

SEGELORDNUNG

der

Gernsheimer Hochseekameradschaft e. V.

<u>SEGE L O R D N U N G.....</u>	<u>1</u>
<u>§ 1 Präambel.....</u>	<u>3</u>
<u>§ 2 Geltungsbereich.....</u>	<u>3</u>
<u>§ 3 Zweck der Segelordnung.....</u>	<u>3</u>
<u>§ 4 Törnplanung.....</u>	<u>3</u>
<u>§ 5 Teilnahmebedingung.....</u>	<u>3</u>
<u>§ 6 Schiffsführer.....</u>	<u>3</u>
<u>§ 7 Mannschaften.....</u>	<u>4</u>
<u>§ 8 Schiffsbetrieb.....</u>	<u>4</u>
<u>§ 9 Haftung.....</u>	<u>6</u>
<u>§ 10 Versicherungen.....</u>	<u>6</u>
<u>§ 11 Segelgeld/ Kostenplan.....</u>	<u>6</u>
<u>§ 12 Rücktritt.....</u>	<u>7</u>
<u>§ 13 Streitigkeiten.....</u>	<u>7</u>
<u>§ 14 Schlussbestimmungen.....</u>	<u>7</u>

Stand:

Maier/ 01. 03. 2004

§ 1 Präambel

Die GHK Gernsheimer Hochseekameradschaft e. V. pflegt seit ihrer Gründung im Jahre 1985 den Hochseesegelsport und hat seitdem verschiedene Fahrtgebiete bereist. Die Törns wurden/ werden mit verschiedenartigen Segelschiffen durchgeführt, die in der Regel direkt im jeweiligen Fahrtgebiet vom Schiffsführer gechartert wurden/ werden.

Als bisher größtes Reiseprojekt, das der Verein entsprechend seiner Satzung „Pflege des Seefahrtsgedankens in seinem völkerverbindenden Sinne“ durchgeführt hat, gilt die Reise „Rund Atlantik“ mit der SY MOBY DICK III in 2000/ 2001. Die in ihrer Vorbereitung und während der Reise gesammelten Erfahrungen will die GHK nunmehr für weitere Segelreisen nutzen und aktualisiert daher die aus dem Jahre 1989 stammende Segelordnung.

§ 2 Geltungsbereich

Die vorliegende Segelordnung gilt verbindlich für den Fahrbetrieb mit der SY MOBY DICK III incl. Berg- und Talfahrt sowie mit jeder anderen von der **GHK** gecharterten Segelyacht. Sie gilt **nicht** für die individuelle Charter einer anderen Segelyacht durch die einzelnen Schiffsführer.

§ 3 Zweck der Segelordnung

Die GHK oder die jeweiligen Schiffsführer im Auftrage der GHK mieten für die Durchführung eines Segeltörns eine oder mehrere Yachten an. Die Nutzung der SY/en wird in einem separaten Vertrag mit dem jeweiligen Eigner/ Vermieter geregelt.

Für die möglichst reibungslose und unfallfreie Durchführung der Reise regelt der Verein deshalb mit dieser Segelordnung die organisatorischen, rechtlichen und kommerziellen Bedingungen sowie die Pflichten, unter denen die vom Verein eingesetzten Schiffsführer und die an den einzelnen Törns der Segelreisen interessierten Mitglieder der Mannschaften teilnehmen können.

§ 4 Törnplanung

Werden mehrere Segelreisen zu einem längeren Kettentörn zusammengefügt, so wird die Gesamtplanung vom Vorstand und den Schiffsführern durchgeführt und koordiniert.

Aufgrund der vielfältigen Aufgaben wird der Vorstand durch einen Planungsstab unterstützt, der die Bereiche Reise/ Törns, Technik/ Betrieb, Verträge, Budget und Sponsoring abdeckt.

§ 5 Teilnahmebedingung

- (1) An der Reise können alle Mitglieder des Vereins und deren Gäste teilnehmen.
- (2) Gastsegler werden für das betreffende Jahr automatisch zu temporären Gastmitgliedern und haben die festgelegte Jahresmitgliedsgebühr zu entrichten.
- (3) Voraussetzung für eine reibungslose Vor- und Nachbereitung sowie eine auch im wirtschaftlichen Sinne erfolgreiche Durchführung der Segelreise ist die Notwendigkeit, dass jeder Teilnehmer/in, ob Schiffsführer/in oder Mannschaftsmitglied, die Rechte und Pflichten dieser Segelordnung durch seine Unterschrift vor Antritt des Segeltörns anerkennt.

§ 6 Schiffsführer

- (1) Der vom Verein für den jeweiligen Törn eingesetzte Schiffsführer/in ist mindestens im Besitz einer Fahrerlaubnis des Bundesministers für Verkehr zum Führen von Sportbooten (mit Antriebsmaschine/ unter Segel) auf den Seeschiffahrtsstrassen der Bundesrepublik Deutschland. Darüber hinaus besitzen die Schiffsführer den freiwilligen amtlichen Sportküsten-Schifferschein, Sportsee-Schifferschein oder Sporthochsee- Schifferschein oder verfügen über entsprechende Erfahrungen.
- (2) Wird für spezielle Seegebiete ein Funksprechzeugnis oder das Betriebszeugnis (SCR) zwingend vorgeschrieben, so muss der Schiffsführer und gegebenenfalls ein oder weitere Mitsegler im Besitz der vorgeschriebenen Zeugnisse sein.

- (3) Jeder Schiffsführer/in trägt die Verantwortung für Schiff und Mannschaft an Bord (nicht an Land, beim Baden etc.) von der Übernahme der SY bis zur Übergabe an den nachfolgenden Schiffsführer bzw. den Eigner.
- (4) Jeder Schiffsführer/in muss die Kollisions- Verhütungsregeln (KVR) und die Seeschiffahrtsstraßen- Ordnung sowie alle sonstigen gesetzlichen Bestimmungen und die anerkannten Regeln guter Seemannschaft einhalten. Da die GHK mit dem Eigner/ Vermieter einen Schiffsnutzungsvertrag/ Chartervertrag abgeschlossen hat, ist der eingesetzte Schiffsführer verpflichtet, die vorliegende Segelordnung zur Abwehr von Gefahren für das Schiff, die Mannschaft und für Dritte einzuhalten.
- (5) Jeder Schiffsführer/in muss vor Beginn eines Törns mindestens eine Besprechung durchführen, in der die An- und Abreise, der Törnverlauf, Wetterbedingungen im Fahrtgebiet, Besonderheiten der besuchten Länder (gesetzliche Bestimmungen bzgl. Zoll, Umweltschutz u.a.), Pflichten gegenüber Sponsoren etc. ausführlich behandelt werden.
- (6) Jeder Schiffsführer/in ist für die gehörige Ausrüstung mit aktuellen Seekarten und nautischem Material für das zu befahrende Gebiet verantwortlich, auch wenn das gesamte Kartenmaterial für die einzelnen Reisen vom Verein beschafft wird. Die Kosten hierfür trägt die Crew, wenn die erforderlichen Seekarten bisher nicht im Bestand der GHK waren. Abweichende Regelungen bestehen bei Kettentörns. (siehe § 10)
- (7) Jeder Schiffsführer/in hat seine Mannschaft in den Gebrauch der Rettungsmittel vor Ort einzuweisen. Jedes Mannschaftsmitglied muss wissen, wo sich die Rettungsmittel befinden und wie sie gebraucht werden. Der Schiffsführer legt entsprechend den Kenntnissen und Fähigkeiten der Mitsegler die Notrollen fest.
- (8) Jeder Schiffsführer/in muss die Geschäftsstelle benachrichtigen, wenn er den Übergabehafen nicht rechtzeitig erreichen wird, so dass der Anschlusstörn nicht planmäßig fortgesetzt werden kann.

§ 7 Mannschaften

- (1) Zu einer Mannschaft gehören alle Personen, die an einem Törn teilnehmen. Alle Mitglieder haben sich untereinander kameradschaftlich und rücksichtvoll zu verhalten und die allgemein anerkannten Regeln guter Seemannschaft einzuhalten; auf die Einhaltung der 10 Goldenen Regeln des DSV für das Verhalten von Wassersportlern in der Natur wird besonders hingewiesen.
- (2) Die unterschiedlichen Fähigkeiten eines jeden Mitglieds sollen sinnvoll für das Gelingen der Reise und zur Unterstützung des Schiffsführers in seinen Aufgaben und Pflichten genutzt werden. Es hat u. a. Wach- und Ruderdienst im Rahmen der Wachordnung zu leisten und hat an allen notwendigen Bordarbeiten entsprechend seiner vom Schiffsführer/in zugewiesenen Rolle nach besten Kräften mit zu wirken.
- (3) Aufgrund seiner Verantwortung für Schiff und Mannschaft hat der Schiffsführer/in die alleinige Weisungsbefugnis; jedes Mitglied beachtet die Anweisungen des/der Schiffsführers/in und informiert ihn/ sie (beziehungsweise den/die jeweiligen Wachführer/in) in unklaren Situationen. Mitglieder, die seinen/ihren Anordnungen nicht folgen oder ihnen sich sogar widersetzen sollten, kann er von der weiteren Teilnahme am Törn ausschließen; der Mitsegler wird im nächsten erreichbaren Hafen an Land gesetzt. In diesem Fall werden das vom ausgeschlossenen Mitglied gezahlte Segelgeld und die ihm entstehenden Mehrkosten für die Heimreise nicht rückerstattet. Über den Vorfall ist eine Niederschrift im Logbuch anzufertigen, die vom Schiffsführer/in und von Zeugen zu unterzeichnen und der Geschäftsstelle vorzulegen ist.
- (4) Jedes Mitglied achtet selbst auf seine persönliche Sicherheit und trägt bei Bedarf oder Anordnung Rettungsweste und Lifebelt.
- (5) Jedes Mannschaftsmitglied hat Anspruch auf eine Seemeilenbestätigung, die vom Schiffsführer/in auf Verlangen des Mitgliedes ausgestellt wird.

§ 8 Schiffsbetrieb

- (1) Über die förmliche Übergabe des Schiffes vom Schiffsführer/in zum nachfolgenden Schiffsführer/in ist eine Niederschrift anzufertigen und von beiden Schiffsführern/innen zu unterzeichnen. In dieser Niederschrift ist zu dokumentieren, dass der/die nachfolgende Schiffsführer/in über das Schiff betreffende besondere Vorkommnisse informiert wurde. (auf der MOBY DICK III sind entsprechende Formulare im Bordbuch vorhanden)
- (2) Jeder Schiffsführer/in ist verpflichtet, das bordeigene Logbuch ordnungsgemäß, vollständig und zeitnah zu führen.
- (3) Das Schiff muss mit vollen Tanks für die Betriebs- und Verbrauchsmittel - Diesel, Propangas und Trinkwasser - an die nachfolgende Mannschaft übergeben werden. Die Fäkalientanks müssen nach Möglichkeit bei Übergabe geleert sein. Die Kosten für Beschaffung und Kauf der Betriebs- und Verbrauchsmittel sind von der das Schiff abgebenden Mannschaft zu tragen. War das Füllen der Tanks nicht möglich, sind die Fehlmengen im Logbuch und Übergabeprotokoll einzutragen. Die Kosten der Fehlmengen müssen von der abgebenden Mannschaft getragen werden; dies gilt auch für Trinkwasserfehlmengen, wenn in einem Land Trinkwasser nur gegen Bezahlung abgegeben wird.
- (4) Jeder Schiffsführer/in hat für seinen Törn eine Wachordnung aufzustellen; beim Ankern sind in aller Regel Ankerwachen zu gehen. Wachführer werden vom Schiffsführer/in für die Dauer eines Törns ernannt. Wenn sich herausstellt, dass ein Wachführer nicht den Anforderungen genügt, so kann er vom Schiffsführer/in abberufen und ausgewechselt werden.
Der Wachführer/in segelt das Schiff während seiner Wache in seglerischer und navigatorischer Hinsicht unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen.
Der Wachführer/in muss über ausreichende Erfahrungen auf See und über die für seine Aufgaben erforderlichen Kenntnisse verfügen, wie sie die Fahrerlaubnis des Bundesministers für Verkehr für das Führen von Sportbooten verlangt.
In Zweifelsfällen und in Fällen, in denen seine Kenntnisse nicht ausreichen, hat sich der Wachführer unverzüglich an den Schiffsführer zu wenden und dessen Entscheidung einzuholen und zu befolgen.
Der Wachführer/in muss während seines Wachdienstes die „Brückenkladde“ ordnungsgemäß führen. Bei der Ablösung hat er seinen Nachfolger genau in Kurs, Wetterlage, Segelführung und Standort sowie evt. Gefahren und besondere Vorkommnisse einzuweisen.
Die Mannschaftsmitglieder einer Wache haben den Anordnungen ihres Wachführers Folge zu leisten.
Aus den Wachführern bestimmt der Schiffsführer/in einen geeigneten Stellvertreter/in.
- (5) Jeder Schiffsführer/in ist verpflichtet, die in einem gültigen „Betriebsplan“ vorgeschriebenen Wartungsarbeiten durchzuführen oder durchführen zu lassen und im „Betriebsbuch“ zu dokumentieren. Für Schäden an Ausrüstungen und Betriebseinrichtungen (z. B. mangelhafter Ölstand im Motor) infolge Missachtung der im „Betriebsplan“ vorgeschriebenen Maßnahmen, die nicht in der Versicherung des Eigners eingeschlossen sind, haftet der Schiffsführer.
- (6) Jeder Schiffsführer/in ist verpflichtet, dem Eigner sowie der Geschäftsstelle unverzüglich und nach Möglichkeit fernschriftlich mindestens jedoch telefonisch zu melden:
 - den Betrieb der SY betreffende besondere Vorkommnisse,
 - Schäden am Schiff oder dessen Einrichtungen sowie
 - Grundberührungen.
- (7) Schäden an Ausrüstung oder Einrichtung, die während eines Törns auftreten, sind unverzüglich mit Bordmitteln – soweit dies technisch möglich ist – vom Schiffsführer/in zu beheben; die durchgeführten Maßnahmen sind im „Betriebsbuch“ entsprechend zu dokumentieren.
- (8) Die Reparatur von Schäden, die nicht mit Bordmitteln, sondern nur unter Inanspruchnahme qualifizierter Handwerker behoben werden können, sind bei zu erwartenden Reparaturkosten größer 1000 € unverzüglich zwischen dem Schiffsführer/in und dem Eigner abzustimmen; die Schäden sind vor Ausführung der Reparatur photographisch sowie die durchgeführten Reparaturarbeiten im „Betriebsbuch“ zu dokumentieren.
- (9) Bei größeren Havarien sowie bei Beteiligung anderer Schiffe ist beim zuständigen Hafenamt eine Meldung zu machen und bei diesem ein entsprechendes Protokoll (Hergang, Schadenfeststellung etc.) für die Versicherung anlegen zu lassen. Sollte der Schiffsführer/in dieser Verpflichtung nicht nachkommen, kann er/sie für den entstandenen Schaden voll haftbar gemacht werden.

§ 9 Haftung

- (1) Die SY ist von den Schiffsführern/innen und den Mannschaften sorgfältig und entsprechend guter Seemannschaft zu behandeln.
- (2) Schiffsführer/innen und Mannschaften haben die Voraussetzungen und Bedingungen des zwischen GHK und Eigner der SY geschlossenen Nutzungsvertrages zu erfüllen. Dieser Nutzungsvertrag ist ihnen bekannt.
- (3) Jeder Schiffsführer/in haftet dem Eigner/ Vermieter der gecharterten Yacht gegenüber auf den Ersatz schuldhaft und grob fahrlässig verursachter Schäden und Verluste, unabhängig davon, ob der Schiffsführer/in selbst oder Mitglieder der Besatzung diese verursacht haben jedoch maximal in Höhe der Kautions- oder des Versicherungs-Selbstbehaltes
- (4) Jeder Schiffsführer/in hat alle zumutbaren Maßnahmen zu treffen, um zu erreichen, dass die SY rechtzeitig zum Ablauf des Törns im vereinbarten Ablieferungshafen ist. Er/Sie hat weiter dafür zu sorgen, dass vor jeweiligem Törnende alle Schäden repariert und Verluste ersetzt werden und dass die SY in einem sauberen und seeklaren Zustand an die nächste Mannschaft übergeben wird. Bei schuldhafter Nichterfüllung dieser Pflichten ist der Schiffsführer/in für die daraus entstehenden Aufwendungen ersatzpflichtig.
- (5) Jedes Mannschaftsmitglied nimmt auf eigene Gefahr an einem Segeltörn teil. Vor Törnbeginn muss zwischen jedem Mitglied und dem Schiffsführer/ in eine „Mitseglervereinbarung“ über den Ausschluss von Ansprüchen, die nicht durch Versicherungen abgedeckt sind (siehe § 10) und schuldhaft verursachte Sach- und Personenschäden abgeschlossen werden.

§ 10 Versicherungen

- (1) Jede/r Schiffsführer/in ist verpflichtet, für sich eine Skipperhaftpflichtversicherung abzuschließen, die mindestens beinhaltet:
 - Schäden an der SY (incl. Ausrüstung und Zubehör),
 - Personenschäden an Crewmitgliedern und Dritten,Es wird dringend empfohlen, die Skipperhaftpflichtversicherung zu erweitern um:
 - Rechtsschutz,
 - Ausfall des Schiffsführers bzw. der Crew und Ersatzbeschaffung,
- (2) Jeder Mitsegler muss für seinen persönlichen Schutz selbst sorgen:
 - Auslands- Krankenversicherung,
 - Reisegepäck- Versicherung,
 - Empfohlen wird eine Reise- Rücktrittsversicherung.
- (3) Die in Ziffer 1 genannten Policen können auf Anfrage bei der Geschäftsstelle oder dem / der Schiffsführer/ in eingesehen oder in Kopie angefordert werden.

§ 11 Segelgeld/ Kostenplan

- (1) Das Segelgeld wird vom Eigner im Falle der MOBY DICK III jährlich festgelegt. Bei angecharterten Schiffen gilt die mit der GHK vereinbarte Chartergebühr
- (2) Werden längere Kettentörns von der GHK geplant, so entwickelt diese mit Unterstützung des von ihm eingesetzten Planungsstabes einen Kostenplan (Mittelverwendung), in dem alle verbindlichen (u. a. Versicherungsprämien, Nutzungsentgelt für die SY, Nautisches Material) bzw. zu erwartenden Kostenaufwendungen (u. a. Wartungskosten, Hafengebühren) vor, während und nach der Segelreise ermittelt werden.
- (3) Unter Ansatz der Erlöse aus „Segelgeldern“, Spenden bzw. Zuschüssen von Sponsoren oder Einnahmen aus Veröffentlichungen der GHK wird im Rahmen einer Kosten- Erlös- Rechnung die Höhe der Umlage ermittelt, die jeder Teilnehmer/in (einschl. der Schiffsführer/in) der Segelreise zahlen muss. Sollten nach Endabrechnung der gesamten Segelreise eine Kostenunterdeckung bilanziert werden, sind alle Teilnehmer/in zum Ausgleich des Fehlbetrages durch Umlage

verpflichtet. Das jeweilige Zahlungsziel der Umlagebeiträge vor Törnbeginn bzw. evt. nach der Segelreise ist so festzulegen, dass ein zeitnaher, periodischer Kostenausgleich gegeben ist.

- (4) Der Vorstand der GHK richtet für die Abwicklung aller Geldtransfers ein Sonderkonto ein, auf das die Teilnehmer an der Segelreise ihren Umlagebeitrag überweisen.
- (5) Der Vorstand stellt vor bzw. nach Durchführung der Segelreise die Kosten- Erlös- Rechnung bzw. die Endabrechnung im Rahmen einer Jahreshauptversammlung/ gesonderten Versammlung vor. Die Jahreshauptversammlung/ gesonderte Versammlung bestätigt die Kosten- Erlös- Rechnung bzw. die Endabrechnung als Zahlungsvoraussetzung.
- (6) Voraussetzung für die Teilnahme am „gebuchten“ Törn ist der rechtzeitige Eingang des Umlagebeitrags auf ein vereinbartes Konto zum jeweiligen Fälligkeitstermin. Sollte der Umlagebeitrag dreißig Kalendertage nach dem jeweiligen Fälligkeitstermin trotz Mahnung noch nicht eingegangen sein, behält sich der Vorstand den Ausschluss des Teilnehmer/in vom „gebuchten“ Törn vor.

§ 12 Rücktritt

- (1) Ein Rücktritt eines Schiffsführers oder Mannschaftsmitgliedes ist nur in dem Fall möglich, wenn an seine Stelle eine Person tritt, die die Voraussetzungen des SY- Nutzungsvertrages erfüllt und die Bestimmungen der Segelordnung durch Unterschrift anerkennt und in die Rechte und Pflichten des zurücktretenden Mitglieds uneingeschränkt eintritt.
- (2) Erfolgt ein Rücktritt eines Schiffsführers oder Mannschaftsmitgliedes erst nach dem letzten Fälligkeitstermin, so hat er keinen Anspruch auf Rückerstattung der bis dahin gezahlten Umlagebeiträge durch die GHK, sondern erstattet der GHK alle Folgekosten für Ersatz-Schiffsführer u.a. einschl. eines evt. Umlagebeitrages entsprechend der Endabrechnung, sofern diese nicht durch die Versicherung des Schiffsführers übernommen werden.

§ 13 Streitigkeiten

- (1) Evt. auftretende Streitigkeiten aus der Abwicklung dieser Segelordnung sind möglichst durch den GHK- Vorstand beizulegen.
- (2) Sind Streitigkeiten nicht GHK- intern und nicht einvernehmlich herbeizuführen, werden diese durch ein Schiedsgericht unter Ausschluss des ordentlichen Rechtswegs endgültig entschieden. Hierzu benennen beide Vertragspartner je einen Schiedsrichter innerhalb von 14 Kalendertagen, die zum Richteramt befähigt sind und Grundkenntnisse in „ Guter Seemannschaft“ haben. Die Schiedsrichter haben sich innerhalb weiterer 14 Kalendertage auf einen Schiedsrichter zu einigen, der dem Schiedsgericht vorsitzt. Beide Parteien unterwerfen sich dem Spruch des Schiedsgerichts.

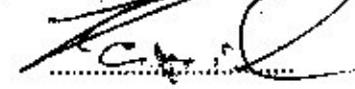
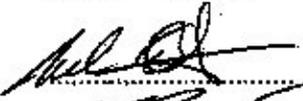
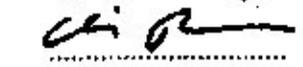
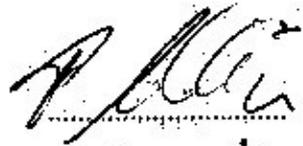
§ 14 Schlussbestimmungen

- (1) Diese Segelordnung ist für jeden Schiffsführer/in, jedes Mitglied und jedes Gastmitglied rechtsverbindlich.
- (2) Änderungen und Ergänzungen der Segelordnung bedürfen zu ihrer Wirksamkeit des Beschlusses durch den Vorstand.
- (3) Sollte eine Bestimmung dieser Segelordnung ungültig sein oder werden, wird die Gültigkeit dieser Segelordnung im Übrigen dadurch nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Regelung gilt die Regelung als vereinbart, beziehungsweise verpflichtet sich die GHK, die Regelungen zu vereinbaren, die dem Willen der Mitglieder am nächsten kommen.
- (4) Es gilt das Recht der Bundesrepublik Deutschland.

Vermerk:

Die Segelordnung der GHK wurde am 1. März 2004 vom Vorstand, einem Eignerbeirat und stellvertretend für die Schiffsführer von einem Schiffsführer unterschrieben und der Mitgliederversammlung am 5. März 2004 zur Kenntnis gebracht.

1. März 2004
(Datum)



(Unterschrift Vorstand)



(Unterschrift Eignerbeirat)



(Unterschrift Schiffsführer)