



Signalmittel an Bord von Charteryachten sind Pflicht – genau wie jetzt der Schein dafür

NOCH EINE LIZENZ FÜR CHARTERER

Überraschend bestätigte das Bundesinnenministerium, dass Chartercrews Fachwissen für SEENOT-SIGNALMITTEL an Bord nachweisen müssen. Die Branche bietet Blitz-Kurse als Lösung

Einigen Ostsee-Chartercrews war der Ärger schon per Post angekündigt worden. Flottenbetreiber hatten ihre Kunden auf dem Weg vorab informiert, dass sich die gelebte Praxis in Sachen Seenotraketen und Signalfackeln geändert hat und leider eines der Crewmitglieder oder der Skipper selbst bei Antritt des Törns einen sogenannten Fach- oder Sachkundenachweis („Pyroschein“) für den Umgang mit Seenotsignalmitteln haben muss (vgl. YACHT 12/12).

In der Folge wandten sich verunsicherte Chartercrews an die Redaktion, in Foren wur-

de über angebliche Abzocke der Flottenbetreiber spekuliert, manche Charterfirmen witterten gar eine Kampagne der Konkurrenz gegen kleinere Firmen.

Viel Wind also an der Küste, um ein Thema, das sehr lange keines war. Doch warum wurde es eigentlich eines?

Fakt ist: Nach dem Amoklauf an einer deutschen Schule wurde das Waffen- und Sprengstoffrecht in Deutschland vor einigen Jahren überarbeitet. Das schien zunächst nicht weiter problematisch, da im Waffenrecht ausdrücklich Ausnahmen für Wassersportler vorgesehen waren. Doch das Sprengstoffrecht, unter das jene Signale fallen, die

nicht per Pistole abgefeuert werden, sieht dies nicht ausdrücklich vor.

Bislang wurde das Gesetz von praktisch der gesamten Charterbranche an der Ostsee so interpretiert, dass nur einen solchen Schein braucht, wer Signalmittel kaufen will, nicht wer ein Boot chartert. Dort liegen die Raketen und Fackeln verschweißt in Tüten, Missbrauch kommt so gut wie nie vor, er wäre leicht nachweisbar. Frei nach dem Motto „Not kennt kein Gebot“ kümmerte sich auch niemand um diese übliche Praxis.

Doch 2011 gab es plötzlich überraschend Kontrollen von Chartercrews durch die Wasserschutzpolizei im Raum Fehmarn, bei de-

nen bemängelt wurde, dass niemand an Bord einen entsprechenden Fach- oder Sachkundenachweis für die vorhandenen Seenotsignalmittel hatte. In der Folge wurden Bußgeldbescheide gegen die Crews und die Vercharterer erwirkt. Letztgenannte wurden beschuldigt, verbotenerweise Signalmittel ohne die Prüfung der Qualifikation an Kunden ausgegeben zu haben. Gegen die Bescheide wehrte sich eine Firma zusammen mit den Kunden, aber bislang ohne Erfolg.

Daraufhin forderte der Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWW) über sein Fachgremium, den Arbeitskreis Charter (AKC), schon im Februar, das zuständige Bundesinnenministerium aufzuklären, ob der Schein nötig sei oder nicht. Der Schriftverkehr zwischen dem Verband und dem Ministerium liegt der YACHT vor.

„In der Antwort des Ministeriums macht dieses klar, dass im Waffenrecht ausdrücklich die Ausnahme für Charterer vorgesehen ist, dass man also die Pistole ohne Schein für die Charterdauer an Bord haben darf. Nicht aber für die Signalaraketen, die dem Sprengstoffrecht unterliegen“, lautet das Fazit von Frank Schiller, der die Sache für den AKC betreute.

Diese Sicht der Dinge teilt auch der 1. Vorsitzende der Vereinigung Deutscher Yachtcharterunternehmen (VDC) Jan Hegerfeld, des zweiten großen Charterverbands der Branche und selbst Flottenbetreiber an der Ostsee, auf Nachfrage der YACHT.

Charterfirmen und Kunden standen nun vor dem Problem, schnellstmöglich an den Schein zu kommen, damit der Urlaubstörn nicht gefährdet ist. Für die Signalmittel an Bord (Kategorie P 2) ist eigentlich der sogenannte Fachkundenachweis nötig, die zugehörigen Prüfungen darf nur der Deutsche Segler-Verband (DSV) vornehmen. Das war einigen Charterfirmen zu viel Koordinationsaufwand. Sie wollten die unkomplizierte Lösung: Die betroffenen Kunden sollten vor Antritt der Charter, an der Basis, ohne großen bürokratischen Aufwand den Nachweis erwerben können.

So entschlossen sich mehrere Firmen, eine Alternative zu nutzen: Denn der ähnliche Sachkundenachweis, der zum Erwerb einer Signalpistole nötig ist, schließt ebenfalls die Signalaraketen ein, erfordert nur wenig mehr Aufwand und kann nach einer entsprechenden Schulung des Basispersonals direkt durch den Vercharterer geprüft werden.



»Im europäischen Ausland können die Charterer fast überall ohne Pyro- oder Funkschein auf Törn gehen. Das grenzt schon fast an Wettbewerbsverzerrung!«

DIRK KADACH, 1. KLASSE YACHTEN

In der Folge ließen sich viele Firmen eine pragmatische Lösung einfallen: Wer den Schein nicht hat, kann vor Beginn seiner Charter die Prüfung vor Ort für zirka 50 Euro je nach Anbieter ablegen.

Allerdings geht natürlich auch dies nicht ohne etwas Lernaufwand. Der Kunde muss vorher den Fragenkatalog (104 Fragen, davon werden 18 später geprüft) zu Hause büffeln. Vor Ort wird dann die Theorie abgefragt und der Umgang mit Signalpistole und Fackeln in etwa einer Stunde geschult.

Selbstverständlich kann jeder Chartersegler den alternativen Fachkundenachweis auch in einer vom DSV organisierten Prüfung ablegen, manche Flottenbetreiber kooperieren ausdrücklich mit solchen Segelschul-Anbietern. Auf jeden Fall aber sollten alle Segler, die zurzeit in der Ausbildung zum Sportbootführerschein See oder zum Sportküstenschifferschein stecken, darauf achten, dass sie den entsprechenden Nachweis gleich mit erledigen, ähnlich wie den für die Ostsee-Charter mittlerweile vielfach obligatorischen Funkschein, das Short Range Certificate (SRC).

Generell gibt es viele Parallelen zum Funkschein, dessen Einführung vor einigen Jahren den Charterfirmen so viel Ärger bereitete. Das bestätigt Dirk Kadach, Marketing-Chef von 1. Klasse Yachten aus Heiligenhafen: „Für uns als Flottenbetreiber sind die ständigen neuen Auflagen nicht nachzuvollziehen. Es gab unseres Wissens weder im Funkverkehr noch bei den Signalmitteln Probleme mit Chartercrews, die Anlass zu einer Neuregelung gegeben hätten.“

Die praxisnahe Pyroschein-Lösung verdanken die Heiligenhafener nach eigenen Angaben nur dem Prüfungsausschuss Sachkundenachweis Bremen. Der half mit, rasch eine so unbürokratische Lösung zu finden. Ohne große Formalitäten wird die Prüfung am Eincheck-Tag abgenommen, das Wesentliche, nämlich die praktische Handhabung der Seenotmittel, werde dennoch gut vermittelt, so Kadach.

Eine ähnliche flexible Lösung wünschte sich die Branche auch für den SRC. „Wir würden uns von dem Interessenvertreter der Deutschen Segler, dem DSV, hier mehr praxisnahe Schützenhilfe erwarten – aber dort wird nur gemauert“, sagt Kadach. Der ganzen Branche fehle der Nachwuchs – und den bekäme man nur durch kundenfreundliche und einfache Lösungen, nicht durch immer mehr Prüfungen und Auflagen.

Außerdem drängt sich der Eindruck auf, dass die Kontrollen eher versprengte Aktionen einzelner Wasserschutzpolizei-Stationen sind, da sie sich bislang auf den Raum Fehmarn konzentrieren. Nicht jeder Wasserschutzpolizist an der Küste sieht offenbar dringenden Handlungsbedarf. YACHT-Leser, die bei Wasserschutzpolizeistationen bei ihnen vor Ort nachfragten, ob der Schein für eine Charter nötig sei, erhielten teils die Auskunft, dass dies nicht der Fall sei.

So verwundert es nicht, dass andere Charterfirmen an der Küste das Ganze baurenschlau regeln: Sie haben eigene Kurse vorbereitet – das Personal ist bereits geschult –, warten aber mit einer Benachrichtigung der Kunden zunächst ab, ob bei ihnen überhaupt kontrolliert wird.

Andere Firmen wollen sich der neuen Auflage dagegen auf keinen Fall beugen und kündigten bereits an, gegen die Kontrollen und die angeblich eindeutige Gesetzeslage klagen zu wollen.

ANDREAS FRITSCH