



Frage einen Anwalt

Landgericht Neubrandenburg zur Navigation mit NAVIONICS und zur Rückforderung von Versicherungsleistungen



Axel Kujawa

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

Unter den Linden 21,
10117 Berlin,
Telefon:
+49 (0) 30 20 92 40 35



Eine Entscheidung des Landgerichts Neubrandenburg vom 14.04.2021 - (Az. 3 O 537/19) hat im Frühjahr 2021 viel Beachtung gefunden. Das Urteil wurde nicht nur in juristischen Publikationen veröffentlicht, sondern unter anderem auch in der YACHT. Seitdem wurde die Entscheidung in diversen Seglerforen besprochen, wird immer wieder argumentativ in Prozessen angeführt und auch von Gerichten zitiert.

Konkret geht es dabei um drei Aspekte:

Zum einen kam die 3. Zivilkammer des Landgerichts Neubrandenburg zu dem Ergebnis, die Navigation nur mittels Navigationssoftware sei als grob fahrlässig zu werten. Das allerdings stand in dem Verfahren von vornherein außer Frage und ist

wenig überraschend. (Zu klären waren ganz andere Fragen, u.a. ob der Skipper zudem Ausguck gehalten und seinen auf dem iPad angezeigten Kurs überprüft hat.)

Zum zweiten hat das Landgericht in dem konkreten Fall eine Berechtigung des Wassersport-Kaskoversicherers zur Leistungskürzung um 80 % angenommen. Diese Beurteilung kann weder verallgemeinert werden, noch ist wahrscheinlich, dass die diesbezügliche Entscheidung des Landgerichts in der Berufung gehalten hätte. Denn auf die Berufung des von uns vertretenen Klägers hin hatte das Oberlandesgericht Rostock mit Beschluss vom 14.03.2022 (Az. 4 U 38/21) ausgeführt:

– weiter auf Seite 2

FREISEIN-Design®

– Seite 5

Allgefahren- deckung

– Seite 6

Mobile Stromversorgung

– Seite 8

Rettungsmittel

– Seite 10

Schadenbeispiele der letzten 12 Monate

– Seite 13

Obliegenheiten

– Seite 14

„Die (...) vorgenommene Kürzung der Entschädigungsleistung um zumindest 40% erscheint berechtigt.“

Zum Dritten schließlich gab das Landgericht teilweise der Widerklage des Wassersport-Kaskoversicherers statt, mit der dieser die bereits erbrachten Leistungen vollständig zurückforderte. Das Urteil wird deshalb gern von Versicherern ins Feld geführt, um Rückforderungen anzudrohen für den Fall, dass Versicherungsnehmer Leistungskürzungen nicht unwidersprochen akzeptieren.

Auch in diesem Punkt allerdings ist das landgerichtliche Urteil rechtsfehlerhaft, wie das Oberlandesgericht auf unseiner Berufung hin ausführte. Denn eine Rückforderung vorbehaltlos erbrachter Versicherungsleistungen ist nur unter sehr engen Voraussetzungen möglich, namentlich dann, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherer arglistig getäuscht hat. Aus hier nicht interessierenden Gründen (unter anderem weil das Landgericht sich mit dem Urteilstenor zugunsten des Klägers verrechnet hatte), wurde die Berufung zurückgenommen. Das Urteil des Landgerichts ist deshalb rechtskräftig geworden. Als Argument oder Entscheidungshilfe in laufenden Verfahren sollte das Urteil aber nicht herangezogen werden. Dafür ist es schlicht ungeeignet.

3.10.2023, A. Kujawa



AG Charlottenburg als Schifffahrtsgericht zur Beweislastverteilung bei Kollision mit historischem Segelschiff

Das Amtsgericht Charlottenburg hatte als das für Berlin zuständige Binnenschifffahrtsgericht kürzlich über Schadensersatzansprüche eines von uns vertretenen Seglers gegen den Eigner und den Skipper des auf Berliner und Brandenburgischen Gewässern oft zu bestaunenden historischen Segelschiffs ROYAL LOUISE zu befinden.

Die ROYAL LOUISE motorte auf Gegenkurs zu der unter Segel fahrenden Etap 24i des Klägers.

Unter zwischen den Parteien streitigen Umständen kollidierten beide Wasserfahrzeuge mit Teilen ihres Riggs.

Bevor Beweis über den konkreten Hergang erhoben wurde, waren durch das Gericht die jeweiligen Verhaltenspflichten und damit verbunden die Beweislastverteilung zu klären.

Wie jeder Inhaber eines Sportbootsführerscheins weiß, sind unter Motor fahrende Kleinfahrzeuge gegenüber segelnden Kleinfahrzeugen im Binnenrevier ausweichpflichtig. Das gilt aber eben grundsätzlich nur für Kleinfahrzeuge untereinander (§ 6.02a Nr. 1 BinSchStrO).

Der Kläger argumentierte, dass es sich bei der ROYAL LOUISE um ein Kleinfahrzeug im Sinne der Binnenschifffahrtsordnung (BinSchStrO) handelt, weil das Schiff ohne Ruder und

Bugspriet eine Länge von unter 20 m aufweist.

Im Termin vor dem Amtsgericht wurde die Frage ausführlich erörtert, insbesondere auch, ob hier etwas anderes gelten könnte, weil die ROYAL LOUISE ein Fahrzeug sei, das zur Beförderung von mehr als 12 Personen zugelassen sei.

Mit Hinweisbeschluss vom 28.04.2023 (Az. 233 C 35/23 BSch) führte das Gericht dazu aus:

„1. Nach erneuter Prüfung der Sach- und Rechtslage werden die Beklagten darauf hingewiesen, dass zwar auch ein Sportboot (§ 1.01 Nr. 20 BinSchStrO) ein Fahrzeug sein kann, dass zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist (§ 1.01 Nr. 14 b) BinSchStrO) (vgl. VG Berlin, Urteil vom 29. Mai 2020 – 10 K 21/20 –, Rn. 40, juris). Die Beklagten haben jedoch nicht dargelegt, dass die Royal Louise ein Fahrzeug ist, dass zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist. Die Beklagten haben sich auch nicht darauf berufen, dass nicht § 6.02a Nr. 1 BinSchStrO (Fahrregeln für Kleinfahrzeuge untereinander), sondern § 6.02 Nr. 1 b) BinSchStrO Anwendung findet. Die Beklagten werden weiterhin darauf hingewiesen, dass gemäß § 3.15 BinSchStrO ein Fahrzeug, das zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen zugelassen ist und dessen Schiffskörper eine

größte Länge von weniger als 20,00 m aufweist, in Fahrt bei Tag einen gelben Doppelkegel an einer geeigneten Stelle und so hoch, dass er von allen Seiten sichtbar ist, führen muss (§ 3.15 BinSchStrO). Sollte die Royal Louise ein Fahrzeug sein, das zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen zugelassen ist, ist nicht dargelegt, dass sie einen gelben Doppelkegel gesetzt hatte.

2. Nach derzeitigem Sachstand musste die mit Maschinenantrieb fahrende Royal Louise daher grundsätzlich gemäß § 6.02a Nr. 1 BinSchStrO dem Segelboot des Klägers ausweichen, so dass die Beklagten die Beweislast dafür tragen, dass der Kläger im unmittelbaren Nahbereich zur Royal Louise ca. 3 - 4 Sekunden vor der Kollision stark vom Wind abgefallen ist und seinen Kurs damit völlig unerwartet geändert hat und dass ohne das unvor-

hersehbare Abfallen beide Yachten ohne Havarie Steuerbord an Steuerbord aneinander vorbeigefahren wären.“

In Folge der daraufhin durchgeführten Beweisaufnahme einigten die Parteien sich interessengerecht. Dem klagenden Segler wurde sein Schaden ganz überwiegend ersetzt.

Auch wenn in der Sache aufgrund der erzielten Einigung kein rechtskräftiges Urteil ergangen ist, wird man davon auszugehen haben, dass die ROYAL LOUISE (wie auch andere Schiffe vergleichbarer Größe) als Kleinfahrzeug zu behandeln ist, für das die selben Regeln gelten wie für jedes Sportboot.

Allerdings kann das auch anders sein. Insbesondere auf einen gesetzten gelben Doppelkegel sollten Sportskipper bei Begegnungen mit solchen Schiffen achten.

3.10.2023, A. Kujawa



unsplash.com / Jordan Cormack

Landgericht Braunschweig zum Ersatz vergeblicher Aufwendungen bei Rücktritt von einem Schiffskauf

Tritt ein Käufer wirksam von einem geschlossenen Kaufvertrag zurück, hat er nicht nur Anspruch auf Erstattung des Kaufpreises, sondern kann auch den Ersatz von Aufwendungen verlangen, die er im Vertrauen auf die Wirksamkeit des Vertrags getätigt hat und (so das Gesetz) *billigerweise machen durfte* (§ 284 BGB).

Beim Bootskauf können solche erstattungsfähigen Aufwendungen z.B. in Liegeplatzkosten oder Versicherungsprämien liegen, aber auch in Anschaffungen, die ohne das Boot für den Käufer nutzlos sind (z.B. Rettungswesten u.ä.).

Mit Urteil vom 2.8.2023 (Az. 2 O 2262/22) hat das Landgericht Braunschweig einen Streit entschieden, bei dem es unter anderem um ganz erhebliche Aufwendungen ging, weil der Käufer noch vor Übergabe des Boots diverse kostenintensive Arbeiten durchgeführt hatte.

Der Fall in groben Zügen:

Nach Versterben des Eigners wurde eine Segelyacht Granada 38 durch die Erbengemeinschaft verkauft.

Der Käufer bezahlte den Kaufpreis nebst Maklergebühren. Eine Übergabe der Yacht an den Käufer wurde nicht durchgeführt, weil sich erhebliche Mängel an dem Schiff zeigten. Ins-

besondere wurde ein Übergabeprotokoll nicht unterschrieben, was im Kaufvertrag aber ausdrücklich vorgesehen war.

Obgleich der Käufer deshalb noch kein Eigentum an der Segelyacht erworben hatte, begann er mit Einverständnis der Verkäufer bereits Arbeiten an dem Schiff vorzunehmen (Instandsetzung der Sanitäranlagen, Reparatur der Genua, Rigggen, Polsterarbeiten, Antifouling etc. pp.). Zudem schloss der Käufer eine Versicherung ab und mietete einen Liegeplatz an. Weil sich nach Begutachtung durch einen renommierten Sachverständigen weitere erhebliche Mängel zeigten, einigte sich der Käufer mit 50 % der Erbengemeinschaft auf die Rückabwicklung.

Weil sich die verbliebene Erbin der Rückabwicklungsvereinbarung nicht anschließen mochte, erklärte der nun von uns vertretene Käufer den Rücktritt und erhob schließlich Klage auf Erstattung des noch nicht zurückgezahlten Kaufpreises, sowie sämtlicher Aufwendungen.

— weiter auf Seite 4

Im Hauptverhandlungstermin wies das Gericht den Kläger darauf hin, dass gemäß § 347 Abs. 2 BGB die Aufwendungen zwar ersatzfähig sein könnten. Jedoch sei das,

„im Hinblick auf die Notwendigkeit der Aufwendungen durch das Gericht für jede einzelnen Rechnung bzw. jeden Beleg gesondert zu prüfen.“

Diese Auffassung revidierte das Gericht nach einer dahingehenden Stellungnahme des Klägers zur Anspruchsgrundlage. Der Argumentation des Klägers folgend bestätigte das Gericht im Ergebnis die Wirksamkeit des Rücktritts und verurteilte die Miterbin zur Erstattung des Kaufpreis und (ohne deren Notwendigkeit zu prüfen) auch zur vollständigen Erstattung der vom Kläger bereits gemachten Aufwendungen. Das Gericht führte hierzu aus:

„Weiterhin stand dem Kläger hier auch ein Anspruch auf Ersatz der von ihm getätigten vergeblichen Aufwendungen auf die Kaufsache im Zeitraum bis April 2022 gemäß den §§ 437 Nr. 2 und Nr. 3, 284 BGB zu. Der Käufer, der wirksam von einem Kaufvertrag zurücktritt ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht gemäß § 347 Abs. 2 BGB auf den Ersatz notwendiger Verwendungen oder solcher Aufwendungen beschränkt, durch die die Verkäuferseite bereichert wird. Er kann vielmehr Ersatz seiner vergeblichen Aufwendungen auch gemäß § 284 BGB verlangen (BGHZ 163, 381 ff.). Der Rücktritt lässt nämlich gemäß § 325 BGB, das Recht Schadensersatz nach § 284 BGB zu verlangen, unberührt (BGH NJW 2015, 1669). Die Höhe der von ihm getätigten Aufwendungen hat der Kläger in der Klageschrift detailliert dargelegt und durch geeignete Unterlagen näher belegt. Dieser Sachvortrag ist von der Beklagten in der Folge auch nicht bestritten worden und gilt damit nach § 138 Abs. 3 ZPO als zugestanden.“

Das Urteil ist rechtskräftig.

3.10.2023, A. Kujawa

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von:
Rechtsanwalt Axel Kujawa;
Fachanwalt für Versicherungsrecht
Schwerpunkt Boots- und Yachtrecht
Telefon: +49 30 20 92 40 35
E-Mail: mail@rechtvoraus.de
Unter den Linden 21, 10117 Berlin



Rechtsberatung durch einen Anwalt

Ein zusätzlicher Service unseres Unternehmens.

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.

Bei Kontaktaufnahme bitte auf NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH verweisen.

Anwaltliche Beratung mit Schwerpunkt Boots- Schiffs- und Yachtrecht

Wir unterhalten hierzu eine Kooperation mit der auf Boots- Schiffs- und Yachtrecht spezialisierten, in Berlin ansässigen Fachanwaltskanzlei 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. Bitte bei Kontaktaufnahme auf NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH verweisen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter:
www.neubacher-marine.de



Die Marke **FREISEIN-Design®** verbindet tolles Design mit Funktionalität.

Dem Alltagsstress entkommen und Ihre Auszeit auf dem Boot genießen – das ist Entspannung und Freiheit pur! Zeit, auf Deck zu entspannen, die Sonne zu genießen und vielleicht ein Buch zu lesen, während Sie die sanften Wellen des Wassers genießen. Die zauberhafte Atmosphäre bei Sonnenaufgängen und Sonnenuntergängen, Sterne und den klaren Nachthimmel betrachten.

All diese magischen Momente an Bord lassen sich mit der innovativen TRAVEL-BAG von FREISEIN-Design hervorragend genießen.



Wie das funktioniert?

Ihr Bettzeug oder die Lieblingssachen, die immer dabei sein sollen, verwandeln Sie mit Hilfe der **TRAVEL-BAG** zu einem einzigartigen, individuellen und ergonomisch geformten Chillkissen. Somit transportieren Sie Ihr Bettzeug super einfach und sauber, benötigen wenig Platz und nutzen es nicht nur für die Nacht! Denn durch die ergonomische Form und das passende ausgeklügelte Design bietet Ihnen die **TRAVEL-BAG** Ihre ganz persönliche Rückenlehne oder Kopfstütze - ganz abgestimmt auf Ihre eigenen Bedürfnisse. Die innovative **TRAVEL-BAG** verbindet tolles Design mit Funktionalität. Wir haben eine Kollektion mit viel Herz und Liebe zum Detail geschaffen. Küstenliebhaber und diejenigen, die ihrem Boot ihre ganz individuelle und persönliche Note durch eine personalisierte **TRAVEL-BAG** und wenn Sie wollen, mit dem Namen Ihres Bootes, verleihen möchten.

Mandy Georgiev
Gründerin **FREISEIN-Design®**
Tel.-Nr. 01525 9750955
info@freisein-design.de
<https://freisein-design.de>



Allgefahrendeckung in der Boots-Yachtkaskoversicherung

Hier einige Formulierungen und Beispiele zu Gefahren, die von vielen Mitbewerbern in den Kaskobedingungen vom Versicherungsschutz ausgeschlossen werden, bei uns aber mitversichert sind:

„Wir leisten keinen Ersatz für Schäden, die verursacht sind durch:“

1. Ungeziefer

- Wurmfraß, Ratten oder Mäuse;
- Ungeziefer, Bohrmuschel;
- Nagetiere

2. Regen Frost, Eis, Schnee

- Witterungseinflüsse, wie z. B. Regen, Schnee, Eis, Hitze, Frost,
- Sonneneinwirkung

3. Überspannungsschäden

- Ausgeschlossen sind Schäden an der Maschinenanlage, der elektrisch oder durch Motor betriebenen technischen Ausrüstung; den persönlichen Effekten; dem Trailer, wenn sie nicht durch Unfall des Fahrzeuges, Brand, Blitzschlag, Explosion, höhere Gewalt, Raub oder Diebstahl, mut- oder böswillige Handlungen betriebsfremder Personen verursacht worden sind.
- Maschinenschäden, soweit diese nicht Folge eines von außen her einwirkendem Ereignisses sind.
- Betriebsschäden an maschinellen Einrichtungen

Diese 3 genannten Ausschlüsse vom Versicherungsschutz werden Sie in unseren Kaskobedingungen nicht finden.

Schadenbeispiele aus den letzten 3 Kalenderjahren, die wir erfolgreich mit den Versicherern für unsere Kunden abgewickelt haben:

Schadenbeispiele zu 1.

- Wasserratten haben einen Weg gefunden, um in ein an der Ostseeküste festliegendes Hausboot/ Floating Home einzudringen.
- Mehrfach haben sich in den letzten Jahren, vermutlich Marder oder andere Nager an den Verkabelungen der Maschinenanlage an Motorbooten zu schaffen gemacht.
- Mäuse verursachten einen Totalschaden an der E-Heizung eines Hausbootkatamarans.

Schadenbeispiele zu 2.

- Seeventil durch Frost/Eis gerissen.
- Geplatzte Kühlwasserschläuche durch Frosteinwirkung zwischen Getriebeausgang und Propellerwellenabdichtung.
- Nicht vollständig abgelassenes Kühlwasser bei der Winterfestmachung, Motorblock gerissen.

Schadenbeispiel zu 3.

- Bezüglich der Ursache des Defekts am Steuergerät war von Seiten des Eigners Überspannung aufgrund eines Blitzschlages vermutet worden. Diesbezüglich ist nach Auffassung des Schiffssachverständigen zu konstatieren, dass der Defekt des Steuergerätes aller Wahrscheinlichkeit nach nicht durch einen Blitzschlag verursacht wurde. Diese Auffassung begründet sich vor allem in der Tatsache, dass Blitzeinschläge in Yachten im Allgemeinen ein weitreichendes Schadensbild verursachen. Zum einen wären dabei Überspannungsschäden im gesamten elektrischen System (zumeist auch über die Antenneneingänge) und zum anderen Schäden durch thermische Überlastung der vom Blitzschlag betroffenen Rumpfbauteile zu erwarten gewesen. Im hier betrachteten Fall war jedoch lediglich ein einziges Bauteil, nämlich das schadensgegenständliche Steuergerät, defekt. Am schadensgegenständlichen Steuergerät sei gem. den Angaben des Eigners bei der ersten Diagnose ein Überspannungsereignis festgestellt worden, was aus gutachterlicher Sicht auch unter Ausschluss eines Blitzschlages nicht unplausibel ist, da auch Schalt-

oder Platinenfehler Überspannung an einzelnen Bauteilen auf der Platine verursachen können.

Nach den Versicherungsbedingungen unserer Mitbewerber ist dieser Schadenfall vom Versicherungsschutz ausgeschlossen, über NEUBACHER wurde er mit 6.012,24 € reguliert, warum? Hier der Auszug § 7 Ausschlüsse; Neubacher Kaskobedingungen:

Schäden an den maschinellen Einrichtungen durch ihre eigentümlichen Betriebsgefahren, (innere Betriebsschäden wie z.B. Kolbenfresser, defekte Dichtungen, Bruch oder Verschleiß) sind nicht Gegenstand des Versicherungsschutzes und stellen keinen ersatzpflichtigen Schaden dar. **Brand, Sengen, Schmoren, Kurzschluss, Über- Unterspannungsschäden, Wassereintritt und Sinkschäden gelten jedoch als mitversichert.**

Überspannungsschäden an der Maschinenanlage müssen nicht zwangsläufig durch ein Gewitter verursacht sein.

2023 hatten wir auffällig viele Schäden, am Gardasee und Mittelmeerraum verursacht durch Sturm an Motorbooten, die an der Mooringboje lagen bzw. „Römisch-Katholisch“ an Steinmolen befestigt waren. Eigner, die bei Mitbewerbern versichert waren und diese Formulierung in ihren Kaskoverversicherungsbedingungen stehen haben, stehen vermutlich vor einem Problem:

„Der Versicherer leistet ferner keinen Ersatz für Schäden, die entstehen durch mangelhafte Vertäuerung und Verankerung, unbemanntes Stillliegen vor offener Küste und wenn nicht sichergestellt ist, dass es bei drohender Gefahr unverzüglich verholt werden kann.“

**Besser Sie sind über
NEUBACHER versichert!**



Mobile Stromversorgung an Bord

Der neue tragbare EU32i-Inverter von Honda

Der Strombedarf an Bord eines Bootes wächst beständig. Nicht nur, weil immer mehr elektronische Geräte an Bord sind. Viele Bootsführer wollen auch unterwegs auf einen gewissen Komfort nicht verzichten: den Kühlschrank, die Mikrowelle, die Klimaanlage in der Kajüte und Warmwasser zum Duschen. Solange ein Motor die Batterien auflädt oder ein Landstromanschluss genutzt werden kann, ist das alles kein Problem. Wenn das nicht gegeben ist, beispielsweise auf Segelbooten oder beim Ankern außerhalb des Hafens, geht der Stromverbrauch zu Lasten der Batterie. Zum Aufladen der Akkus benötigt man dann eine zusätzliche Energiequelle, beispielsweise in Form eines mobilen Stromerzeugers.

Auf vielen Booten gehören solche Geräte daher zur Bordausrüstung, auch um im Notfall wichtige Bordelektronik und Navigationsgeräte betreiben zu können. Häufig sind diese Generatoren fest verbaut und in das Treibstoff-, Kühl- und Abluftsystem der Boote integriert. Wo das nicht möglich oder erwünscht ist, kommen auch mobile Stromerzeuger zum Einsatz. Die kleinen 4-Takt-Inverter-Stromerzeuger von Honda genießen hier wegen ihrer Leistungsstärke, Sparsamkeit und Zuverlässigkeit einen hervorragenden Ruf. Die Benzinaggregate mit Ausgangsleistungen zwischen 1000 und 3000 Watt gelten als besonders sparsam und stellen einen sehr stabilen, gleichmäßigen Strom bereit.

Herausragende Technologieleistung

Ein neues Gerät von Honda sorgt aufgrund seiner Leistung, seiner kompakten Bauweise, seinem geringen Gewicht und seiner ausgeklügelten Motortechnologie für besondere Aufmerksamkeit: der EU32i. Das ultrakompakte Gerät bringt eine Leistung von 3,2 kVA – bei einem Leergewicht von gerade mal 26,5 kg. Weltweit gibt es derzeit keinen zweiten Inverter-Stromerzeuger, der so viel Leistung bei so kleinen Abmessungen und einem so geringen Gewicht erbringt.

Um diese Werte zu erreichen, hat sich Honda für diesen Premium-Stromerzeuger einiges einfallen lassen. Dazu gehören ein komplett neu entwickelter, kompakter und leichter Motor mit einer batterielosen, Lambda-geregelten Kraftstoffeinspritzung FI, einem Drei-Wege-Katalysator im Abgassystem und einem hocheffizienten Generator mit Neodym-Magnet. Die Tankentlüftung erfolgt – und das ist ebenfalls einzigartig in dieser Klasse – über einen Aktivkohlefilter. Dieser nimmt die im Tank entstehenden gesundheitsschädlichen Kraftstoffdämpfe auf und verringert das Austreten dieser Dämpfe sowohl im Betrieb als auch bei der Lagerung erheblich. Verpackt wird die komplexe Technik extrem platzsparend in einem ebenfalls gewichtsreduzierten Monocoque-Gehäuse.

Herzstück des EU32i ist der neue energieeffiziente GX130-OHC-4-Takt-Motor mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Lambda-regelung und einer elektrischen Drosselklappe – ein absolutes Novum im Bereich der tragbaren Inverter-Generatoren. Die Lambda-Sonde misst den Restsauerstoff im Abgas und passt das Verbrennungsluftverhältnis automatisch an die anliegende Last an. Um die Leistung von 3200 Watt zu erbringen, läuft der Motor mit einer leicht erhöhten Drehzahl. Trotzdem verbraucht er im Vergleich zum Vorgängermodell EU30i bis zu 35 Prozent weniger Kraftstoff.

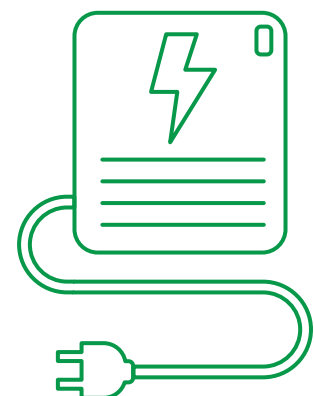
Die Einspritzanlage funktioniert ohne Batterie. Ein Zug am Startseil reicht aus, um das Gerät in Gang zu setzen und den für die Kraftstoff-Einspritzanlage benötigten Druck zu erzeugen. Der Einspritzer ist deutlich effizienter als ein Vergasermotor. Da das Kraftstoffsystem komplett geschlossen ist, bleibt kein Kraftstoff im Vergaser zurück und es gasen keine Benzindämpfe aus, wenn der Motor ausgeschaltet wird.

Für eine möglichst hohe Stromausbeute verbaut Honda im Generator des EU32i erstmals Neodym-Magnete. Diese Supermagnete verfügen über eine enorme Magnetkraft und sind dabei leicht und kompakt, was im Dauerbetrieb dazu beiträgt, den Kraftstoffverbrauch gering zu halten. Das macht sich auch in der Betriebsdauer pro Tankfüllung bemerkbar: In Kombination mit der sparsamen Ökoschaltung erzielt dieser Handy-Generator mit einer Tankfüllung von 4,7 Litern die beeindruckend lange Laufzeit von 3,3 Stunden im Vollast- und 8,6 Stunden im Ökobetrieb (1/4 Last).

Für einen handlichen und sicheren Transport hat der Stromerzeuger einen ergonomischen Handgriff an der Oberseite und zwei eingelassene Griffe am Boden des Geräts. Der Handgriff oben ist so dimensioniert, dass man das Gerät mit den stoßsicher abgerundeten Ecken auch zu zweit tragen kann. Via Bluetooth kann der Generator über eine eigens entwickelte Smartphone-App ferngesteuert und überwacht werden. Die Anwendung gibt technische Informationen zum Betriebszustand, der Ausgangsleistung sowie zum Restkraftstoff und der verbleibenden Betriebszeit aus. Auch Sicherheitsfeatures wie eine Motorstopp- sowie Fehler- und Wartungsfunktionen sind integriert.

Ansprechpartner

Honda Deutschland
Niederlassung der Honda Motor Europe Ltd.
Hanauer Landstr. 222-224, 60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069-83006-0
Mail: info@honda.de





Wartung von SECUMAR Rettungswesten

Merkblatt des Fachverbandes Seenot-Rettungsmittel zur Lebensdauerbegrenzung und Wartung von Rettungswesten

Stand: September 2010

Die Lebensdauer von Rettungswesten ist nicht unbegrenzt. Der FSR empfiehlt Nutzungszeiträume und erklärt, worauf bei aufblasbaren und Feststoff- Rettungswesten zu achten ist.

Aufblasbare Rettungswesten:

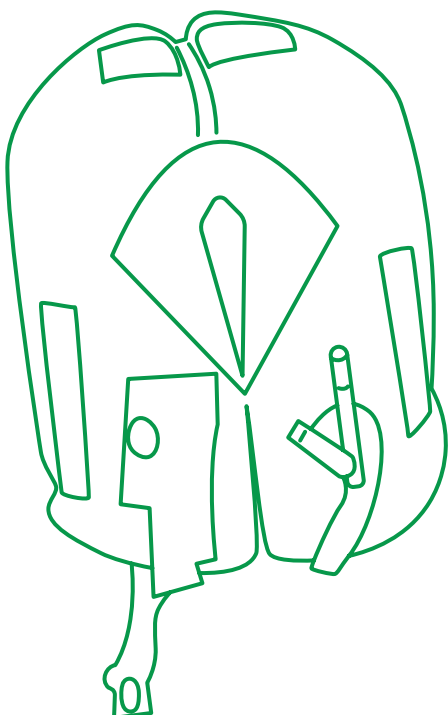
Die Lebensdauer von Rettungswesten muss begrenzt werden, da das Material mit der Zeit ermüdet. Diese Maßnahme wird von allen FSR-Unternehmen getragen und empfohlen. Sie ist auch vom Gesetzgeber gewollt, der im Rahmen des Gerätesicherheitsgesetzes sowie der Produkthaftung eine definitive maximale Lebensdauerangabe seitens des Herstellers vorschreibt. Die Lebensdauer von aufblasbaren Rettungswesten ist in der Regel auf zehn Jahre begrenzt worden.

Voraussetzung für diese Zehn-Jahres-Frist ist jedoch eine regelmäßige Wartung der Geräte in einem Zeitabstand von höchstens zwei Jahren. Dieses Wartungsintervall wird für Rettungswesten, die in der Sportschifffahrt eingesetzt werden, dringend empfohlen. Produkte von Mitgliedsfirmen des FSR werden mit einer Service-Plakette markiert, auf der Monat und Jahr der nächsten fälligen Wartung zu erkennen sind – ähnlich wie die TÜV-Plaketten an einem Auto.

Die Wartung muss entweder vom Hersteller oder durch eine von ihm autorisierte Fachfirma durchgeführt werden. Die erfolgte Wartung wird durch das Aufkleben der FSR-Service-Plakette dokumentiert, die wiederum das Datum der nächsten Inspektion anzeigt. Im **gewerblichen und industriellen Bereich** kann das Wartungsintervall je nach Einsatz und Gebrauchsintensität der Geräte erheblich kürzer ausfallen. Entscheidungen hierzu treffen die Unternehmer bzw. ihre Fachkräfte für Arbeitssicherheit.

Eine 2-jährige Wartung durch eine Wartungsstation kann in der Regel nur innerhalb von 9 Jahren nach Fertigungsdatum erfolgen. Innerhalb des 10. Jahres kann die Rettungsweste nur für 1 Jahr gewartet werden.

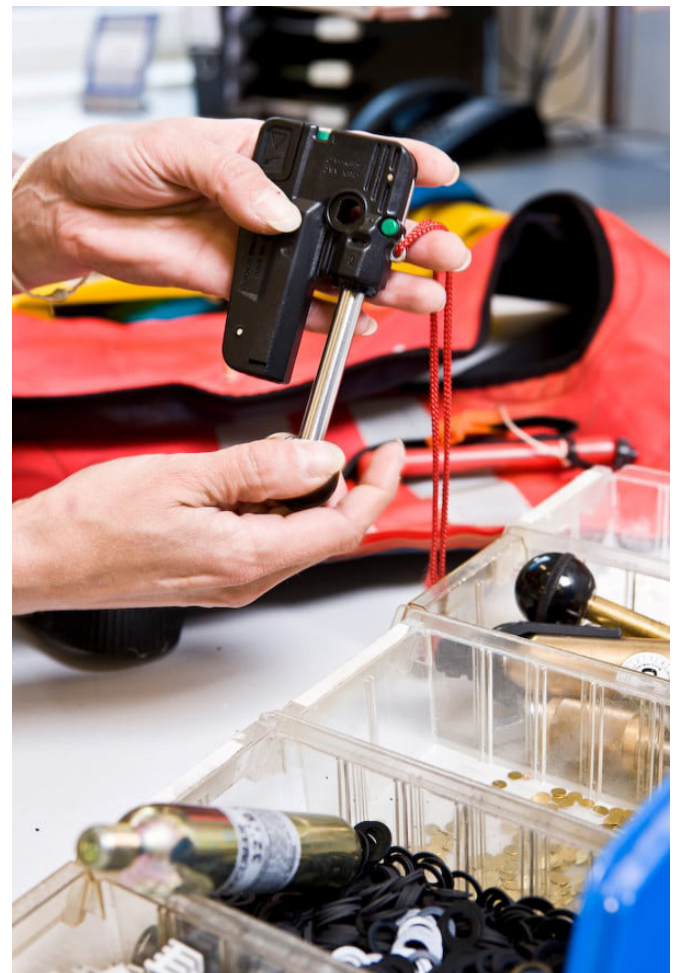
Nach zehn Jahren kann die Plakette durch eine jährliche Wartung jeweils für ein weiteres Jahr erworben werden. Diese jährliche Prüfung kann dann jedoch **nur durch den Hersteller** selbst vorgenommen werden. Die letzte mögliche Plakette im Rahmen der Wartung kann eine Rettungsweste im Alter von 14 Jahren erhalten. Ab dem Alter von zehn Jahren kann es notwendig werden, die Rettungsweste aus Sicherheitsgründen auszusondern. Ein entscheidender Grund hierfür ist, dass kunststoffbeschichtete Gewebe und Formteile mit wachsendem Alter Gefahr laufen, zu verspröden oder einzureißen. Damit wäre die Dichtigkeit des Schwimmkörpers nicht mehr gewährleistet. Alterungserscheinungen durch Umwelteinflüsse können auch bei allen übrigen Baugruppen des Gerätes, zum Beispiel bei der Aufblasvorrichtung, zu Problemen führen.



Feststoff-Rettungswesten:

Die Lebensdauer von Feststoffrettungswesten in der Sportschifffahrt beträgt maximal zehn Jahre. Dieser Westentyp ist zwar fast wartungsfrei, jedoch ist er jährlich einer visuellen Prüfung zu unterziehen. Jede Beschädigung der Materialien (z.B. Risse, Durchscheuern, Einschnitte in Stoff oder Gurtbänder, Farbveränderungen, beschädigte Beschläge) sowie Veränderungen des Auftriebs (z.B. durch Hitzeentwicklung, Sonneneinwirkung, falsche Lagerung und falsche Handhabung) können zur einer lebensgefährlichen Beeinträchtigung der Sicherheit des Gerätes führen, so dass sich eine umgehende Aussonderung empfiehlt. Im Zweifelsfall fragen Sie Ihren Fachhändler, Ihre Wartungsstation oder direkt den Hersteller.

Feststoffrettungswesten für den Bereich SOLAS und den gewerblichen Einsatz haben unter Umständen eine kürzere Lebensdauer beziehungsweise benötigen kürzere Inspektionsintervalle. Eventuell kann die Anbringung einer FSR-Service-Plakette mit definierten Wartungsintervallen erforderlich werden. Bei weiteren Fragen oder Unsicherheiten helfen autorisierte Fachfirmen oder die Hersteller weiter.



Funktionskontrolle der Auslösevorrichtung mittels Prüfplättchen und Tablette



Re-Montage der Auslösevorrichtung: Verschraubungen mittels elektronischer Drehmomentüberwachung



Wartung von Rettungswesten

Auch Rettungswesten benötigen einen TÜV. Wo es um Sicherheit von Menschenleben geht, ist die regelmäßige Inspektion der entsprechenden Geräte unumgänglich. Nicht anders bei einer Rettungsweste, wo der natürliche Alterungsprozess die Eigenschaften des Gewebematerials beeinflussen kann und auch die Funktion der automatischen Aufblasvorrichtung nicht vor eventuellen Beeinträchtigungen gefeit ist. Dazu gehören auch Bedienungsfehler.

Mit anderen Worten: die Lebensdauer einer Rettungsweste ist zwangsläufig begrenzt. Der diesbezügliche Zeitrahmen ist auf 10 Jahre festgesetzt. Diese Entscheidung wird maßgeblich von den Mitgliedern des Fachverbandes für Seenot-Rettungsmittel getragen und geht mit den veränderten Gesetzgebungen hinsichtlich Gerätesicherheit und Produkthaftungspflicht einher.

Voraussetzung für diese Lebensdauer ist maßgeblich die mindestens zweijährliche Inspektion der Rettungsweste durch eine autorisierte Wartungsstation oder den Hersteller.

Sicherheit als sichtbares Zeichen

Dokumentiert wird die regelmäßige Wartung durch die FSR-Wartungsplakette, die mit Monat und Jahr die nächst fällige Wartung signalisiert, ähnlich wie beim Kraftfahrzeug.

Der regelmäßige Systemcheck durch einen Fachmann umfasst die Überprüfung des Schwimmkörpers auf Luftundurchlässigkeit genauso wie die penible Funktionskontrolle der vollautomatischen Aufblasvorrichtung. Ferner kann im Rahmen des SERVICE angeboten werden:



- **Reparatur**
Beseitigung etwaiger Inspektionsbeanstandungen sowie Auswechseln einer kompletten Schutzhülle oder eines Schwimmkörpers.
- **Umrüstung / Nachrüstung**
Umrüstung der Auslösevorrichtung von Handauslösung auf Automatik, Einbau einer Sprayschutzhaube, Anbringung von Seenotbeleuchtung und weiterem Signalzubehör.

Die Vergabe der FSR-Wartungsplakette besiegelt sozusagen die Funktionssicherheit des Rettungsgerätes. Sie erinnert zudem von außen deutlich sichtbar an das Datum der nächsten Inspektion.

Die gesamte Lebensdauer der Rettungsweste ist begrenzt. Lesen Sie bitte dazu das FSR-Merkblatt zur Wartung und Lebensdauer von Rettungswesten.

Hinweis

Sie können sich den aktuelle SECUMAR Service-Auftrag hier herunterladen. Sie müssen es dann nur noch ausdrucken, ausfüllen und es zusammen mit Ihrer Weste an uns senden. Die Adresse ist auf dem Formular angegeben. Hier finden Sie unsere aktuelle Wartungspreisliste zum Download.

Mit freundlicher Genehmigung durch:

Bernhardt Apparatebau GmbH u. Co.
Bredhornweg 39, 25488 Holm, Germany
www.secumar.com

Schadenbeispiele aus den letzten 12 Monaten

Keine Entwarnung bei der Anzahl und Höhe der Schadenereignisse können wir verkünden und dabei haben wir die Sturmflut vom 20.10.2023 an der Ostseeküste noch nicht einmal berücksichtigt.

Einige Schäden, die wir seit Mitte 2022 mit den Versicherern für unsere Kunden abgewickelt haben, möchten wir hier nennen:

Konstruktionsfehler an den Schwimmkörpern eines Hausbootmotorkatamaran, Schadengesamthöhe **70.000,00€**.

Zwar war der Konstruktionsfehler nicht mitversichert und Gegenstand der Regulierung, aber der Folgeschaden inkl. Bergung und SV-Kosten wurden vom Versicherer zu 100% übernommen.

Die Schadenursache war die fehlerhafte Installation des Motors in der schadengegenständlichen Motoryacht. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit war das fehlende Belüftungsventil in der Abgasleitung bzw. der Wassereinspritzung ursächlich für den kapitalen Motorschaden. Dieses muss bei einem unterhalb, bzw. eben oberhalb der Wasserlinie eingebauten Motor die Kühlwasserleitung bei abgestelltem Motor belüften und so den Rücklauf von Kühlwasser in Richtung des Motors verhindern. Ohne Belüftungsventil kann es bei geöffnetem Seeventil bzw. anderem Wasserzulauf zum sog. Hebereffekt kommen. Die Abgassäule im Auspuff kühlt ab und zieht sich zusammen (Volumenverkleinerung). Der dabei entstehende Vakuumdruck saugt Wasser über das Seeventil an. Liegt die Motoroberkante in der Nähe der Wasserlinie, so sind die zu überwindenden Rohrleitungswiderstände derart gering, dass sich ein unaufhörlicher Wassereinfluss einstellt, bis die Druckverhältnisse ausgeglichen sind. Dies bedeutet, dass das Wasserniveau im Motor auf dem des Gewässers liegt. Ist der Motor nicht ausreichend wasserdicht und die Druckunterschiede ausreichend, kann unter Umständen Wasser aus dem Motor austreten und so das gesamte Boot mit Wasser volllaufen. Gesamtschadenhöhe **32.000,00€**



Verletzung Vorfahrtsregel

durch eine Segelyacht

26.000,00€

Grundberührung

einer Segelyacht

81.500,00€

Versagen der installierten automatischen Lenzpumpe

in der Achterpiek

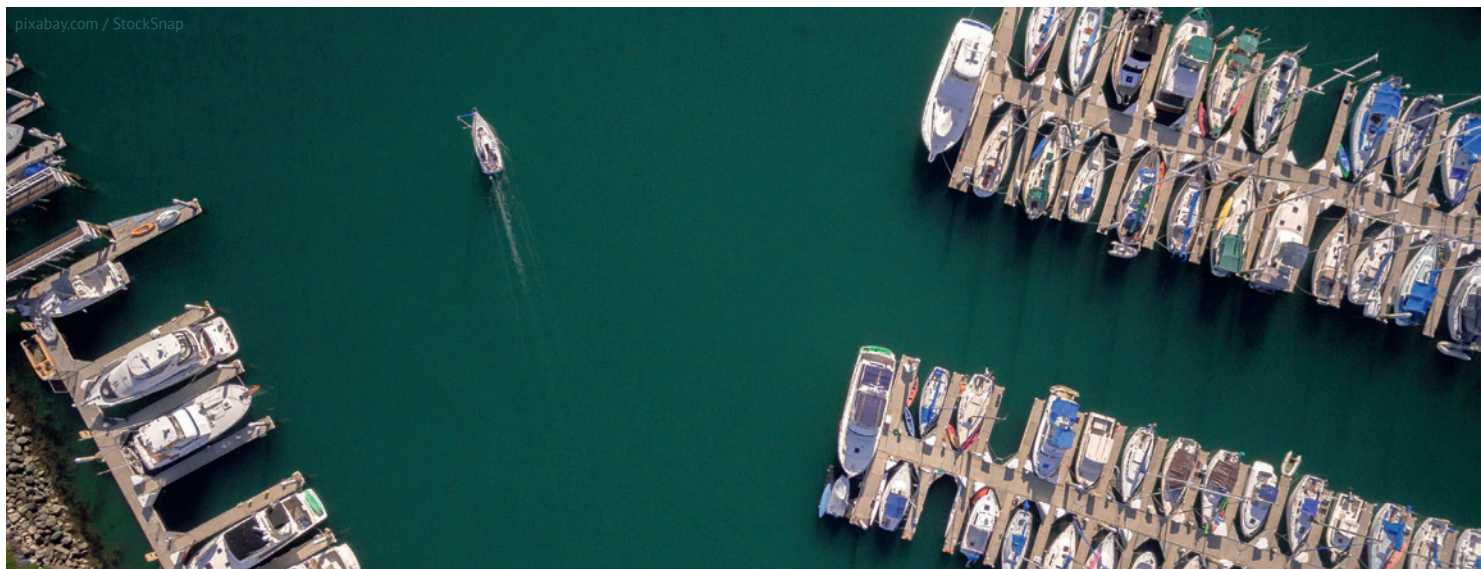
23.000,00€

Nicht genannt sind hier die vielen Grundberührungen, Kollisionsschäden, Diebstähle und Vandalismus-schäden, Sturmschäden usw.

Bei Redaktionsschluss am 22.10.2023 lagen uns bereits 57 Meldungen zu den Schäden aus der Sturmflut vom 20.10.2023 vor, darunter auch mehrere Totalverluste von Yachten mit einem Wert von über 100.000,00€.

Woran wir auch in diesem Jahr erinnern möchten!

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

Kasko:

§ 11 Obliegenheiten im Versicherungsfall

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 wahrheits-

gemäße 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 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 berechtigt, seine Leistung zu kürzen. Die Kürzung richtet sich nach der Schwere der Schuld.

Haftpflcht:

§ 6 Obliegenheiten im Versicherungsfall

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 Anforderung 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.

Sichern Sie Ihr Eigentum:

Prüfen Sie ob alle Sicherungsmaßnahmen, gemäß § 7 der Kaskobedingungen, ob diese auch erfüllt sind. z.B. Sicherung AB-Motor, Trailer oder loser Gegenstände an Deck.

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 24h am Tag erreichbar.

„Normale“ Schäden melden Sie bitte zu unseren Büroöffnungszeiten oder per Mail.

Noch eine Bitte, versuchen Sie die Schadenunterlagen möglichst vollständig, nach den Anforderungen des Versicherers einzureichen. Sie erleichtern damit die Arbeit der Schadenabteilung und sorgen für eine zügige Bearbeitung sowie Abwicklung des Schadens.

Mail: havarie@neubacher-marine.de

Schadentelefon-**0049385521910110**

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.

Unsere aktuelle Produktpalette

 0385-52 19 1000

Versicherungen für Boots- und Yachtbesitzer

Ein kurzer Überblick über die Versicherungsarten, die wir zurzeit für privat genutzte Sportboote anbieten können.

Den genauen Versicherungsumfang finden Sie in unseren Versicherungsbedingungen oder rufen Sie uns einfach an.



Sportboothaftpflichtversicherung

Für Schäden, die Sie einem Dritten zufügen.

Sportbootkaskoversicherung

Ersetzt Schäden am eigenen Boot. Optional: Premiumschutz mit vielen Erweiterungen zum Versicherungsumfang; Erweiterter Premiumschutz mit Maschinenversicherung Plus für Kolbenfresser & Co.

Sportbootinsassenunfallversicherung

Leistet bei Unfallschäden der eigenen Crew.



Yachtrechtsschutz

Schützt Sie finanziell bei Rechtsstreitigkeiten rund um Ihr Wasserfahrzeug.

Charterversicherungen

- Charterreiserrücktrittversicherung
- Charterkautionsversicherung
- Skipper-Haftpflichtversicherung
- Insassenunfallversicherung

Die NEUBACHER Yacht-Charterversicherungen, damit Sie auch auf Ihrem Chartertörn gut versichert sind.



Jetski

Kasko- und Haftpflichtversicherungen für Wassermotorräder.

Floating Home Versicherungen

Kasko- und Haftpflichtversicherungen für schwimmende Häuser.