GERECHT UND BILLIG

Charterverträge belasten den Kunden häufig einseitig: wenige Rechte, viele Pflichten – und jede Menge Streitpotenzial. Ein neuer Musterkontrakt soll nun endlich für faire Verhältnisse sorgen

Den Charterurlaub genießen – ohne Furcht vor bösen Überraschungen

Mit der dunklen Jahreszeit beginnt für viele Chartersegler die heiße Phase der Urlaubsplanung: Reviere abwägen, Mitsegler suchen, Schiffe sichten, beim Messebesuch informieren, Angebote vergleichen – und dann natürlich die Preise verhandeln. Ist die Entscheidung endlich gefallen, setzen die Kunden erleichtert ihre Unterschrift unter den Chartervertrag. Dabei lesen die wenigsten zuvor das lästige Kleingedruckte. Was dort steht, wird meistens erst interessant, wenn es Probleme gibt: Die Mitsegler sind abgesprungen, das gebuchte Boot steht plötzlich nicht zur Verfügung, die schmucke Yacht entpuppt sich bei der Übernahme als gammeliger Kahn, es gibt Streit um die Kaution – die Anlässe können vielschichtig sein.

Oft kommt dann für die Kunden das unangenehme Erwachen: Der Vercharterer erklärt mit Hinweis auf die mit der Unterschrift akzeptierten Klauseln, dass fehlende oder defekte Ausrüstung nicht zur Minderung des Charterpreises berechtigt, behält bei einem Bagatellschaden gleich die ganze Kaution ein oder verpflichtet die Segler, mit einer älteren, unansehnlichen Ersatzyacht auf Törn zu gehen. Erst dann, wenn es zu spät ist, setzt sich mancher mit den so genannten Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Vertrags auseinander.

IM DSCHUNGEL DER VERTRÄGE

Die Einzelheiten des Kontrakts genau unter die Lupe zu nehmen ist kein Vergnügen: Jede Charteragentur in Deutschland hat ihren eigenen Vertrag, mit ganz unterschiedlichen Regelungen. Hinzu kommt, dass die Kunden teils zusätzlich einen zweiten Vertrag unterzeichnen müssen, mit dem ausländischen Flottenbetreiber in dessen Landessprache (zum Beispiel in Griechenland und Italien).

Das liegt daran, dass eine Charterfirma in Deutschland meist gar keine eigenen Boote vermietet, sondern den Kunden lediglich an einen ausländischen Flottenbetreiber weitervermittelt. Wechselt der Charterer häufiger die Agentur, ist die Folge ein schwer zu durchschauendes Dickicht von unterschiedlichen Verträgen, sowohl mit den Vermittlern als auch den Betreibern vor Ort.

Gemeinsam ist diesen Werken bis heute, dass sie für den Kunden oft nicht gerade vorteilhaft sind. Seitenlang werden da die Pflichten des Mieters aufgelistet, bei den Versäumnissen des Vermieters fasst man sich dagegen gern kurz. Die Folgen sind unerfreulich: Unsicherheit beim Charterer, was er fordern soll und darf, wenn etwas schief läuft, und schlimmstensfalls nach dem Törn endlose Streitereien oder gar der Gang vor Gericht. YACHT-Rechtsexperte Dr. Heyko Wychodil bekommt seit Jahren jede Woche mehrere solcher Fälle auf dem Tisch (s. Seite 57) .

„Seit 20 Jahren diskutieren wir über das Thema. Diese Lösung scheint mir optimal“

Jürgen Plabst, Agentur Charterwelt

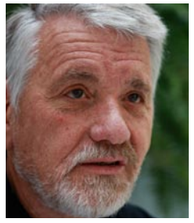
RADIKALER LÖSUNGSVORSCHLAG

Aber nun scheint Abhilfe in Sicht. Ein standardisierter Vertrag könnte die Situation für die Charterkunden spürbar entspannen und die Lasten gerecht auf die Schultern sowohl der Kunden als auch der Agenturen und Flottenbetreiber verteilen. Die Idee zu diesem stimmigen Kontrakt stammt vom Münchener Unternehmen Yacht-Pool, das sich im Laufe der Jahre mit Versicherungspakten für Eigner und Chartersegler einen Namen in der Branche gemacht hat.

Yacht-Pool-Geschäftsführer Dr. Friedrich Schöchl erklärt seinen Vorstoß: „Seit vielen Jahren haben wir durch unsere Tätigkeit im Charterbereich etwa bei Kautionsversicherungen oder der Skipper-Haftpflicht mit den Verträgen der Agenturen und Flottenbetreiber zu tun. Die zahlreichen mangelhaften und teils schlicht unfairen davon waren uns schon lange ein Dorn im Auge. Deshalb haben wir in zweijähriger Arbeit einen, wie wir finden, ausgewogenen Vertrag entwickelt, der beiden Seiten gerecht wird.“

Das Ergebnis dieser Bemühungen ist ein Abkommen namens „Fair Charter“, das Rechte und Pflichten auf alle Beteiligten sehr viel gerechter verteilt. Es ist juristisch intensiv durchleuchtet, berücksichtigt die aktuelle Rechtsprechung und wurde in mehrere Sprachen übersetzt.

Schöchl verfolgt nun ein ehrgeiziges Ziel: Er wirbt intensiv um allgemeine Akzeptanz in der Branche. Denn was nützt ein gelungener Mustervertrag, wenn ihn niemand anwendet? Dementsprechend schrieb Yacht-Pool die großen deutschen Charterfirmen und viele Flottenbetreiber im Ausland an und schlug vor, „Fair Charter“ als Standardwerk zu übernehmen – kostenlos sowohl für die Firmen als auch die Kunden.



„Die mangelhaften Verträge waren uns jahrelang ein Dorn im Auge. Der neue ist ausgewogen“

Dr. Friedrich Schöchl, Yacht-Pool

Die Resonanz lässt hoffen. „Seit 20 Jahren diskutieren wir das Thema. Diese Lösung scheint mir optimal“, sagt Jürgen Plabst, Geschäftsführer der Agentur Charterwelt in München. „Das Gute ist, dass der Vertrag in der jeweiligen Landessprache vorliegt, das ist in manchen Revieren Vorschrift. So können wir die Flottenbetreiber leichter überzeugen, ihn zu akzeptieren. Ich bin sicher, dass 90 Prozent unserer Partner den Vorschlag annehmen werden.“

Das haben, laut Schöchl, eine ganze Reihe von Agenturen sowie rund 20 Flottenbetreiber nach einem ersten Anschreiben vor wenigen Wochen bereits zugesagt. Allerdings melden einige Vermittler, wie Thomas Scheutzel, Geschäftsführer der Agentur Trend Sailing aus Hamm, auch Bedenken an: „Ein einheitlicher Vertrag ist grundsätzlich wünschenswert. ‚Fair Charter‘ ist daher ein Schritt in die richtige Richtung, er könnte die Bedingungen mancher Partner im Ausland für den Kunden verbessern. Aber nicht alle werden mitmachen. Man sollte daher Verständnis haben, wenn man diesen Vertrag nicht für jede Charter bekommt.“

Wo „Fair Charter“ nachbessern sollte, wird bei einem Blick auf die Schwächen der alten Verträge deutlich.

WENN DAS SCHIFF NICHT DA IST

Ein heikles Thema sind seit Jahren die Ersatzschiffe. Praktisch jeder Anbieter behält sich vor, bei Ausfall der gebuchten Yacht ein „ähnliches“ oder „vergleichbares“ Ersatzschiff zur Verfügung zu stellen, das der Kunde akzeptieren muss. Nicht selten ist die- ▷

FOTOS: M. AMME (O.), PRIVAT (2)

Windiger Chartertörn – wenn dabei etwas kaputtgeht, gibt es leicht Ärger

se Yacht älterer oder kleiner, vor allem in der Hochsaison kommt so etwas häufiger vor. Den Seglern blieb bislang nur, das hinzunehmen und allenfalls nach dem Törn die „Vergleichbarkeit“ vor Gericht anzufechten. Im „Fair Charter“-Vertrag hingegen ist festgeschrieben, dass die Yacht tatsächlich gleichwertig sein muss und – noch wichtiger –, dass ein schlechteres Schiff zur Minderung des Preises berechtigt. So weit gingen bislang nur wenige Vercharterer.

Es gibt vereinzelt Anbieter, die sich diesbezüglich am Rande oder schon jenseits der Legalität bewegen. Sie locken mit günstigen Preisen für recht neue, beliebte Charterschiffe – die ihnen gar nicht zur Verfügung stehen. Beim Kunden trudelt dann kurz vor Antritt der Reise die Hiobsbotschaft ein: Die gebuchte Yacht ist defekt, man könne leider nur ein anderes Boot anbieten, meist deutlich älter. Wegen der entsprechenden Klausel muss der Kunde das akzeptieren und fürs gleiche Geld mit einem minderwertigen Schiff segeln. Auf diesem Weg werden Buchungen für alte, auf dem Markt schwer vermittelbare Yachten generiert.

„Es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Aber nicht alle Flottenbetreiber werden mitmachen“

Thomas Scheutzel, Trend Sailing

Dagegen sieht „Fair Charter“ ausdrücklich vor, dass bei Ausfall der Yacht vor Antritt der Reise der Rücktritt vom Vertrag möglich ist. Das bedeutet eine ausdrückliche Stärkung der Position des Kunden und das Unterbinden solcher halbseidenen Machenschaften.

Ebenfalls klar geregelt ist in dem Entwurf der Fall, dass zu Törnbeginn gar kein Schiff zur Verfügung steht und der Kunde länger warten muss: Bei einer einwöchigen Charter maximal 24 Stunden, bei einer zweiwöchigen 48. Das ist zwar seit längerem gängige Rechtsprechung, doch in vielen Verträgen werden diese Fristen nicht genannt. Noch besser: Verzögert sich die Übernahme der Yacht um mehr als vier Stunden über den vereinbarten Termin hinaus, ist der Kunde nach der vorgeschlagenen Vereinbarung berechtigt, einen Tages-Anteil der Chartersumme als Minderung zu fordern.

AUSRÜSTUNG UND VERSCHLEISS

Defekte oder fehlende Ausrüstung bietet ein enormes Streitpotenzial: Statt des versprochenen Plotters nur ein einfaches GPS, Autopilot oder Außenborder sind doch nicht vorhanden – diese Mängelliste kann beliebig verlängert werden. Vielfach sind solche Fälle extrem kundenunfreundlich geregelt, indem ein Passus generell die Minderung des Charterpreises aufgrund fehlenden Equipments ausschließt. Im Yacht-Pool-Vertrag hingegen ist ausdrücklich vorgesehen, dass der Kunde bei Abweichungen vom zugesagten Ausrüstungs-Standard zur Minderung des Preises berechtigt ist.

Ebenfalls sehr unbefriedigend wird bei manchem Vercharterer die Haftungsfrage für Schäden geregelt, die an der Yacht während des Törns auftreten und durch Verschleiß oder Materialermüdung bedingt sind. Oft werden Reklamationen nach der Übernahme des Schiffs schlichtweg ausgeschlossen. Auch da bedeutet der neue Entwurf eine deutliche Verbesserung. Demnach entsteht aus Reparaturen, die längere Zeit in Anspruch nehmen und nicht vom Charterer verschuldet wurden, pro angebrochenem Tag der Anspruch auf eine Gutschrift in Höhe der anteiligen Chartersumme.

Genauso vernünftig ist der vorgeschlagenene Umgang mit Bagatellschäden. Bis zu einer Höhe von 150 Euro soll der Charterer ohne Rückfrage Verschleißteile ersetzen können, die Aufwendungen bekommt er gegen Vorlage der Quittung erstattet. Das gilt selbstverständlich nicht für Schäden, die durch falsche Bedienung der Yacht entstanden sind.

Darüber hinaus werden auch Details geregelt: Relevante Bedienungsanleitungen müssen in englischer oder der Landessprache des Kunden vorliegen und Seekarten immer auf dem neuesten Stand sein.

SICHER VERSICHERT

Für den Kunden schwer zu durchschauen sind die Versicherungen des Boots, mit dem er auf Törn geht. Es gab in der Vergangenheit durchaus Fälle, in denen Segler mit Schiffen ohne Haftpflicht unterwegs waren, weil der klamme Flottenbetreiber seine Versicherungsgebühren monatelang nicht bezahlt hatte. Um das zu verhindern, fordert der nun vorliegende Mustervertrag einen aktuellen Versicherungsbeleg für den Charterer.

Außerdem ist ein relativ neues Problem bekannt geworden, das „Fair Charter“ ebenfalls löst. Einige griechische Vercharterer haben Haftpflichtversicherungen mit Selbstbehalt von 2000 Euro und mehr eingeführt. Das ist andernorts absolut unüblich, daher ist der Sachverhalt bislang wenig bekannt. Im „Fair Charter“-Vertrag wird deshalb ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Haftpflichtversicherung ohne Selbstbehalt besteht.

ZANKAPFEL KAUTION

Massiven und häufigen Streit gibt es erfahrungsgemäß, wenn der Skipper für selbst verursachte Schäden an der Yacht verantwortlich gemacht wird und seine Kaution in Anspruch genommen werden muss. Immer wieder kommt es vor, dass Stützpunktleiter trotz erkennbar geringfügiger Schäden die gesamte Kautionssumme einbehalten. In den meisten Verträgen fehlt jegliche klare Aussage zum Verfahren in solchen Fällen.

„Fair Charter“ regelt das folgendermaßen: Wenn die Schadenshöhe klar erkennbar unter der Hälfte der Kautionssumme liegt, muss zumindest die Hälfte des deponierten Geldes noch vor Ort zurückgezahlt werden. Allerdings ist es für die Betroffenen normalerweise schwierig, die fälligen Reparaturkosten einzuschätzen, da diese von Revier zu Revier (Arbeitslöhne) sehr unterschiedlich sein können.

Wird beim Auschecken kein Schaden festgestellt, muss die Kaution unverzüglich und in voller Höhe ausgezahlt werden.

MEHR RECHTE FÜR DIE KUNDEN

In vielen Bereichen stärkt der Vorschlag des Münchener Unternehmens die Rechte des Kunden, ohne einseitig seine Pflichten zu vernachlässigen, etwa für den sorgfältigen Umgang mit dem Schiff oder fristgerechte Rückgabe. Ob er schon in der aktuellen Phase der Urlaubsplanung greifen wird, bleibt fraglich, der Entwurf lag erst knapp vor der Buchungshochsaison vor. Aber gute Ideen haben kein Verfallsdatum. *Andreas Fritsch*

So vermeiden Sie Ärger

- Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen immer zum Törn mitnehmen.
- Fehlende oder defekte Ausrüstung immer im Übernahmeprotokoll vermerken und eine unterschriebene Kopie davon fordern. Keine Zusagen wie „Wissen wir schon“ akzeptieren, oft macht ein anderer Bootsmann den Check-Out.
- Hat das Boot Mängel, sofort auf Abhilfe drängen. Oder nach finanzieller Kompensation fragen, wenn das Problem nicht entscheidend ist.
- Verspätete Rückgabe der Yacht auf jeden Fall vermeiden. Meist wird ab der ersten Stunde Aufgeld kassiert, manchmal gleich ein ganzer Tagessatz.

FOTOS: M. AMME (L.), PRIVAT (2)

„DER VERTRAG KÖNNTE STANDARDS SETZEN“

YACHT-Rechtsexperte Dr. Heyko Wychodil über das Potenzial und die Grenzen der neuen Initiative

Ist „Fair Charter“ wirklich fair?
Der Vertrag ist fair, weil in seine Gestaltung deutlich erkennbar viel Praxiserfahrung eingeflossen ist. Er wurde nicht nur von Juristen am Schreibtisch entworfen. Vielmehr sind Regelungsbedürfnisse nach jahrelangen Erkenntnissen im Chartergeschäft zusammengetragen worden. Auf dieser Grundlage wurde der Vertrag dann in eine juristische Form gegossen. Er zielt auf Streitvermeidung ab, indem durch das umfangreiche Regeln möglicher Problemfälle von vornherein Klarheit geschaffen wird. Damit bleibt nur wenig Raum für richterliche Auslegungen. Diese Transparenz verdient die Bezeichnung fair. Vor allem deshalb, weil der Charterkunde die Vertragsbedingungen in seiner eigenen Sprache erhält und diese identisch den ausländischen Vercharterern in deren Muttersprache vorliegen. Damit wird zum Beispiel vermieden, dass Urlauber bei der Übergabe des Schiffs mit ihnen vollkommen unverständlichen griechischen Verträgen überrascht werden.

Bestand denn tatsächlich so dringend Regelungsbedarf?
Nicht überall. Diverse namhafte Agenturen, besonders die Partner der Vereinigung Deutscher Charterunternehmen (VDC), erreichen mit ihren Vertragsgestaltungen einen sehr hohen Standard. Der Markt ist aber noch in viel mehr Firmen zersplittert, die dem Verband nicht angehören. Uns sind für den Kunden sehr nachteilige Verträge bekannt. „Fair Charter“ könnte einen Standard definieren, der bei der Buchung ausdrücklich als Regelungsgrundlage verlangt wird.

„DER ENTWURF KANN STREIT VERMEIDEN“

Die Geschäftsbedingungen für den Vertrag sind sehr lang, das mutet eher wie eine Art bürokratischer Albtraum an.
Nein, ganz im Gegenteil. Verträge sind nur dann lang, wenn sie viele Regelungen zu den unterschiedlichsten Problemkonstellationen enthalten. Dadurch wird für die Beteiligten Rechtssicherheit geschaffen, etwa durch definierte Wartezeiten bei unpünktlicher Übergabe. Des Weiteren sind gesetzliche Haftungsregelungen in den Vertrag aufgenommen worden, um bestehende Risiken deutlich anzusprechen, etwa Haftung bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit.

Gibt es aus anderen Bereichen Erfahrungen mit Standardverträgen?
Im Mietrecht für Wohnraum wurden diverse Musterverträge entwickelt und allgemein akzeptiert. Auch diese Verträge sind sehr umfangreich, aber letztlich ausgewogen.

Warum hat es bis zu einem solchen Vorschlag so lange gedauert?
Schlicht deshalb, weil am Chartermarkt mehr gegeneinander als miteinander agiert wird. Es gibt lediglich ansatzweise Strukturen hinsichtlich der rechtlichen Gestaltungen. Ob der „Fair Charter“-Vertrag insoweit etwas verändern kann, bleibt abzuwarten.

Bislang bestand bei einem Rechtsstreit mit einem Vercharterer im Ausland kaum eine Erfolgschance. Wird das besser?
Die Prozesskosten im Ausland übersteigen oft den Streitwert, um den es in solchen Fällen geht. Daran wird auch der vorliegende Entwurf nichts ändern. Er kann aber der Vermeidung solcher Verfahren dienen, weil Punkte, die häufig zu Streit führen, eindeutig geregelt sind.