



# Orientierungshilfen oder Irrlichter?

*Sterne hier, Daumen runter dort, Unabhängigkeitsbekundungen allüberall: Den Durchblick in der Fülle an Bewertungssystemen zu bekommen, ist speziell für Charterer nicht leicht.*

**D**ie Charterbranche ist trotz Ukraine-Krise guter Dinge. Von Kundenseite ist jedoch wieder etwas Verunsicherung in Bezug auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung zu bemerken. So mancher Charterer hatte ja schon im Vorjahr hinsichtlich seiner Vorauszahlungen für 2022 Bedenken. Denn einem Charterkunden ist es nahezu unmöglich, eine objektive und vor allem umfassende Qualitätsbewertung – sowohl der Charteragenturen als auch der Flottenbetreiber, die ja nicht alle ihren Sitz in Österreich oder in der EU haben – zu bekommen.

Das war die Stunde der Qualitätssiegel. Aber welche Bewertungen sind eine echte Orientierungshilfe? Hier ein Versuch einer Bewertung von Bewertungen. Dabei ist grundsätzlich von drei Betrachtungsweisen auszugehen:

1. die der wirtschaftlichen Sicherheit des Anbieters,
2. die der Qualität des Services sowohl der Agentur als auch des Flottenbetreibers,
3. die der allgemeinen Bewertungen im Internet, wie wir sie auch aus anderen Branchen kennen.

Wir wollen als Beispiel einige Bewerter, die sich dieser Aufgabe widmen und die sich in der Charterbranche engagieren, in beliebiger Reihenfolge näher betrachten:

**INTERNETBEWERTUNGEN** haben eine eingeschränkte objektive Aussagekraft, weil sie vom Bewerteten selbst beeinflusst werden können.

**TRIPADVISOR** kommt aus der Tourismusbranche, wo man mit allgemeinen Bewertungen einen ersten Eindruck auf ein Unternehmen, das Segelreisen veranstaltet, anhand von vergebenen Sternen gibt.

Wobei nach unserer Erkenntnis auf die besonderen Thematik eines Yachtcharters nicht spezifisch eingegangen wird. Wiewohl jeder Skipper weiß, dass sich zumindest der Bareboat-Charter einer Yacht deutlich von der Miete z. B. eines Hotels oder Autos unterscheidet.

**TRUSTPILOT** hat zumindest eine eigene Kategorie „Yacht-Charter“ und über Key Words können bestimmte Kriterien wie „Sauberkeit der Yacht“ gecheckt werden. Wie weit für den Skipper Bewertungen à la „Top Team“ oder „perfect and nice boat“ eine wirkliche Orientierungshilfe sind, ist fraglich.



FOTO: GERNOT WEILER

**FRIEDRICH SCHÖCHL** ist Skipper, Erfinder der Skipper-Haftpflichtversicherung und Gründer der Versicherungsgesellschaft Yacht-Pool. [kolumne@ocean7.at](mailto:kolumne@ocean7.at)

Eine Beurteilung der wirtschaftlichen Sicherheit ist durchgehend nur schwer abzuleiten und es wird auch nicht versucht, diese zu bewerten.

Trotzdem haben diese Bewertungsmechanismen einen hohen Durchdringungsgrad, weil sich kein Charterunternehmen diesen Rezensionen entziehen kann.

**EUMINIA UND YACHTCHECK** gehen da schon deutlicher auf die relevanten Besonderheiten des Chartergeschäfts ein. Insbesondere Euminia entwickelte ein interessantes Bewertungssystem, indem sie dem Skipper auf der Basis ein Smartphone zur Verfügung stellte, mit dem er zeitnah und anonym eine Bewertung des Schiffes nach einem vorgegebenen Fragekatalog im Rahmen des Check Out (an Bord der Yacht oder im Büro des Vercharterers) vornehmen kann.

Dabei können Sauberkeit des Schiffes, Preis-/Leistungsverhältnis, Service, Übergabe und Einführung in das Handling der Yacht beurteilt werden. Über die wirtschaftliche Sicherheit eines Flottenbetreibers kann damit aber ebenfalls keine entsprechende Aussage getroffen werden. Eine Frage, die für manchen



Bei achtsamer Vorbereitung steht einem sicheren und unbeschwerten Yach charterurlaub nichts im Wege.

Skipper in Zeiten, wie diesen allerdings von relevanter Bedeutung sein kann. Die allgemeine Zufriedenheit mit der Serviceleistung des Flottenbetreibers kann mit diesem System aber doch recht gut dokumentiert werden.

**VDC**, der Verband deutscher Charterunternehmen, in Verbindung mit **E.I.S INSURANCE**, haben ein Absicherungssystem eingeführt, das diesem Bedürfnis nahe kommt und mit dem eine Absicherung der Anzahlungen angeboten wird. Die versprochene Absicherung der vorausgezählten Charter-Anzahlung erfolgt aufgrund des Vermittlers **E.I.S Insurance**, Angaben gemäß von einem slowenischen Versicherer, der letztlich der Leistungsträger ist und im Ernstfall die Leistung zu erbringen hat. Auf Bonitätsprüfung und somit die wirtschaftliche Beurteilung der versicherten Firmen wird verzichtet. Der slowenische Versicherer beschränkt dafür die Gesamtleistung aller Schäden eines Jahres je Agentur bzw. Flottenbetreiber generell auf insgesamt 100.000 Euro (Komulgrenze).

Das kann dazu führen, dass bei Überschreiten dieses Betrags die Leistung für den einzelnen Betroffenen, entsprechend der Höhe dieser Überschreitung, anteilig gekürzt wird. Das bedeutet, dass der Betroffene in diesem Fall zu seiner Überraschung nur einen entsprechend

kleineren Teil seines Schadens ersetzt bekommt.

Dazu muss man wissen, dass bei einer vorsichtig geschätzten durchschnittlichen Charter von 3.000 Euro und einer Mindestanzahlung von 33 % diese gedeckelte Komulgrenze von 100.000 Euro bei einer kleinen Charterfirma mit z. B. nur 20 Schiffen und einer Auslastung von nur 20 Wochen bereits bei einem Viertel der versicherten Charterflotte erreicht ist, bei einem Flottenbetreiber mit 40 Schiffen bei einem Achtel u.s.w.

Dabei sind die 20 Wochen sowie die Anzahlung, die oft bei 50 % liegt, vorsichtig gerechnet. Ebenso vorsichtig die Annahme, dass die Pleite dann erfolgt, solange nur die Anzahlungen geleistet sind. Ist bereits die gesamte Charter bezahlt, verschlechtert sich das Verhältnis um so mehr. Darüber wird der Charterkunde aber ohnehin von jeder seriösen Agentur, die ihrer Beratungspflicht bewusst ist, im Vorfeld aufgeklärt.

#### **FAIRE GESAMTLEISTUNG**

Yacht-Pool geht mit seinem Qualitätssiegel **CHECKED & TRUSTED** einen völlig anderen Weg. Denn dieses Siegel, um das sich jeder Vercharterer bewerben kann, wird grundsätzlich nur an Firmen vergeben, die vor allem eine jährliche Überprüfung ihrer wirtschaftlichen

Verhältnisse zulassen. Somit ist das Yacht-Pool Qualitäts-Siegel immer nur beschränkt auf das Jahr, das auf dem Qualitäts-Siegel angegeben ist.

Diese strenge Bonitätsprüfung erachten wir für unerlässlich, weil wir der Überzeugung sind, dass es mit dem Ersatz der verlorenen Charterzahlung allein nicht getan ist. Weil darüber hinaus damit eine Reihe von Folgeproblemen verbunden sind, wie das Risiko, ein Ersatzschiff zu finden, verlorener Urlaubstage, Rückreisekosten u.v.m.

Ziel muss deshalb sein, das Risiko des Ausfalls einer Charter vorsorglich zu minimieren. Diese Lehre hat Yacht-Pool als Pionier und Erfinder des Yacht-Pool Sicherungsscheins aus eigener Erfahrung aus der Pleite von BluBalu gezogen. BluBalu hat 770 Skippern mit ihren Crews den Charterurlaub geraubt und einen Schaden von rund einer Million Euro verursacht, was von Yacht-Pool in Kooperation mit seinem deutschen Versicherer rasch und unbürokratisch ersetzt wurde.

Mit **RÜCKTRITT PLUS** von Yacht-Pool wird für geprüfte Firmen sowohl der Ausfall der Charteryacht wegen Zahlungsunfähigkeit der Charterfirma als auch die Rücktrittskosten – einschließlich Corona-Erkrankung des Charterers und seiner Crew – übernommen. Eine Einschränkung der Gesamtleistung des Versicherers oder eine Beschränkung der Versicherung bezüglich der Höhe der Anzahlung gibt es nicht. Die Versicherungsleistung beträgt 80 % der Gesamtcharter oder mehr, wenn ein optionaler niedriger Selbstbehalt gewählt wird.

Überprüft wird von Yacht-Pool übrigens nicht nur die Bonität, sondern auch das sonstige Geschäftsbare wie z. B. Einbehaltepolitik von Kautionen. Denn mit **CHECKED & TRUSTED** wird von den Charterern auch eine faire Gesamtleistung erwartet. Ein möglicher Grund, warum das Qualitätssiegel trotz ausreichender Bonität in manchen Fällen nicht ausgegeben werden kann. ◉