

JUST DO IT'S *Erfahrungs - Berichte*

Immer wieder tauchen widersprüchliche Angaben zur Einreise auf den Galápagos auf. Hier der Versuch einer unaufgeregten Klarstellung. Stand: 06.03.2012

Die Galápagos unter Segeln - Einklarieren und andere Formalitäten

Die Galápagos sind - wer wüßte das nicht - ein wunderbares Revier. Doch herrscht verbreitet Unsicherheit hinsichtlich der Einreisebestimmungen und der behördlichen Gepflogenheiten vor Ort. Ursache ist, dass zu viel auf die Gerüchteküche gehört wird, und dass leider auch wider besseren Wissens unzutreffende Behauptungen in die Welt gesetzt werden. Das ist schade, denn im Grunde ist es ganz einfach. **Die geltenden „Spielregeln“ auf den Inseln sind seit Jahren die gleichen und bekannt**, auch wenn immer wieder Gegenteiliges behauptet wird.

Alle folgenden Ausführungen beziehen sich auf eine durchschnittliche Fahrtenyacht mit normaler Crewstärke, d. h. 2 bis max. 5 Personen an Bord. Für Boote mit starken Mannschaften gelten andere Regeln, denn sie werden als „Charterboote“ angesehen. Chartertörns dürfen auf den Galápagos jedoch nur von heimischen Anbietern betrieben werden.



Angekommen - wunderbare Abendstimmung in Puerto Baquerizo Moreno auf der Insel Cristobal

Der mit einer Yacht anreisende Segler hat drei Optionen:

- Einreise ohne *cruising permit* (ohne *autógrafo*)
- Einreise mit *cruising permit* (mit *autógrafo*)
- Aufenthalt mit einem Sonderpermit (*autorización* der Nationalparkbehörde)

Einreise ohne Genehmigung

Jedes Boot oder Schiff kann gemäß internationalem Recht die Galapagos ohne besondere Erlaubnis anlaufen. Das einzige, was zu beachten ist: man muss einen Einklarierungshafen anlaufen (*port of entry - puerto de entrada*).

Bislang galten folgende Häfen als **port of entry**:

- Puerto Baquerizo Moreno, Isla San Cristobal
- Puerto Ayora, Isla Santa Cruz
- Puerto Seymour, Isla Baltra

Von diesen Häfen können Puerto Baquerizo Moreno und Puerto Ayora empfohlen werden. Puerto Seymour auf Baltra macht für den Fahrtensegler wenig Sinn, denn auf der Insel gibt es nicht viel zu sehen.

Der Haken bei der Anreise ohne Genehmigung ist, dass sich das Boot nur im Einklarierungshafen aufhalten darf. Eine Fahrt mit dem eigenen Boot zu anderen Inseln ist offiziell verboten. Daher auch die Empfehlung, nicht Port Seymour anzulaufen. Ansonsten ist die Crew in der Bewegung frei und kann mit den lokalen Fähren oder mit einem lokalen Charterboot auch andere Inseln besuchen.

Angeblich ist seit Neuestem auch Puerto Villamil auf Isabela Einklarierungshafen. Das war zu unserer Zeit (2008) noch nicht der Fall. Mit der Einführung einer zentralen EDV-Verwaltung, die in 2008 auch bei der Hafenbehörde auf Isabela installiert wurde, mag sich das geändert haben. Verwunderlich ist es dennoch, da es auf Isabela keine Immigration gibt. Ein Teil der für die Einklarierung erforderlichen Dateneingabe konnte seinerzeit nur in Santa Cruz erfolgen! Schon daher war die Nutzung eines Agenten nötig. Ob das heute noch so ist, wissen wir zur Zeit nicht. Zum Thema Agenten unten weiteres.

Nach internationaler Gepflogenheit muss Boot und Crew ein Aufenthalt von 72 Stunden für Reparaturen und Proviantierung gewährt werden. **In der Regel gewähren die Behörden bislang auch bei Anreise ohne Genehmigung bis zu 20 Tage!** Dies ist als Entgegenkommen des Staates Ecuador bzw. der Hafenverwaltung anzusehen. Einen Rechtsanspruch auf diese 20 Tage hat man nicht, es liegt im Ermessen der Behörde, ob und in welchem Umfang der Aufenthalt gestattet wird.

Einreise mit autógrafo (cruising permit)

Das *autógrafo* erlaubt, die Haupthäfen aller ständig bewohnten Inseln des Archipels anzulaufen. Besuchen darf man daher:

- Puerto Baquerizo Moreno, San Cristobal
- Puerto Ayora, Santa Cruz
- Puerto Seymour, Baltra
- Puerto Villamil, Isabela
- Puerto Ibarra, Floreana

Auch in diesem Fall ist zu beachten: man muss zunächst einen Einklarierungshafen anlaufen. Puerto Ibarra, Floreana kann man also nicht direkt ansteuern.

Mit einem *autógrafo* erhält man eine **Aufenthaltserlaubnis für 30 Tage** und hat die Möglichkeit einer Verlängerung um weitere 30 Tage.

Das *autógrafo* muss **vor** Ankunft auf den Galapagos vorliegen! Das bedeutet, man muss sich noch vom südamerikanischen Festland aus an einen Agenten (s. unten) auf den Galapagos wenden und durch ihn ein *autógrafo* beantragen. Zu unserer Zeit (2008) war das *autógrafo* kostenlos, die Dienstleistung des Agenten für die Beschaffung des *autógrafo* wurde einheitlich mit 50 US-Dollar berechnet. Heute liegt das Agentenhonorar deutlich über 100 US-Dollar. Letztlich eine Verhandlungssache. Man sollte mit 6 bis 8 Wochen Vorlaufzeit rechnen; wir wissen aber von einer Yacht, die erst auf der Überfahrt von Panama zu den Galapagos das *autógrafo* beantragte. Per Funk und erfolgreich.

Man muss ferner wissen, dass ein *autógrafo* mit individuellem Inhalt erstellt wird. D. h. man sollte dem Agenten die eigenen Wünsche so präzise wie möglich vorgeben, sonst kann es geschehen, dass man ein *autógrafo* für nur 3 oder 4 der 5 Häfen in den Händen hält.



Wie Zeugen aus einer vergangenen Zeit: die Tierwelt der Galapagos.

Selbst wenn die Kosten heute deutlich höher sein werden als zu unserer Zeit, empfehlen wir unbedingt die Einreise mit dem *autógrafo*, man ist auf den Inseln beweglicher und kann länger bleiben. **Es ist jedoch zu beachten, dass das Boot nur die genannten Häfen besuchen darf.** Der Besuch anderer Buchten auf eigenem Kiel ist verboten, wird kontrolliert und u. U. auch massiv geahndet. Die Crew kann sich auf den Inseln natürlich frei, d.h. im Rahmen der Nationalparkvorschriften, bewegen und auch an Ausflügen der einheimischen Charteranbieter teilnehmen.

Aufenthalt mit einem Sonderpermit (Autorización der Nationalparkverwaltung)

Leider wissen wir nicht, wie dieses Spezialpermit genau heißt, oder ob es dafür überhaupt einen feststehenden Begriff gibt. Auskunft kann das Nationalparkbüro geben, hoffen wir. Nationalparkbüros gibt es auf allen Inseln. Hier die Daten für das Büro auf Santa Cruz:

DPNG - Dirección del Parque Nacional Galápagos

Casilla Postal: 17-24-1154

Pto. Ayora, Galapagos, Ecuador

Tel./Fax: 593 (0) 52 526 189/511/190 (Gute Frage, welche Nummer ist was? Einfach probieren ...)

email: png@spng.org.ec

Auch wenn man dies vor hat, läuft man zunächst einen Einklarierungshafen an. In diesem Fall empfehlenswert ist Puerto Ayora, da hier das Hauptquartier der Nationalparkbehörde sitzt.

Das Sonderpermit erlaubt nicht nur das Besuchen der oben genannten Häfen, sondern man kann in dem Archipel auf eigenem Kiel „herumkreuzen“. Präzise gesagt, man darf diverse Buchten und Ankerplätze anlaufen und zum Teil auch an Ort und Stelle übernachten. Der Haken: **diese Sondererlaubnis kommt extrem teuer.**

Grundlage ist zunächst das obligatorische *autógrafo*. Die Einklarierung erfolgt wie in anderen Fällen auch. Dann benötigt man eine *autorización*, also eine gesonderte Genehmigung der Nationalparkverwaltung. Die setzt voraus bzw. beinhaltet:

Für jede Person an Bord ist zunächst die einmalige Nationalparkgebühr von 100 US-Dollar zahlen (vgl. S. 4).

Dann muss für die Dauer der gesamten „Sightseeing-Tour“ eine *guide* der Nationalparkverwaltung an Bord sein, für den pro Tag 200 US-Dollar abgerechnet werden. Er ist natürlich auch zu verpflegen und es muss eine Koje für ihn gestellt werden.

Zu unserer Zeit wurde für die Rundreise mit Sonderpermit ferner für jede Person an Bord pro Tag 100 US-Dollar Gebühr berechnet, heute sind es 200 US-Dollar pro Person und Tag. Keine schlechte Preisentwicklung! Bei einer fünfköpfigen Crew kostet also eine 20-Tage-Rundreise mit dem eigenen Boot schlappe 24.500 US-Dollar. Dazu kommen noch die obligatorischen Hafengebühren, Leuchtfeuergebühren etc., aber die sind bei der Größenordnung der anderen Gebühren nicht der Rede wert. ;-). Dafür darf man dann auch mit eigenem Boot Buchten aufsuchen, die einem sonst auf eigenem Kiel verschlossen bleiben.

Für die verbleibende Zeit auf den Inseln sind, von den Hafengebühren abgesehen, keine zusätzlichen Abgaben zu zahlen. Die erhöhten Abgaben des Sonderpermits gelten nur für die Dauer der individuellen Rundreise. Was soll man sagen? Wer nicht Krösus ist, fährt da mit einem lokalen Charteranbieter doch erheblich günstiger.



Eine der wenigen Schildkröten, die das Jahrhunderte andauernde Schlachtfest überlebt haben. Die Tiere wurden sogar kommerziell geschlachtet, um Lampenöl zu gewinnen!

Was sonst noch eine Rolle spielt:

Keine Anreise von Ecuador aus! Wer sich in einem der Festlandshäfen von Ecuador aufhält, bekommt keine Fahrtgenehmigung (im ganzen spanischsprachigen Südamerika *zarpe* genannt) für die Überfahrt zu den Galápagos. Dahinter steht keine Schikane, sondern der Kampf der Behörden gegen die illegale Einwanderung vom Festland zu den Galápagos. Auf den Inseln sind Beschäftigungs- und Verdienstmöglichkeiten für die Ecuadorianer weitaus besser, so dass ein kontinuierlicher Zustrom illegaler Kräfte stattfindet. Ein Problem, denn die empfindliche Natur der Inseln kann nur eine begrenzte Einwohner- und Touristenzahl verkraften und wird bereits heute mehr als überbeansprucht. Langfristig wird es sicher zu einer Restriktion des Touristenstroms kommen.

Wenn man in einem ecuadorianischen Hafen keine Fahrtgenehmigung für die Galápagos erhält, klariert man beispielsweise zu den Marquesas aus und macht auf den Galápagos einen „Nothalt“. Die eingangs erwähnten 72 Stunden Aufenthalt werden in jedem Fall gewährt, und mit etwas Glück gestehen einem die Behörden einen längeren Aufenthalt zu.

In jedem Fall sollte man den Offiziellen gegenüber freundlich und höflich, nicht fordernd oder rechthaberisch gegenüber treten. Spanische Sprachkenntnisse, und seien sie noch so rudimentär, sind eine große Hilfe und ebnen die Wege.



Ein Blaufuß-Tölpel, eins der Wahrzeichen der Galapagos!

Nationalparkgebühr: Jeder Tourist, der die Galápagos per Flugzeug besucht, bezahlt bereits bei seiner Ankunft auf dem Flughafen eine Nationalpark-Gebühr von 100 US-Dollar. Für Kinder unter 12 Jahren gelten 50 US-Dollar. Segler, die keinen Nationalpark besuchen wollen, müssen diese Abgabe nicht bezahlen, sofern sie die Siedlungsgebiete und einige wenige „ungeschützte Bereiche“ nicht verlassen. Es gibt tatsächlich einige wenige „Sehenswürdigkeiten“, für dessen Besuch man diese Gebühr nicht berappen muss. Ansonsten gilt die Regel: sobald man den Fuß auf die eigentlichen Nationalparkflächen setzt, wird die Gebühr fällig. Bitte auf eine Quittung achten, um auf der nächsten Insel nachweisen zu können, dass man die Gebühr bezahlt hat.

Sonstige Gebühren: Es werden diverse Gebühren abgerechnet, von einer Leuchtfeuerabgabe über eine UKW-Abgabe usw. bis hin zu Hafensiegelgeldern. Auch das Ausfertigen irgendwelcher *zarpes* kostet etwas. Und und und. Es läppert sich also. Dennoch halten sich diese Gebühren für einen Normalsegler in einem noch erträglichen Rahmen. Da sich die Gebühren regelmäßig ändern, kann dazu nichts Zuverlässiges gesagt werden. Die aktuellsten Informationen diesbezüglich sind auf www.noonsite.com zu finden.

Agenten: Über nichts wird mehr gestritten und gejammert wie über die Agenten. Aktuell ist es so, dass man zwar für die Immigration (span.: inmigración, die Behörde, die die Pässe abstempelt) keinen Agenten benötigt, aber für die Einklarierung beim Hafenskapitän bzw. der Marinepräfektur sehr wohl. Das mag ärgerlich sein und schwer einzusehen, aber man muss es hinnehmen. Lediglich in Puerto Ayora, Santa Cruz, hat man die *Chance*, sich ohne Agenten einzuklarieren. Das hängt letztlich vom *goodwill* des örtlichen Kommandanten ab. Man muss verstehen, dass in einigen Ländern Yachten wie die Großschiffahrt

behandelt werden. Vor einigen Jahren wurden im Rahmen einer Reform der Schiffsregulativen in Ecuador Yachten der Großschiffahrt gleich gestellt. Wahrscheinlich, da man sie schlicht vergessen hat. Damit wurde auch die Agentenpflicht obligatorisch. Ob es inzwischen eine Ausnahmeregelung für Yachten gibt, ist uns zur Zeit nicht bekannt.

Behauptungen, die immer wieder auftauchen, die Agentenpflicht sei kriminell und entbehre jeder rechtlichen Grundlage, treffen nicht zu. Über das Agentenhonorar kann man in der Regel verhandeln. Unser Agent, Johnny Romero, gab uns einen TO-Rabatt, obwohl er zu dieser Zeit bereits als TO-Repräsentant abgesetzt war. Einmal mit einem Agenten im Geschäft, kümmert der sich in der Regel um alle administratorischen Angelegenheiten des Seglers, egal auf welcher Insel. Und er kann auch helfen, mal Lösungen zu finden, die nicht ganz regelkonform sind. So erhielten wir trotz fehlenden *autógrafos* die inoffizielle Erlaubnis, Cristobal, Isabela und Santa Cruz zu besuchen. Das bei solchen „halboffiziellen“ Lösungen keine Quittungen und Dokumente ausgefertigt werden, liegt in der Natur der Sache.

Zur Zeit sind uns folgende Agenten bekannt:

San Cristobal

Joseph Ortega Yopez

Tel.: 593 (0) 52520272.

Cell: 593 (0) 88266046 cell

San Cristobal

Bolivar Pesantes

Tel.: 593-(0)-252-0958

Fax: 593-(0)-2520846

Email: naugala@hotmail.com

Santa Cruz

Johnny Romero¹

Email: nautilagalapagos@interactive.net.ec

Tel: 593-(0)-252-7403

Cell: 593-(0)-926-4355



Mondlandschaft auf den Gipfeln von Isabela

Falls die Telefonverbindung bei ecuadorianischen Inlandsgesprächen nicht klappt, statt der 0 eine 5 wählen bzw. Bei Mobiltelefonen statt der 0 eine 9 probieren.

¹ **Hinweis:** Wir kennen viele Berichte über Betrug und Vorteilsnahme seitens Johnny Romero. Wer diesen folgen will, der wähle einen der anderen Agenten. Für uns sind die Berichte etwas verwunderlich, da wir Johnny als Agent engagierten und keinerlei Probleme hatten. Im Gegenteil, er war sehr hilfsbereit und unterstützte uns nach Kräften. Seinerzeit (2008) einigten wir uns per mail auf 100 US-Dollar Honorar (incl. „TO-Rabatt“ obwohl er bereits abgesetzt war), wenn er uns in Santa Cruz einklarierte, obwohl wir direkt nach Isabela segeln wollten, damals kein *port of entry*. Honorarübergabe und unsere unvermeidlichen Unterschriften bei der *immigration* wollten wir mit Hilfe eines Kurzausflugs von Isabela nach Santa Cruz regeln. Wegen einer Erkrankung Ankes liefen wir ungeplant San Cristobal an. Johnny Romero ermöglichte uns dort einen theoretisch unbegrenzten Aufenthalt („solange die medizinische Notwendigkeit besteht.“) Der „Preis“ waren 25 US-Dollar in die Kaffeekasse der Hafenbehörde. Anschließend segelten wir wie geplant nach Isabela. Johnny regelte die Einklarierung in Santa Cruz. Per Shuttle-Boot fuhren wir nach Puerto Ayora, zahlten ihm die vereinbarten 100 Dollar, leisteten unsere Unterschriften bei der *immigration* (dafür bedurfte es auch damals keines Agenten) und kehrten nach Isabela zurück. Dass der Vollzug der Einklarierung letztlich fast zwei Wochen dauerte, lag an dem neuen EDV-System der Capitania. Die Boots- und Personendaten konnten nur in Santa Cruz eingegeben werden. In Isabela wurden dagegen die Papiere ausgefertigt und ausgehändigt! Wir konnten uns selbst überzeugen, dass die Beamten zwei Wochen lang keinen Zugriff auf die Zentralrechner hatten. Schließlich fragten wir Johnny, ob er eine Erlaubnis für eine Fahrt mit *unserem Boot* nach Santa Cruz erreichen könne, „da wir uns in Isabela nicht ausreichend mit Lebensmitteln versorgen könnten“, was vielleicht nicht ganz der Wahrheit entsprach. Wenig später hatten wir ein halb-offizielles OK. Drei Tage ankerten wir unmittelbar unter den Augen der Hafenbehörde. Sie sahen uns nicht und wir sahen sie nicht. Johnny hat, obwohl er erheblich mehr Leistung erbrachte als vereinbart, nie nach einem höheren Honorar als die ursprünglich vereinbarten 100 Dollar gefragt. Zu den Behörden ist noch anzumerken, dass die Abrechnung aller Gebühren (mit Ausnahme unseres Kaffeekassenbeitrags) stets korrekt und mit Quittung erfolgte.

Versorgung Die beste allgemeine Versorgung (Lebensmittel, Werkstätten) findet man in Puerto Ayora auf Santa Cruz. Hier befindet sich auch das beste Krankenhaus, die Nationalparkverwaltung und die wichtigste Marinendienststelle. An zweiter Stelle folgt Puerto Baquerizo Moreno. Nur sehr geringe Versorgungsmöglichkeiten bestehen auf Isabela und Floreana. Bleibt das Versorgungsschiff aus irgendwelchen Gründen aus, können alle möglichen Güter auf allen Inseln knapp werden.

Diesel

Diesel kann man in Puerto Ayora und in Puerto Baquerizo Moreno beziehen. Vielleicht auch auf Baltra. Der Diesel kommt von Tankstellen und wird dort normalerweise ordentlich gefiltert und ist von guter Qualität.

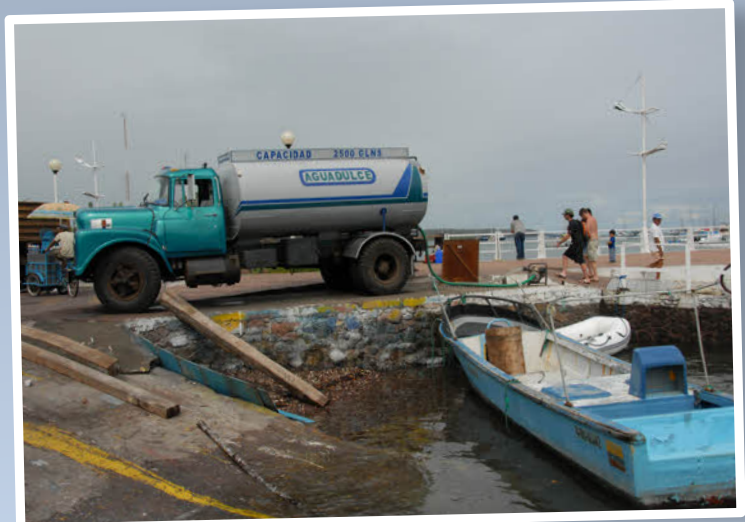
Auf Isabela kann man Diesel meist nur erhalten, wenn der Versorgungstanker einläuft. Dort direkt vom Tanker kaufen. Das ist allerdings illegal. Der Tanker-Diesel ist ungefiltert und enthält einen hohen Wasseranteil. Daher am besten in Kanister tanken und den Kraftstoff zunächst ruhen lassen. Dann mit Hilfe eines Filtertrichters, den Tank befüllen. So erhält man ganz motorverträglichen Diesel.

Das „Problem“ ist der **Dieselpreis**. Diesel ist in Ecuador sehr günstig bzw. subventioniert. Das hat zu einem lebhafter Handel des billigen Diesels über die Landesgrenzen hinweg geführt. Vor einigen Jahren reagierte die Regierung und beschloss einen „Internationalen Dieselpreis“. Danach zahlen Ausländer eine Sondersteuer, die den Normalpreis annähernd verdoppelt. Kauf und Verkauf von Diesel zum „einheimischen“ Preis an Ausländer ist heute illegal und wird mit saftigen Bußgeldern geahndet.

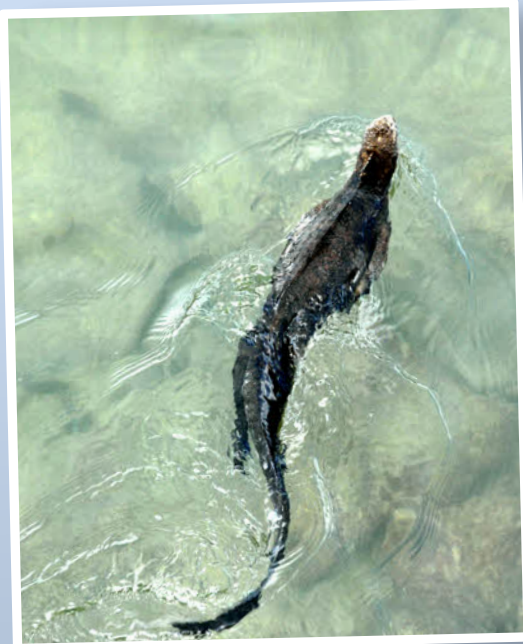
In diesem Zusammenhang: Immer wieder wird fälschlich auf ein Informationsblatt der Hafengebörden auf den Galapagos hingewiesen, in dem ein Dieselpreis von etwa 1 US-Dollar pro Gallone angegeben ist. Das ist der nationale Preis! Hinter dem Preis steht der Hinweis *mas impuestos* bzw. *plus taxes*. Diese zwei Worte darf man nicht übersehen. Der Betrag, der aus dem nationalen einen internationalen Dieselpreis macht, ist eine Steuer!

Die Hafengebörden (capitania) geben eine Erlaubnis zum Dieselkauf heraus, mit der man sich den Diesel mit Taxi- und Wassertaxihilfe bei der örtlichen Tankstelle holen kann. Das ist trotz der Taxikosten weitaus günstiger, als sich den Diesel mit Hilfe eines Agenten zu holen, da diese nochmal 50 bis 100% auf den Internationalen Preis drauf schlagen. Ein Agent ist obligatorisch, wenn man mehr als 400 Gallonen Diesel bunkern will.

So weit, so gut. Unserer Meinung nach sind die Galápagos trotz allem unbedingt einen Besuch wert. Also nichts wie los!



Trinkwasser per Tankwagen - auch ein Versorgungsaspekt. Dank des Wassermachers war das für uns kein Thema.



„Eidechsen“
schwimmen doch
nicht??? Oder doch?

Martin und Anke

Anmerkung: für aktuelle Hinweise sind wir dankbar und würden diesen Bericht entsprechend aktualisieren.