



YACHTSCHÄDEN DURCH STURM UND UMWELTRISIKEN

WER IST VERANTWORTLICH?

Das Ostsee-Sturmhochwasser in der Nacht vom 20. auf den 21. Oktober 2023 war nach aktueller Einordnung der Behörden das schwerste Ostsee-Sturmhochwasser seit dem Sturm-Hochwasser von 1872. Der höchste gemessene Scheitelwasserstand habe 2,27 Meter über Mittelwasser in Flensburg betragen. Der Schaden an den Küsten, Stränden, beim Hochwasserschutz, in den Häfen und an den Booten in Deutschland wurde von offizieller Seite auf etwa 200 Millionen Euro geschätzt. Wie war es dazu gekommen? Ein Tiefdrucksystem war von der Westküste Spaniens über den Golf von Biskaya und Großbritannien hinweggezogen und wurde dort bereits als Sturm Babet bezeichnet. Babet traf auf ein Hochdruckgebiet über Skandinavien, was zu außerordentlich starken Ostwinden geführt hatte – ein Lehrbeispiel für die Entstehung eines Sturmhochwassers. Das BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) hatte am Vortag vor dem aufkommenden Hochwasser an der deutschen Ostseeküste gewarnt. MEER & YACHTEN geht der Frage nach, wer eigentlich in einem solchen Fall für Beschädigungen an Yachten bzw. für Schäden, welche die eigene Yacht anrichtet, verantwortlich ist. Der Jurist Prof. Dr. Christoph Schließmann kennt die Antwort.

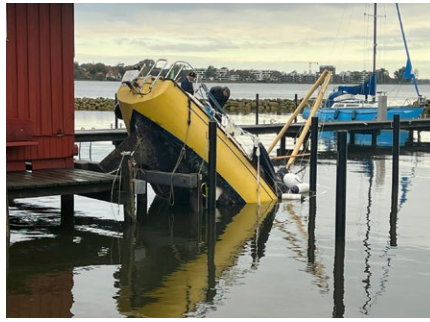
Vor dem oben geschilderten Hintergrund möchte ich einmal der Frage nachgehen, welche Eigner-Pflichten zu Vorkehrungen und Schadensminderung sowie Haftungsrisiken bestehen. Hierbei soll auch differenziert werden zwischen kleineren privaten Yachten ohne permanente Crewpflicht und größeren, insbesondere im kommerziellen Einsatz mit Crewpflicht.

Die wenigsten Eigner leben in der Nähe des Yachthafens und haben durch Entfernung oder andere Verpflichtungen auch nicht die Möglichkeit, laufend oder situativ kurzfristig nach dem Boot zu schauen.

Kein Boot, egal welcher Größe, ist wartungs- und versorgungsfrei. Im Gegenteil ist es ein höchst betreuungsintensives Produkt, das den Naturgewalten und dem permanenten Verschleiß wie auch Beschädigungen ausgesetzt ist. Bereits ein heftiger Platzregen kann über wassergefüllte Persennings und ausfallende Bilgenpumpen zum Sinken führen. Fender verrutschen, Boote und Masten schlagen aneinander, ganze Segel rollen auf und zerfetzen. Schäden am eigenen und fremden Booten sowie der Marina sind an der Tagesordnung.

Welche Pflichten treffen Eigner grundsätzlich für seine Yacht, und was geschieht, wenn diese Pflichten fahrlässig oder gar grob fahrlässig missachtet werden?

Um es klar vorweg zu sagen: Die Liegeplatzgebühren schließen generell keine Betreuung der Yacht ein, und der Hafenbetreiber wie auch Hafenmeister sind nicht für die laufende Sachwahrung des Bootes verantwortlich, wenn dafür keine spezielle Dienstleistung vereinbart ist. Die Pflichten von Hafenbetreiber wie auch Hafenmeister umfassen die Zurverfügungstellung der Infrastruktur und Liegefläche sowie in Notfällen die



Das Ostsee-Sturmhochwasser in der Nacht vom 20. auf den 21. Oktober 2023 verursachte viele Schäden an Yachten – aber auch durch Yachten. Wer haftet für diese Schäden? Unsere Yachtrechts-Kolumne versucht, Licht ins Dunkel zu bringen.



Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und des Umweltschutzes im Hafen.

Die Kontrolle von Leinen, Fendern, angepasste Vertäuung oder Stand des Wasserabflusses in allen Bootsbereichen ist klassische Eignerpflicht. Auch der Liegeplatznachbar oder andere Eigner sowie Crews sind nicht verpflichtet, helfend einzugreifen, wobei sich hier weitere Rechtsprobleme ergeben, wenn ein nicht kommerzieller Helfer bei seinem Einsatz etwas beschädigt oder selbst zu Schaden kommt.

Die Rechtsprechung weist dem Eigner oder Betreiber einer Yacht die Verantwortung für die Yacht zu. Persönliche Umstände und Einschränkungen der Ausübung der regelmäßigen sowie der Ad hoc-Betreuung im Ernstfall, schon gar, wenn sie absehbar waren oder – wie bei einem Sturm – angekündigt waren, entlasten nicht.

Auch längeren Anfahrtswege führen zu keiner Exkulpation. Vielmehr verpflichtet gerade dies den Eigner geeignete Vorkehrungen zu treffen, wie z.B. das Lagern des Bootes am geschützten Trockendock oder in einer Halle. Oder aber er muss jemanden vertraglich verpflichten, der sich vor Ort jederzeit um das Boot kümmern kann, um jedes Unterlassen von gebotenen Sorgfaltspflichten auszuschließen, selbst wenn dann nicht- vermeidbare Schäden entstehen.

Ein Hafenmeister wie auch Liegeplatznachbarn, die wachsam sich auch um verlassene Yachten kümmern und gegebenenfalls Eigner benachrichtigen, kommen für derlei Gefälligkeit nicht in rechtliche Verpflichtungen und Haftung. Sie haben aber unter Umständen ein anderes Problem bei einer solchen „Hilfeleistung im Notfall“ – ohne dazu rechtlich verpflichtet zu sein.

Diese Hilfeleistung ohne rechtlichen Auftrag nennt sich im deutschen Rechtssystem Geschäftsführung ohne Auftrag oder auch Gefälligkeits-Geschäftsführung. Wer in einem Notfall handelt und dabei eigene oder fremde Kosten oder Schäden verursacht, für den gilt: in der Regel besteht kein Anspruch auf Ersatz der entstandenen Kosten oder Schäden, wenn freiwillig und ohne rechtlichen Auftrag gehandelt wurde.

Wenn die Hilfeleistung aber ausdrücklich oder stillschweigend vom Notleidenden oder einer anderen autorisierten Person akzeptiert wurde, gibt es ausnahmsweise einen Anspruch auf Ersatz der Kosten. Dies ist dann der Fall, wenn das Boot oder Dritte durch das Boot in akuter Gefahr waren und der Eigner oder Betreiber nicht für eine Zustimmung situativ erreichbar oder nicht in der Lage war, die Hilfeleistung abzulehnen.

Personen, die spontan und in gutem Glauben Hilfe leisten, sind aber vor

Schadensersatzansprüchen geschützt, solange sie keine grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz zeigen. Dies bedeutet, dass Sie nicht für Schäden haftbar gemacht werden sollten, die bei vernünftiger Hilfeleistung im Notfall entstehen.

Die Frage der Haftung durch Unterlassen in Notfällen und moralischer Verpflichtungen in solchen Situationen ist ein komplexes und ethisch anspruchsvolles Thema. Es ist wichtig zu beachten, dass rechtliche und moralische Aspekte hier voneinander abweichen können.

Im deutschen Rechtssystem z.B. besteht grundsätzlich keine strafrechtliche oder zivilrechtliche Pflicht, anderen Menschen in Notfallsituationen zu helfen. Das Prinzip lautet: unterlassene Hilfeleistung ist nicht strafbar, es sei denn, es gibt durch eine spezielle Garantepflicht eine rechtliche Verpflichtung dazu.

Abseits von rechtlichen Verpflichtungen sind moralische Erwägungen in Bezug auf Hilfeleistung in Notfällen angebracht. Die meisten ethischen Ansichten und Wertesysteme betonen die Verantwortung, anderen in Gefahr zu helfen, insbesondere wenn es um Leben und Gesundheit geht. Dieses moralische Gebot wird oft als Pflicht zur Nothilfe bezeichnet, wobei zwischen Leib und Leben und Sachschaden zu unterscheiden ist.

Die Pflicht zur Nothilfe wird in der Regel als dringlicher und absoluter betrachtet, wenn das Leben oder die körperliche Unversehrtheit eines Menschen in Gefahr ist, im Vergleich zur Rettung von Sachwerten. Auch spielen die Fähigkeiten eines Helfers in der Abwägung eine Rolle. Wenn jemand nicht über die Fähigkeiten oder die Ausbildung verfügt, um angemessene Hilfe zu leisten, besteht immer noch eine moralische Verpflichtung, zu

alarmieren und Hilfe herbeizurufen, auch wenn er nicht in der Lage ist, direkt einzugreifen.

In einigen Fällen kann der Mangel an Fähigkeiten die Haftung in Bezug auf Unterlassen beeinflussen. In keinem Fall muss sich jemand jedoch selbst in Gefahr bringen, um ein fremdes Boot zu sichern.

Da Yachteigner ohne spezielle Vereinbarungen mit Dienstleistern weitestgehend für ihr Boot in der Pflicht sind, um es am Liegeplatz gegen Gefahren wie Stürme, Fluten und andere Umweltbedrohungen zu sichern, lassen sich folgende Kern-Pflichten nennen, die je nach Standort, Bootstyp und den örtlichen Vorschriften variieren können. Yachteigner müssen die nationalen und örtlichen Gesetze und Vorschriften in Bezug auf den sicheren Betrieb und die Sicherung von Booten am Liegeplatz einhalten.

Yachteigner sollten bereits bei der Auswahl des Liegeplatzes auf geeignete Standorte achten und je nach Yacht-Typ passend geschützte Häfen und Marinas wählen und im Winter ggf. aufs Trockendock gehen. Insbesondere gilt: das Boot muss ordnungsgemäß verankert werden, um ein Abtreiben oder Kippen während eines Sturms zu verhindern. Die Verankerung sollte den örtlichen Bedingungen und Vorschriften entsprechen.

Yachteigner sind verpflichtet, auch wenn sie weit weg vom Liegeplatz sind, die örtlichen Wettervorhersagen zu überwachen. Bei Vorwarnungen für Stürme oder Überschwemmungen sollten sie entsprechende Maßnahmen ergreifen, um ihr Boot zu schützen.

Boote müssen zudem über angemessene Ausrüstung verfügen, um im Falle eines Sturms oder Hochwassers sicher zu sein.

Und: vor dem Eintreffen eines Sturms sollten Yachteigner alle losen Gegenstände an Bord sichern, bei Segelbooten Segel einholen und den Mast entlasten. Alle Luken und Öffnungen sollten verschlossen und wasserdicht abgedichtet werden.

In Gebieten, die anfällig für Überschwemmungen sind, sollten Yachteigner Möglichkeiten zur Flutsicherung in Betracht ziehen, wie z. B. das Anbringen von Schwimmpontons.

Eine angemessene Bootsversicherung ist entscheidend, um finanzielle Verluste im Falle von Schäden oder Verlust des Bootes abzudecken. Hier gibt es gewaltige Policen-Unterschiede in Bezug auf die Deckungsregelungen und vor allem Obliegenheiten und deren Folgen.

Yachteigner sollten sich der Verantwortung bewusst sein, die sie gegenüber anderen Bootseignern und der Umwelt haben. Dies beinhaltet die Vermeidung von Umweltverschmutzung und die Unterstützung von Rettungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen nach Naturkatastrophen.

Es ist wichtig zu beachten, dass die genauen Pflichten und Anforderungen je nach Land und Region variieren können. Yachteigner sollten sich daher immer mit den örtlichen Behörden und Hafenmeistern in Verbindung setzen, um die spezifischen Anforderungen an ihrem Liegeplatz zu klären. Die Einhaltung dieser Pflichten trägt nicht nur zur Sicherheit des Bootes und der Umwelt bei, sondern schützt auch das Eigentum des Yachteigners und anderer Bootseigner in der Umgebung.

Eigner und Betreiber von großen Yachten und Superyachten mit permanenter Crew haben zusätzliche Verantwortlichkeiten und Pflichten, wenn es darum



Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann

DER AUTOR

Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann ist Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren Unternehmen bei ihrer internationalen Geschäftsentwicklung an der Schnittstelle von Wirtschaft, Recht & Steuern. Selbst Skipper seit 1996 und vorwiegend auf Motoryachten im Mittelmeer unterwegs, überträgt er sein Wissen und seine Erfahrung auf die Yachtbranche. Er gilt als einer der führenden Yachtrechts-Anwälte und begleitet vor allem Eigner, -hersteller und Vercharterer großer Yachten mit einem Full-Service-Programm weltweit. Christoph Schließmann übernahm Anfang 2018 exklusiv für MEER & YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“. Bisher an dieser Stelle erschienen: „Hexenwerk“ Yacht-Umsatzsteuer in MY 2-18, „Rechtsfragen rund um Yacht-Refits“ in MY 3-18, „Plädoyer für professionelle Vertragsgestaltungen“ in MY 4-18, „Brexit – Was nun?“ in MY 1 und 2-19, „Malta New Lease / CPS-Croatia-Charter-Modell“ in MY 3-19, „Quo vadis Kroatien“ in MY 4-19, „Die Yachtbranche neu denken – Gedanken zu Corona“ in MY 4-20, „Leadership auf Yachten“ in MY 1-21, „Yacht-Bergung und Haftungsfragen“ in MY 2-21, „Yacht-Arrest“ in MY 4-22, „Tipps für Superyacht-Neueinsteiger“ in MY 1 und 2-22, Interview Sylvie Ernoult / Cannes Yachting Festival in MY 4-22, „Sharing – funktioniert das auch bei Superyachten?“ in MY 1-23, „KI auf Yachten – Chancen und Risiken“ in MY 2- und 3-23.

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu

geht, ihre Boote am Liegeplatz gegen Gefahren wie Stürme und Fluten zu sichern.

Diese Pflichten sind in der Regel umfangreicher, da große Yachten und Superyachten komplexer sind. Eigner und Betreiber sollten sich bewusst sein, dass die Einhaltung dieser Pflichten nicht nur zur Sicherheit ihrer Yachten und Crew sowie zum Schutz Dritter beiträgt, sondern auch zur Aufrechterhaltung eines positiven Images in der Yachtbranche und zum Schutz der Umwelt.

Als besondere Pflichten fasse ich zusammen: große Yachten und Superyachten haben in der Regel eine permanente Crew, die professionell ausgebildet und qualifiziert ist. Die Crewmitglieder müssen in der Lage sein, angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen und auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren. Sie trifft auch schnell die oben beschriebene Garantenpflicht.

Die regelmäßige Wartung und Inspektion der Yacht ist von großer Bedeutung, um sicherzustellen, dass sie sich in einwandfreiem Zustand befindet. Dies beinhaltet die insbesondere Überprüfung

der Ankerwinden und deren Sicherungen, der Verankerungssysteme, der elektrischen Anlagen und anderer sicherheitsrelevanter Ausrüstung.

Egner und Betreiber sollten Notfallpläne entwickeln und sicherstellen, dass die Crew entsprechend geschult ist, um bei Stürmen oder anderen Gefahrenlagen effektiv zu reagieren. Dazu gehören Evakuierungspläne, Kommunikationsverfahren und Rettungsmaßnahmen.

Die Seetüchtigkeit der Yacht muss gewährleistet sein, um Stürmen und anderen Witterungsbedingungen standzuhalten. Dies beinhaltet die Überprüfung des Rumpfes, der Stabilität und der Widerstandsfähigkeit gegenüber extremen Bedingungen.

Große Yachten und Superyachten müssen über eine umfassende Sicherheitsausrüstung verfügen, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht. Dazu gehören Rettungsboote, Rettungswesten, Feuerlöscher, Notfackeln, Seesignale und Kommunikationsgeräte.

Die Sicherheit und das Wohlbefinden der Crew haben oberste Priorität. Eigner

und Betreiber sind dafür verantwortlich, dass die Crewmitglieder sich sicher fühlen und in Notfällen angemessen geschützt sind.

Eigner und Betreiber sollten zudem sicherstellen, dass ihre Yachten ausreichend versichert sind, um Schäden oder Verluste im Falle von Naturkatastrophen oder Unfällen abzudecken.

Superyachten müssen Umweltauflagen und Vorschriften einhalten, insbesondere in sensiblen Gewässern. Dies umfasst die Vermeidung von Umweltverschmutzung und die Entsorgung von Abfällen gemäß den Bestimmungen. Superyachten, die internationale Gewässer befahren, müssen außerdem die Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) und anderer internationaler Organisationen einhalten.

Generell ist es ratsam, in regelmäßigen Abständen unter professionellem Rat einen strukturierten Due Diligence zu machen – gerade bei großen Yachten – und zu prüfen, wie die Yacht, ihr Management und ihre Crew auf massive und vor allem plötzliche Umweltgefahren Gefahren gerüstet und vorbereitet sind. **&**