



## 30 Jahre NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH

1992–2022: 30 Jahre sind ein guter Zeitpunkt Bilanz zu ziehen, rückblickend auf das Vergangene und vorausschauend in die Zukunft zu blicken.

1992 mit viel Enthusiasmus als kleiner Versicherungsvermittler ohne viel Know-how gestartet, mussten wir schnell feststellen, dass Selbstständigkeit und erfolgreiches Bestehen im Versicherungsvermittlungsgeschäft nicht

so einfach waren, wie wir es uns zum damaligen Zeitpunkt vorgestellt hatten. Im Ergebnis zogen sich drei Gesellschafter und zwei Geschäftsführer bis zum Jahr 2000 aus dem Unternehmen zurück. Heute sind wir ein hochqualifiziertes, erfolg-

reiches, wachsendes, deutschland- und europaweit tätiges Familienunternehmen mit der Spezialisierung auf Boots- und Yachtversicherungen.

Über uns versicherte Yachten sind mittlerweile weltweit unterwegs. Für die Zukunft haben wir noch viele Ideen, die wir im Interesse und zum Vorteil unserer jetzigen und zukünftigen Mandanten umsetzen wollen.

Danke möchten wir sagen an alle unsere Kunden, die uns zum Teil schon seit Jahrzehnten die Treue halten.

– weiter auf Seite 2

### Amtlicher Sportbootführerschein See- & Binnenschiffahrstraßen

– Seite 3

### Fachbegriffe

– Seite 6

### Bergungs- & Wrackbeseitigungskosten in der Yachtkaskoversicherung

– Seite 7

### Obliegenheiten im Versicherungsfall

– Seite 9



– 30 Jahre Neubacher Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH

Danke für die Unterstützung und das Vertrauen auch an unsere Partner auf Seiten der Versicherer. Ganz besonders erwähnen möchten wir hier die Allianz-Esa in Bad Friedrichshall und die KRAVAG-

LOGISTIC in Hamburg. Vergessen beim Danke sagen wollen wir nicht die vielen Tippgeber und Vermittler, die zu unserem Wachstum stetig beitragen.

## Kurze Chronik:

- 17.06.1992 in Heilbronn durch 4 Gesellschafter als HNZ & Hansa GmbH Versicherungsvermittlung gegründet
- 1997 Beginn der Spezialisierung zum Fachmakler für Boots- u. Yachtversicherungen
- 2000 Jörg Neubacher ist alleiniger Geschäftsführer des Unternehmens
- 2005 Übernahme aller Geschäftsanteile durch den GGF Jörg Neubacher
- 2005 die Firma geht mit eigenen Deckungskonzepten und weitreichenden Vollmachten des Versicherers Allianz-Esa mit Sportbootversicherungen an den Start
- 2005 Umbenennung des Unternehmens in Neubacher Versicherungsmaklergesellschaft mbH
- 2010 um der zunehmenden Ausrichtung und Spezialisierung des Unternehmens gerecht zu werden und dieses auch nach außen zu dokumentieren, erfolgte die erneute Namensänderung in NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH
- 2010 die KRAVAG-LOGISTIC in Hamburg konnte als weiterer Versicherungspartner gewonnen werden.
- 2012 die R+V Versicherung wird Partner in der Yachthaftpflichtversicherung
- 2013 eigene Yachthaftpflichtversicherung mit weltweitem Versicherungsschutz
- 2014 die Yachtkaskoversicherung wird um den Baustein Premiumschutz erweitert
- 2016 NEUBACHER bietet eine eigene Händlerkaskoversicherung für Boots- und Yachthändler am Markt an
- 2017 die ARAG wird Partner für die Versicherungssparte Yachtrechtsschutz
- 2018 die Basler Versicherungen werden Partner im Bereich Yachtkaskoversicherungen
- 2019 die Angebotspalette wird erweitert für Yachtcharterkunden: Yachtcharter-Reiserücktrittversicherung, Yachtcharter-Kautionsversicherung, Skipper-Haftpflichtversicherung und Yachtcharter-Insassenunfallversicherung
- 2019 Eric und Stephan Neubacher, beide Fachwirte für Versicherungen und Finanzen, werden zu weiteren Geschäftsführern bestellt und übernehmen Gesellschafteranteile am Unternehmen
- 2020 Entwicklung und Einführung eines neuen Deckungskonzeptes für Boots- und Yachtmotoren



# Amtlicher Sportbootführerschein See- & Binnenschiffahrtsstraßen

Versuchen wir, zu „entwirren“: Es gibt in Deutschland einen amtlichen Bootsführerschein im Kartenformat, der je nach Fahrtgebiet (See- und/oder Binnenwasserstraßen) zum Führen von Sportbooten vorgeschrieben ist – kurz: SBF See und/oder SBF Binnen. Sobald ein Motor (meist ab 15 PS, Rhein ab 5 PS) an Bord ist, braucht man einen SBF Binnen oder an der Küste auch SBF See. Der SBF Binnen Segeln (ohne Motor) ist ausschließlich in bestimmten Regionen Berlins und Brandenburgs vorgeschrieben wenn man segelt.

Die Fahrtgebiete See und Binnen müssen, zumindest in der Theorieprüfung, jeweils in separaten Prüfungen abgelegt werden. Möchte man beide Bereiche (See & Binnen), muss die praktische Prüfung nur für den SBF See und damit nur einmal abgelegt werden. Von Binnen auf See geht das nicht, da in der Binnenprüfung keine Übungen mit dem Kompass enthalten sind. Hier würden dann in der See-Prüfung lediglich die Knoten entfallen.

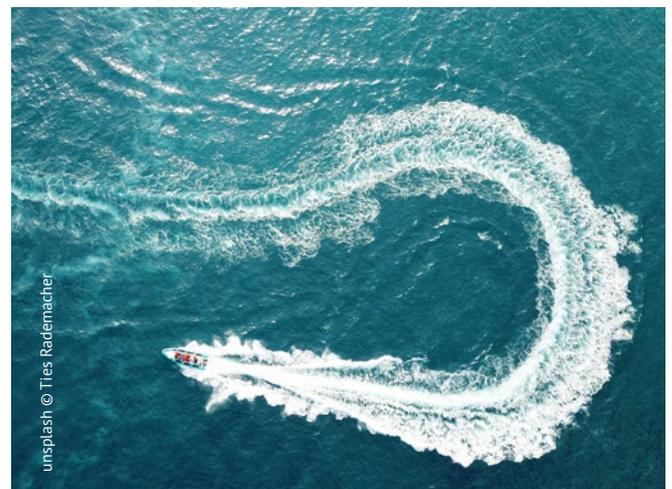
Weitere Erleichterungen gibt es in der Theorieprüfung. Ganz gleich, ob von See auf Binnen oder anders herum, der zweite Prüfungsbogen ist etwas „abgespeckt“ und muss dann erst ab Frage Nummer Acht beantwortet werden, womit dann nur noch 23 statt 30 Fragen beantwortet werden müssen. Die ersten sieben Fragen eines Prüfungsbogens bestehen immer aus den s.g. „Basisfragen“, die bei See und Binnen gleich sind.

## Amtlicher Sportbootführerschein Seeschiffahrtsstraßen

Der Sportbootführerschein See, kurz: „SBF See“, ist international gültig und der amtlich vorgeschriebene Bootsführerschein im Bereich der deutschen Küste und auf Seeschiffahrtsstraßen zum Führen von Sportbooten mit einem Motor ab 15 PS (11,03 KW), also im Prinzip nur für Motorboote. Ausnahmen gibt es regional auf bestimmten Gewässern für das Führen von Hausbooten (Charterschein). Segeljollen ohne Motor bzw. Boote unter 15 PS sind führerscheinfrei. Das Mindestalter beträgt 16 Jahre.

In der Theorieprüfung werden ein Fragebogen mit 30 Fragen zum Ankreuzen und eine Kartenaufgabe mit neun Teilaufgaben (Schritte) für die Navigation abverlangt. Diese sind dann nicht zum Ankreuzen, sondern müssen handschriftlich und in der Karte mit Bleistift gelöst werden. Maximal sechs Fehler darf man sich hierbei insgesamt erlauben. Wurde schon die Theorieprüfung für den SBF Binnen abgelegt, sind nur noch 23 Fragen mit maximal vier Fehlern richtig anzukreuzen.

In der praktischen Prüfung müssen Pflichtmanöver wie Umgang mit dem Kompass, An- & Ablegen oder das MOB-Manöver und Seemannsknoten gezeigt werden sowie, je nach Präferenz des Prüfers, sonstige Manöver wie Aufstoppen oder Wenden auf engem Raum. Meist wird auch die Kenntnis der gängigsten Manöver-Schallsignale abgefragt.



unsplash © Ties Rademacher



Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von:  
Mobile Bootsfahrschule Rostock (Hauptsitz)  
c/o Societät Rostock maritim  
Inhaber: Hannes Werner  
August Bebel Straße 1  
18055 Rostock  
Telefon Büro: 0381 - 4601045  
Email: [info@mobile-bootsfahrschule.de](mailto:info@mobile-bootsfahrschule.de)  
[www.mobile-bootsfahrschule.de](http://www.mobile-bootsfahrschule.de)



Axel Kujawa  
 Fachanwalt für  
 Versicherungsrecht  
 Schwerpunkt Boots- und  
 Yachtrecht

## Fragen Sie einen Rechtsanwalt für Boots & Yachtrecht

### **Wird ein Wasserfahrzeug von Dieben vorübergehend im Ganzen angegriffen um Bootteile zu entwenden, liegt kein Diebstahl des gesamten Wasserfahrzeugs im Sinne von Versicherungsbedingungen vor.**

Die Zivilkammer 23 des Landgerichts Stendal hatte mit dem Urteil Az. 23 O 259/17 - über die Rechtsfrage zu entscheiden, wann ein Boot als gestohlen im versicherungsvertragsrechtlichen Sinne anzusehen ist. In der Sache wurde der von uns vertretene Versicherer klageweise auf Leistung aus Wassersportkaskoversicherung in Anspruch genommen.

Das Motorboot des Klägers war losgeschnitten und mit gestohlenem Außenbordmotor ca. 100 m abseits seines Liegeplatzes aufgefunden worden. Die Täter wurden nicht ermittelt. Der Kläger machte nun Entschädigungsleistungen aus dem Wassersportkaskoversicherungsvertrag geltend. Der Versicherungsvertrag sah eine Entschädigung aber nur bei Diebstahl des gesamten Wasserfahrzeugs vor, nicht bei Teilediebstahl. Der Kläger argumentierte, es sei ein Diebstahl des gesamten Boots verwirklicht, weil zunächst das ganze Boot entwendet und ein Stück vom Anlieger fortgeschafft worden sei, bevor die Diebe dann erst den Außenborder abmontierten und das Boot sich selbst überließen.

Der Versicherer hingegen kam nach Prüfung des Versicherungsfalls zu dem Ergebnis, dass sich ein

versichertes Risiko nicht verwirklicht hat und lehnte eine Leistung ab.

Zu Recht, wie das Landgericht urteilte:

„Der (...) allein versicherte Diebstahl des gesamten Wasserfahrzeugs liegt nicht vor. (...) Nach dem Zweck des Vertrags ist erforderlich (...), dass die versicherte Sache dem Versicherungsnehmer abhandenkommt. Unter „Abhandenkommen“ versteht man dabei, dass der Versicherungsnehmer den Besitz an der versicherten Sache ohne Aussicht auf alsbaldige Rückgewähr verliert. (...) Das Kriterium ‚Abhandenkommen‘ ist (...) geeignet, ganz kurzzeitige Sachentziehungen vom Versicherungsschutz (...) auszunehmen.“

Nach diesen Maßstäben war dem Kläger nicht das Boot als Ganzes abhanden gekommen, sondern es war „nur“ ein nicht versicherter Teilediebstahl erfolgt. Das Gericht stellte ausdrücklich klar, was dem Kläger abhanden gekommen war: „Das ist hier nicht das Boot an sich, sondern sind lediglich die von den Dieben mitgenommenen Teile.“

Im Ergebnis wurde die Klage abgewiesen. Der Versicherer musste nicht leisten. Das Urteil ist rechtskräftig.

### **Verlangt ein Versicherungsnehmer aus Wassersportkaskoversicherung Entschädigung für Folgeschäden eines Konstruktionsmangels, muss er die Zuordnung der Forderung zum Folgeschaden darlegen und beweisen.**

Mit dem Urteil - Az. 7 S 272/17 hat das Landgericht Braunschweig in II. Instanz über die Klage eines Yachteigners auf Entschädigung aus einer Wassersportkaskoversicherung entschieden.

Der Versicherer hatte nach Wassereintrüben aufgrund eines Konstruktionsmangels (fehlerhaftes Einlaminiieren eines Bugstrahlruder-Tunnels) den Folgeschaden ersetzt, namentlich das durch Wassereintrüben zerstörte Bugstrahlruder.

Schäden an den vom unmittelbaren Konstruktionsmangel betroffenen Teilen (hier vor allem die Schäden am Rumpf) sind nach den marktüblichen Versicherungsbedingungen nicht zu ersetzen. Weitergehende Zahlungen lehnte der Versicherer deshalb ab.

Der Eigner erhob Klage zum Amtsgericht Goslar und machte geltend, ihm seien auch weitere Instandsetzungsarbeiten, u.a. Schweißarbeiten und

Laminierarbeiten am Rumpf zu bezahlen. Der von uns vertretene Versicherer wandte im Wesentlichen ein, dass diese Schäden gerade nicht dem Folgeschaden zuzuordnen sind. Das Amtsgericht sah das anders und gab dem Kläger Recht.

Auf die von uns eingelegte Berufung hin hob das Landgericht Braunschweig das erstinstanzliche Urteil auf und wies die Klage überwiegend ab. Eine Gehörsrüge des Klägers blieb erfolglos. Denn nach dem klägerischen Vortrag war es dem Landgericht „nicht möglich, hier eine Abgrenzung zu treffen. Arbeiten wie demontieren, spachteln, laminieren, schleifen, zuschneiden und montieren im Inneren der Yacht können sich sowohl auf die Beseitigung des Wasserschadens als auch auf eine Behebung des fehlerhaften Einbaus des Bugstrahlruders beziehen. Diese Abgrenzung zumindest so deutlich darzulegen, dass das Gericht (...) hierüber hätte Beweis erheben können, ist eine Obliegenheit des Klägers“.

Mit einer kleineren Forderung konnte sich der Kläger durchsetzen: Das Berufungsgericht bestätigte die erstinstanzliche Entscheidung, wonach die Kosten des Klägers für die Hinfahrt zu seinem havarierten Boot als sogenannte Rettungskosten bzw. Schadensminderungskosten aus dem Versicherungsvertrag zu erstatten sind. Das Urteil ist rechtskräftig.

**Axel Kujawa Fachanwalt für Versicherungsrecht-  
Schwerpunkt Boots- und Yachtrecht**

Tipp: Die Abgrenzung von Primärschaden (unmittelbarer Konstruktionsmangelschaden) und Sekundärschaden (Folgeschaden) darzulegen und zu beweisen, ist nicht immer einfach und sollte schon bei der Dokumentation der Reparaturarbeiten berücksichtigt werden. Wie immer ist ein Sachverständigengutachten hilfreich, sofern die Kosten dafür nicht außer Verhältnis stehen.

Über Allgemeinanwälte heißt es, sie machen in Wald und Wiesen. Verkehrsanwälte machen in Blech. Wir machen demnach in Holz, Stahl, Aluminium, Carbon und vor allem in GFK.

Wie auf der Straße kommen auch auf dem Wasser Unfälle in allen möglichen Varianten und Intensitäten vor, vom Stegrempler bis zur tödlichen Tragödie. Das meiste spielt sich irgendwo dazwischen ab, immer öfter unter Beteiligung der allseits un-/beliebten Charter-Fahrzeuge mit <15-PS-Motorisierung.

Schon in Hinblick auf die zugrunde liegenden Haftungsnormen unterliegen Boots- und Schiffsunfälle ganz eigenen Regeln, die bei der Fallbearbeitung unbedingt zu beachten sind. Auch hier gilt: Es liegt keine annähernd so umfassende Rechtsprechung und Kommentarliteratur vor wie etwa zu Verkehrsunfällen auf der Straße. Zudem sind die Gerichte besetzt mit guten Juristen, regelmäßig aber nicht mit guten Seeleuten. Deshalb hängt es in hohem Maße von der Argumentation im Einzelfall ab, ob ein Zivilgericht oder Strafgericht ein bestimmtes Verhalten als seemännische Sorgfalt entsprechend beurteilt oder eben nicht.



unsplash © Craig Cameron

Tipp: Droht nach dem Unfall keine Gefahr mehr für Personen (!) und Material, sichern Sie umgehend sämtliche verfügbaren Beweise. Fotografieren Sie! Notieren Sie alle Zeugendaten und sprechen Sie dazu mögliche Zeugen auch aktiv an!

# Fachbegriffe

## Anlegemanöver

Bei einem Anlegemanöver wird durch das Wasserfahrzeug ein Liegeplatz zum Festmachen angesteuert. Am Liegeplatz wird das Wasserfahrzeug dann mit Festmacherleinen fest vertäut.

Bei diesem Liegeplatz kann es sich beispielsweise um eine Pier, einen Dalben, eine Mole, einen Kai, einen Steg oder eine Mooring usw. handeln. Anlegemanöver erfordern vom Schiffsführer eine Menge Geschick, Übung und Wissen um das Ruder-, Schrauben- und Manövrierverhalten seines Schiffes.

Nicht selten kommt es in engen Marinas oder durch widrige Wetterverhältnisse bei Anlegemanövern zu Schäden am eigenen Wasserfahrzeug und an dem von Nachbarliegern. Freizeitskipper bezeichnen, wenn es bei einem Anlegemanöver zu einem Schaden kommt, in ihren Schadenmeldungen das Anlegemanöver immer wieder als einparken oder einparken in die Box. Sie fühlen sich wohl auch auf dem Boot oder der Yacht ihrem PKW sehr verbunden.

Vermutlich ändert sich die maritime Sprache zur Zeit unter den Freizeitskippern, so wie sich zur Zeit manches „Sprech“ ändert.

## Grundberührung

Grundberührung oder auch an Grund geraten ist jede, meist ungewollte, Verbindung vom Unterwasserschiff eines Wasserfahrzeuges mit dem Grund. Ursachen sind in der Regel Navigationsfehler, unseemännisches Verhalten, aber auch sich ändernde Witterungsverhältnisse. Verbunden sind Grundberührungen oftmals mit erheblichen Schäden am Unterwasserschiff und an der Antriebsanlage des jeweiligen Bootes, der Yacht

oder des Schiffes. Ebenfalls kann eine Bergung des Wasserfahrzeuges notwendig sein.

## Verhaltensempfehlungen bei Grundberührung:

- Yacht und Besatzung können durch an Grund geraten gefährdet sein
- Bilgen auf Wassereintrich prüfen
- Lecks nach Möglichkeit mit Bordmitteln abdichten und Lenz halten
- Sollten Sie das Leck nicht abdichten können, sofort Hilfe über Funk oder Telefon organisieren
- Unbedingt nächsten Hafen anlaufen und Unterwasserschiff kontrollieren
- Im Bereich der Binnenwasserstraßen müssen Sie umgehend die zuständigen Behörden verständigen
- Die Verantwortung für Leib und Leben trägt auch auf einem Sportboot immer der Schiffsführer

## Seemannschaft

- Fähigkeiten und Fertigkeiten, die ein Besatzungsmitglied eines Schiffes zur sicheren Schiffsführung und zum sicheren Schiffsbetrieb beherrschen muss. Also das Handwerkszeug eines jeden Seemannes, egal ob er auf hoher See, auf einem Fluss oder sonstigen Binnengewässern unterwegs ist.
- Der Umfang des seemännischen Fachwissens, das ein Besatzungsmitglied mitbringen muss ist abhängig davon, welche Funktion er an Bord einnimmt. Vom Schiffsführer wird ein breiteres Wissen vorausgesetzt als von einem Decksmann.
- Nicht entscheidend ist unbedingt die Schiffgröße. Eine Segelyacht über den Atlantik von A nach B zu steuern

setzt natürlich andere Fähigkeiten voraus als dieses mit einem Frachtschiff zu tun.

- Eines haben sie aber gemeinsam, sie müssen Schiff und Besatzung heil und sicher in den Zielhafen bringen.
- Wir können jedem Freizeitskipper nur empfehlen, sich mit seinem Boot und den Revieren in denen er unterwegs ist, vertraut zu machen sowie sich ein breites seemännisches Fachwissen anzueignen.
- Ein erfolgreich bestandener Bootsführerschein macht aus Ihnen noch lange keinen „guten Seemann“.

## Strandung

Strandung ist das gewollte oder ungewollte Auflaufen eines Wasserfahrzeuges auf den Strand oder auf eine Untiefe. Eine gewollte Strandung kann eventuell dazu dienen Besatzung, Ladung und Schiff vor dem Untergang zu bewahren. Eine ungewollte Strandung kann beispielsweise durch Ausfall der Hauptmaschine oder Navigationsfehler eintreten. Im Seeversicherungsrecht für die Schifffahrt wird eine Strandung nur dann als vorliegend anerkannt, wenn das Schiff unter nicht gewöhnlichen Umständen auf den Grund festgerät und entweder nicht wieder flott wird oder nur durch außergewöhnliche Maßnahmen wieder flott wird (wie z. B. Werfen oder Löschung der Ladung).



unsplash © Malik Skjoldgaard

## Bergungs- & Wrackbeseitigungskosten in der Yachtkaskoversicherung

Ohne ausreichende Bergungs- und Wrackbeseitigungskosten in der Yachtkaskoversicherung kann es im Schadenfall schnell an das finanziell Eingemachte gehen.

Worauf ist zu achten beim Abschluss einer Bootskaskoversicherung, wenn es um das Thema Bergungs- Wrackbeseitigungskosten geht?

- Diese Kosten sollten immer ausreichend im Vertrag mitversichert sein. Bei uns zum Beispiel mit 2 Mio. € zusätzlich zur Versicherungssumme der Yacht. Eine Beschränkung auf Höhe der Kaskoversicherungssumme kann unter Umständen nicht ausreichend sein.

**Auch diese Einschränkung sollte nicht im Vertrag stehen:**

**Wenn ein Staat oder zuständige Behörde** aufgrund gesetzlicher Bestimmungen nach einem Versicherungsfall des versicherten Schiffes die Hebung des Wracks und/oder Aufräumung für Rechnung des Versicherten veranlasst, so haftet der Versicherer.

Sind im Vertrag alle Wrackbeseitigungskosten in jedem Fall versichert? Auch wenn keine Behörde, weil es sich um eine private Marina handelt?

Immer wieder hören wir von Eignern, dass sich für ihr Boot eine Kaskoversicherung nicht lohnt, weil das Boot schon zu alt sei und der Wert eher gering. Dazu ein aktuelles Beispiel aus der Praxis im Jahr 2021: Eine in die Jahre gekommene Stahlmotoryacht geht in einer Marina durch Wassereintrich auf Grund. Die Bergung gestaltet sich dahingehend etwas kompliziert, dass sich das Boot trotz Einsatzes von Tauchern und Hebesäcken nicht bergen ließ. Ein landseitiger Einsatz eines Kranes war leider auf Grund der Örtlichkeiten nicht möglich. Im Ergebnis dessen musste ein Kran mittels eines Prahms und Schleppers vor Ort gebracht werden. Die Bergungskosten betragen mehrere 10.000 €

Auch bei kleineren Booten aus GFK musste der Versicherer in diesem Jahr für unsere Kunden Kosten für die Wrackbeseitigung und Entsorgung übernehmen. Bei einem Totalverlust z.B. durch Brand eines sechs Meter langen Motorbootes können schon mal schnell 10.000 € für die Wrackbeseitigung zusammenkommen. Mit einer Yachtkaskoversicherung von NEUBACHER müssen Sie sich im Schadenfall allerdings keine Sorgen machen.



unsplash © Florian van Schreven

# Rechtsberatung durch einen Anwalt

Ein zusätzlicher Service von NEUBACHER

## Anwaltliche Beratung Versicherungsrecht

Die NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH unterhält eine Kooperation mit der auf **Versicherungsrecht spezialisierten**, in Hamburg ansässigen Kanzlei:

**Michaelis Rechtsanwälte**  
**Glockengießerwall 2**  
**20095 Hamburg**

Im Leistungsfall/Schadenfall können NEUBACHER-Mandanten eine kostenfreie telefonische Beratung durch Fachanwälte für Versicherungsrecht in Anspruch nehmen.

## Anwaltliche Beratung mit Schwerpunkt Boots- Schiffs- und Yachtrecht

Wir unterhalten hierzu eine Kooperation mit der auf Boots-Schiffs- und Yachtrecht spezialisierten, in Berlin ansässigen Kanzlei Fachanwalt für Versicherungsrecht Schwerpunkt Boots- und Yachtrecht:

**Axel Kujawa**  
**Unter den Linden 21**  
**10117 Berlin**

Bei Bedarf kann unser Mandant auch hier eine kostenfreie telefonische Erstberatung durch Rechtsanwalt Axel Kujawa in Anspruch nehmen, wenn es um Fragen rund um Boots- und Yachtrecht geht.

Weitere Informationen erhalten Sie auf [www.neubacher-marine.de](http://www.neubacher-marine.de)

NEUBACHER

Hilfe &

Erstmeldung im

Schadenfall

+49 385 521 910 110

# Woran wir erinnern möchten

*Bitte nicht vergessen!*

Um den Versicherungsschutz nicht zu gefährden, müssen im Schadenfall und während der Vertragslaufzeit einige gesetzlich geregelte Anforderungen beachtet werden, an die wir hiermit erinnern möchten.

## Obliegenheiten im Versicherungsfall (Kasko)

1. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, jeden Schaden dem Versicherer unverzüglich zu melden. Außerdem ist im Fall von Brand- und Explosionsschäden, Diebstahl, Einbruchdiebstahl, Raub, Piraterie, Unterschlagung und betrügerischer Aneignung unverzüglich bei der nächsten Polizeidienststelle Anzeige zu erstatten.

2. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, aus eigener Initiative alle billigerweise zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, die zur Abwendung und Minderung des Schadens als geeignet in Betracht kommen. Wenn der Versicherer hierzu Weisungen gibt, hat der Versicherungsnehmer diese Weisungen zu befolgen.

3. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, dem Versicherer ausführliche und wahrheitsgemäße Schadenberichte zu erstatten und dem Versicherer auf dessen Verlangen jede Auskunft zuerteilen, die aus Sicht des Versicherers zur Feststellung des Versicherungsfalls und der Leistungspflicht erforderlich ist. Belege hat der Versicherungsnehmer auf Anforderung des Versicherers beizubringen, soweit die Beschaffung zumutbar ist.

4. Wird eine der in Nr. 1 bis Nr. 3 genannten Obliegenheiten vorsätzlich verletzt, ist der Versicherer von der Leistung frei. Bei grob fahrlässiger Verletzung ist der Versicherer Berechtigter, seine Leistung zu kürzen. Die Kürzung richtet sich nach der Schwere der Schuld.



unsplash © Efe Kurnaz

## Obliegenheiten im Versicherungsfall (Haftpflicht)

1. Versicherungsfall ist das Schadenereignis, das einen unter diese Versicherung fallenden Haftpflichtanspruch zur Folge haben könnte.
2. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, jeden Versicherungsfall dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.
3. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, aus eigener Initiative alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, die zur Abwendung und Minderung des Schadens als geeignet in Betracht kommen. Wenn der Versicherer hierzu Weisungen gibt, hat der Versicherungsnehmer diese Weisungen zu befolgen.
4. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, dem Versicherer ausführliche und wahrheitsgemäße Schadenberichte zu erstatten und dem Versicherer auf dessen Verlangen jede Auskunft zu erteilen, die aus Sicht des Versicherers zur Feststellung des Versicherungsfalls und der Leistungspflicht erforderlich ist. Belege hat der Versicherungsnehmer auf Anfordern des Versicherers beizubringen, soweit die Beschaffung zumutbar ist.
5. Kommt es zum Prozess über den Haftpflichtanspruch, so hat der Versicherungsnehmer die Prozessführung dem Versicherer zu überlassen.
6. Wird eine der in Nr. 2 bis Nr. 5 genannten Obliegenheiten verletzt, ist der Versicherer nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere §§ 28, 82 VVG) von der Verpflichtung zur Leistung frei.

### Ebenfalls sehr wichtig:

Um den Versicherungsschutz nicht zu gefährden sind alle Angaben im Antrag und bei einem eingetretenen Schadenfall wahrheitsgemäß zu machen. Veränderungen während der Vertragslaufzeit zu allen im Antrag gemachten Angaben sind durch Sie als Kunden unverzüglich in schriftlicher Form anzuzeigen. Z.B. neuer Außenbordmotor, neuer Liegeplatz, Änderung der Fahrtgebiete usw.

### Im Schadenfall:

Sie erreichen uns dann, wenn Sie uns am meisten brauchen – das ganze Jahr rund um die Uhr, egal ob Wochenende oder Weihnachten.

In **dringenden** Schadenangelegenheiten sind wir für Sie 365 Tage im Jahr und 24 Stunden am Tag erreichbar. „Normale“ Schäden melden Sie bitte zu unseren Büro-Öffnungszeiten an:

E-Mail: [havarie@neubacher-marine.de](mailto:havarie@neubacher-marine.de)  
Schadentelefon: **+49 385 521910110**

### Bootsverkauf

Zur Abmeldung beim Versicherer benötigen wir eine Kopie des Kaufvertrages bzw. den Namen und die Anschrift des Erwerbers. Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 96 VVG

(Versicherungsvertragsgesetz) geht die Kaskoversicherung auf den Erwerber der Yacht über.

Die bislang bestehende Haftpflichtversicherung endet mit dem Verkauf.

### Wichtig zu wissen:

§ 97VVG (Versicherungsvertragsgesetz)

Anzeige der Veräußerung

(1) Die Veräußerung ist dem Versicherer vom Veräußerer oder Erwerber unverzüglich anzuzeigen.

(2) Ist die Anzeige unterblieben, ist der Versicherer nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsfall später als einen Monat nach dem Zeitpunkt eintritt, zu dem die Anzeige dem Versicherer hätte zugehen müssen, und der Versicherer den mit dem Veräußerer bestehenden Vertrag mit dem Erwerber nicht geschlossen hätte.

**Ggf. kann es eine Nebenpflichtverletzung des Verkäufers sein, der im Zweifel zum Schadensersatz verpflichtet wird, wenn der Versicherer leistungsfrei sein sollte.**

# Hilfe im Schadenfall

Hier eine kleine Bitte in eigener Sache:

Wir haben diesen Service bisher immer als Schadenhotline in unseren Unterlagen kommuniziert. Was wir dabei nicht bedacht haben ist, dass es fälschlicherweise so aufgefasst wird, dass ähnlich wie bei Rettungsdienst und Feuerwehr, dort jemand sitzt und wartet, dass ein Schaden gemeldet wird. Das hat dazu geführt, dass wir abends 23:00 Uhr oder Sonntagnachmittag Anrufe erhielten, in denen uns mitgeteilt wurde, dass sich vor mehreren Tagen ein Schaden an der Yacht ereignet habe.

Wir möchten Sie bitten, diese Art von „normalen Schäden“ nach Möglichkeit während unseren Büro-Öffnungszeiten telefonisch zu melden oder das neue Onlineformular auf unserer Internetseite zu nutzen.

**Auszug aus den Yacht-Kasko-Versicherungsbedingungen:**

## § 6 Aufwendungen

1. Aufwendungen, insbesondere auch für Bergungs- und Hilfsleistungen Dritter, die der Versicherungsnehmer im Schadenfall **zur Abwendung oder Minderung des Schadens** (§11 Nr. 2) für geboten halten durfte, hat der Versicherer zu ersetzen, auch wenn sie erfolglos geblieben sind. Dasselbe gilt für Aufwendungen, die zur Wrackbeseitigung und Entsorgung erforderlich sind.
2. Dieser Aufwendungsersatz wird nicht auf die Versicherungssumme angerechnet. Für ihn gilt auch nicht die Selbstbeteiligung (§8).



Natürlich erreichen Sie uns jederzeit auch telefonisch unter 0385/521910110 wenn Sie dringend Hilfe benötigen!

# Wir empfehlen unsere Partner

**A.W. Niemeyer GmbH**  
 Holstenkamp 58  
 22525 Hamburg  
 Tel.: 040-89 96 97-500  
 Fax: 040-8 90 14 60  
 Web: [www.awn.de](http://www.awn.de)  
 E-Mail: [service@awn.de](mailto:service@awn.de)

Bootshilfe  
 Bergen, Schleppen oder sonstige Hilfe auf dem Wasser  
**Marina Eldenburg**  
 An der Reeck 1a  
 17192 Waren (Müritz) OT Eldenburg.  
 Tel.: 03991-1 23 40 00  
 E-Mail: [info@marina-eldenburg.de](mailto:info@marina-eldenburg.de)  
 Web: [www.marina-eldenburg.de](http://www.marina-eldenburg.de)

**Yachttransporte & Bootservice Jörg Gest**  
 Goethestraße 33,  
 17192 Waren (Müritz)  
 01511-9 34 45 38  
 E-Mail: [yachttransporte-mueritz@email.de](mailto:yachttransporte-mueritz@email.de)

**Andreas Kempf**  
 Euro Finanzkonzepte Abtl.:  
 Yacht-Finanz  
 Leasing- und Kreditvermittlungen  
 Rochusstr. 230  
 41179 Mönchengladbach  
 Tel.: 02161-46 92 14  
 E-Mail: [info@yacht-finanz.de](mailto:info@yacht-finanz.de)  
 Web: [www.yacht-finanz.de](http://www.yacht-finanz.de)

**Boots- Yachtgutachter**

Sie benötigen einen Sachverständigen, um den Versicherungswert Ihres Schiffes zu bestimmen?  
 Gerne Empfehlen wir Ihnen einen Fachmann in Ihrer Nähe.

# Schadenbeispiele aus den letzten 12 Monaten

Wieder waren es rund 500 Haftpflicht- und Kaskoschäden, die wir in den letzten 12 Monaten im Auftrag unserer Kunden mit den Versicherern abgewickelt haben. Spitzenreiter sind hierbei, wie in den letzten Jahren, die Grundberührungen. Platz zwei mit einigem Abstand sind Kollisionsschäden.

Hinzu kommen noch mehrere Diebstähle von Außenbordmotoren, Zubehör, witterungsbedingte Schäden und sonstige Schadenereignisse. Bei Diebstählen von Außenbordmotoren und Schäden an Antrieben mussten einige unserer Kunden leider feststellen, dass es zu Problemen bei den Lieferzeiten für neue Motoren und Zubehör kam. Für einige Skipper war damit die Wassersportsaison 2021 gelaufen.

Bedauerlicherweise kam es Ende 2020 bei einem Bootsunfall (Kollision) zu einem größeren Personenschaden, bei dem sich eine mitfahrende Person einen Schädelbasisbruch zugezogen hat. Die Schadenhöhe für den Haftpflichtversicherer steht bis zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. An dem versicherten Boot entstand ein Totalschaden. Schadenhöhe: 65.000 €. Auch in 2021 musste sich eine mitfahrende Ehefrau nach einem Bootsunfall, ebenfalls eine Kollision, für mehrere Tage ins Krankenhaus begeben. Zur Schuldfrage wird noch von Seiten der Behörden ermittelt.

Auch dies gab es 2021: Im September 2021 hielt der Anker aufgrund der Wetterlage an einem an der Ostküste vor Fehmarn ankernden sieben Meter mannlosen Motorbootes nicht mehr. Alle zuständigen Behörden waren umgehend über diesen Vorgang sofort informiert worden. Das Boot wurde am Tag darauf am Strand in der Nähe von Warnemünde durch einen Spaziergänger leicht beschädigt wieder aufgefunden und geborgen. Wie das unbesetzte Boot bei dem Schiffsverkehr ca. 40 sm unbemerkt über die Ostsee treiben konnte, können wir nicht nachvollziehen. Antwort eines Insiders: es war Freitagnachmittag.



## Explosion und Brand auf einem Motorboot

20.000 €

## Brandschaden auf einer Segelyacht

verursacht durch einen technischen Defekt

70.000 €

## Überspannungsschaden an einer Segelyacht

verursacht durch ein Gwitter an der  
Bordelektronik

20.000 €

## Impressum

Herausgeber: NEUBACHER Boots-  
Yacht-Schiffsversicherungsmakler  
GmbH, August-Bebel-Straße 10, 19055  
Schwerin, Tel. 0385 52 19 1000,  
Fax. 0385 52 19 10 111,  
www.neubacher-marine.de  
Redaktion: Jörg Neubacher (V.i.S.d.P.),  
Registrierungs-Nr. D-J0C9-OU3R7-70  
Satz: tokati GmbH | Druck: flyeralarm  
GmbH | November 2021

### Wichtige Informationen zum Datenschutz

Unsere neue Datenschutzerklärung finden Sie online:  
[www.neubacher-marine.de/  
datenschutz](http://www.neubacher-marine.de/datenschutz)

## Bootsfinanzierung leicht gemacht

Bootsfinanzierung und Leasing für den nächsten Bootskauf.

Eine Yacht kauft man nicht von der Stange – die Finanzierung auch nicht!

Unsere Empfehlung als Finanzpartner im Boots- und Yachtmarkt:

## YACHT-FINANZ

Andreas Kempf

Euro Finanzkonzepte Abtl.:  
Yacht-Finanz  
Leasing- und Kreditvermittlungen

Rochusstr. 230  
41179 Mönchengladbach

Telefon: 02161-469214  
E-Mail: [info@yacht-finanz.de](mailto:info@yacht-finanz.de)  
Internet: [www.yacht-finanz.de](http://www.yacht-finanz.de)