHT aus 2002, noch die Ostsee und die Balearen zu den bevorzugten Revieren der Deutschen Charterer, werden heute in ganz Europa, auf den Kanarischen Inseln, in Nordamerika und natürlich in der Karibik sowie vereinzelt in der Südsee, auf den Seychellen und in Thailand meist Segelyachten aber auch Motoryachten verchartert.

Europas Segelreviere sind mittlerweile durch Charterunternehmen weitgehend erschlossen. In der Auswahl der Charterreviere setzen die Vercharterer vor allem auf moderate Wetterbedingungen und eine intakte Infrastruktur.



In den letzten zwei Jahren hat sich, innerhalb Europas, Kroatien stark entwickelt. Dass es sich hierbei um einen neuen Trend handelt, kann man aber ausschließen, da Kroatien aus bekannten Gründen lange Zeit vom Angebot an Charterreisen ausgeklammert wurde.

Charterreisen in exotische Gebiete, wie zum Beispiel das nördliche Skandinavien oder die Küste von Südafrika, werden ebenfalls angeboten, jedoch meist als Kojencharter unter professioneller Schiffsführung.

## 2.0 Bareboat Charter

Seit sich der Wassersport, speziell das Segeln, in Deutschland zu einer Trendsportart entwickelt hat, boomt auch der Chartermarkt, speziell der Bareboat Charter Bereich für Segelyachten.

Egal ob in Neustadt, Palma de Mallorca oder in der Karibik gechartert wird, hier durch mehr oder weniger erfahrene Freizeitskipper, die für gewöhnlich ausgebildet nach den Richtlinien der nationalen Segelverbände und zumindest ausgestattet mit einem gültigen Sportbootführerschein See oder vergleichbarem Führerschein, mit Familie oder Freunden das Schiff selbst führen und ihren Törn in eigener Regie und Verantwortung durchführen.

Risiken in dieser Form des Charterns sind schnell zu finden. Das Hauptaugenmerk sollte auf Ausbildung und Erfahrung der Charterskipper sowie auf die Nutzungsdauer, den Zustand und die Veränderung der Charteryachten gelegt werden.

## 2.1 Der Charterer

Gechartert wird heute von einer immer breiter werdenden Schicht. Wie erwähnt, wird der Wassersport mehr und mehr zum Trend und so vergrößert sich auch die Schar der „Charter-Fans“. Gechartert wird vom erfahrenen Skipper, der oft selbst ein Schiff besitzt, jedoch gerne größere Schiffe führt und auch andere Reviere ohne große Überführungen der eigenen Yacht kennen lernen will. Aber auch der unerfahrene Skipper chartert gern, den nötigen Führerschein im Segelclub erworben, das Theoriewissen im Abendkurs an der Volkshochschule angeeignet und die Praxis auf Nord- und Ostsee auf der Yacht eines Freundes und der eigenen Segeljolle erworben.

Sollte man auf die Entwicklung des typischen Charterers genauer eingehen müssen, so ist sicher nur die vergrößerte Anzahl und Vielfalt und die dadurch bedingt größere Anzahl an unerfahrenen Skippern unter den Charterern zu benennen.

Für gewöhnlich kommt der Charterer mit einer hohen Erwartungshaltung an den Wassersporturlaub an Bord. Diese Erwartungshaltung führt in Einzelfällen zu erhöhter Risikobereitschaft hinsichtlich der Routenauswahl und dem Auslaufen trotz ungeeigneten Wetters.

Bei der Betrachtung der Charter lassen sich deutlichere Trends erkennen. Mehr als die Hälfte von der Zeitschrift Yacht während einer Umfrage im Jahr 2003 befragten Charterer gab an, immer



kürzere Reisen zu bevorzugen. So charterten ca. 50 % im Jahr 2003 nur noch für eine Woche, dafür aber mehrmals im Jahr. Der lange Zeit als klassisch geltende Zweiwochen-Sommertörn ist für viele Charterer Vergangenheit, nur noch ein Drittel können oder wollen sich soviel Zeit für ein Revier nehmen.

Für die Vercharterer bedeutet dies mehr Kunden bei gleichem Umsatz, mehr Schiffsübernahmen und mehr Personalbedarf.

Für die Qualität und Sicherheit der Charteryachten bedeutet dies eine höhere Fehlerquelle bei der Sicherheitseinschätzung durch eine annähernde Verdopplung der Übernahmen. Aber nicht nur der Zeitraum der Charter hat sich verkürzt, auch die während des Charters zurückgelegten Strecken sind kleiner geworden. Mehr als die Hälfte der an der genannten Umfrage beteiligten Charterer gab an, nicht mehr als 20 – 30 Seemeilen pro Tag zurückzulegen. Mit einem 45-Füßer sind das gerade mal vier bis fünf Stunden pro Tag.

## 2.2 Typische Yachten

Seitdem die Größe des Chartermarktes beständig zunimmt und die Nachfrage nach Charter-Schiffen steigt, entwickeln fast alle Serienyachtersteller ständig neue Charterversionen ihrer Schiffe. Diese speziellen Charterversionen unterscheiden sich von Serienyachten meist nur im Innenausbau. Auf der so genannten Eigneryacht findet man im Vor- oder Achterschiff eine großzügige Eignerzimmer. Dieser Raum ist bei Charteryachten meist für zwei Kabinen mit je zwei Schlafplätzen genutzt. Zum Teil werden Charteryachten auch mit kleinerer Segelfläche, also mit kürzerem Rigg und vereinfachten Reffsystemen ausgerüstet. Die Palette der gängigen Charteryachten reicht von 25 bis 55 Fuß, also von ca. 8 bis zu über 16 Meter Schiffslänge.

Der Anspruch der Charterer an die Auswahl der Yachten wächst. Bei der Frage nach den Kriterien, die ein Charterschiff erfüllen muss, liegen das Platzangebot im Cockpit und das Platzangebot in den Kabinen an Platz eins und drei, also ein deutlicher Trend zu immer größer werdenden Yachten.

Bereits über 34 % der Charterer bevorzugten in 2003 Yachten zwischen 40 und 45 Fuß und immerhin schon ca. 12 % chartern Yachten über 45 Fuß Länge. Dass einzelne Werften bereits Charterversionen über 50 Fuß anbieten, zeigt den Trend zur größeren Yacht.

Mit dem Trend zu mehr Größe steigt auch der Wert der vercharterten Yachten. Kostet eine Bavaria 32 (etwa 10 Meter) noch ca. EUR 70.000,00 steigt der Preis bei der nur ca. 4 Meter längeren Bavaria 44 schon auf ca. EUR 200.000,00.

So wie die Abmessungen der Yachten wachsen, entwickelt sich auch das Verlangen nach Komfort deutlich nach oben. Zweiflammiger Gaskocher und 12 V Kühlbox werden durch Herd- / Backofen-Kombinationen und Kühlmöglichkeiten mit Eismaschine abgelöst. Die Durchlüftung mit offenen Fenstern weicht Klimaanlage und auch die Navigationstechnik wird mehr und mehr den hohen Ansprüchen der Charterer angepasst. So steigt der Wert von Charteryachten beständig



und auch die Anfälligkeit und das Schadenrisiko steigen mit der komplexeren und meist komplizierteren technischen Ausstattung.

Betrachtet man die Entwicklung und die Sicherheit von Charteryachten, sollte man auch ein allgemeines Kriterium der Yachtentwicklung nicht aus den Augen lassen. In allen Bereichen des Segelsports sind die Ansprüche an die Segelleistungen einer Yacht gestiegen. Neben dem Platzangebot in Cockpit und Kabine liegt der Wunsch nach guten Segelleistungen an Platz zwei in der Hitliste der Auswahlkriterien der Charterer. Doch welchen Einfluss hat dieser Trend auf die Seetüchtigkeit? Der Zeitgeist bestimmt die Form und damit auch bisweilen die Funktion in hohem Maße. Die überwiegende Menge der konventionellen Fahrtenyachten aus den bekannten Serienwerften folgt dem allgemeinen Geschmack, und der wird durch die Schiffe geprägt oder zumindest beeinflusst die „um Silber kämpfen“. So steht bei den Charterern das Image des Schiffes immerhin noch unter den „Top-Ten“ der Auswahlkriterien. Bei üblichen Charterschiffen kann man sicherlich nicht von Übertakelung oder Verschiebung der Verhältniszahl Segelfläche / Ballast sprechen, doch sollte bezugnehmend auf Sicherheit und Schadenrisiko der Trend zu mehr Sportlichkeit auch in der Charterbranche berücksichtigt werden.

### **2.3 Die Vercharterung**

Verchartert wird meist durch die Charteragenturen. Diese bieten ihre Produkte, also Yachten der Charterbasen oder privater Eigner, auf Messen, Katalogen oder im Internet und Zeitungen an. Charterbasen können hierbei auch unabhängig von der Charteragentur bleiben, es wird dann lediglich eine Partnerschaft betrieben.

Die Charteryacht gehört sehr oft einem privaten Eigner, der diese auf Provisionsbasis verchartert. Die Yacht wird von der Charterbasis gewartet und gepflegt. Auch spezielle Kauf-Charter-Modelle führen private Eigneryachten zunächst in die Charter. Große Unternehmen wie Moorings oder Sunsail besitzen aber meist eigene Flotten.

### **2.4 Ausbildung und Erfahrung eines Charterskippers**

In fast allen Revieren müssen Charterer den amtlich vorgeschriebenen Sportbootführerschein See oder einen vergleichbaren Führerschein anderer Nationalität vorweisen können. Die Vercharterer verlangen häufig aber zusätzlich den BR-Schein oder den Sportküstenschifferschein des DSV. Es gibt jedoch Reviere, in denen kein Führerschein vorgeschrieben ist, beispielsweise Teile der Karibik, Frankreich, Thailand oder die Seychellen. Manche Charteranbieter verlangen für Törns dort nur Seemeilennachweise oder die schriftliche Zusicherung, dass der Skipper über ausreichende Segelerfahrung verfügt. Theoretisch geht es in diesen Revieren also auch ohne Schein.

Erscheint die Vercharterung einer Yacht ohne Führerschein riskant, so bleibt aber auch das Verchartern mit amtlichem Befähigungsnachweis nicht ohne Risiken. Die Diskussion über Befähigungsnachweise, Ausbildung und nachweisbare Erfahrungen im Yachtsport ist alt, jedoch für die Betrachtung der Risiken im Chartermarkt unerlässlich.



Der von üblicherweise allen Charterunternehmen geforderte und amtliche (!) Sportbootführerschein-See kann ab dem sechzehnten Lebensjahr erworben werden. Die prüfungsrelevanten Themen für den theoretischen Prüfungsteil werden im Rahmen von Schulungskursen der Vereine des DSV sowie durch anerkannte Segelschulen angeboten. Zum Erwerb des amtlichen Sportbootführerschein-See sind für den praktischen Prüfungsteil Erfahrungen mit Yachten mit Antriebsmaschine über 5 PS erforderlich. Eben hier beginnt die Grauzone. Das Wissen, welches sich ein Prüfling für den Erwerb des Sportbootführerschein-See aneignen muss, ist nicht in allen Belangen mit dem Wissen und der Erfahrung, die man haben sollte, um in der Praxis zurechtzukommen, gleichzusetzen.

So hat es der Vercharterer dann, obwohl durch staatlich anerkannte Befähigungsnachweise ausgewiesen, nicht selten mit einem Segler zu tun, dessen Fähigkeiten und Erfahrungen gar nicht oder nur schwer einschätzbar sind und unter Umständen schon Jahre zurückliegen. Nach Erfahrungen des VDC ist die so genannte Seemannschaft bei den Charterern immer weniger vorhanden und so soll es in der letzten Zeit zu immer mehr Schäden durch Unerfahrenheit gekommen sein.

## 2.5 Typische Schäden / Risiken

Häufig entstehen Schäden schon beim Start der Reise, beim Ablegen. Die Zeit der Charterer ist knapp, die Einweisung des Vercharterers nahm einiges an Zeit in Anspruch und am ersten Tag soll noch eine kleine Etappe geschafft werden. So findet sich der von Anreise und knapp gefasster Einweisung oft gestresste Charterskipper am Steuer einer ihm fremden Yacht wieder und soll diese, möglichst elegant und unter den kritischen Blicken seiner Mitreisenden,



aus einem ihm wiederum fremden Hafen manövrieren - eine Stress-Situation der nicht jeder „Urlaubskapitän“ gewachsen ist und die erste Kollision ist schnell geschehen. Diese Schäden laufen jedoch meist glimpflich ab und übersteigen die Selbstbeteiligung nur selten. Jedoch ist zu berücksichtigen, das Charteryachten nach einer größeren Beschädigung stets schnell wieder fahrtüchtig hergerichtet werden müssen. Mehrere kleine Schäden, provisorisch repariert, können sich ebenfalls zu größeren Folgeschäden entwickeln.

Nicht nur die Aufregung auf dem neuen Schiff beeinflusst den Charterkapitän. Die Charterreise ist für jeden an Bord Urlaubszeit und da spielt auch Alkohol eine große Rolle für Unterhaltung und Entspannung. Der so genannte „Männertörn“ ist ein Klassiker der Charterer und nicht von ungefähr hat der Hamburger Bau- und Umweltsenator kürzlich in einer Rede vor dem Bundesrat die Herabsetzung der Promillegrenze im Schiffsverkehr auf 0,0 Promille gefordert und damit eine größere politische Diskussion ausgelöst.

Ist das Ablegemanöver geschafft und der Hafen unfallfrei verlassen, zeigt sich die nächste Situation, in der die Fähigkeiten des Charterers nur schwer einzuschätzen sind - die Revierkenntnis.







Strandung eines Hochsee Katamarans

Oft kennen die Charterer die reviertypischen Wetter- und Strömungsbedingungen nicht oder nur unzureichend. Der in Norddeutschland als Indikator für bestes Segelwetter angesehene, strahlend blaue Himmel kann sich an der südfranzösischen Küste schnell zum Mistral mit bis zu sieben und mehr Windstärken entwickeln und die Brise von Land an der Küste von Tunesien kann leicht zum Sandsturm mit Sichtweiten unter 50 Metern werden. So kommt es häufig zu größeren Schäden wie Grundberührungen oder Sturmschäden durch fehlende Ortskenntnis.

Zum Ende der Reise lastet auf fast jedem Charterer Zeitdruck. Das Schiff muss zum vereinbarten Termin zurück zur Basis, ansonsten entstehen dem Charterer unerwünschte Mehrkosten. Also wird, egal wie das Wetter und die Bedingungen sind, an den letzten Tagen gesegelt. Die Folgen liegen auf der Hand, Überlastungen und Beschädigungen des Materials oder sogar größere Verluste sind wahrscheinlicher als beim Eigner einer Yacht, der für das Wohl seines eigenen Schiffes entscheidet und schlechtes Wetter notfalls auch durch Zurücklassen der Yacht in einem anderen Hafen abwarten kann.

Erhöhtes Schadensrisiko bringt auch die Veränderung des typischen Charterangebots. Bekam man vor einem Jahr noch kaum eine Yacht in der Charterversion über 40 Fuß, gibt es heute bereits 50 oder sogar 52 Fuß Charteryachten im Angebot. So kommt es vor, dass ein halbwegs erfahrener Skipper auf der Suche nach mehr Komfort und Luxus, von seiner ihm vertrauten 34 Fuß Yacht auf eine 50 Fuß-Variante umsteigt. Immerhin über fünf Meter länger und im Volumen mehr als doppelt so groß. Bei Schiffen dieser Größenordnung ist alles größer und schwerer und kann nicht mehr mit Körperkraft (Abdrücken von anderen Yachten, Kaimauer oder ähnlichem) geschützt werden. Eine Situation, in der sich viele Charterskipper überschätzen.

Aufteilen lassen sich die typischen Schäden an Charteryachten wie folgt:

- a) Kleinere Schäden: Materialermüdung durch Abnutzung, gebrochene Bowdenzüge in der Motorensteuerung, defekte Decksbeschläge, verstopfte Filter, etc. (als einzelne Schäden für die Schadenquote der Versicherer meist zu vernachlässigen, für evtl. Folgeschäden jedoch nicht außer Acht zu lassen)
- b) Kleinere Kollisionsschäden: Meist hervorgerufen durch Manöverfehler im Hafen, durchschnittliche Schadenhöhe von ca. EUR 200,- bis ca. EUR 2.000,-
- c) Grundberührungen: Meist durch mangelhafte Navigation oder erhöhte Risikobereitschaft (fehlende Seemannschaft) sowie durch fehlende Revierkenntnis verursachte Schäden, durchschnittliche Schadenhöhe meist ab ca. EUR 5.000,- bis ca. EUR 20.000,-, vereinzelt bis hin zum Totalverlust.



- d) Riggschäden: Meist hervorgerufen durch Materialermüdung und zu starke Beanspruchung, gebrochene Stagen, gerissene Segel bis hin zum Mastbruch, durchschnittliche Schadenhöhe von ca. EUR 1.000,- bis zu ca. EUR 30.000,-.
- e) Unterschlagung: Yachten, die im Anschluss an die vereinbarte Charterdauer nicht retourniert werden, ergeben keinen mechanischen Schaden an der Yacht, jedoch ein nicht zu vernachlässigendes Risiko für den Vercharterer oder dessen Versicherer. Wiederholt wurden Yachten mit falschen Papieren gechartert, um dann nicht zum vereinbarten Zeitpunkt zurückzukehren. Dem als Charterer getarnten Dieb bleibt meist ein Vorsprung entsprechend der Dauer der Charter von zwei oder drei Wochen, bis der Schaden bemerkt wird. Werden erst dann Verfolgung und Recherche eingeleitet, ist der Dieb bereits über alle „Meere“ und die Yacht unter anderem Namen in einem anderen Hafen - nicht selten weit im Osten oder in Lateinamerika - gemeldet.
- f) Großschäden: Schäden durch Feuer, Untergang oder schwere Kollision können passieren, entstehen aber auf Charteryachten nicht auffällig oft. Sie sind aber gleichwohl geeignet, Schadenquoten längerer Zeiträume schlechter abschneiden zu lassen, als bei Privatyachten.

#### Schadenhäufigkeit und Quoten:

Nach Erfahrungswerten liegt die Schadenhäufigkeit bei „privaten“ Eignern bei ca. 5 %, d. h. dass 5 % aller Privatyachten einmal pro Jahr einen Schadenfall erleiden. Bei Charteryachten liegt diese Anzahl etwa doppelt so hoch, bei 10 – 12 %.

Allerdings ist der Umfang der Schäden bei Charterschiffen meist geringer, dadurch ist die Schadenquote bei privaten Yachten und Charteryachten etwa identisch, sie liegt bei ca. 60 - 65 % und berücksichtigt bereits (im hier dargestellten Beispiel) eine um 50 % höhere Prämie.

Diese Quote gilt jedoch für einen Zeitrahmen von ca. zwei bis drei Jahren. Charterflotten mit mehr als 50 Schiffen weisen aber im Mittel alle 8 – 10 Jahre einen Totalverlust auf. Wird dieser Totalverlust in die im Abstand von 2 - 3 Jahren ermittelte Schadenquote mit eingerechnet, müsste die Schadenquote von Charteryachten rechnerisch auf 70 - 75 % korrigiert werden.

## **2.6 Risiko Charterbasis**

Der Chartermarkt ist extrem zersplittet. Im Gegensatz zur normalen Reisebranche tummeln sich im Bereich der Yachtvercharterer noch derart viele Mittel-, Klein-, und Kleinstbetriebe, die nur eine „Hand voll“ Schiffe managen, dass sich die vermeintliche Macht der „Großen“ wie Sunsail/ Stardust, Moorings oder Bestsail relativiert. Laut einer Reportage der Zeitschrift Yacht aus 2004, an der eine große Umfrage der Yachtleser gekoppelt war, haben die Befragten im Jahr 2003 bei über 300 verschiedenen Firmen gechartert.

Das große Angebot auf dem Chartermarkt lässt die Vercharterer hart um diesen Markt kämpfen. In der Saison muss ein Schiff „laufen“, da ist kaum Zeit für aufwendige Reparaturen nach einem zweiwöchigen Törn oder einer genauen Begutachtung bei Abnahme durch den Vercharterer oder



den folgenden Charterer. Doch genau hier, in der Begutachtung und Wartung des Schiffes, lassen sich Gefahren frühzeitig erkennen und Risiken minimieren. Eine Segelyacht, ausgerüstet mit dem Wohnkomfort eines Ferienhauses für hohe Komfortansprüche, umfangreicher Technik für Maschine und Navigation, einem Aluminium Rigg und der dazugehörigen Segeleinrichtung und dem meist aus Kunststoff bestehenden Bootsrumph lässt sich nicht während einer zweistündigen Übergabe im Detail auf Herz und Nieren prüfen. Nicht immer zeigt der vorangegangene Charterer alle Schäden an und so kann eine Beschädigung durch Grundberührung an Kiel und Bodenwrangen unentdeckt bleiben, auf der nächsten Reise aber zu folgenschweren Beeinträchtigungen der Sicherheit führen.

Auch die fehlende Erfahrung der Charterer beeinflusst die Genauigkeit der Übergabe und den Umgang mit schadhafter Schiffstechnik. Ist man mit der Schiffs- und Motorentechnik vertraut, bereiten verstopfte Filter oder defekte Impeller keine Schwierigkeiten und deren Diagnose ist dann kein Problem. Ungeübte Schiffsführer werden einen fast verstopften Filter aber unter Umständen gar nicht wahrnehmen und folglich auch nicht reklamieren. Ein Großteil des Erfolgs von Rennfahrer Michael Schumacher soll auf dessen Fähigkeit beruhen, technische Defekte präzise zu diagnostizieren und frühzeitig zu melden. Muss sich aber der unerfahrene Skipper mit diesen Problemen auseinandersetzen, können diese und ihre Folgen, in extremen Situationen (z. B. Einlaufen bei stürmischen Wetter), also immer dann, wenn man die Technik wirklich braucht, schnell zum Schaden an der Charteryacht führen.

## 2.7 Zustand der Charteryachten

Besonders interessant ist ein Blick auf den Zustand der Yachten. Bedingt durch durchgehende Nutzung in der Saison, den teilweise gröberen Umgang mit der Charteryacht als mit der eigenen und die fehlende Zeit für aufwendige Reparaturen befinden sich Charteryachten fast generell in einem etwas oder auch deutlich schlechterem Zustand als die liebevoll gepflegte und seltener genutzte Privatyacht - ebenfalls ein Umstand, der das Schadenrisiko an Charteryachten erhöht.

Laut einer Yachtumfrage lässt sich bei den typischen Beschädigungen eine eindeutige Rangliste aufstellen. Angeführt wird diese Liste von Beschädigungen an der Bordelektronik. So kam es, laut Lesern der Zeitschrift Yacht, auf Charteryachten häufiger zum Totalausfall von Navigations-Instrumenten wie Logge, Lot oder GPS.

Gepaart mit der Unerfahrenheit einiger Skipper und der fehlenden Revierkenntnis ist dies ein durchaus gefährlicher Zustand.

Weitere Probleme mit den Charteryachten waren laut der genannten Umfrage in 2002 die „Klassiker“ der Motorbeschädigungen, ausgefallene Kühlkreisläufe, gerissene Schaltzüge oder defekte Getriebe. Auch hier können kleine Fehler in der Motoren- oder Steuertechnik im entscheidenden Fall auch zum Totalverlust einer Yacht führen.

Der Trend der Yachtumfrage zeigt aber auch eindeutig in eine positive Richtung. Trotz weiterhin wachsendem Chartermarkt steigt das Niveau der Qualität. Die Zufriedenheit der Kunden zeigt



sich in der großen Zahl der „Wiederholungsbucher“. Der harte Konkurrenzkampf macht es Firmen mit schlechten Schiffen oder Personal schwer, lange auf dem Markt zu bestehen. Gleichwohl bleibt unbestritten, dass es nach wie vor immer wieder kleinere Firmen gibt, die mit Tiefstpreisen Kunden locken und diese dann mit defekten Yachten oder schlechtem Service verprellen und das Risiko von Schäden aller Art erhöhen.

## 2.8 Charter Regatten

Ob Ecker Cup, Marmaris Race Week oder die bereits zum 25. Mal ausgetragene Heineken Race Week vor St. Maarten, so genannte Fun-Regatten, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Der Mix aus Charterurlaub und entschärfter Regatta-segelei wächst weiter, in Deutschland werden mittlerweile Charterreisen zu mehr als 30 Fun Cups überall auf der Welt angeboten.



Antigua Race Week

Dabei reicht das Angebot vom kurzen Regatta Kurs am ersten Tag der Charterreise bis hin zu der 1000 Seemeilen Regatta des Vercharterers Ecker, an der 2003 über 73 Yachten teilnahmen.

Mit dem Gewinn des Volvo Ocean Races mit der Deutschen Segelyacht „Illbruck“ und dem Erfolg des schweizerischen America´s Cup Team Alinghi unter Beteiligung des Deutschen Seglers Jochen Schümann hat das Ansehen des Wettsegelsports in Deutschland noch weiter zugenommen. Die Mitgliederzahlen in den deutschen Segelclubs steigen und es gibt erstmalig vielversprechende deutsche Bemühungen um die Teilnahme am prestigeträchtigen aber teuren America´s Cup 2007 in Valencia. Im Zuge derartiger Entwicklungen wächst auch das Interesse des Charterers an sportlichen Veranstaltungen.

Meist organisiert von einzelnen Charterbasen segelt eine Flotte von Schiffen mehrere Tagestörns unter wettkampfähnlichen Bedingungen oder auch Regatten auf den typischen olympischen Dreieckskursen.

Die Gefahren und Risiken dieser Veranstaltungen sind schnell erkannt. Während einer Regatta, auf einem Kurs von nur wenigen Seemeilen, bei dem die Yachten sich mehrmals auf unterschiedlichen Kursen begegnen, sind Kollisionen von Yachten am ehesten zu erwarten. Auch der Ehrgeiz treibt viele Skipper und deren Crews zur eigenen Selbstüberschätzung an und so werden Ruhephasen auf Langstrecken Törns ignoriert oder zu große Segelfläche bei zunehmenden Winden zu spät geborgen.



## 2.9 Fazit zur Bareboatcharter

So negativ und risikobehaftet wie hier geschildert, sollte der Charterer allerdings nicht allgemein betrachtet werden. Auch die meisten Charterbasen bieten Schiffe in gutem Zustand an. Hervorgehoben wurden hier die negativen Ausnahmen.

Die überdurchschnittliche Beanspruchung der Charterschiffe im Vergleich zu Eigneryachten lässt sich aber dennoch nicht beschönigen. Auch bezüglich des zu kurzen und ungenauen Prozedere der Yachtübergabe oder Abnahme gibt es auch Handlungsbedarf. Die Schiffe einer Charterflotte sollten regelmäßigeren Qualitätskontrollen unterzogen werden. Eine nicht gemeldete Grundberührung zum Beispiel kann die Festigkeit der für die Schiffssicherheit relevanten Verbände so stark beeinträchtigen, dass der nächste Charterer die Yacht verliert, ohne dass er sich eines eigenen Fehlers schuldig macht. Eine Überprüfung der Yacht durch einen Taucher hätte dies verhindern können.

Die seemännische Ausbildung des Charterers kann, wie beschrieben, ebenfalls zu Problemen führen. Der Sinn und Zweck einer zusätzlichen Ausbildung für Charterer, der so genannte Charterschein, ist in der Vergangenheit viel diskutiert worden. Die Entscheidung hierzu muss aber in den Gremien der entsprechenden Verbände getroffen werden, sollte aber von den Versicherern gefördert, zumindest kritisch beobachtet werden.

## 3.0 Kojencharter

Bei der Kojencharter, oder der so genannten Einzelbucher Charter, nehmen Einzelpersonen an einem organisiertem Törn teil und chartern lediglich ihr „Bett“. Meist kennt man die Mitfahrer des Törns im voraus nicht und so kommen fremde Menschen mit zum Teil wenig Wassersport Erfahrung auf engstem Raum zusammen. Wäre mehr Erfahrung vorhanden, könnte man ja selbst chartern. Hier können Spannungen unter den Mitseglern entstehen, die im Extremfall einer Stress-Situation auch die Schiffssicherheit beeinträchtigen können.

Der typische Kojen-Chartergast, ist meist ein Einsteiger in den Segelsport, der in der Umgebung Gleichgesinnter unter der Schiffsführung eines ihm fremden aber erfahrenen Skippers Erfahrungen sammeln möchte oder die für den Segelschein geforderten Meilennachweise benötigt, um später einmal allein Chartern zu können.

Anbieter der Kojencharter können große Charterunternehmen sein, die mit professionellen Skippern und Einzelbuchern ihre frei gebliebenen Ressourcen ausschöpfen.

Das Schadenrisiko ist hier der Art nach ähnlich wie bei der Bareboat Charter. Jedoch entfällt für gewöhnlich die mangelnde Erfahrung des Schiffsführers und fehlende Revierkenntnis, so dass sich die Schadenhäufigkeit niedriger darstellt.

Aber auch Eigner größerer Segelyachten bieten Kojencharter an, meist um die Kosten ihrer eigenen Reise durch Chartergäste zu finanzieren. In diesem Bereich des Charters ist die Grauzone si-



cherlich am Größten und die kuriosesten Geschichten lassen sich hier finden. Da es jedoch weder Statistiken noch eine größere Anzahl von Schäden, die den Versicherer dieser Gruppe betreffen, gibt, wird die Kojencharter hier nicht weiter untersucht.

Unsere eigenen, besonderen Erfahrungen mit Skipper und Gästen einer Kojencharter machten wir im Mai 2002. Eine 52 Fuß Segelyacht befand sich auf einer Atlantiküberquerung nahe der Azoren in östliche Richtung. An Bord waren der Eigner und vier Chartergäste. Ca. 700 Meilen vor den Azoren brach auf der Segelyacht das Ruderblatt, wir wurden zur Beratung und Unterstützung des Eigners telefonisch hinzugezogen. Die erste passierende Yacht lehnte das Schleppen ab, nahm aber die Chartergäste auf. Nun war der Eigner, fast mitten im Atlantik, auf Schlepphilfe wartend, allein auf seiner Yacht. Nachdem eine der größten Superyachten der Welt, über 90 Meter lang, schließlich in der Nähe war, gab der von seinen Chartergästen alleingelassene Eigner nach einiger Zeit und wegen nahendem Unwetter die Yacht auf und ließ sich abbergen. Alles in allem ein Schaden von über € 100.000,-. Eine eingespielte Crew hätte ein Notruder erstellt und die Yacht weiter gesegelt.



Die verlassene Yacht im Schlepp

#### 4.0 Flottillentörns

Fühlt man sich als Charterer allein noch unsicher, kann man sich einem so genannten Flottillen Törn anschließen. Hierbei wird eine Gruppe von mehreren Yachten zusammengestellt, die dann gemeinsam auf die Reise geht. Meist werden Tagestörns gesegelt, wobei die unerfahrenen Mannschaften von einem „Mutterschiff“ mit professioneller Crew geleitet werden.

Beim Anbieter Sunsail können Skipper ohne den in Deutschland gesetzlich vorgeschriebenen Sportbootführerschein See an der Flottille teilnehmen. Sunsail erklärt, dass die Yachten kasko- und haftpflichtversichert sind, egal ob der Skipper über einen Schein verfügt oder nicht. Allerdings ist dies nur in Revieren möglich, in denen auch kein Führerscheinzwang zum Führen einer Yacht besteht, wie zum Beispiel in Teilen der Karibik.

Ein Mutterschiff mit erfahrener Crew kann eine Flotte von Charterschiffen sicherlich vor Navigationsfehlern schützen oder bei der Einschätzung der zu erwartenden Wetterverhältnisse behilflich sein. Was geschieht jedoch bei plötzlich auftauchenden Problemen wie Gewitter, starkem Wind oder eine Mann-über-Bord Situation bzw. beim Manöver im Hafen?



## 5.0 Chartern mit Skipper und Crew

Die wohl exklusivste Art der Charter ist die mit Skipper und Crew. Die typischen Risiken eines Charterschiffes entfallen hier größtenteils, werden die Yachten doch meist von professionellem Kapitän und Crew geführt. Lediglich die häufigere Nutzung dieser Charterschiffe sollte zu einer differenzierten Betrachtung der als Charterschiff laufenden Yacht führen.



SY ASHANTI/EUR 33.00,00 per Woche

Mit dem allgemeinen Wachstum der Yachten sind auch die Möglichkeiten des Chartern in schier grenzenlosen Luxus gestiegen. Firmen wie Sea Independence und Edmiston bieten alles, was das Luxus Charter Herz begehrt. Charterraten über 200.000,- US-\$ sind keine Seltenheit.

## 6.0 Weitere Chartertrends und Entwicklungen

Der Aufwärtstrend des Wassersports ist hier bereits erwähnt worden, doch auch in diesem Kapitel findet er seine Bedeutung.



Hausboot zum „Chartern ohne Schein“

Um auch Wassersportlern ohne Lizenz den Zugang zum Wasser zu ermöglichen, bemühte sich der Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V. (BWVS) in der Vergangenheit um eine Angleichung der Sportbootvermietverordnung – Binnen an die Europäischen Richtlinien. So können in Holland, Großbritannien, Irland oder Skandinavien Wassersportneulinge auch ohne amtlichen Führerschein Yachten bestimmter Kriterien mieten. Seit 2000 ist dies auch, zunächst eingeschränkt, in Deutschland möglich. Mit dem Erwerb des so genannten Charterscheins, der durch eine rund zweistündige Einweisung in das wasserstraßenbe-

zogene Verkehrsverhalten erworben wird, können Charterboote bis 13 m Länge, deren Höchstgeschwindigkeit auf 12 km/h begrenzt ist und deren Crew 10 Personen nicht überschreiten darf, auf bestimmten Gewässern gefahren werden. Die Gewässer sollten keine besonderen nautischen, meteorologischen oder morphologischen Schwierigkeiten aufweisen und nicht durch Güterschiffahrt oder Fahrgastschiffahrt frequentiert werden. Möglich ist dies zum Beispiel auf Teilen der Müritzt, der Havel, dem Plauer See oder der Saar auf 89 Kilometer Länge vor der französischen Grenze. Die Risiken sind überschaubar und die Erfahrung hat gezeigt, dass in diesem Bereich der Vercharterung ein nur sehr geringes Schadenspotenzial auftritt.

Auch eine Möglichkeit des Vercharterns ist die Vermietung der eigenen Yacht als Pension. Die Firma Boat & B aus Frankreich verchartert Schiffe, deren Eigner diese nur selten nutzen, ihr Ei-



gentum aber nicht gerne in der Hand von vielleicht groben oder unerfahrenen Charterern sehen wollen. Die Yachten bleiben während dieser Charter an der Kaimauer, sozusagen als schwimmendes Appartement. Abgesehen von Bränden und Bedienfehlern technischer Einheiten ist hier nicht von einem zusätzlichem Risiko zu sprechen.

### **7.0 Zusammenfassung**

Abschließend bleibt festzustellen, dass Charteryachten durch stärkere Nutzung, größerem Verschleiß sowie durch geringere Vorsicht und Erfahrung ihrer Schiffsführer ein höheres Schadenpotenzial bilden, als Privatyachten.

Die Schadenfälle sind aber keinesfalls etwa doppelt so häufig bzw. teuer wie bei Privatyachten, sondern im Durchschnitt eher mit dem Faktor 1,5 bis 1,7 zu bewerten. Hier (wie auch bei den privaten Yachten) hängt das objektive Risiko aber ganz erheblich von der Auswahl des subjektiven Risikos, also der Führung der Charterbasen und der Charterunternehmen in Verbindung mit deren Auswahl und den Zulassungsbedingungen ihrer Chartergäste ab. Hier gründlich zu prüfen, ist die wohl beste Vorbeugung.

