



Segelbetriebsordnung der ASY „Teamwork“

Die Allgemeine Segelbetriebsordnung der Möltenorter Seglerkameradschaft e.V. in der Fassung vom 15.05.2014 liegt dieser Segelbetriebsordnung zugrunde.

Die Möltenorter Seglerkameradschaft e.V. (MSK) unterhält die Ausbildungsyacht „Teamwork“ als Ausbildungsschiff für alle Mitglieder, vorrangig für die Jugendmitglieder. Der Einsatz der Ausbildungsyacht hat den Zweck, ihre Mitglieder im Segelsport auszubilden und sie zu guter Seemannschaft und Kameradschaft anzuhalten.

Die Mitglieder der Möltenorter Seglerkameradschaft e.V. bewilligen jedes Jahr einen maßgeblichen Teil ihrer Beiträge, um den Betrieb der Ausbildungsyacht zu ermöglichen. Die weitere Anerkennung und Unterstützung dieses Vorhabens hängt daher von den ernsthaften Bemühungen eines jedes Nutzers ab, das ihm anvertraute Bootsmaterial besser als sein eigenes zu behandeln. Er soll diese Segelordnung und die Yachtgebräuche beachten und durch Können und einwandfreies Auftreten die MSK im besten Sinne vertreten. Jedes Mitglied der MSK kann sich zur Teilnahme an einer Fahrt der „Teamwork“ melden.

1. Bootsbetreuer

Der Vorstand ernennt für die „Teamwork“ Bootsbetreuer, denen die Organisation und die Beaufsichtigung des gesamten Segelbetriebs obliegt. Jeder Bootsführer hat die Anordnungen der Bootsbetreuer zu befolgen.

2. Betrieb der „Teamwork“

2.1 Jahresplanung

Jeweils zum Jahresbeginn werden die Mitglieder vom Bootsbetreuer aufgefordert, ihre Nutzungswünsche für die Segelsaison (Ausbildung, Training, Regatten, Prüfungsfahrten, Freizeitfahrten, sonstige Fahrten) mitzuteilen. Die Angaben werden vom Bootsbetreuer in die Einsatzplanung umgesetzt, die Ende Januar in einer Nutzersitzung vorgestellt und nach Diskussion verabschiedet wird. Bei Uneinigkeiten entscheidet der Vorstand. Die Einsatzplanung wird in die MSK-Homepage eingestellt. Weitere Nutzungswünsche können jederzeit unter Beachtung der bereits eingetragenen Termine in die Einsatzplanung aufgenommen werden.

2.2 Täglicher Segelbetrieb

Der Segelbetrieb erfolgt auf der Basis der aktuellen Einsatzplanung und den vom jeweiligen Bootsführer an den Bootsbetreuer rechtzeitig zu übergebenden Informationen (siehe Ziffer 6). Ausfälle von Fahrten sind möglichst so früh mitzuteilen, dass Änderungen der Einsatzplanung erfolgen können. Ist das Boot eine halbe Stunde nach der gebuchten Zeit noch unbemannt, kann anderweitig darüber verfügt werden.

2.3 Winterüberholung

Jeweils nach dem Aufslippen werden in einer Sitzung der Bootsführer, der Bootsbetreuer und des Takelmeisters die notwendigen Reparaturen sowie Wartungs- und Überholungsarbeiten aufgelistet und in einem Arbeitsplan dokumentiert. Die Ausführung erfolgt - soweit möglich - durch MSK-Mitglieder aus dem Nutzerkreis im Sinne einer kameradschaftlichen Gemeinschaftsarbeit und im Rahmen des Klubdienstes.

3. Führungsberechtigung

Die Ausbildungsyacht darf nur von Mitgliedern mit Führungsberechtigung (den Bootsführern) geführt werden. Voraussetzung ist der Besitz eines DSV-Segelscheines (B, BK, BR oder C) in Verbindung mit dem amtlichen Motorbootführerschein, dem Sportbootführerschein See, oder einer der amtlichen Sportbootführerscheine, nämlich Sportküstenschifferschein, Sportseeschifferschein oder Sporthochseeschifferschein. Weiterhin erforderlich ist das Sprechfunkzeugnis SRC. Die Bootsführer müssen als kameradschaftlich und verantwortungsbewusst in der MSK bekannt sein. Sie müssen mit der Technik und den Segeleigenschaften des Bootes eingehend vertraut sein. Die Führungsberechtigung erteilt der Vorstand. Der Vorstand kann eingeschränkte Fahrtgrenzen festlegen.



4. Verantwortlichkeit des Bootsführers

Der jeweilige Bootsführer ist für seine Besatzung nach Größe und Eignung, für das Boot und seine vollständige Ausrüstung, für die Fahrtvorbereitung sowie für die von ihm getroffenen navigatorischen Entscheidungen und Maßnahmen verantwortlich. Den Anordnungen hat jeder Mitsegler Folge zu leisten. Die Besatzung soll nicht größer als 8 und nicht kleiner als 4 Crewmitglieder einschließlich Bootsführer sein. Ausnahmen bei der Maximalzahl: Bei Fahrten innerhalb der Kieler Förde und bei Gemeinschaftsfahrten der MSK. Crewmitglieder sollen mindestens das 14. Lebensjahr vollendet haben.

5. Logbuch

Es besteht die Pflicht, ein Logbuch zu führen, das den Vorschriften über die Seetagebuchführung von Sportbooten entspricht.

6. Übernahme und Rückgabe der Yacht

Vor Beginn der Fahrt ist dem Bootsbetreuer eine vom Bootsführer unterzeichnete Überlassung nebst Crewliste sowie Checkliste vorzulegen. Im Falle einer Fahrt, die einer Betriebskostenbeteiligung unterliegt, ist die Überweisung des Betrages laut Crewliste zu belegen. Der Bootsführer hat ferner die Vollständigkeit des Inventars zu prüfen und Inventarliste/Stauplan zu unterzeichnen. Er hat das Boot unmittelbar vor Abfahrt beim Bootsbetreuer und beim Hafenmeister abzumelden und nach Ankunft anzumelden. Nach Beendigung jeder Fahrt darf das Schiff erst an den Bootsbetreuer zurückgegeben werden, wenn es vollständig, sauber und segelklar ist. Bei Mängeln an Schiff und Ausrüstung ist der Takelmeister hinzuzuziehen. Das Logbuch ist nach jeder Fahrt vorzulegen. Während längerer Fahrten sollen dem Vorstand wöchentlich Mitteilungen zum Verlauf der Reise gemacht werden, Veränderungen der Crew sind aktuell anzuzeigen.

Ausgenommen von diesen Regelungen sind die Teilnahme an Gemeinschaftsveranstaltungen der MSK, an Regatten und das Skippertraining, soweit sie innerhalb der Kieler Förde stattfinden.

7. Schadenfälle

Für die Teamwork sind Kasko- und Haftpflichtversicherungen abgeschlossen. In allen Schadenfällen am Schiff und seiner Ausrüstung, z.B. in Folge von Havarien, Grundberührungen, Mastbruch etc. hat der Bootsführer den Bootsbetreuer oder Vorstand unverzüglich zu informieren und einen schriftlichen Havariebericht neben den Eintragungen im Logbuch zu fertigen. Ebenfalls unverzüglich ist der Kasko-Versicherer zu benachrichtigen. In Fällen von Beschädigung fremden Eigentums dürfen zur Wahrung des Haftpflicht-Versicherungsschutzes keine Schuldanerkenntnisse abgegeben werden. In diesen Fällen ist der Bootsbetreuer oder Vorstand unverzüglich zu informieren. Er übernimmt die Information der ARAG-Sport-Haftpflichtversicherung. Adressen und Telefonnummern sind im Anhang verzeichnet. Für fahrlässig verursachte Schäden an Boot oder Ausrüstung kommt die gesamte Besatzung der MSK gegenüber auf, soweit nicht die Kaskoversicherung eintritt. Bei grober Fahrlässigkeit, d. h. bei groben Verstößen gegen alle Kriterien der Seemannschaft, die zum Ausschluss des Versicherungsschutzes führen, kann der Vorstand die Besatzung in Regress nehmen.

8. Verspätete Rückkehr

Kann die Ausbildungsyacht aus ernsthaften Gründen nicht zum geplanten Zeitpunkt von einer Fahrt zurückkehren, so ist der Bootsbetreuer rechtzeitig zu informieren. Ersatzansprüche nachfolgender Crews sind ausgeschlossen.

Ein Exemplar dieser Segelordnung sowie die Allgemeine Segelbetriebsordnung der MSK sind ständig im Bordhandbuch vorgeheftet mitzuführen.

Diese Segelbetriebsordnung wurde am 15.05.2014 vom Vorstand der MSK beschlossen.

1. Vorsitzender

(2. Vorsitzender)