



## Bare-boat oder mit Skipper

Mit der zunehmenden Beliebtheit des Segelurlaubs wachsen auch die Zahl und das Angebot der Vermittler von Charterverträgen für Segelyachten für alle Reviere der Welt.

Man wird zunächst entscheiden, ob man selbst segeln will, kann und darf. Ist die nötige Qualifikation vorhanden – sie ergibt sich aus den örtlichen Vorschriften und den Charterbedingungen des Eigners –, kommt die *bare-boat Charter* in Frage: man chartert nur das Boot und ist somit als *Skipper* dafür verantwortlich. In diesem Fall interessieren die im Vertrag vorgesehenen Versicherungen, Kautionen und Selbstbeteiligungen bei etwaigen Schäden. In manchen Ländern (zum Beispiel in Griechenland) ist ein *Co-Skipper* vorgeschrieben; das heißt, ein weiteres Besatzungsmitglied muß eine Segel-Qualifikation oder -Erfahrung nachweisen.

Für die Planung der An- und Abreise ist interessant, ob die gecharterte Yacht zum Ausgangshafen zurückgebracht werden muß oder ob eine *one-way charter* vereinbart werden kann.

Eine Sonderform ist das besonders in den griechischen und türkischen Gewässern angebotene *Flottillen-Segeln*. Hierbei verabreden mehrere Charterer, daß sie eine gemeinsame Route fahren und wann und wie oft sie sich unterwegs treffen (etwa: jeden Abend an einem gemeinsamen Ankerplatz).

Wer selbst nicht segeln kann oder will, chartert eine Yacht mit Skipper. Bei der *crew-charter* erweitert sich die zu bezahlende Mannschaft beispielsweise um einen Koch, Hostessen usw. Der Vertrag legt fest, ob die Verpflegung des Skippers und der weiteren Mannschaft mit dem vereinbarten Tages- oder Wochensatz abgegolten ist oder zusätzlich zu Lasten des Charterers geht.

Zunehmend angeboten werden *Mitsegeltörns* für einzelne oder auch Gruppen. Sie werden ähnlich gebucht wie Kreuzfahrten. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Wetterverhältnisse oder technische Gründe auch einmal Änderungen der vorgesehenen Route erforderlich machen können. Das Mithelfen beim Segeln und beim Navigieren ist manchmal möglich (manchmal sogar erwünscht) und kann dazu dienen, die für Qualifikationsnachweise erforderliche seemännische Praxis zu erwerben. EB



## Von „A“ bis „C“: Segelscheine

Die vier Segel-„Führerscheine“ des seit mehr als hundert Jahren bestehenden Deutschen Segler-Verbandes (DSV) sind zwar strenggenommen nicht „amtlich“, werden aber als Nachweis der Sachkunde von Vercharterern und Seeämtern anerkannt:

„A“: Für das Segeln in Binnengewässern. Ist jetzt

*(Nach Informationen, die freundlicherweise die Sportseeschifferschule Köln e. V. zur Verfügung gestellt hat. Diese als gemeinnützig anerkannte Schule bietet außer Theorie- und Praxiskursen für die genannten Qualifikationen zu zusätzlichen Seminaren zu Themen wie Motor an Bord, Medizin an Bord, Seenotsignalmittel, Sprechfunkzeugnis, Wetterkunde. Geschäftsstelle: Wodanstr. 22, W-5000 Köln 91, Tel: 02 21/86 62 11)*

aufgegangen im amtlichen Sportbootführerschein Binnen, der für das Führen aller Wasserfahrzeuge vorgeschrieben ist, die einen Motor mit einer Leistung von mehr als 5 PS (3,68 kW) haben (nur Motor- oder Motor- und Segel-Qualifikation).

„BR“ (Revierfahrt): Zusätzliche Segel-Qualifikation zum amtlichen Sportbootführerschein See (Küste), der für das Führen von Wasserfahrzeugen in der 12-Meilen-Zone vorgeschrieben ist.

„BK“ (Seefahrt): Die nächsthöhere Segel- und Na-

vigations-Qualifikation für Ost- und Nordsee sowie einige weitere festgelegte Reviere. Ist gleichwertig mit dem Sportseeschifferzeugnis der staatlichen Seefahrtsschulen.

„C“ (Hochseefahrt): Die höchstmögliche Befähigung für die Navigation mit Sextant nach den Gestirnen und mit allen anderen Navigationsmitteln zum Befahren aller Gewässer und Ozeane. Ist gleichwertig mit dem Sporthochseeschifferzeugnis der staatlichen Seefahrtsschulen.

Sonderregelungen gelten unter anderem für die Berliner Gewässer und den Bodensee.

Der DSV, die Seefahrtsschulen und das Bundesverkehrsministerium streben an, das System von amtlichen und nichtamtlichen Führerscheinen zu vereinfachen, auch damit ein einheitliches System für die EG-Länder möglich wird. J. G.

## Regattaziel Antigua

Wie wäre es, einmal bei einer Regatta in der Karibik mitzusegeln? Dies bietet der Stuttgarter Vermittler KD+P während der „3. Interboot-Karibik-Trophy“ im November 1992 in Antigua und Umgebung an. Hier können wahlweise Yacht mit Skipper oder Yacht mit Crew gebucht werden. Ausgangspunkt ist einmal St. Martin im Norden oder die französische Nachbarinsel Guadeloupe im Süden, um in Richtung Antigua, zum berühmten English Harbour, zu segeln. Dort werden dann – ähnlich wie bei der Antigua Sailing Week im April 1992 – Wettfahrten untereinander durchgeführt. Eine zusätzliche Besonderheit: der Veranstalter bietet für die „Nichtsegler“ Beobachtungsprogramme auf einer seiner Yachten im Wettkampfbereich an.

Für die Saison 1992 macht der Veranstalter besonders auf neue Möglichkeiten im Mittelmeer aufmerksam. Das gilt insbesondere für Sardinien, wo die Partnerfirma nunmehr ganzjährig Chartermöglichkeiten anbietet, für Griechenland und für Katamarane an der Cote d'Azur und auf Korsika. Wer es genau wissen will, der fordert bei dem Vermittler das Charterhandbuch an, das ausführlich informiert (KH+P Yachtcharter, Ludwigstr. 112, W-7000 Stuttgart 1, Tel.: 07 11/63 82 82, Fax: 07 11/6 36 57 09). HH

### Impressum

Redaktion:  
Günter Burkart

Technische Redaktion:  
Herbert Moll

Fotos: Dr. med. Heinz Klausmann, Insel Reichenau (3); Harald Mertes, Koblenz (3); Navigare Charter-Kontor, Berlin (1)

Gesamtherstellung:  
L. N. Schaffrath, Geldern