

## **“Noch besser Charterern“**

*Oder was kostet “billig“*

Natürlich schaut jeder beim Tanken auf den Preis. Denn die billigere Tankstelle ist normalerweise auch die Beste. Denn Benzin ist Benzin und Diesel ist Diesel. Hier handelt es sich um ein homogenes Gut.

Völlig anders ist dies bei allen Dienstleistungen und damit auch beim Charterern.

Leider sieht die Praxis aber vielfach so aus, dass der Preis für die Entscheidung eines bestimmten Charter-Angebotes der dominante Faktor ist. Der Grund dafür ist, dass vielfach die Unterschiede der Qualität der Leistung nicht richtig beurteilt werden können. Dies ist verständlich, denn vieles ist Vertrauen. Vertrauen, dass das, mitunter sehr komplexe Paket der Leistung, den berechtigten Erwartungen entspricht.

Bezogen auf den Charterbereich heißt das konkret, dass z.B. Funktionsfähigkeit, Ausrüstung und Komfort des gecharterten Schiffes sich in top Zustand befinden. Denn es geht in diesem Fall auch ganz klar um das Thema Sicherheit. Wieviel von den einzelnen Firmen dazu an dem dafür notwendigen Aufwand betrieben wird ist allerdings sehr unterschiedlich.

Um dieses Problem einzugrenzen schaut man als Charterer eventuell noch auf das Baujahr des zu charternden Schiffes. Aber auch das ist in der Praxis bei weitem keine Garantie für die Gesamtqualität des Angebotes.

Denn es gibt genügend Beispiele von Schiffen, die schon einige Jahre alt sind, aber noch immer top gepflegt und von neuen Schiffen, die entweder noch über jede Menge von Kinderkrankheiten verfügen oder wo es eben schlicht an der Wartung fehlt.

Yacht-Pool, der wohl erfahrenste Versicherer und Kenner der Charterbranche schreibt dazu:

“Die Briefe, die wir in nicht geringer Zahl bekommen, in denen uns die Skipper ihre Enttäuschungen und ihre positiven Erfahrungen mitteilen, geben dazu beredtes Zeugnis ab.“

Und gerade jüngst hat Yacht-Pool wieder tausende seiner Kunden um Mitteilung ihrer negativen und positiven Erfahrungen bei den weltweit verschiedenen Charterfirmen, gebeten.

Das Ergebnis dabei war sehr signifikant. "Je "günstiger" der Charterpreis, je höher der Grad der Enttäuschung."

Die Negativpunkte betrafen dabei nicht nur den Zustand der Schiffe, sondern mitunter das gesamte Geschäftsgebaren, wie z.B.: sehr lässige Einweisungen, aber dafür sehr genaue Überprüfung bei der Rückgabe, wo dann z.B. Schäden am Kiel festgestellt wurden, die nachweislich nicht verursacht wurden, oder z.B. unberechtigte Einbehalte der gesamten Kautions für defekte Zündkerzen, die während der Charter ausgewechselt werden mussten. Eindeutig war, dass das Alter der Schiffe bei den Reklamationen eine untergeordnete Rolle spielte. Marketingmaßnahmen, die über "Billigangebote" gingen allerdings sehr wohl.

Ein Beispiel eines besonders "günstigen" Angebotes bestand z.B. darin, dass mit dem Charter-Preis auch gleichzeitig eine "kostenlose" Skipperhaftpflicht-Versicherung angeboten wurde. Der Skipper ließ sich dieses Schnäppchen nicht entgehen. Das "kleine" Problem: Der Skipper ging davon aus dass "Skipper-Haftpflicht" gleich "Skipper-Haftpflicht" ist. Ein fataler Irrtum. Denn bei dieser sehr günstigen Skipperhaftpflicht fehlte der Halbsatz

"...versichert sind auch Schäden am Schiff aus grober Fahrlässigkeit." Und es kam wie es kommen musste. Der Skipper übersah eine Untiefe (war grob fahrlässig), lief auf und verursachte einen Schaden über ca. € 56.000,-.

Zum Glück nur mit 3 Kn, wären es mehr gewesen, sprächen wir wahrscheinlich über einen Totalschaden, von € 250.000,- oder mehr.

Der Kasko-Versicherer zahlte vorerst, nahm aber dann Rückgriff auf den haftenden Skipper, der nahm dies vorerst mit Gelassenheit, denn er wusste aus der Werbung von Yacht-Pool (dem Erfinder der Skipper-Haftpflicht), dass er mit der Skipper-Haftpflicht auch gegen dieses Risiko abgesichert sei.

Ein Irrtum, denn nicht überall ist offensichtlich "Skipper-Haftpflicht" drin, wo Skipper-Haftpflicht draufsteht.

Ein sehr krasses Beispiel und eine sehr harte Erfahrung für den Skipper. Ein Grund übrigens auch, dass wir in der Vorselektion unserer Partner die Leistungen und Reputation sehr sorgfältig, im Sinne unserer Kunden, überprüfen und deshalb in unseren Empfehlungen nie etwas anderes in Frage kam als Yacht-Pool

Ein weiterer Punkt, dem von den Skippern offensichtlich zu wenig Bedeutung zugemessen wird, ist die Absicherung der Charterzahlungen, über die ebenfalls von Yacht-Pool entwickelte "Charter-Zahlungs-Garantie" durch den sogenannten

Sicherungsschein. Dieser Sicherungsschein darf von Agenturen und Flottenbetreibern nur ausgegeben werden, die sich jährlich einer strengen Bonitätsprüfung von Yacht-Pool unterziehen. Dazu haben sie jährlich ihre Bilanzen bzw. betrieblichen Kennzahlen einzureichen. Und nur bei positivem Prüfergebnis können sie **“Member des YACHT-POOL Financial Security Systems“** werden.

Neben der Tatsache, dass damit der Verlust der Charterzahlungen der Kunden aus der Insolvenz der Charteragentur oder des Flottenbetreibers abgesichert ist, ergibt sich daraus auch der erhebliche Nebeneffekt, dass nur wirtschaftlich gesunde Unternehmen auf Dauer in der Lage sind, die Schiffe in Schuss zu halten (das kostet nämlich Geld!) und solche Firmen auch in der Regel auf “Sondereinnahmen“ durch nicht vertretbares Geschäftsgebaren verzichten können.

Übrigens auch bei der “Absicherung der Charter-Zahlungen“, die ebenfalls von Yacht-Pool entwickelt wurde, gibt es natürlich inzwischen Nachahmer, mit erheblichen negativen Abweichungen in dem was im Kleingeruckten steht und wo Enttäuschungen wohl auch nur eine Frage der Zeit sind.

Dass nicht jeder Charteranbieter über den Yacht-Pool Sicherungsschein verfügen kann liegt vor allem in der strengen Bonitätsprüfung von Yacht-Pool. Aber auch eine signifikante Kumulation Beschwerden kann trotz guter Bonität zur Ablehnung führen, weil von den Kunden bei Firmen, für die ein Yacht-Pool Sicherungsschein ausgegeben wird eben auch ein bestimmtes Niveau der Gesamtleistung erwartet wird.

Ein wunder Punkt beim Chartern sind auch die AGB (Allgemeinen Geschäftsbedingungen), die dem jeweiligen Chartervertrag zugrunde liegen.

Auch hier ist mitunter der “Hund begraben“ für sehr unerfreuliche Überraschungen des Skippers.

Die Probleme, die sich aus diesen “freiwilligen“ Vertragsvereinbarungen ergeben, werden vielfach sehr unterschätzt, denn vielfach handelt es sich dabei in rechtlichem Sinne um “private Vereinbarungen“ zwischen Charterer und Vercharterer.

Etwa, wenn (wie in verschiedenen AGB zu finden) für zu spätes zurückbringen des Schiffes 10% der Charter pro Stunde verlangt werden, was so viel heißt, dass für 10 Stunden Verspätung (z.B. auch unabhängig von aufkommendem Sturm) die doppelte Charter zu bezahlen ist.

Dies kann durch die **erweiterte** "Folgeschadenversicherung" von Yacht-Pool gerade noch abgedeckt werden. Aber andere private Vereinbarungen in den AGB eben nicht.

Vorsicht ist auch geboten bei "Billigangeboten" über Direktbuchungen bei unbekanntem Charter-Portalen, die irgendwo im Ausland sitzen. Denn anders als bei der vertrauten Agentur, die auch einmal eingreifen kann, wenn es mit einem Flottenbetreiber nicht klappt ist der Skipper in so einem Fall in der Regel allein und im Ernstfall auch rechtlich in der Regel in einer schwierigen Situation.

Um diese Risiken zu minimieren, die aus unfairen und mitunter rechtlich sogar bedenklichen Formulierungen für den Charterer entstehen hat Yacht-Pool Allgemeine Geschäftsbedingungen des Chartervertrages entwickelt, in denen die berechtigten Interessen des Charterers und des Vercharterers in ausgewogener und fairer Art, und rechtlich fundiert, dargestellt sind.

Diese AGB werden von einer zunehmenden Anzahl von Charterfirmen, denen an einer fairen Kundenbeziehung gelegen ist, unter dem Markennamen "*Yacht-Pool Charter Fairtrag*" angeboten. Diese Bedingungen liegen in allen charter-relevanten Sprachen vor und können von der Homepage von Yacht-Pool kostenfrei heruntergeladen werden.

Selbstverständlich findet die Vercharterung unserer Flotte ebenfalls auf Grundlage dieser fairen Geschäftsbedingungen statt.

Das Fazit, das wir aus diesem Meeting "Faires Chartern" mitgenommen haben:

- Die billigste Charter kann am Ende sehr schnell die teuerste sein  
(z. B. billige oder geschenkte Skipper-Haftpflicht)
- Optimale Sicherheit kann nur mit einem kostenintensiven Wartungsprogramm erfolgen und mit den dafür notwendigen Investitionen  
(nicht möglich mit Preisen, die außerhalb des Marktes liegen).
- Die Verantwortung für die Betriebssicherheit und Seetüchtigkeit liegt zu einem klar definierten Teil beim Vercharterer und kann nicht durch unfaire Klauseln in den AGB des Chartervertrages auf den Charterer übertragen werden  
(Yacht-Pool Charter-Fairtrag)
- Die finanziellen Vorleistungen des Kunden müssen durch eine entsprechende Garantie abgesichert sein  
(YACHT-POOL Sicherheitsschein)

Wer diese Punkte beachtet, der hat schon einmal die Spreu vom Weizen getrennt.  
Und, wenn er beim Chartern selbst, die gleiche Sorgfalt anwendet, gehört sein  
Charter-Törn sicher zu einer der schönsten Zeit des Jahres.