

**Die Haftung des Skippers**  
**seine Rechte / seine Pflichten**  
Eine Orientierungshilfe

Spezielle Risiken in der Freizeitschiffahrt  
und Möglichkeiten der Absicherung

## DR. WYCHODIL



Die Haftungsrisiken rund um den Wassersport, insbesondere für die verantwortlichen Skipper, sind bekanntermaßen sehr umfangreich. Darauf weist die nautische Literatur in unterschiedlicher Weise hin. Einerseits im Rahmen der klassischen juristischen Kommentierungen der einschlägigen Gesetze, die in der Praxis vorwiegend von Rechtsanwälten und Richtern genutzt werden. Der Nachteil dieser Kommentierungen liegt darin, dass die relevanten juristischen Problemfelder nicht in einem Werk behandelt werden, sondern nur in für ein Laienpublikum aufbereiteten Veröffentlichungen, die den Versuch unternehmen, die zahlreichen Freizeitskipper für die sich stellenden Rechtsfragen zu sensibilisieren.

Dr. Friedrich Schöchl hat mit seiner Publikation eine Grundlage geschaffen, die vielfachen Fragestellungen mit juristischer Tiefe zu erörtern. Der Leser findet einen systematisch orientierten Einstieg in die rechtlichen Themen. Die gezielten Hinweise auf anzuwendende Rechtsnormen und konkrete Anspruchsgrundlagen können auch für mit Wassersport-Themen befassete Juristen sehr hilfreich sein. Der Autor lässt in seinen Darstellungen stets deutlich werden, dass er selbst ein Kenner der Praxis ist. Beispielsweise sieht das deutsche Recht eine Gefährdungshaftung für Schiffsführer nicht vor. Eine Haftung des Skippers ist folglich nur bei einem vorwerfbaren schuldhaften Verhalten möglich, wobei bereits einfache Fahrlässigkeit haftungsbegründend sein kann. Dr. Friedrich Schöchl verweist darauf, dass im Ausland oft ganz andere Regelungen gelten. Gerade am Mittelmeer sind Haftungsansprüche gegen Schiffsführer durchgesetzt worden, wenn durch das geführte Schiff ein Schaden verursacht worden ist, und zwar auch dann, wenn für das Schiff dem Schiffsführer ein schuldhaftes Verhalten nicht vorzuwerfen war. Das Vorliegen einer Haftpflicht-Police für die gecharterte Yacht gibt deshalb keine abschließende Sicherheit. Vor allem für den Charterskipper können sich deshalb unerwartete Probleme ergeben, wenn für das von ihm geführte Schiff zwar eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen worden ist, der Charterunternehmer aber z. B. die fällige Versicherungsprämie nicht rechtzeitig bezahlt hat oder der Deckungsumfang aus anderen Gründen unzureichend ist. Denn der verantwortliche Skipper haftet immer für Schäden, wenn gegen rechtliche Pflichten verstoßen wurde, und zwar uneingeschränkt und persönlich.

Weitere Schwerpunkte bilden neben den Haftungsrisiken des Schiffsführers und der Haftpflichtversicherung für Segel- und Motoryachten, insbesondere die Skipperhaftpflichtversicherung, die Produkthaftung sowie die interessengerechte Gestaltung von Charterverträgen („Charter-Fairtrag“). Dieses Thema wird mit dem von Herrn Dr. Schöchl entwickelten „**Charter-Fairtrag**“ behandelt.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ziel und Inhalt</b>	<b>9</b>
1.1	Einleitung	10
<b>2</b>	<b>Die Haftung in der Freizeitschiffahrt</b>	<b>11</b>
2.1	Allgemeines	11
2.2	Schadenhaftung im Schiffahrtswesen	13
2.2.1	Deliktische Ansprüche	13
2.2.2	Vertragliche Ansprüche	18
2.2.3	Besonderheiten der „reinen“ Vermögensschaden-Deckung und Fallbeispiele	23
2.2.4	Gesetzliche Haftung und Vertragliche Haftung, (reine) Vermögensschäden	25
2.2.5	Verschuldenshaftung, Gefährdungshaftung	27
<b>3</b>	<b>Der Charterbereich im Yachtsport</b>	<b>29</b>
3.1	Allgemeines	29
3.2	Darstellung des Chartermarktes im deutschsprachigen Raum	33
3.3	Rechtliche Rahmenbedingungen im Charterbereich	37
3.3.1	Chartervertrag	37
3.3.2	Unterscheidung zwischen Agentur und Veranstalter	39
3.3.3	Internationales Vertragsrecht im Charterbereich	41
<b>4</b>	<b>Die Risiken des Skippers</b>	<b>44</b>
4.1	Zivilrechtlicher Bereich	45
4.1.1	Deliktische Haftung	47
4.1.2	Vertragliche Haftung	71
4.2	Verkehrsrechtlicher und strafrechtlicher Bereich	78
4.2.1	Verwaltungs- und strafrechtliches Risiko	82
4.3	Risiko aus einem Unfall mit Personenschaden	85
<b>5</b>	<b>Die Risiken der Crew</b>	<b>88</b>
5.1	Deliktische Haftung	88
5.2	Vertragliche Haftung	93
5.3	Bonitätsrisiko der Agentur bzw. des Vercharterers	101

<b>6</b>	<b>Die Risiken des Yachteigners</b>	<b>105</b>
6.1	Privater Yachteigner	106
6.2	Vercharternder Yachteigner	108
6.2.1	Yachteigner als Vercharterer - steuerliche Betrachtung	110
6.3	Beispiel: Sicherheitsüberprüfung Gasanlage	112
6.4	Beispiel: Abkehr vom schadenersatzrechtlichen Verschuldensprinzip	114
6.5	Gutgläubiger Eigentumserwerb, vom „Nichteigentümer“	115
6.6	Gutgläubiger rechtmäßiger Erwerb von Schiffen und Rechtslage bei Diebesgut	116
6.7	„Osmosefreiheit“ beim Gebrauchtbootkauf	117
6.8	Gewährleistung und Garantie beim Kauf einer Yacht	118
6.9	Neuwertklausel bei der Kaskoversicherung	119
6.10	Obliegenheit der rechtzeitigen Meldung eines Versicherungsfalles	121
6.11	Schadenvorbeugung beim eigenen Schiff - Checkpoints für den Yachteigner	123
<b>7</b>	<b>Die Risiken des Vercharterers (Flottenbetreibers)</b>	<b>125</b>
7.1	Produkthaftung	125
7.1.1	Problembereich: Instruktionspflicht	127
7.1.2	Problembereich: CE-Zertifizierung	129
7.1.3	Problembereich: Allgemeine Produzentenhaftung	132
7.1.4	Beispiel aus der Praxis	132
7.2	Kaskoversicherung: Problembereich Allgefahrendeckung und Einzelgefahrendeckung	137
7.2.1	Problembereich: „Politische Gewalthandlung“, „Vandalismus“	139
7.2.2	Problembereich: „Grobe Fahrlässigkeit“, Beispiele zur Rechtsprechung	140
7.3	Gestaltung von Charterverträgen	154
7.3.1	Allgemeine Geschäftsbedingungen, Sinn und Zweck	154
7.3.2	Inhaltskontrolle von einzelnen Klauseln	155

7.3.4	Beispiel: Klausel im Chartervertrag „Auslaufverbot“ bei angesagten Windstärken ab 7 bft.	163
7.3.5	Klausel im Kaufvertrag mit Bestimmung über „Ort der Mängelbeseitigung“	164
7.3.6	Verstoß von AGB gegen Bestimmungen des UWG (Unlauterer Wettbewerbs Gesetz)	165
7.4	Vercharterer als „Reiseveranstalter“:	167
<b>8.</b>	<b>Der Charter-Fairtrag</b>	<b>169</b>
<b>9.</b>	<b>Der Crewvertrag</b>	<b>176</b>
<b>10</b>	<b>Die rechtlichen Grundlagen der Freizeitschiffahrt</b>	<b>186</b>
10.1	Rechtsquellen der Binnenschiffahrt	186
10.2	Rechtsquellen der Seeschiffahrt auf nationaler Ebene	188
10.3	Reihung der Rechtsvorschriften der internationalen Seeschiffahrt	190
10.3.1	Internationale Abkommen	193
10.3.2	Nationales Recht	197
10.3.3	Exkurs: Regatta-Regelbestimmungen	197
10.3.4	Ermittlung des zuständigen nationalen Rechts	198
10.3.5	Ermittlung des zuständigen Gerichts	203
<b>11.</b>	<b>Exemplarische Rechtsfälle aus der Praxis</b>	<b>205</b>
11.1	Abwehr unberechtigter Forderungen	205
11.2	Gefährdung der öffentlichen Sicherheit	209
11.3	Schadenersatz bei Verdienstaufschlag	210
11.4	Bergekosten, Unfallverhütung, Unfallversicherung	211
11.5	Schwierige Rechtslage	214
11.6	Bergelohnanspruch (trotz verzögerter Bergung)	218
11.7	Gefahren vorsorglich erkennen und richtig abwenden!	220
<b>12.</b>	<b>Schlusswort</b>	<b>231</b>
	Abkürzungsverzeichnis	234
	Literaturverzeichnis	236
	Abbildungsverzeichnis	237

### **Besonderheit: Haftung des gewerblichen Skippers / Berufsskippers**

#### *Sinn und Zweck von Berufsskipper-Versicherungen*

Eine speziell formulierte Skipper-Haftpflichtversicherung für Berufsskipper ist notwendig, weil alle uns bekannten Skipper-Haftpflichtversicherungen eine Haftung, die über die reine sportliche Freizeitaktivität auch nur geringfügig hinausgeht, ausschließen.

Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Skipper seine Tätigkeit gegen Entgelt, was auch geldwerter Vorteil sein kann, ausübt. Um auch in diesem Punkt keine Versicherungslücke entstehen zu lassen, wurde von YACHT-POOL eine entsprechende „**Profi-Skipper-Versicherung**“ entwickelt.



### 4.1.2 Vertragliche Haftung

Der Charterer (Skipper) verpflichtet sich vertraglich gegenüber dem Vercharterer unter anderem, die gecharterte Yacht nicht anders als vertragsgemäß zu nutzen - also z.B. nicht für den gewerblichen Fischfang oder für die Teilnahme an Regatten - und die Yacht im übernommenen Zustand bis zu einem vereinbarten Zeitpunkt wieder zurückzugeben. D.h. er verpflichtet sich somit, für von ihm verschuldete Schäden, die über die natürliche Abnutzung hinausgehen, Schadenersatz zu leisten. Aus diesem Grund wird - zum Schutz des Charterers - ebenfalls im Chartervertrag i.d.R. (leider nicht bei jedem!) vereinbart, dass die gecharterte Yacht kaskoversichert ist.

#### **Problembereich: Yacht-Kasko-Versicherung**

Der Vercharterer schließt eine Yacht-Kasko-Versicherung (YKV) ab, um Sachschäden, die an der Yacht selbst entstehen, abzudecken. Für den Fall, dass die Kaskoprämie nicht termingerecht eingezahlt wurde oder der Kaskoversicherungsschutz aus einem anderen Grund nicht greift, hat dies der Vercharterer selbst zu vertreten. D.h. dieser Sachverhalt stellt für den Charterer kein Risiko dar, da die Kaskoversicherung vertraglich zugesagt worden ist und ein eventuell entstandener Schaden an der Yacht den Vercharterer selbst trifft, und er es selbst zu vertreten hat, wenn der Versicherer z.B. mangels Prämienzahlung die Leistung ablehnt.

Dennoch ergibt sich - ganz anders als bei der Haftpflichtversicherung, wo immer Dritte einen Anspruch gegen den Skipper stellen - auch im Kasko-Bereich die Gefahr von nicht versicherten Risiken:

- **Kein Kasko-Versicherungsschutz besteht nämlich bei „grob fahrlässig“ verursachten Schäden**

Alle Versicherungsanbieter von YKV schließen den Versicherungsschutz aus bzw. behalten es sich vor, Regress auf den Schädiger zu nehmen, wenn der Skipper oder ein anderes Crewmitglied „grob fahrlässig“ einen Schaden verursacht hat. Das Problem dabei ist, dass grobe Fahrlässigkeit („bad negligence, bad seamanship“) in der weltweiten Schifffahrt kein einheitlicher, klar festgelegter Rechtsbegriff ist.

### **„Was heißt grobe Fahrlässigkeit?“**

Wann ist der Tatbestand der „grogen Fahrlässigkeit“ gegeben? Die rechtliche Beurteilung der groben Fahrlässigkeit ist eine Wertungsfrage und damit ergibt sich das Problem, dass sie bis zu einem gewissen Grad auch von der subjektiven Einschätzung eines konkreten Falles abhängt und deshalb für die Beurteilung sowohl subjektive, als auch objektive Faktoren maßgebend sind.

Das Thema „grobe Fahrlässigkeit“ bekam durch das neue Versicherungsvertragsgesetz, das 2008 in Deutschland eingeführt wurde, einen zusätzlichen „Turboeffekt“. Die Intention des Gesetzes war wohl den Versicherungsnehmer mehr zu schützen. Ein Nebeneffekt dabei war, dass auch im Bereich der Versicherung von Freizeitschiffen Versicherer und Makler gesetzlich verpflichtet wurden, den Kunden bereits bei Angebotsabgabe mit einer Flut von Informationen zu überschwemmen. In der Praxis zeigt sich dabei ganz deutlich, dass mit dieser Überinformation die wirklich wichtigen Informationen für den Kunden untergehen und es



damit in der Praxis de facto zu einer Verschlechterung des Verständnisses beim Versicherungsnehmer kommt. So sollte ein Angebot für eine einfache Bootshaftpflichtversicherung kraft gesetzlicher Vorschrift 52 Seiten umfassen. Damit ist der Versicherungsnehmer i.d.R. völlig überfordert. Er liest sie ggf. nicht und läuft damit Gefahr wichtige Punkte zu übersehen.

Die Änderungen bezüglich des Themas „grobe Fahrlässigkeit“ blieben deshalb weitgehend unbemerkt, obwohl sie das Risiko für den Versicherungsnehmer voraussichtlich im Falle eines Kaskoschadens in Zukunft enorm erhöht haben, so dass der Versicherungsnehmer in der Praxis schlechter gestellt sein kann, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Warum? In der Vergangenheit galt in Bezug auf die grobe Fahrlässigkeit das „Alles-oder-nichts-Prinzip“ (besteht in Österreich nach wie vor, 2018). Dies hieß: Nur, wenn der Schaden zu hundert Prozent grob fahrlässig verursacht wurde, war der Versicherer von seiner Verpflichtung zur Leistung frei bzw. konnte auf den Schadenverursacher Rückgriff (Regress) nehmen.

Nach den neueren konsumentenfreundlicheren (gemeinten!) Regelungen in Deutschland wird auch ein „grob fahrlässiges Teilverschulden“ zugelassen. In der Praxis heißt dies, dass der Kasko-Versicherer z.B. eine 30%ige oder 50%ige Mitschuld einwenden kann und in diesem Umfang seine Leistungen ablehnen kann, bzw. auf den Charterskipper Regress nehmen kann, sofern ihm das Gericht Recht gibt. Gemeint war natürlich vom Gesetzgeber, dass komplementär dazu dem Versicherten zumindest der Teil seiner „Nicht-Grobfahrlässigkeit“ erstattet wird.

War früher die Hürde für den Einwand der groben Fahrlässigkeit für den Versicherer sehr hoch gelegt, so wurde sie nun durch die Zulassung der graduellen Mitschuld de facto gesenkt.

Es ist bereits festzustellen, dass erwartungsgemäß die Versicherer von diesem ihnen zustehenden Recht Gebrauch machen und bei berechtigter Annahme einer Mitschuld ihre Leistung entsprechend kürzen oder Regress nehmen.

Eine weitere Zunahme der rechtlichen Auseinandersetzungen über den Grad des Teilverschuldens ist zu erwarten.

Die Folge daraus ist auch eine Erhöhung des Risikos des Charterskippers aus einer solchen „grob fahrlässigen Teilschuld“ in Anspruch genommen zu werden.

Der dehnbare Begriff der „groben Fahrlässigkeit“ kann sehr unterschiedlich gehandhabt werden und kann - wie die praktische Wirklichkeit in manchen Ländern zeigt - von mitteleuropäischem Rechtsdenken und -handeln weit entfernt sein. Die Auslegung der groben Fahrlässigkeit im Ausland durch Hafenskapitän, Kaskoversicherer oder Vercharterer kann oft wesentlich strenger ausfallen. Da es gerade bei grober Fahrlässigkeit um große Schäden an der Yacht, mitunter um Totalverlust gehen kann, ist hier das Risiko gegeben, durch subjektive Beurteilung eines ausländischen Gerichts, das sich wieder auf die subjektive Beurteilung von Experten beruft, in die Haftung genommen zu werden.

Es ist in diesem Fall anzumerken, dass auch hier der Versicherungsschutz einer privaten Haftpflichtversicherung nicht greift. Es kommt einerseits die

## 11.4 Bergelkosten, Unfallverhütung, Unfallversicherung

### *Die unterschätzte Unfallversicherung*

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 abzubrechen und den Sturm auf hoher See abzuwettern und die Nacht durchzusegeln. Die Segelfläche wurde auf 4-5 qm verkleinert, die Fahrt betrug 10 Knoten.

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 Stagen 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 Charterschiffe nicht nur die Pflicht zur Haftpflichtversicherung, sondern auch zur Unfallversicherung besteht.

Der Fall musste gerichtlich geklärt werden. Die Verteidigung des Skippers und die Kosten des Rechtsstreites wurden von YACHT-POOL übernommen, weil auch diese durch die abgeschlossene Unfallversicherung gedeckt sind. Der Prozess, den der Vercharterer in Gang setzte, wurde zwischenzeitlich zur Gänze zugunsten des Skippers entschieden.

Die Unfallversicherung wird von den Skippern vielfach unterschätzt, weil nicht erkannt wird, dass damit - wie dieses Beispiel zeigt - auch die ganze Problematik der Bergelkosten 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 Unfallversicherungen überhaupt die Bergelkosten ganz generell in Bezug auf die Gegebenheiten beim Yachtsport bei weitem zu gering sind.

Und das 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 Krankenversicherung anstreben. Hat er eine Skipper-Haftpflichtversicherung und eine Skipper-Unfallversicherung, 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.

Der Versicherer ist zahlungspflichtig entweder aus dem Titel der Haftpflicht (bei Verschulden) oder aus dem Titel der Unfallversicherung. Denn letztere gilt immer für alle Crewmitglieder, unabhängig vom Verschulden des Skippers.

