**Übernahme-Checkliste**   
Hier findest du eine Checklisten für die Schiffsübernahme, die vom routinemäßigen Check-in am Stützpunkt abweicht. Neben der Vollständigkeit er Ausrüstung lt. Check-in Liste des Stützpunktes, sind auch andere Elemente gründlich auf Funktion zu überprüfen. Nicht alles muss zwingend an Bord sein, da die Vorschriften von Land zu Land und von Seegebiet zu Seegebiet differieren. Anhand dieser Liste ist eine vollständige Überprüfung durch Abhaken sehr übersichtlich und mit dem üblichen Check-in leicht kombinierbar. Es empfiehlt sich, besser am Stützpunkt etwas mehr Zeit in die Überprüfung zu investieren, als nach dem Ablegen kostbare Urlaubszeit durch defekte zu verlieren und eventuell beim Check-out über nicht entdeckte Schäden zu diskutieren.   
  
**Dokumente, Diverses**

* Schiffspapiere, Charterlizenz, Versicherungsnachweise, Bluecard (Türkei für Fäkalientank), Formular der Steuerbehörde etc., je nach Land verschieden. Betriebserlaubnis
* Quittungen, Steuern, Gebühren
* Betriebsgenehmigung UKW
* Betriebsanleitungen einzelner Komponenten wie Motor, Instrumente und Kühlschrank
* Pläne (Elektrik etc.)
* Sind alle Schlüssel an Bord? Auch für Backskisten, Gasfach, Rettungsinsel? Angaben zum Schiff
* ACHTUNG!!! Viele Veranstalter haben lediglich eine Lizenz für das nationale Fahrtengebiet. Sollte dies verlassen werden, muss oft eine eigene Lizenz gelöst werden!!!!!!

**Motor**

* Tank voll, Verbrauch/Stunde, Kapazität, Funktion Tankanzeige
* Seeventil Motor offen, Seewasserfilter beim Lauf geprüft, kommt Seewasser beim Auspuff heraus?
* Motoröl: Stand, Einfüllstutzen, Ersatzöl, Reservekanister Kraftstoff
* Motor-Ersatzteile (Ölfilter, Kraftstofffilter, Impeller für Kühlwasserpumpe, Keilriemen)
* Motor-Werkzeug
* Wie wird der Motor gestartet?
* Wie wird der Motor abgestellt?
* Wo liegt Leerlaufstellung,
* Rückwärts- und Vorwärtsgang?
* Läuft das Motorraumgebläse?
* Wo ist die Handförderpumpe für Diesel
* Motorstart: Motorengeräusche wie üblich
* Tritt Kühlwasser beim Auspuff aus?
* Ist die Färbung der Abgase normal
* Riecht es im Motorraum auffällig
* Erlöschen Ladekontroll- und Öldrucklampe
* Stimmt die Leerlaufdrehzahl
* Stimmen Temperatur und Öldruck
* Wie wird der Motor entlüftet
* Handstart möglich? Wie?
* Vibrationen bei eingelegtem Gang Schub vorwärts und rückwärts
* Drehrichtung Schraube??? – Wegen Ein- und Ausparken bzw. Eindampfen

**Steueranlage**:

* Leichtgängigkeit, Lenkspiel, beim Drehen des Steuerrades auf Geräusche und Vibrationen durch Reibungsübertragungen achten, Einschlagwinkel beim Instrument prüfen, ist das Steuerrad richtig befestigt?

**Dinghi/Außenborder**:

* Außenborder – Mischungsverhältnis bei 2-Takt Motor, 2-Takt Öl
* Reservekanister
* Choke
* Benzinhahn auf/zu
* Tankdeckel auf/zu
* Hat der Motor einen Rückwärtsgang?
* Gashebel auf Leichtgängigkeit prüfen
* Paddel
* Luftpumpe
* Bodenbretter
* Sollte das Dinghi bei der Übernahme weich sein, voll aufpumpen und nach ein paar Stunden kontrollieren.

**Rigg/Segel**

* Splinten bei Wanten und Stagen prüfen
* Winschen, Winschkurbeln (Winsch: probieren, ob Spiel und lautes Geräusch bei schnellem Drehen mit der Hand, Winschkurbel – Arretierung prüfen)
* Segel auf Risse und Löcher prüfen, insbesondere auf der Höhe der Salinge, Genuaachterliek in der Hohe, an der sie beim Wenden an Anbauten am Mast ankommt (Spiglocke, Deckslicht, Radar am Mast)
* Ersatzmaterial (Leinen, Schäkel, Splinte, Bolzen), wo?
* Wie werden die Zusatzsegel gefahren? (Fall, Holepunkt, Spischoten etc.)
* Wie wird gerefft, Reffleinen auf Funktion prüfen
* Ist der Mast gerade getrimmt? (Fallprüfung, Flucht der Aufnahme der Mastrutscher)
* Wanten nicht zu lose? (Wenn die Leewanten
* Vorstagspannung prüfen, Falls zu lose, mit Genuafall durchsetzen. Sollte bei mehr Wind die Spannung erhöht worden sein, das Fall zum Einreffen ganz leicht entlasten
* Bolzen Lümmelbeschlag prüfen (Verbindung Baum/Mast)

**Anker**

* Kette, Trosse, Länge der Kette
* Längenmarkierungen, Ersatzsicherung, Hauptschalter
* Heckanker-Geschirr/ Zweitanker?
* Funktionier Ankerwinsch auch ohne Motor? (Ankerwinsch ist grundsätzlich nur unter Motor bei etwa 1200 u/m zu betätigen, da die Winsch sehr viel Strom aufnimmt.

**Sicherheit**

* Rettungsinsel, Datum der letzten Überprüfung
* Seenotsignale, Zustand, Vollständigkeit, Ablaufdatum
* Rettungswesten
* Bei Automatikwesten, Überprüfungsdatum, Ersatzpatronen und -tabletten
* Lifebelts und Sicherheitsleinen/Strecktau
* Rettungskragen bzw. Rettungsring mit Blitzboje – Blitzboje auf Funktion und Korrosion überprüfen
* Wurfleine klarieren
* Feuerlöscher, letzte Überprüfung
* Löschdecke
* Verbandskasten
* Radarreflektor
* Weichholzpfropfen für Seeventile
* Bolzenschneider oder Säge, Axt
* Notpinne, Position, aufstecken und bewegen
* Elektrische Bilgepumpen prüfen – auch in den Nassräumen
* Bilgenpumpe – Griff?

**Decksausrüstung**

* min. 4 Festmacher – Festmacher auf aufgedröselten Enden und Beschädigungen prüfen
* Fender – normalerweise 6 Stk. (3 pro Seite) und 1 Kugelfender (auch Zustand der Bensel checken)
* zusätzliche Blöcke
* Spinnaker- oder Blister-Ausrüstung
* Notfallmesser
* Schlagpütz/Eimer
* Bootshaken
* Schrubber
* Bootsmannsstuhl
* Sonnensegel

**Navigation**

* Seekarten/Elektronische Seekarten im Kartenplotter
* Hafenhandbücher
* Leuchtfeuerverzeichnis
* Lineal, Bleistift, Radiergummi, Zirkel
* Signalhorn
* Ankerball, Kegel
* Fernglas
* Handpeilkompass
* Wetterberichte, woher?

**Werkzeug & Ersatzteile**

* Werkzeug
* Reparaturset Segel
* Schäkel, Bolzen, Splinte, Tape
* Ersatzblöcke

**Elektrik**

* Ersatzsicherungen
* Ersatzbirnen für Positionslichter, Funktion Positionslichter
* Taschenlampen und Batterien
* Hauptschalter Batterie ein-/ausschalten
* Ladezustand der Batterien prüfen (nicht bei angeschlossenem Landstrom, da hier lediglich die Ladespannung angezeigt wird)
* Sichtkontrolle Kabelschuhe an Batterien und Hauptschalter (locker oder abgeklemmt? Korrosion? Batterien etwas aufgebläht? Geruch nach faulen Eier = eventuell schwefelige Gase, Batterie kocht beim Laden => defekt
* Arbeitet die Starterbatterie des Motors auch für andere Verbraucher?
* Darf der Kühlschrank auch über die Batterien laufen? Wie lange?
* Wie wird der Landstrom angeschlossen? Adapter vorhanden?
* Radio

**Instrumente**

* Echolot: auf Unterkante des Kiels oder Wasserlinie geeicht?
* Windinstrumente (Verklicker in Geradeaus-Richtung oder verdreht?)
* GPS-Start
* GPS-Grundfunktionen
* Seekartenbezugssystem GPS:
* Seekartenbezugssystem Karte:

**UKW-Sprechfunk**

* Bedienung
* Rufzeichen:
* MMSI Prüfung im Setup

**Pantry**

* Bedienung Gasanlage, Absperrventile
* Reserveflasche
* Funktion Kocher
* Bedienung Kühlschrank
* Bedienung Warmwasserboiler

**Trink- und Abwasser**

* Tankinhalt Frischwasser in Liter
* Füllstand und Anzeige
* Umschaltventile für Tanks
* Einfüllstutzen Trinkwasser
* Schlauch, Adapter
* Schalter Wasserpumpe
* Funktion Toilette
* Fäkalientank: Anzeige, (Türkei – Bluecard)
* Reinigung Saugkörbe
* WC-Seeventile - Position, Zustand und Beweglichkeit prüfen
* Seeventile – Position, Zustand und Beweglichkeit prüfen, welche Ventile müssen bei Krängung geschlossen sein?

**Rumpf/Deck**

* Rumpf – Sichtkontrolle auf Beschädigungen im Gelcoat
* Vorsteven (Anker), Vordeck rund um Ankerkasten
* Abplatzungen Vordeck im Bereich des Spinnakerbaumes
* Abplatzungen Süll
* Plicht, in der Gegend der Winschen und dem laufenden Gut
* Plicht Boden und Teakdeck Kratzer
* Zustand Schiebeluk
* Zustand aller Luken, Risse, Bruch, Verankerungen (Scharniere),
* Heck - Schäden durch Anlegen
* Badeleiter Befestigung, Zustand
* Außenbords/Seitenwand von außen: Kratzer, Beschädigungen, Farbstreifen (schwarze Gummistreifen eventuell von der Tankstelle) Kontrolle am besten vom Steg oder benachbartem Schiff aus - vor betreten immer fragen!!!!!!!
* Unterwasser:   
  Gerade bei Flotten, die oft im Regattaeinsatz sind, ist die Prüfung des Unterwasserschiffes wichtig.  
  Das Unterwasserschiff ist nicht so leicht zu kontrollieren. Bei Unsicherheit Taucher engagieren, für wenig Geld gibt es in den verschiedenen Shops im Internet wasserfeste USB-Kameras mit 5 Meter Kabel. Diese kann man mit einem Laptop verbinden. Wenn man die Kamera am Bootshaken befestigt, kann man das Unterwasserschiff ganz gut prüfen.   
  
* Klampen

**Wichtig:**

**Schäden im Check-in Protokoll und Logbuch dokumentieren und fotografieren. Alle Schäden und Beanstandungen beim Check-in bekannt geben.**

**Ein Charterschiff sollte gereinigt und in respektablem Zustand übernommen werden. Defekte Leinen, Fallen und Schoten sind vom Vercharterer zu wechseln oder, wenn noch genügend Reserve vorhanden ist, gekürzt werden (auch Bensel von Fender, ect.). Defekte Luken sind vom Veranstalter zu reparieren, sofern die Sicherheit und Dichtheit beeinträchtigt ist, fehlende und defekte Ausstattung lt. Ausstattungsliste des Vercharterers ist vom Vercharterer zu ersetzen bzw. reparieren.**

**Wartungsstau ist vom Veranstalter beim Check-in aufzuholen.**

**Ein kritischer und genauer Check-in ist notwendig, da oft Mängel von vorangegangenen Crews nicht oder mangelhaft an den Vercharterer weiter gegeben werden. (Mangelnde Seemannschaft der Crews)**

**Als Agentur arbeiten wir mit bevorzugten Partnern zusammen, die uns als Verlässlich bekannt sind. Leider können immer Ungereimtheiten auftreten.**

**Wenn der Chartergast während des Check.in alles runter schluckt und nach dem Törn bei der Agentur reklamiert, sind der Agentur die Hände gebunden, da der Vercharterer sich auf das Übernahmeprotokoll bezieht, und hier der Chartergast unterschrieben hat, dass alles in Ordnung ist.**

**Vorgehen bei Problemen beim Check-in:**

* 1. **Fehlende oder defekte Ausrüstung lt. Check-in Protokoll des Vercharterers nachfordern**
  2. **Mangelnde Reinigung beim Vercharterer reklamieren und nacharbeiten lassen**
  3. **Defekte bei laufendem Gut und Leinen (Festmacher, Bensel, ect.) beim Veranstalter reklamieren und tauschen lassen**
  4. **Stehendes Gut bei defekt vom Vercharterer instand setzen lassen**
  5. **Risse und Löcher in Segeln vom Veranstalter instand setzen lassen, sollte der Veranstalter meinen, dass gewisse Verschleißerscheinungen im Segel keine Relevanz haben, dies vermerken und gegenzeichnen lassen**
  6. **Technische Defekte, die sicherheitsrelevant sind, beim Vercharterer reklamieren und instand setzen lassen   
     Fallbeispiel: eine fehlende Windfahne im Masttop hat keine Relevanz für die Sicherheit. Dieser kann leider verloren gehen, sollte der Vercharterer eine auf Lager haben, wird er diese ersetzten. Chartergast kann auch darauf bestehen, dass diese am nächsten Werktag ersetzt wird, allerdings hat er keinen Anspruch auf Kompensation für verlorene Segeltage  
     Fallbeispiel: Kartenplotter muss nach jedem Ausschalten wieder neu justiert werden, Wegpunkte gehen verloren – scheinbar ist die Memory-Batterie des Kartenplotters defekt, wodurch Einstellungen und Wegpunkte nach Abschalten verloren gehen. Dies ist zwar unangenehm, allerdings nicht sicherheitsrelevant. Selbstverständlich sollte der Vercharterer die Batterie wechseln, falls ihm der Defekt bekannt ist. Es ist allerdings nicht zu erwarten, dass er eine auf Lager hat. Selbstverständlich kann der Chartergast darauf bestehen, dass diese am nächsten Werktag getauscht wird, hat aber keinerlei Kompensationsanspruch durch verlorene Tage  
     Fallbeispiel: Vercharterer reklamiert bei Kunden Unterwasserschäden an der Kielbombe. Kunde hat den gesamten Routenverlauf mitgetrackt und konnte nachweisen, dass er in keinem seichten Gewässer war. Die meisten Charteryachten haben bereits ein Trackingsystem installiert. Der Kunde hat das Recht, die Aufzeichnungen zu sehen. Kunde konnte für diesen Schaden nicht belangt werden.**
  7. **Sollte das Gefühl aufkommen, dass der Vercharterer unwillig oder nicht in der Lage ist, das Schiff in entsprechendem Zustand zu übergeben, bitte unverzüglich uns als Agentur anrufen. Wir haben oft bessere Druckmittel, da wir uns immer schriftlich vom Zustand des Schiffes vergewissern.**

**Grundsätzliche Erwartungshaltung**

**Am Anfang der Saison sind Schiffe grundsätzlich noch in besserem Zustand, als mitten oder am Ende einer Hauptsaison, da die Schiffe im besten Fall für Eigener und Vercharterer nonstop gebucht sind.**

**Die vorangegangene Crew verlässt das Schiff womöglich in verdrecktem Zustand, meldet Defekte nicht und die neue Crew möchte das Schiff am besten schon zu Mittag übernehmen und gleich am Nachmittag auslaufen. Ein Schiff komplett zu checken und zu reinigen erfordert oft mehrere Stunden, die allerdings nicht gegeben sind. Umso eher ist der Charterskipper dafür verantwortlich, in eigenem Interesse einen genauen Check-in durchzuführen, sicherheitsrelevante Bauteile und Gegenstände zu reklamieren. Je älter ein Schiff, desto eher sind Verschleißerscheinungen zu erwarten, wobei die Wartung von Verschleißteilen und Reinigung auch ein älteres Charterschiff nahezu neuwertig anmuten lässt.**

**Da leider viele Chartergäste auf das Eigentum, dass nicht ihnen gehört, auch nicht entsprechend aufpassen und aufgetretene Defekte mit dem Anlegen nach dem Törn im Ausgangshafen wieder vergessen (mangelnde Seemannschaft), leidet leider oft die Kette zwischen Kunden und Vercharterer.**

**So wie innerhalb einer Crew die Abhängigkeit und Loyalität gefragt ist, so ist diese auch in der Kette Agentur – Vercharterer vor Ort – voriger Charterkunde – nachfolgender Charterkunde wichtig und Bestandteil der Seemannschaft.**