

Bergungen - Von der Praxis zur Theorie

Bergungen und deren Konsequenzen – in kaum einem anderen Bereich sind unsere Kunden derartig zu überraschen, wenn sie mit der Praxis während und nach einer Bergung konfrontiert werden.

Natürlich wird jeder Skipper in der Regel alles tun, um eine bedrohliche Situation zu vermeiden. Jedoch kann bereits ein Motorschaden, ein ausgebrochener Anker oder ein Moment der Unaufmerksamkeit beim Navigieren zu einer Schlepphilfe- oder Bergesituation führen. Und nicht immer wird sich der Helfer mit einer besseren Flasche aus der Bordbar zufrieden geben, oder, wie zumeist in deutschen Gewässern, mit einer Spende an die DGzRS...

Die Beanspruchung von Bergelöhnen bis zu 100 % des Schiffswertes auch von privaten Bergern ggf. zusammen mit einer Arrestierung des Bootes sind in der Praxis keine Ausnahme und führen in den meisten Fällen zu umfangreichen Maßnahmen: Beginnend mit der Stellung einer Versicherergarantie, um das Schiff aus der Arrestierung zu bekommen bis hin zum endgültigen Verhandeln der Bergelöhne vor lokalen Gerichten.

Geregelt werden Löhne für Bergungen und Schlepphilfen (hier lag im Unterschied zur Bergung kein akuter Notfall für Schiff oder Besatzung vor) durch das internationale Recht und ein internationale Übereinkommen über Bergungen.

Danach ist für die Bemessung des Bergelohnes ein Bündel von Kriterien maßgeblich, die je nach Situation der Bergung eine entsprechende Gewichtung erhalten. So sind beispielsweise die Summe der geretteten Werte, der Aufwand des Bergers und dessen Gefahr, Wetter- und regionale Bedingungen sowie die genauen Bergemaßnahmen zu nennen. Dabei spielt die berühmte Frage, wer wessen Leine angenommen hat, allenfalls in wenigen Fällen eine Rolle.

Nicht selten stellt die ohnehin zumeist hektische und bedrohliche Situation für den Schiffsführer eine erhebliche Belastung dar. In diesem Zusammenhang noch über Bergelöhne zu verhandeln, ohne die genauen Kriterien deren Bemessung zu kennen, ist daher keinesfalls zu empfehlen. Es kann dem Schiffsführer nur dringend angeraten werden, nicht über konkrete Summen zu sprechen und auch keine derartigen Vereinbarungen zu unterschreiben, ohne mit Pantaenius Rücksprache gehalten zu haben. Im Idealfall kontaktieren Sie uns unverzüglich und lassen unsere Experten die weiteren Verhandlungen führen. Gut zu wissen, dass dann derartige Kosten im (unmittelbar drohenden) Schadenfall über die Kasko-Police vollumfänglich mitversichert sind – ohne Summenbegrenzung.

Sollte ein Berger dennoch sofort auf einer Vereinbarung bestehen, empfiehlt sich ausschließlich, die sogenannte Lloyds Open Form (LOF) zu vereinbaren. Diese beinhaltet auf der Basis des „no cure – no pay“ (kein

Erfolg - keine Bezahlung) auch eine Schiedsgerichtsvereinbarung, welche für spätere Auseinandersetzungen eine wesentlich höhere Rechtssicherheit darstellt.

Ansonsten sollte Pantanius sofort informiert, keine Aussagen über Schiffswerte oder anderes getätigt und ein genauer Havariebericht verfasst werden.

- Geben Sie nur einen Notruf ab, wenn eine unmittelbare Notlage besteht
- Kontaktieren Sie so früh wie möglich Ihren Versicherer
- Treffen Sie unter keinen Umständen Vereinbarungen zur Bergung (wenn, dann Lloyd´s Open Form)
- Behalten Sie, falls möglich, das Kommando über die Situation
- Tragen Sie soviel wie möglich zur eigenen Rettung bei, setzen Sie die eigene Crew ein, nutzen Sie die eigene Ausrüstung
- Wenn möglich, machen Sie Notizen oder Aufzeichnungen über die Gespräche mit dem Helfer
- Behalten Sie Karten- und Logbuchaufzeichnungen als Beweismaterial für die Lage zum Zeitpunkt der erhaltenen Hilfe
- Treffen Sie keine Aussagen über den Wert Ihrer Yacht